



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des ressources naturelles

RNNR • NUMÉRO 018 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 5 décembre 2011

Président

M. Leon Benoit

Comité permanent des ressources naturelles

Le lundi 5 décembre 2011

• (1525)

[Traduction]

Le président (M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC)): Bonjour tout le monde. Nous poursuivons notre étude sur la mise en valeur des ressources dans le Nord canadien.

Nous avons convoqué trois témoins, mais il semblerait que le greffier et l'analyste n'ont pas réussi à prendre les dispositions nécessaires pour l'un des témoins, soit un témoin du NPD. Nous n'accueillons donc aujourd'hui que deux témoins.

Nous entendrons Glen Sibbeston, le chef pilote de Trinity Helicopters, et Bradley Gemmer, le président de Gem Steel Edmonton Ltd. Bienvenue à vous deux, et merci d'être là.

Vous ferez vos exposés selon l'ordre établi dans l'ordre du jour. Monsieur Sibbeston, vous pouvez y aller.

Vous avez 10 minutes.

M. Kennedy Stewart (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le président, j'aurais trois brèves questions de nature administrative à poser avant de passer aux témoins.

Le président: D'accord. Allez-y, monsieur Stewart.

M. Kennedy Stewart: Premièrement, nous avons brièvement discuté des rapports provisoires en vue de notre rapport final. Je me demandais si nous pouvions réserver du temps le 14 décembre pour discuter de la possibilité de publier des rapports provisoires, par exemple, sur la géocartographie. Est-ce possible?

Le président: Cette séance sera entièrement consacrée aux travaux futurs. Il ne devrait pas y avoir de problème. Nous discuterons de tous les points que vous soulèverez.

M. Kennedy Stewart: Merci.

Deuxièmement, j'aimerais savoir si nous disposons de la liste des futurs témoins, dont ceux de la semaine prochaine. Nous entendrons au moins une fois des témoins à ce sujet. Si nous pouvions avoir cette liste un peu à l'avance, ce serait parfait.

Le président: Vous faites allusion à celle pour la séance sur le secteur forestier.

M. Kennedy Stewart: Nous avons déjà cette liste. La séance du 14 décembre est-elle entièrement consacrée...?

Le président: Elle est entièrement consacrée aux travaux futurs.

M. Kennedy Stewart: Pourrions-nous recevoir un peu à l'avance la liste des témoins prévus pour le mois de janvier?

Le président: Nous regarderons ce que nous avons à cet égard. Notre greffier est apparemment malade. Nous avons un greffier substitut. En passant, je vous remercie d'être là.

Avez-vous un autre commentaire?

M. Kennedy Stewart: Troisièmement, M. Anderson et vous venez de me demander de discuter de ma motion le 14 décembre.

Pour ceux qui ne le savent pas, j'ai déposé une motion pour que nous menions une étude sur l'état actuel des oléoducs et de la capacité de raffinage au Canada. Cela inclurait une partie sur les secteurs de l'avenir au Canada. J'en ai discuté avec mes collègues, et nous serons heureux d'en débattre le 14 décembre.

Le président: Très bien. Nous en discuterons en même temps que les travaux futurs. Merci beaucoup. Nous vous en sommes reconnaissants, monsieur Stewart.

Passons maintenant aux exposés.

Allez-y, s'il vous plaît, monsieur Sibbeston.

• (1530)

M. Glen Sibbeston (chef pilote, Trinity Helicopters): Merci. *Mahsi cho.*

C'est pour moi un honneur que d'être ici aujourd'hui et de comparaître devant votre comité. Je m'appelle Glen Sibbeston. Je suis le chef pilote de Trinity Helicopters à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest.

Trinity Helicopters est une entreprise appartenant à des Autochtones. Je suis d'ailleurs moi-même Métis de la région du Dehcho, et j'ai passé une grande partie de ma vie dans le Nord canadien. J'ai été pilote militaire de Sea King pendant neuf ans, ingénieur-mécanicien dans les Territoires du Nord-Ouest pendant deux ou trois ans et pilote d'hélicoptère civil dans le Nord canadien pendant une dizaine d'années. J'ai surtout volé dans la région du Dehcho, dans les Territoires du Nord-Ouest, entre la vallée du Mackenzie et la frontière du Yukon, mais j'ai aussi travaillé dans la plupart des régions du Nord canadien.

En tant que pilote d'hélicoptère civil, j'ai été au service d'entreprises des secteurs des mines et de l'énergie, d'inspecteurs des terres du gouvernement, de géologues, de gardiens de parcs et de biologistes de la faune. En gros, quiconque veut accéder facilement aux régions sauvages du Canada où il n'y a pas d'infrastructure de transport a besoin d'un hélicoptère.

En tant que Métis originaire de Fort Simpson, j'ai été élevé selon la tradition autochtone, mais j'ai reçu une formation occidentale. Je pense avoir une compréhension équilibrée des différences entre les préoccupations des Autochtones, des entreprises et du gouvernement. Je me suis fait une opinion sur la question après avoir vu des dizaines de sites d'exploration, eu des centaines de conversations avec des personnes qui tentent de réaliser des projets dans le Nord canadien et effectué des milliers d'heures de vol dans les régions sauvages.

J'ai choisi de me concentrer sur trois enjeux qui me semblent essentiels si nous voulons mettre en valeur les ressources naturelles du Nord canadien le plus efficacement possible. Le premier concerne le transport dans les vastes régions forestières et montagneuses ainsi que dans la toundra du Nord canadien. Le deuxième consiste à faire la paix et à concilier ces intérêts avec ceux des Autochtones qui occupent le territoire. Le troisième vise les processus réglementaires, à la fois complexes et imprévisibles, auxquels doivent se plier les exploitants de ressources naturelles avant de commencer leurs travaux. Selon moi, ces trois enjeux constituent les principales pierres d'achoppement au développement du Nord canadien.

Cette région est vaste. En effet, plus du tiers de la masse terrestre du Canada se situe au nord du 60^e parallèle. Toutefois, en grande partie, cette région manque d'infrastructure de transport, c'est-à-dire de routes, de voies ferrées, d'aéroports et de ports maritimes. Les Canadiens s'imaginent encore que Yellowknife se trouve très loin au nord; pourtant, Yellowknife est plus près de la frontière mexicaine que du pôle Nord. La distance moyenne entre les collectivités au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest est de 200 kilomètres. C'est encore pire au Nunavut.

De nombreuses collectivités ne sont pas reliées par des routes accessibles toute l'année. En fait, la plupart des routes ne vont que très peu au-delà du 60^e parallèle. L'autoroute Dempster est la route située la plus au nord; elle se termine à Inuvik après avoir sillonné principalement le Yukon. Parmi les territoires, c'est le Yukon qui possède le réseau routier le plus étendu, suivi des Territoires du Nord-Ouest. Le Nunavut, quant à lui, n'a encore aucune autoroute.

Il en coûte environ 10 ¢ pour transporter une tonne de marchandises sur un kilomètre de route. Le transport routier est assez fiable, et les horaires sont flexibles. Quand il n'y a plus de routes, le transport aérien s'avère souvent la meilleure solution. À quel problème les sociétés minières se heurtent-elles lorsqu'elles veulent faire de l'exploration au-delà de ces routes? À une flambée des coûts.

Si la destination dispose d'une large piste d'atterrissage, un gros appareil peut transporter cette même tonne de marchandises au coût de 2 \$ le kilomètre. S'il n'existe pas de piste, il faut utiliser un petit avion de brousse, et il en coûte 10 \$ le kilomètre. Dans le pire des cas, pour se rendre sur un terrain très accidenté, il faut louer un hélicoptère. Ce moyen de transport fait passer le tarif à 20 \$ le kilomètre pour la même tonne de marchandises. Comme le disent de nombreux géologues, les riches gisements semblent souvent avoir une préférence pour les régions ayant des paysages à couper le souffle, mais aussi pour les contrées les plus reculées et les plus inhospitalières.

En gros, si la destination se situe à environ 100 kilomètres d'une autoroute, les coûts de transport des marchandises dépassent 1 000 \$ la tonne. Si la destination se situe à moins de 100 kilomètres d'une autoroute, il peut vous en coûter moins de 1 000 \$ la tonne. Si vous dépassez cette limite, les coûts risquent de dépasser 1 000 \$ la tonne. Si votre destination se trouve à plus de 300 kilomètres d'une route, vous devrez déboursier plus de 5 000 \$ pour transporter une tonne de marchandises. Bien entendu, les coûts continuent de grimper à mesure qu'on s'éloigne du réseau routier.

•(1535)

Les collectivités ayant un accès maritime utilisent le transport par bateau. Les coûts varient de 230 \$ la tonne pour les collectivités du Kivalliq à 665 \$ la tonne pour celles du Kitikmeot. Pour l'Extrême-Arctique, les coûts de transport dépassent 1 000 \$ la tonne.

M. Wladyslaw Lizon (Mississauga-Est—Cooksville, PCC): Monsieur le président, j'ai une question.

Le président: Vous invoquez le Règlement.

M. Wladyslaw Lizon: Oui, je fais un rappel au Règlement.

Le témoin fait référence à des diapositives. Les avons-nous?

M. Glen Sibbeston: J'ai eu un problème technique, et les diapositives n'ont pas été incluses dans l'exposé. Elles ont été envoyées trop tard pour être traduites à temps. Je crois qu'on vous les remettra après coup.

M. Wladyslaw Lizon: D'accord. Je croyais qu'il nous manquait des pages.

Le président: Non. Nous recevrons les diapositives lorsqu'elles seront traduites.

M. Wladyslaw Lizon: D'accord. Merci.

Le président: Merci.

Veillez poursuivre, monsieur Sibbeston.

M. Glen Sibbeston: Merci.

Néanmoins, si vous réussissez à transporter vos marchandises jusqu'à l'un des ports maritimes, les coûts de transport à proximité de ces collectivités dépassent 5 000 \$ la tonne, parce que la logistique du transport aérien est difficile, soumise aux aléas et coûteuse. Ce qui aggrave la situation, c'est qu'à mesure qu'on s'éloigne de ces collectivités, le système de transport terrestre devient moins fiable et les horaires sont plus contraignants. Le transport par les routes de glace et la mer n'est possible que quelques mois par année. S'il faut prendre un avion de brousse ou un hélicoptère pour se rendre quelque part, on ne peut le faire que pendant le jour et lorsque le temps le permet. Ces contraintes imposent de sévères restrictions aux sociétés minières, qui doivent aussi composer avec l'incertitude et absorber des coûts supplémentaires.

Mes solutions pour améliorer la situation sont assez simples. La construction de nouvelles routes insufflerait du dynamisme aux industries qui mettent en valeur les ressources canadiennes. Chaque nouveau tronçon de 100 kilomètres ajouterait 20 000 km² de territoire dans la zone où il en coûte 1 000 \$ pour transporter une tonne de marchandises, et pousserait encore plus au nord la zone où il en coûte 5 000 \$ pour le même service. La route qui relie le Manitoba à Kivalliq est un exemple de projet inachevé qu'on pourrait relancer avec une volonté politique forte du gouvernement fédéral. Il en va de même pour l'autoroute de la vallée du Mackenzie.

Je vais maintenant aborder le deuxième point. Le processus de revendications territoriales selon lequel des terres doivent être restituées aux Autochtones n'est pas encore terminé. C'est un sujet vaste et complexe. J'aimerais profiter de quelques minutes dont je dispose pour soulever un point ou une incongruité à l'origine du malentendu entre les Premières nations et le Canada.

On oublie souvent, dans le contexte des revendications territoriales, que les peuples autochtones du Nord canadien n'ont guère pratiqué l'agriculture; ils étaient plutôt des chasseurs-cueilleurs. Ce point est très important, car le rapport d'un chasseur-cueilleur à la terre est totalement différent de celui d'un agriculteur. Tous deux dépendent de la terre pour gagner leur vie, mais le chasseur doit se déplacer pour traquer ce que la terre offre. L'agriculteur, pour sa part, choisit un endroit et l'améliore progressivement, d'abord en labourant la terre, puis en érigeant des clôtures, en ouvrant des chemins et en érigeant des bâtiments. Pour que cet agriculteur consacre des années d'efforts acharnés à son projet, il doit être certain de pouvoir profiter de son investissement. Ainsi, les droits de propriété et les systèmes juridiques ont évolué pour répondre à ce besoin.

Le chasseur ne voit pas la situation du même oeil, car il investit peu dans les terres et n'interagit que très rarement avec ses voisins en raison de la très faible densité de population. En fait, l'idée même qu'une seule personne puisse posséder une parcelle de terrain lui semble inacceptable, parce que la terre appartient évidemment à tous de manière égale. Nous pourrions aussi dire que le chasseur possède le lieu qu'il occupe le temps que dure sa quête; ensuite, la nature reprend ses droits, et le chasseur poursuit sa route.

Depuis l'ère industrielle, les droits de propriété et un cadre juridique fiable sont devenus de plus en plus importants, étant donné que les investissements de capitaux et les moyens de production ont nécessairement augmenté. L'agriculteur s'est adapté facilement, d'autant plus que les idées et les vertus requises pour faire de l'agriculture cadrent parfaitement avec la production industrielle. L'agriculteur est devenu un industriel. Le chasseur-cueilleur s'est recyclé en trappeur, soit une activité bien adaptée à ses compétences et pour laquelle il n'a pas besoin de posséder beaucoup de terres. À ce jour, le chasseur-trappeur n'a toujours pas de propriété; les terres sont détenues en fiducie.

J'aimerais maintenant passer de l'abstrait au concret et au personnel. Au cours de la dernière décennie, on a proposé de construire un gazoduc dans la vallée du Mackenzie, mais la proposition a été rejetée après avoir fait l'objet d'un débat. À l'époque, j'habitais à Fort Simpson, et j'ai suivi les négociations sur les revendications territoriales de la région du Dehcho. J'ai été déçu de voir que toute la région avait laissé filer cette occasion. Il n'y a pas eu de règlement des revendications territoriales dans la région du Dehcho; par conséquent, aucun consensus n'a pu être établi entre les Premières nations, le gouvernement fédéral et Impériale. Le gazoduc n'a pas été construit, et je suis parti.

La Première nation Dehcho a tenté d'appliquer le concept de propriété des terres du chasseur-cueilleur, alors que l'industriel était prêt à investir des milliards de dollars. Au lieu d'offrir aux membres de la Première nation Dehcho de bons conseils, le gouvernement fédéral leur a fait une offre dérisoire dont l'objectif semblait être celui de profiter de leur manque de connaissances au sujet de la valeur des ressources que renferme le sous-sol. Aucune entente n'a été conclue. Ce n'était pas le bon moment.

Si le Canada veut tirer le maximum de ses ressources, il doit concilier ses intérêts avec ceux des Premières nations. Cela signifie qu'il doit régler les revendications territoriales de façon à permettre aux Autochtones de prospérer en profitant de ce que leur offrent leurs terres.

• (1540)

Le gouvernement fédéral devrait renoncer à son attitude intransigeante et à la confrontation qui ont prévalu jusqu'à présent,

et se montrer plus généreux. Les Premières nations n'ont pas eu raison sur tout non plus. Les stratégies de gestion du consensus et le concept de propriété des terres inspiré des chasseurs sont anachroniques. C'est la conception industrielle de la propriété des terres qui doit prévaloir, car les terres en question sont destinées à des activités industrielles.

Mon troisième point concerne les processus réglementaires avec lesquels doivent composer les exploitants de ressources naturelles. L'extraction et même l'exploration des ressources sont assujetties à des lois selon lesquelles, essentiellement, ces activités sont illégales. Le processus consiste alors à demander des permis, c'est-à-dire à obtenir du gouvernement la permission de mener des activités illégales, comme utiliser de l'eau, abattre des arbres, entreposer du combustible et utiliser des véhicules tout-terrain.

Selon les processus d'octroi des permis, le proposant doit se plier à toutes les obligations, alors que les administrateurs n'en assument aucune. Les conseils d'administration peuvent appliquer la loi de façon à freiner une demande. Les fonctionnaires peuvent — et ils le font — user de leur pouvoir pour promouvoir des intérêts personnels, comme un point de vue environnementaliste radical, ou pour faire respecter les droits des Autochtones.

Les demandes des exploitants de ressources naturelles pour avoir accès aux terres et à l'eau peuvent prendre des années avant d'être approuvées ou rejetées. Pourtant, il s'agit souvent de simples demandes d'installation de petits campements de tentes et de petits travaux de forage. Il n'existe pas toujours des normes claires, et le respect de la réglementation est un objectif sans cesse changeant. Le processus est coûteux et long pour le proposant.

L'une des façons de promouvoir l'investissement dans l'exploration et de réduire les pressions exercées sur le processus d'octroi des permis consisterait à relever les seuils auxquels des permis sont exigés. Par exemple, un prospecteur isolé est libre d'aller et venir sur les terres publiques, d'établir son campement à l'endroit où il le désire, et de casser des pierres à la main. Au-delà de la limite permise de 400 journées-personnes, obtenir un permis pour un campement d'exploration devient un obstacle majeur.

À une certaine époque, j'ai offert des services de transport par hélicoptère à une jeune société d'exploration qui utilisait un très petit trépan pour explorer des anomalies magnétiques qu'elle avait détectées au moyen de levés aériens. Elle utilisait ce petit trépan parce qu'il pesait moins que la limite maximale autorisée, c'est-à-dire une demi-tonne, au-delà de laquelle il est nécessaire d'avoir un permis. Malheureusement, ce petit trépan n'était pas adapté pour recueillir les données voulues; le projet a donc été abandonné. Dernièrement, j'ai entendu dire que cette société faisait de l'exploration dans le Nord de l'Alberta. Si on permettait l'utilisation d'équipement plus gros sans exiger de permis, ce projet aurait peut-être attiré davantage d'investisseurs.

Je propose deux choses pour améliorer la situation. Premièrement, je propose que l'on relève, dans la réglementation, les seuils au-delà desquels des permis sont exigés. Par exemple, la limite de 400 jours-personnes pour un campement pourrait être portée à 2 000, et il s'agirait toujours d'un très petit campement. De plus, la limite d'entreposage de carburant est établie à 4 000 litres; on pourrait l'augmenter à 10 000 ou à 20 000 litres.

Deuxièmement, je propose de normaliser le processus d'octroi de permis pour les travaux de routine qui présentent peu de risques pour l'environnement. Je pense notamment aux sondages de recherche; ces campements fonctionnent à peu près tous de la même façon, c'est-à-dire qu'ils ont des installations semblables, suivent les mêmes plans d'exécution et utilisent les mêmes produits chimiques. Normaliser le processus et les conditions d'octroi des permis permettrait d'accélérer les étapes, de rendre le système plus efficace et de laisser les conseils d'administration se pencher davantage sur les grands projets qui ont des incidences plus importantes et plus complexes.

Merci encore de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

● (1545)

Le président: Merci, monsieur Sibbeston.

Nous allons maintenant passer à M. Gemmer, de Gem Steel Edmonton Ltd., qui aura 10 minutes pour livrer son exposé. Ensuite, nous passerons aux questions et aux commentaires.

Allez-y, s'il vous plaît.

M. Bradley Gemmer (président, Gem Steel Edmonton Ltd.): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Brad Gemmer. J'ai fondé Gem Steel dans les années 1980 et j'oeuvre dans le domaine depuis les années 1970. Je sais que je n'ai pas l'air assez vieux pour cela, mais c'est vrai.

J'ai commencé à travailler dans l'Arctique au début des années 1980 — vers 1980 ou 1981 — pour la mine Echo Bay, à Lupin, pour laquelle j'ai fabriqué la plupart des tôles d'acier et les gros réservoirs oranges qui sont utilisés pour... Je ne sais pas comment on les appelle.

De toute façon, ils sont à Lupin, et depuis, j'ai travaillé avec la plupart des mines importantes dans l'Ouest du Canada, et aussi avec toutes les mines de diamant, où je m'occupe de l'entreposage du carburant. Ensuite, j'ai travaillé pour Newmont, près de Cambridge Bay, et mon équipe et moi venons de terminer la première mise en réservoir dans la partie Nord de l'île de Baffin.

Je pense que la meilleure façon de réagir à l'état critique de l'industrie minière serait de faire ce que j'ai fait, c'est-à-dire avoir un travail secondaire en plus de mon entreprise, de posséder une mine de placer et de mettre au point de l'équipement minier afin de le vendre aux mines de placer au Canada et à l'étranger. On trouve des sociétés à Vancouver, par exemple, Goldlands, et des concentrateurs Knelson et Falcon, qui proviennent tous des efforts entrepris dans les mines de placer, où on tentait d'améliorer l'équipement.

J'ai commencé à travailler avec la mine de placer du Yukon, dans le Sud-Ouest du territoire, il y a environ 12 ans. J'ai d'abord travaillé avec un partenaire et il y a quelques années, j'ai acquis sa part. J'ai ensuite mis au point de l'équipement qui facilite la récupération et diminue l'empreinte écologique au sol.

Tout allait bien, jusqu'à ce que je tente de renouveler mon permis. J'ai déposé ma demande en novembre 2009 et j'ai reçu mon permis en juin 2010. Le permis était en règle, sauf qu'il me permettait seulement de me rendre là-bas entre le 15 juin et le 15 juillet, ce qui revient à dire à votre femme qu'elle peut seulement aller à l'épicerie un mois par année et qu'elle devra acheter et entreposer tout ce qui est nécessaire...

Je suis désolé, mon commentaire n'était pas discriminatoire envers les femmes; mais cela signifie que nous devons planifier chaque réparation et acheter l'équipement nécessaire, et tout ce que nous

pourrions avoir besoin, puisque nous ne pouvons passer qu'un mois là-bas. En plus, la période d'accès correspond au temps où la rivière sort de son lit et qu'elle devient impossible à traverser.

Tout a commencé par une intervention du ministère des Pêches et des Océans, qui a décidé que même si nous traversons la rivière Tatshenshini sans problème et sans entraîner de répercussions négatives depuis 12 ans, nous devons arrêter de le faire.

Nous sommes allés — mon avocat et moi — au ministère des Pêches et des Océans, et on nous a promis l'an dernier et pendant tout l'hiver, au moins six fois, qu'on allait écrire une lettre d'intervention à l'Office des eaux afin de nous permettre un plus grand accès à l'autre côté de la rivière.

● (1550)

On a trouvé de l'or à Dollis Creek, où se trouvent les concessions minières, en 1926. Certaines des plus grosses pépites trouvées au Yukon proviennent de cet endroit et on y a employé un grand nombre de gens pendant longtemps. Lorsque je pouvais y travailler, j'embauchais cinq ou six personnes.

Plus nous essayions d'obtenir de l'aide du ministère des Pêches et des Océans, plus les choses ralentissaient au lieu d'accélérer. J'ai construit un gros véhicule équipé de pneus en caoutchouc afin de traverser la rivière en toute sécurité dans une région éloignée des terres touchées par les revendications territoriales de la Première nation de Champagne, et je n'aurais dérangé personne, mais il s'agissait d'un lieu où il était plus difficile de traverser qu'à l'emplacement où se rendait tout le monde, c'est-à-dire à Dalton Post. Cet endroit était situé à environ 15 milles, ou 20 kilomètres, au nord de la frontière de la Colombie-Britannique.

De toute façon, j'ai construit ce gros véhicule pour traverser la rivière à cet endroit, et évidemment, la recommandation du ministère des Pêches et des Océans précisait non seulement que je devais utiliser ce même véhicule, mais aussi que c'était le seul véhicule qui pouvait être utilisé pour traverser la rivière, ce qui oblige maintenant tout le monde à être équipé d'un tel véhicule. De plus, on n'a pas encore prouvé que traverser la rivière engendrait des répercussions négatives sur l'environnement, sur l'habitat du poisson ou sur sa migration. On a seulement émis des suppositions sur ce qui pourrait arriver, même si pour compter les poissons, on les fait entrer dans ce qu'on appelle une bordigue, d'où ils peuvent s'échapper — ce qu'on appelle justement l'échappée. Cela ne dérange probablement rien, et avec ce véhicule, la traversée prend de trois à quatre minutes, peut-être cinq si on va plus lentement, ce qui est assez insignifiant dans une journée qui compte 1 400 minutes, et négligeable lorsqu'on l'étale sur une semaine ou deux.

Le problème avec tout cela, c'est qu'on n'a essentiellement aucun moyen de discuter avec une personne qui occupe ce genre de poste et qui souhaite faire ce qu'elle veut. Il n'y a aucun recours et aucun moyen de négocier. Comme je l'ai dit, les choses ne font qu'empirer.

En ce moment, nous sommes essentiellement — et lorsque je dis « nous », je veux dire moi et mes employés — au point où nous espérons seulement trouver une façon de ramener le ministère des Pêches et des Océans à sa position précédente, étant donné que la personne responsable actuellement a déclaré qu'elle planifiait régler le Yukon d'ici trois ans. Cela signifie que toutes les sociétés minières du Yukon devront se préoccuper de chaque cours d'eau qu'elles traversent chaque fois qu'elles veulent faire quoi que ce soit. Et cela ne touche pas seulement l'industrie minière, mais aussi les arpenteurs, les prospecteurs et même les camps, etc. Toutes les tentatives de traverser la rivière sont visées, sauf peut-être lorsqu'il y a de la glace, l'hiver.

On m'a suggéré d'utiliser un pont de glace. C'est comme si on souhaitait que je fasse quelque chose d'aussi stupide et provoque un accident, ce qui permettrait de me faire porter le blâme. Un pont de glace sur une rivière qui s'écoule aussi rapidement que la Tatshenshini signifie que la glace gèle lorsque le débit est au maximum. Pour qu'un pont de glace ou une route de glace fonctionne, il faut que la poussée hydrostatique de l'eau soit suffisante pour supporter tout ce qui passe par-dessus. Aussitôt que le niveau de l'eau descend et qu'elle commence à geler, il se crée de grandes poches, et si on essaie de traverser à ce moment et qu'on tombe dans ces poches, on disparaît à jamais.

C'est le genre de conseil qu'on nous donne, comme vous pouvez le voir dans certains des documents que vous avez en main ou qu'on vous remettra.

● (1555)

Je ne peux pas vous en dire beaucoup plus sur ma situation là-bas, à part qu'il m'est absolument impossible de travailler dans une période fixe, si j'ai un moteur qui tombe en panne ou si j'ai besoin de pièces ou... Selon la loi, nous devons même faire la rotation de l'équipe tous les 26 jours, je crois, au Yukon. Cela varie d'une province à l'autre.

Nous procédons à la rotation dans le Nord. Dans les mines de diamant, nous essayons de faire la rotation toutes les trois semaines, mais nous pouvons aussi obtenir la permission d'allonger ces périodes. Néanmoins, lorsque les gens sont dans des régions isolées, on doit les faire sortir de temps en temps.

Il est impossible d'effectuer notre travail dans la période qu'on nous a accordée, et je crois que Pêches et Océans le sait et qu'on a l'intention de créer des précédents en m'interdisant l'accès à certaines concessions, par exemple en bloquant l'accès libre au terrain de la mine. Il s'agissait, jusqu'à très récemment, d'un accès direct, mais on considère toujours qu'il fait partie du réseau routier du Yukon. Certains troupeaux qui ont été conduits dans le Nord pour aider les mineurs à l'époque de la ruée vers l'or sont passés par cette route. Elle a même son propre nom: le Dalton Trail.

Cette personne qui travaille au ministère des Pêches et des Océans — et je ne précise pas si elle travaille seule ou est associée à un groupe, car je ne le sais pas — a décidé d'interdire l'accès à cette route à seulement une personne, c'est-à-dire moi. N'importe qui d'autre peut traverser cette rivière n'importe quand et sans restriction.

S'il me reste du temps, je peux parler un peu du reste de l'Arctique, si vous voulez, ou d'un autre sujet que vous jugez pertinent, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gemmer, de votre exposé. Je suis sûr que vos réponses à nos questions nous fourniront d'autres renseignements.

Merci beaucoup de votre compte rendu pratique et terre à terre.

Nous allons passer directement aux questions, en commençant par M. Anderson, qui dispose de sept minutes.

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être ici aujourd'hui.

Ces six dernières semaines, nous avons entendu des histoires semblables à celle que vous nous avez racontée, mais je crois que la vôtre est la plus détaillée que nous avons entendue.

Nous avons parlé du processus et du nombre de règlements. Je vais vous poser la même question que j'ai posée aux autres. Y a-t-il un problème avec le processus, ou avons-nous seulement trop de règlements? Le processus peut être arrangé. Y a-t-il seulement trop de règlements, ou est-ce une combinaison des deux?

Je vous demanderais de répondre brièvement, car nous n'avons pas beaucoup de temps.

M. Bradley Gemmer: Si vous me le demandez, je crois comprendre qu'en Colombie-Britannique, les règlements, qui étaient terriblement lourds, le sont maintenant bien moins qu'au Yukon. Ce territoire doit passer par le processus de l'Office d'évaluation environnementale et socioéconomique du Yukon, d'Affaires autochtones et du Nord, lequel fait intervenir les Premières nations et les collectivités non autochtones locales.

J'ai un dossier ici afin de vous donner un aperçu de la situation. Chaque document concerne les affaires. Le dossier couvre essentiellement les deux dernières années, et j'en ai d'autres. Mais chacun s'accompagnait de frais...

M. David Anderson: Est-ce un projet?

M. Bradley Gemmer: C'est le seul, dont je viens de parler. La réglementation entre en jeu, mais il ne suffit pas de frapper à une porte. Il faut multiplier les démarches et se soumettre à tout un processus, et voilà ce qui arrive. J'ai travaillé en vertu d'un permis d'utilisation des eaux pendant 12 ans, et quelqu'un a décidé de changer la donne pour tout ce que j'avais accompli.

M. David Anderson: D'accord. Nous y reviendrons dans un instant.

Monsieur Sibbeston.

M. Glen Sibbeston: Je répondrais brièvement qu'il y a à la fois une réglementation excessive et... comment avez-vous dit déjà?

● (1600)

M. David Anderson: Le problème vient-il du processus ou d'une surréglementation? Le processus est-il problématique également? Il semble que ce soit le cas.

M. Glen Sibbeston: Le processus est certainement difficile. Il est complexe et difficile à comprendre. Il diffère dans chaque cas.

M. David Anderson: D'accord. J'aimerais alors aborder ma prochaine question. Quand les conditions de votre permis d'utilisation des eaux ont commencé à changer, étiez-vous en rapport avec quelqu'un? Avez-vous eu l'impression qu'une structure établie vous permettait d'entendre ce qui se disait et de faire appel, ou considérez-vous que la décision s'est prise arbitrairement sans que vous puissiez savoir par qui?

M. Bradley Gemmer: Au Yukon, l'Office des eaux du Yukon publie les demandes et recueille les commentaires, qui affluent de toutes parts. Généralement, l'office suit assidûment ceux du ministère des Pêches, même si rien ne l'y oblige. Je ne suis pas vraiment au fait des rouages du processus de niveau inférieur.

Je vous citerai une société minière du Canada pour laquelle j'ai travaillé:

L'un des principaux facteurs qui ralentissent les projets dans le Nord, particulièrement au Nunavut, est la lenteur du processus de délivrance de permis (de quatre à cinq ans), qui est surtout attribuable au manque de ressources humaines compétentes au sein des organismes gouvernementaux pour analyser toutes les demandes relatives aux projets présentés. La situation ira en s'aggravant si rien n'est fait. Les sociétés minières se tournent vers d'autres pays en raison des délais trop longs au Nunavut.

Il s'agit d'une société pour laquelle j'ai travaillé. Quoi qu'il en soit, le problème ne s'arrête pas là, mais cela donne un aperçu général de la situation.

M. David Anderson: Oui, nous l'avons déjà entendu. Les gens préfèrent migrer vers le Sud dans d'autres provinces ou territoires plutôt que d'affronter les complications.

Monsieur Sibbeston, vous avez parlé de la diversité des perceptions concernant la propriété des terres. Selon vous, il faut résoudre la question des revendications territoriales, mais accorder la priorité au concept industrialiste de la propriété des terres, puisque les terres doivent être exploitées à des fins industrielles.

Croyez-vous que la population du Nord soit prête à accepter cette idée?

M. Glen Sibbeston: Bien des gens le sont, alors que d'autres ne le sont pas. Les Dehcho ont tenté de négocier une entente de revendication territoriale afin de gérer les terres de concert avec le gouvernement fédéral. Comme tout un cercle de personnes intervenaient, un consensus s'imposait. Cette idée préindustrielle ne fonctionnera pas, à mon avis.

M. David Anderson: D'autres voudront peut-être y donner suite.

Pour l'instant, je veux discuter des deux suggestions formulées à la fin de votre exposé, et peut-être connaître l'avis de M. Gemmer à ce sujet également. Vous avez proposé de relever les seuils auxquels des permis sont exigés dans les règlements. Peut-on procéder ainsi sans que l'environnement en paie le prix? Est-ce réalisable?

M. Bradley Gemmer: Je crois que oui. Glen a évoqué le seuil pour un camp de quatre ou cinq personnes pour l'été. Il faut respecter moult exigences, comme la présence d'un médecin et une foule d'autres détails. Il faut réunir tout un groupe de gens avant même de commencer, comme du personnel médical. Cela nous complique vraiment la tâche. C'était plus facile il y a 50 ans, car il suffisait de partir avec cinq personnes et de commencer les travaux. Mais aujourd'hui, il faut respecter une multitude d'exigences.

M. David Anderson: Généralement, le gouvernement impose des exigences plus lourdes, notamment en ce qui concerne le personnel requis sur place. Les normes n'ont toutefois pas varié.

M. Bradley Gemmer: Exactement.

M. David Anderson: Vous avez également suggéré de normaliser le processus d'octroi des permis pour les travaux de routine. Serait-il possible de le faire? Nous cherchons des solutions pratiques à proposer dans notre rapport.

M. Bradley Gemmer: C'est, je crois, la mesure la plus importante de toutes. Quand les mines de diamants se sont soumises au processus, l'une d'entre elles n'a obtenu que des promesses. BHP était probablement l'une des sociétés les plus favorables aux

communautés dans le centre de l'Arctique. Puis Diavik est arrivé, et la société a dû déposer une garantie de 180 millions de dollars. La question est strictement financière. BHP, par exemple, a construit des écoles dans quelques communautés. C'est le genre de gestes méritoires qu'on voit trop peu souvent.

• (1605)

M. David Anderson: Comment croyez-vous que la situation de l'emploi évoluera au cours des prochaines années? Certains témoins nous ont indiqué qu'il fallait employer la population locale et relever les normes en matière d'éducation. Est-ce que la situation progresse à cet égard?

M. Bradley Gemmer: La situation évolue sur deux plans. Tout d'abord, les Autochtones sont davantage capables d'adopter un régime de travail structuré. Par contre, on pourrait dire qu'ils ressentent un certain malaise, car rien ne les a vraiment préparés pour ce travail.

J'ai pris en charge une équipe de neuf personnes de Rae. BHP a construit une école à leur intention, et cette initiative a remporté un immense succès. La plupart d'entre eux travaillent toujours pour BHP ou Diavik. Ainsi, au chapitre de l'emploi, c'est le genre d'intervention qui est extrêmement bénéfique à mettre en oeuvre.

Le président: Merci, monsieur Anderson. Votre temps est écoulé.

Nous passons maintenant au Nouveau Parti démocratique. M. Lapointe a la parole pour sept minutes.

M. François Lapointe (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, NPD): Merci, monsieur le président.

Mon anglais est potable mais, étant originaire du Québec, je représente la dualité linguistique au pays.

Je vous remercie de m'accorder sept minutes.

[Français]

Mes questions s'adresseront surtout à M. Sibbeston. Cependant, monsieur Gemmer, n'hésitez pas à prendre la parole si vous désirez compléter l'information.

Votre rapport est très intéressant. Comme le soulignait un de mes collègues d'en face, la particularité de vos présentations est que vous donnez des suggestions très claires, sur le terrain. Certaines choses me paraissent imprécises, mais c'est peut-être en raison de mon manque de connaissance du Nord-Ouest du pays. Donc, j'aimerais explorer cela un peu avec vous.

Je vais y aller en fonction de vos trois priorités. Ici, on indique que la Chambre de commerce des Territoires du Nord-Ouest vous a décerné le prix d'entreprise de l'année. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Glen Sibbeston: Oui, Trinity Helicopters a reçu un prix de l'entreprise de l'année en 2011.

[Français]

M. François Lapointe: Alors, je tenais à vous en féliciter. C'est fantastique, bravo!

[Traduction]

M. Glen Sibbeston: Merci beaucoup.

[Français]

M. François Lapointe: Vous parlez beaucoup des coûts de transport et de la nécessité d'avoir plus d'autoroutes, je crois. Vos chiffres semblent très précis. Vous dites qu'à moins de 300 km, on passe de 1 000 \$ à 500 \$ la tonne, etc. Avez-vous des études qui appuient ces chiffres?

[Traduction]

M. Glen Sibbeston: Je n'ai pas d'études à ce sujet. Vous devez comprendre que certaines diapositives manquent dans le document. Vous devriez les recevoir incessamment.

Ces chiffres sont fondés sur l'expérience acquise à aider pendant 12 ans les clients à atteindre leur destination. Il s'agit normalement de petites sociétés, et non de gros intérêts industriels. La plupart comprennent fort bien la situation et sont préparées. Elles nolisent de plus gros appareils si c'est la solution optimale. Après que l'avion de brousse les a déposées, j'arrive en hélicoptère pour les transporter à leur destination finale avec leur équipement, un chargement à la fois.

Je suis donc capable d'évaluer les coûts avec beaucoup de justesse, et c'est sur mes connaissances que s'appuient ces chiffres.

[Français]

M. François Lapointe: Donc, ces chiffres sont basés sur l'expérience de vos clients, sur une évaluation de ce que vos clients ont vécu. Il ne s'agit pas d'une étude qui aurait été faite par une organisation au Yukon, par exemple.

•(1610)

[Traduction]

M. Glen Sibbeston: Ce n'est pas une étude officielle.

[Français]

M. François Lapointe: Vous plaidez beaucoup en faveur de la construction de routes qui permettraient de diminuer le coût du transport à 10 ¢ la tonne, alors que votre propre compagnie peut facturer 20 \$ la tonne. C'est très appréciable, de votre part. J'étais très impressionné par votre sens de la communauté. C'est un développement qui, de prime abord, n'avantage pas votre propre compagnie. Cela m'impressionne toujours.

Quoi qu'il en soit, il est question ici d'investissements sérieux, du fait qu'on se rend jusqu'au 60^e parallèle et au-delà. Comment voyez-vous ces investissements? S'agirait-il d'investissements majoritairement publics ou d'investissements privés?

[Traduction]

M. Glen Sibbeston: Dans le passé, les partenariats qui ont fini par s'établir entre l'industrie et le gouvernement — il s'agit parfois de plus d'une administration — ont permis au réseau routier de prendre de l'ampleur, je suppose. C'est habituellement ainsi.

Je ne dis pas que le gouvernement fédéral doit construire une route qui ne mène nulle part, par exemple. Toutefois, si le gouvernement fédéral adoptait des politiques et créait un environnement qui aiderait l'industrie à repousser les frontières du réseau routier vers le nord, l'investissement serait rentabilisé bien des fois avec le temps.

[Français]

M. François Lapointe: Comment le gouvernement fédéral pourrait-il, dans les faits, appuyer la mise en oeuvre, si ce n'est pas en investissant des fonds?

[Traduction]

M. Glen Sibbeston: Il s'agit parfois d'un pourcentage. Le gouvernement a différents mécanismes à sa disposition, comme des mesures fiscales...

M. Bradley Gemmer: Il y a quelques années à peine, le port de Churchill était excellent pour le blé. Ce devait être un port maritime majeur. Il existe depuis des centaines d'années — j'ignore son âge exact, mais il est là depuis que les Anglais ont construit un fort à cet endroit. Une courte voie ferrée relie Churchill au nord du Manitoba. Toute marchandise expédiée à Churchill doit transiter par Thompson, où elle est chargée sur un wagon avant de parcourir la liaison ferroviaire de 200 ou 300 milles seulement qui sépare les deux municipalités.

[Français]

M. François Lapointe: Ce n'est pas encore fait ou ça devrait l'être?

[Traduction]

M. Bradley Gemmer: Non. Il y a un chemin de fer, mais pas de route.

[Français]

M. François Lapointe: Je comprends. J'aimerais maintenant soulever un deuxième point quant à l'ordre de vos priorités, monsieur Sibbeston.

Une affirmation assez sévère a été énoncée concernant les ententes qu'il a été impossible de conclure avec la Première nation Dehcho. Vous dites ceci:

[Traduction]

Le gouvernement semblait « profiter d'un manque de connaissance », et vous lui reprochez son « attitude intransigeante » et de « confrontation ».

[Français]

C'est tout de même dur. Dans les faits, que s'est-il passé au cours des négociations pour qu'un jugement aussi sévère soit porté? Est-ce que le comportement du gouvernement était justifiable? Que pourrait-on faire pour éviter que ça se reproduise?

[Traduction]

M. Glen Sibbeston: Je ne crois vraiment pas avoir imaginé cette attitude. Le problème ne résidait pas dans la politique, mais plutôt dans le message implicite. Une ambiance de confrontation planait sur les deux parties. À mon avis, cette tension découlait d'un manque de compréhension de certaines différences culturelles fondamentales entre...

•(1615)

[Français]

M. François Lapointe: Comment le

[Traduction]

manque de connaissance

[Français]

de la Première nation s'est-il manifesté? Que s'est-il passé? L'offre était-elle ridicule?

[Traduction]

M. Glen Sibbeston: Le gouvernement a offert aux Premières nations Dehcho des parcelles de terre de la région du Dehcho dont la superficie par habitant est inférieure à celles qu'il a accordées dans les secteurs avoisinants. Les représentants voulaient notamment entourer les collectivités de larges parcelles de terre. Ils nous ont présenté deux ou trois options, mais ils ne nous ont certainement pas offert les terres reconnues pour leur richesse en minerai et leur potentiel énergétique.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

[Traduction]

Votre temps est écoulé.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes, tout au plus.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Messieurs, je vous remercie d'être avec nous. C'est très apprécié.

Monsieur Sibbeston, j'ai bien aimé vos deux suggestions pratiques visant à améliorer les choses. C'est exactement le genre de proposition que nous aimerions recevoir plus souvent.

Pourrais-je vous demander à tous les deux des précisions sur deux ou trois de vos remarques?

Dans votre mémoire, monsieur Sibbeston, vous parlez de coûts et comparez les frais de transport, ce qui nous a permis de vraiment mieux comprendre la situation. Cette semaine, le *Hill Times* a publié l'annonce de Discovery Air Innovations, une entreprise située à Montréal, qui offre désormais le transport en région isolée. L'entreprise soutient que ses appareils consomment 67 p. 100 moins de carburant qu'un aéronef habituel de transport lourd et qu'ils ne perturbent pas l'équilibre fragile du pergélisol, des bassins hydrographiques ou de la faune.

Pourriez-vous nous dire, aux Canadiens et à nous, où en est rendue cette industrie et cette technologie nouvelle? Dans quelle mesure est-ce possible?

M. Glen Sibbeston: J'ai travaillé à Discovery Air, l'entreprise à la tête du projet. Lorsque j'étais militaire, j'ai aussi côtoyé ceux qui participent au projet. Cela dit, je ne connais pas le fonctionnement de la technologie en détail. Toutefois, si ces gens arrivent à construire un aéronef fonctionnel, fiable et pratique à partir de ce concept, l'accès au nord sera considérablement moins coûteux. Or, ce serait encore moins cher si une route était construite.

M. David McGuinty: Mais un tel aéronef serait utile.

M. Glen Sibbeston: Tout à fait. Cet outil serait des plus utiles pour le développement et l'exploration de l'Arctique.

M. David McGuinty: Puisque le gouvernement fédéral envisage d'accéder aux régions nordiques les plus éloignées, il pourrait bien vouloir appuyer la recherche sur cette technologie, ainsi que la conception et l'amélioration de l'aéronef, entre autres.

J'écouterai avec plaisir ce que vous avez à dire dans un instant.

J'aimerais citer un autre passage de votre mémoire qui porte sur l'application régulière de la loi:

Les conseils d'administration peuvent favoriser une application régulière de la loi pour freiner une demande. Les fonctionnaires...

Vous avez bien dit « les fonctionnaires »...

... peuvent — et ils le font — user de leur pouvoir pour faire passer des intérêts personnels, comme le point de vue d'environnementalistes radicaux, ou pour faire respecter les droits des Autochtones.

Il y a quelques séances, M. Donald Bubar est venu comparaître au nom d'Avalon Rare Metals Inc. Il a tenu des propos semblables, mais il a ajouté que selon lui, il existe un parti pris flagrant contre les promoteurs et le développement dans les Territoires du Nord-Ouest. Je n'ai pas pu lui demander s'il aurait préféré que le groupe penche en faveur du développement, mais ce n'est probablement pas le cas. Lorsque vous affirmez que des fonctionnaires usent de leur pouvoir pour faire passer des intérêts personnels, comme « le point de vue d'environnementalistes radicaux », ou pour « faire respecter les droits des Autochtones », avez-vous des preuves ou des exemples concrets?

C'est une allégation très grave. Puisque nous nous évertuons à régler la question de la réforme réglementaire, nous aurions vraiment intérêt à le savoir.

• (1620)

M. Glen Sibbeston: Ce que je sais ne serait pas considéré comme une preuve digne de foi devant un tribunal.

Les Territoires du Nord-Ouest ne sont vraiment pas très peuplés. Au cours d'une vie, on finit par rencontrer beaucoup de gens, et peut-être même une bonne partie de la population qui y vit. On finit par connaître les gens suffisamment pour pouvoir les décrire, alors si les rumeurs vont dans le sens opposé... Il s'agit plus de probabilités que d'exemples concrets... N'oubliez pas que je ne suis pas un proposant et que je n'ai jamais eu à demander de permis. Je travaille pour ces gens. Je partage leurs frustrations, car tout ce que je veux, c'est travailler.

M. David McGuinty: D'accord.

Le troisième commentaire dont j'aimerais parler provient de votre mémoire: « Si le Canada veut tirer le meilleur parti possible de ses ressources, il doit concilier ses intérêts avec ceux des Premières nations. » Vous dites qu'il est important de régler la question des revendications territoriales de façon à permettre aux Autochtones de « prospérer en profitant de ce que leur offrent leurs terres ».

Voici une autre question que j'ai posée à d'autres témoins. Je cherche à savoir à quel point nos relations avec les Premières nations se sont affinées. Êtes-vous d'accord pour dire que, dans l'esprit des dirigeants des Premières nations, les revendications territoriales ne sont pas le principal obstacle au progrès, mais qu'il s'agit aussi de la pleine participation des Premières nations au capital social des projets en tant que propriétaires — et non à titre d'employés ou de petits sous-traitants? Croyez-vous qu'il s'agit de la prochaine étape logique à franchir pour que nous traitions les Premières nations comme des partenaires à part entière?

M. Glen Sibbeston: Aux yeux des industriels, le concept de capitaux propres est encore loin du droit de propriété. M. Gemmer a dit que les Autochtones ont déjà du mal à adopter un régime de travail structuré. Je pense que la propriété d'actions ou la participation directe sont tout à fait à la portée de certaines personnes. Mais je crois que la population — celle de la région du Dehcho en particulier — a encore beaucoup à apprendre avant de pouvoir participer pleinement à l'économie de marché. Seule une fraction des habitants du Dehcho ont suffisamment de discipline pour exercer un métier. Or, il en faut encore plus pour diriger une entreprise.

Me suis-je exprimé clairement?

M. David McGuinty: C'est très utile. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McGuinty.

Pour le prochain tour, chaque intervenant disposera de cinq minutes. Monsieur Lizon, vous pouvez commencer.

Allez-y, s'il vous plaît.

M. Wladyslaw Lizon: Merci, monsieur le président.

Par votre entremise, j'aimerais poser ma première question à M. Sibbeston.

Dans votre exposé, vous avez parlé de l'offre que les Premières nations Dehcho ont rejetée. Qu'est-ce qui vous porte à croire que le gouvernement fédéral et d'autres intervenants ont tenté de profiter des Premières nations Dehcho à ce moment, comme vous nous l'avez dit? Pourquoi tirez-vous cette conclusion?

Vous n'ignorez certainement pas que tout projet, ou toute activité d'exploration suivie d'exploitation minière doit faire l'objet d'une évaluation économique rigoureuse. Tous ceux qui se lancent dans l'exploration ou dans l'exploitation sont en quête de profits. Si le projet n'est pas rentable, ils se retireront. Ils n'iront pas de l'avant.

Comment en êtes-vous venu à la conclusion que vous nous avez présentée?

•(1625)

M. Glen Sibbeston: D'abord, parce que la superficie par habitant des terres offertes était inférieure à ce qui avait été accordé à d'autres secteurs.

Les terres proposées le long de la rivière ne sont probablement pas les plus riches en ressources. Le gouvernement fédéral sait ce qui s'est passé... La région a déjà fait l'objet d'exploration pétrolière; à la même époque, on a réalisé une évaluation des ressources minérales énergétiques sur une grande partie du territoire. Puisqu'on n'en savait pas plus, ces ressources possibles ont plus ou moins été évitées ou retirées de l'équation...

Je dirais que ce n'était pas vraiment de bonne foi. L'offre des négociateurs fédéraux n'était pas très généreuse.

J'ignore si ces gens savaient que les dirigeants de la région du Dehcho étaient au courant de l'existence possible de ressources dans le sous-sol, ou s'ils ont tenu compte de leurs capacités à cet égard.

Je suis allé plus loin. Les dirigeants du Dehcho ont écouté leurs aînés, qui n'avaient qu'un objectif: protéger le territoire. C'est pour cette raison qu'ils ont proposé un modèle de cogestion selon lequel ils assumeraient la responsabilité de la totalité des terres de la région...

Le président: Vous invoquez le Règlement, monsieur Harris.

M. Richard Harris (Cariboo—Prince George, PCC): M. Sibbeston pourrait-il nous dire quand ces négociations ont eu lieu pour nous aider à mieux comprendre la situation?

Le président: Merci, monsieur Harris.

Monsieur Sibbeston.

M. Glen Sibbeston: Le processus de Dehcho a été enclenché vers 1998-1999. En 2006, le gouvernement du Canada a déposé son offre, qui a été rejetée. Depuis 2007, je crois qu'il ne se passe pas grand-chose; le dossier ne progresse pas vraiment.

M. Richard Harris: Merci.

Le président: Vous pouvez maintenant finir de répondre à la question de M. Lizon.

M. Wladyslaw Lizon: Monsieur le président, afin de clarifier les choses, voici où je veux en venir. Est-ce possible que dans cette situation... Même si vous avez l'impression que le gouvernement n'a pas agi de bonne foi, c'est peut-être tout ce qu'il pouvait offrir dans

les circonstances. Pourquoi insistez-vous sur la mauvaise foi, dans ce cas-ci?

M. Glen Sibbeston: Parce que c'est mon impression, monsieur.

M. Wladyslaw Lizon: Vous n'avez aucune preuve tangible. C'est votre opinion, n'est-ce pas?

•(1630)

M. Glen Sibbeston: Nous sommes probablement nombreux à avoir eu cette impression au sein des Premières nations Dehcho. C'était notre sentiment à la suite des négociations.

Le président: Merci, monsieur Lizon. Votre temps est écoulé.

La parole est maintenant à M. Trost pour un maximum de cinq minutes.

M. Brad Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos deux témoins de comparaître aujourd'hui.

On a dit tout à l'heure que les petites entreprises n'ont pas les moyens d'exploiter les mines en raison de l'investissement initial nécessaire. Ça me rappelle l'histoire qu'un ami m'a racontée lorsque je travaillais dans les territoires. Il m'a dit qu'une petite entreprise lui a offert des actions en échange de son travail. L'offre a tenu bien des années.

Cette petite entreprise pour laquelle il a refusé de travailler en échange d'actions exploite aujourd'hui une des mines de diamants du nord. Or, l'histoire démontre que les petits prospecteurs sont souvent très serrés financièrement.

Selon votre expérience, arrive-t-il souvent que les règlements empêchent les petits prospecteurs ou les sociétés qui ne comptent que deux, trois ou quatre membres de mettre en oeuvre leur plan de travail ou d'aller de l'avant? Est-ce fréquent ou rare? Dans les faits, peut-on dire que, si une entreprise n'est pas assez importante, elle ne peut pratiquement pas exercer ses activités? Ce que je viens de vous raconter ou ce que vous nous avez dit plus tôt est-il fréquent?

M. Bradley Gemmer: En fait, cette situation est extrêmement fréquente, et j'ajouterais que c'est par pur hasard que le promoteur en question a découvert les mines de diamants. Comme vous l'avez dit, l'entrepreneur était complètement fauché. En fait, il habitait chez un de mes employés et a été mis à la porte parce qu'il encombrait l'arrière-cour de sable et de saloperies.

Je dirais que bien des gens passent leur vie à...

M. Brad Trost: Ainsi, pour pouvoir exploiter une mine, il faut aujourd'hui un capital de quelques centaines de milliers de dollars?

M. Bradley Gemmer: À vrai dire, il y a des prospecteurs, de petits promoteurs miniers et de grands promoteurs miniers. Les prospecteurs cherchent à obtenir de l'argent. Lorsqu'ils trouvent des métaux précieux, ils amassent des fonds. Ensuite, ils espèrent tous vendre à de grandes sociétés et souhaitent trouver un acheteur assez important pour enfin avoir les moyens de passer à l'action.

M. Brad Trost: Plus les prospecteurs sont nombreux, plus les mines exploitées à l'échelon supérieur le sont aussi. Or, si la base de la pyramide est sapée, nous nous retrouverons finalement avec moins de mines.

M. Bradley Gemmer: C'est exact.

M. Brad Trost: J'ignore votre expérience des différents territoires et provinces. J'ai visité un ami qui se lance dans l'exploitation des placers — en Colombie-Britannique, encore une fois. Je lui ai posé des questions sur les règlements, mais il connaît uniquement ceux qui sont en vigueur dans sa province.

Comparativement aux territoires, avez-vous trouvé d'autres administrations utiles? Avez-vous travaillé ailleurs? À quel endroit le cadre réglementaire semble-t-il particulièrement favorable aux petites entreprises?

M. Bradley Gemmer: Je ne crois pas qu'une petite entreprise pourrait faire quoi que ce soit dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Nunavut. On ne parle pas de 100 millions de dollars, ou de 200 millions, mais plutôt d'un demi milliard de dollars, pour démarrer une mine. Je dirais que c'est probablement le minimum: 100 millions pour le permis, puis il faut acheter le terrain, et ça ne cesse de grimper. Je pense qu'Agnico-Eagle a payé 300 ou 400 millions de dollars le terrain de Meadowbank.

M. Brad Trost: Parmi les projets auxquels j'ai travaillé quand Cumberland avait les terres...

En réalité, ce que je veux savoir, c'est si l'un de vous a travaillé dans l'une ou l'autre des provinces, et si vous pouvez établir des comparaisons entre les provinces et les territoires.

M. Bradley Gemmer: Je n'ai parlé qu'à des gens qui travaillent maintenant en Colombie-Britannique. Ils ont trouvé le processus bien plus simple qu'au Yukon.

M. Brad Trost: Je vais vous poser une autre question.

Dans les territoires, Affaires indiennes et du Nord jouent généralement un rôle prépondérant en ce qui concerne une grosse part des processus de réglementation. À certains égards, je comprends qu'il en demeure ainsi.

Croyez-vous qu'il serait bon de faire passer une partie de la responsabilité de ces processus de réglementation d'Affaires indiennes et du Nord à un autre ministère, comme Ressources naturelles, qui aurait une culture ou une démarche différentes? AINC a sa propre histoire, son propre mandat et sa propre culture, comme c'est le cas de tous les ministères. Croyez-vous que cela contribuerait à simplifier les processus liés aux réformes de la réglementation?

• (1635)

M. Bradley Gemmer: Selon mon expérience du Nunavut, les gens, parce qu'ils n'ont pas passé leur vie derrière un bureau... Ce qu'il faut, c'est une façon dont ils peuvent recevoir de l'aide dans leurs efforts — je ne veux pas utiliser le mot « guider » — et non qu'un superviseur décide de tout ce qui se passe. L'un des types de Baker Lake a dit que s'il donnait son approbation, cela représenterait beaucoup plus de travail pour lui, et c'est vrai, car ils n'ont ni la capacité, ni le désir de faire ce genre de...

M. Brad Trost: Comment encouragez-vous les gens à vouloir faire beaucoup plus de travail? Plus il y a du travail, plus la prospérité est possible.

M. Bradley Gemmer: Eh bien, ils aiment participer et s'intéressent vivement aux choses; ils n'aiment pas qu'on ne tienne pas compte d'eux, mais ils ne veulent pas être les seuls à devoir prendre ces décisions énormes...

M. Brad Trost: Y a-t-il des échéanciers? Des stimulants financiers? Que fait-on pour améliorer l'efficacité?

M. Bradley Gemmer: L'argent ne veut rien dire. Ils gagnent ce qu'il leur faut pour vivre. Ils n'ont pas d'argent. Ils obtiennent de l'aide pour le chauffage et l'électricité. Puis ils vont sur les terres. Il

faudrait qu'ils supervisent un groupe chargé de veiller à la réalisation des choses et qu'ils puissent leur dire: « Et alors, Joe, qu'en pensez-vous? Est-ce que ça va fonctionner pour toi ou pas? » Il n'y a pas tant de personnes là-bas. Et il est très dur de faire porter tout le fardeau aux quelques personnes qui sont prêtes à agir.

Le président: Merci, monsieur Trost.

Nous passons à M. Stewart, pour cinq minutes au maximum.

M. Kennedy Stewart: Merci, monsieur le président.

Je trouve cette conversation très éclairante. Je vous remercie beaucoup tous les deux pour vos exposés. Vous pourriez tous les deux répondre à ce qui suit. Il y a peut-être deux nord, d'une certaine façon. Il y a le nord des Premières nations qui ont signé des traités et réglé des revendications territoriales. C'est là où, selon diverses autres entreprises, dont la vôtre, le travail s'accomplit et les permis sont délivrés un peu plus rapidement. Vous pouvez établir des liens, il y a de la cogestion, et les entreprises comme la vôtre sont capables de fonctionner.

De l'autre côté, il y a un nord très différent. Soit il n'y a pas de traités, soit il y en a, mais les revendications territoriales sont sources de litiges. C'est essentiellement là où il y a des accrochages. Je me trompe peut-être. Je crois qu'il est question des droits des Premières nations qui sont protégés par l'article 35 de la Loi constitutionnelle. Et là où les titres fonciers sont contestables, il faut — dans mon esprit du moins — que les gouvernements négocient pour faire aboutir les revendications. Il ne s'agit pas que de faire passer les terres d'AINC à Ressources naturelles. Il s'agit de se pencher sur l'essentiel et de déterminer qui contrôle le territoire.

Je vois que vous acquiescez, monsieur Sibbeston. Pourriez-vous me dire ce que vous en pensez, puis je voudrai ensuite entendre M. Gemmer.

M. Glen Sibbeston: D'après moi, les relations entre... elles remontent en réalité à la proclamation royale de 1763, si je ne me trompe pas. La Couronne d'Angleterre traitait alors avec les Premières nations d'égal à égal. Tout cela transcende la Constitution et toutes les fonctions gouvernementales du Canada. Je crois que c'est la perspective adoptée par les tribunaux.

• (1640)

M. Kennedy Stewart: Permettez-moi...

Le président: Monsieur Gemmer, voulez-vous aussi dire quelque chose?

M. Bradley Gemmer: Vous avez raison. Il y en a probablement au moins deux, peut-être trois. Il y a l'Arctique de l'Est, l'Extrême-Arctique — Yellowknife et la région de Glen — et, bien sûr, l'Arctique de l'Ouest, là où la culture est plus proche de la culture occidentale parce que les gens y ont été plus exposés.

Dans l'Arctique de l'Est, avec la politique relative aux recettes de l'exploitation des ressources qui vient d'être adoptée, je crois, les Autochtones seront probablement, par personne, les plus riches du monde. Le projet Baffinland, à lui seul, va leur valoir des milliards de dollars en redevances. Quand vous demandez aux gens ce qui les motivent à faire des choses, une fois que le besoin n'est plus là, c'est réellement difficile de faire bouger des choses comme ça.

Je m'éloigne peut-être un peu du sujet. D'après mon expérience, ils ont très peu de besoins, mais ils ont des téléviseurs qui leur permettent de voir tout ce qu'ils ne pourront jamais avoir. Ils y voient des environnements qu'ils ne verront jamais pour vrai. Ils y voient des expériences qu'ils ne vivront jamais. C'est un problème gigantesque. Ils ont aussi un faible incroyable pour la malbouffe et ce genre de choses. Le diabète va faire des ravages énormes là-bas. Il fallait que j'en parle. J'aurais eu tort de ne pas le faire.

M. Kennedy Stewart: Monsieur Gemmer, vous dites que cela caractérise toutes les Premières nations du Nord?

M. Bradley Gemmer: Je dirais que c'est représentatif de l'Arctique de l'Est. Dans l'Arctique de l'Ouest, au Yukon, ils sont exposés, et très intéressés par l'argent. Ils conduisent les meilleurs camions possibles et ont remporté des sommes importantes à l'issue de nombreuses affaires. Mais cela ne s'applique pas non plus à toute la population autochtone. Certains ont eu de la chance et d'autres, moins. Ce sera toujours un problème.

Le centre de l'Arctique correspond à ce que Glen a décrit.

M. Kennedy Stewart: Monsieur Sibbeston, votre perspective est-elle différente?

M. Glen Sibbeston: Concernant l'Est de l'Arctique, j'ai un ami qui a travaillé comme infirmier là-bas. Il m'a raconté comment il avait essayé d'expliquer aux gens que les boissons gazeuses et les chips étaient de la malbouffe. Ils rejetaient l'idée même que quelqu'un puisse fabriquer de la malbouffe et ils ont continué d'en consommer.

M. Kennedy Stewart: Il y a toutes sortes de nouvelles choses qui se produisent dans le Nord.

Je me demande, pour ce qui est de l'avenir, et je sais que je n'ai pas beaucoup de temps ici... Diriez-vous que, du moins dans l'Ouest, où il n'y a pas de traités... Je suis originaire de la Colombie-Britannique. Presque tout le territoire de cette province est en attente d'un règlement. Croyez-vous que ce serait la première chose à faire pour développer le Nord, c'est-à-dire faire en sorte que ces revendications soient réglées?

J'aimerais vous entendre en premier, monsieur Sibbeston, et continuer ensuite pour voir comment nous pouvons contribuer à changer la réglementation.

M. Glen Sibbeston: Lorsqu'on saura clairement à qui appartient la terre, alors tout le monde pourra aller de l'avant. C'est extrêmement difficile lorsque la propriété est contestée. Il est vrai que le gouvernement fédéral a les mains liées pour ce qui est de l'octroi... Il y a des limites à ce qu'il peut faire; il doit obtenir le consentement des peuples autochtones qui ont des revendications territoriales. Il y a donc plus de parties concernées qui doivent s'entendre pour faire bouger les choses. Une fois que la revendication territoriale est réglée, si le secteur visé se trouve sur un territoire revendiqué, alors on sait à qui il appartient. Si ce sont des terres de la Couronne, on le sait aussi. C'est beaucoup plus simple et facile, et on peut avancer.

Le président: Merci, monsieur Stewart.

Monsieur Harris, vous avez la parole pour un maximum de cinq minutes.

M. Richard Harris: Merci, monsieur le président.

Messieurs, sur le même sujet — M. Kennedy a soulevé la question des revendications territoriales en Colombie-Britannique —, on présume ou on comprend généralement que plus de 110 p. 100 de la masse terrestre de la Colombie-Britannique fait l'objet de revendications, si l'on tient compte des recoupements. Pour quelqu'un de l'extérieur, cette situation semblerait impossible, et elle l'est peut-être finalement.

Dans l'esprit de certaines personnes, cela signifie qu'aucune partie de la Colombie-Britannique, y compris le centre-ville de Vancouver, celui de Prince George et de Kelowna, n'appartient pas à l'État — que ce soit les municipalités, le gouvernement provincial ou le gouvernement fédéral — mais que toute la province appartient aux Premières nations. Il s'agit d'un exemple parfait de ce que signifie le mot « énigme ». Premièrement, il est impossible d'expliquer logiquement comment une telle situation peut se produire. Deuxièmement, il ne semble y avoir aucune porte de sortie.

Je me souviens de certaines revendications territoriales dans votre région. Je m'occupais des revendications territoriales au Yukon à cette époque, au milieu des années 1990, et des revendications qui touchaient les terres juste au sud de la frontière du Yukon, dans le Nord de la Colombie-Britannique. Je ne me rappelle pas comment s'appelaient cet endroit. Compte tenu du temps qu'il faut pour démêler tout cela, la chose semble impossible. Vous parlez de l'exploration dans l'Arctique et des revendications territoriales. Ajoutez à cela le système de réglementation, les considérations environnementales et, comme vous l'avez mentionné, les gens qui semblent défendre leurs propres intérêts. On peut se demander comment une entreprise peut être prête à investir son temps et son argent pour extraire les minéraux qui s'y trouvent. Je suppose que si la région n'était pas aussi prometteuse pour l'exploration minière, personne n'irait à cet endroit.

J'essaie de penser à une question, mais vous pouvez peut-être me dire simplement ce que vous pensez de ce que je viens de dire.

Parlant des délais, ce n'est pas mieux en Colombie-Britannique. Il y a une mine dans ma circonscription. Après 17 ans et 100 millions de dollars, une autre injonction vient d'être accordée. C'est à se demander pourquoi on ne remballer pas son argent pour s'établir dans un autre pays; ce serait beaucoup plus facile.

Quoi qu'il en soit, pouvez-vous nous dire simplement comment vous évaluez la situation?

•(1645)

Le président: Allez-y, monsieur Sibbeston.

M. Glen Sibbeston: Je sais que l'on craint de donner des titres fonciers quand il s'agit de grandes étendues de terre. Si les choses étaient faites correctement, je crois que tout le monde pourrait très bien s'en accommoder.

Prenons, par exemple, l'industrie de l'énergie en Alberta, où les terres ont une double utilité. Les terres sont utilisées à des fins d'exploitation agricole et, avec quelques perturbations, pas beaucoup, elles servent aussi à l'extraction de ressources énergétiques. Les terres peuvent donc être utilisées à bon escient par plus d'une partie.

M. Richard Harris: J'aimerais simplement faire une observation que j'avais oubliée. C'est une idée que j'avais bien hâte d'exprimer, puisqu'elle est généralement admise.

Derrière chaque revendication territoriale et chaque énigme, il semble y avoir une légion d'avocats et de consultants qui ont mis la main sur cette vache à lait et qui l'exploitent à qui mieux mieux. Et tout le monde pense qu'ils ne veulent pas que cette situation prenne fin, parce que c'est trop bon.

Êtes-vous d'accord là-dessus?

M. Bradley Gemmer: Je dirais que cette rumeur court. Je ne peux pas être plus poli que cela.

M. Richard Harris: Je vais recevoir des appels ce soir.

Le président: Il vous reste du temps pour une autre question, monsieur Harris.

M. Richard Harris: Puis-je revenir à Discovery Air Innovations, dont M. McGuinty a parlé? Je sais que le premier appareil aurait une capacité de transport d'environ 50 tonnes métriques, mais on rêve aussi de faire passer cette capacité à environ 200 tonnes métriques.

Je vois qu'il y a eu un salon des sciences de la Terre à cet endroit au début du mois. J'aurais aimé qu'on le sache. Ç'aurait été bien que nous soyons là-bas, à Yellowknife.

Vous regardez ce concept de dirigeable présentant une telle capacité: respect de l'environnement, déplacement lent, bien sûr, mais une énorme capacité de transport. En plus, nul besoin d'une piste d'atterrissage; seulement un endroit plat ou un lac.

Êtes-vous aussi intrigué que moi par ce concept, vous qui êtes originaire de cette région du pays et qui connaissez les problèmes logistiques liés au transport des marchandises?

• (1650)

M. Bradley Gemmer: Ce que je comprends du dirigeable, c'est que le problème vient du lest. Si vous déchargez 20 ou 50 tonnes de marchandises, alors vous devez évidemment reprendre cette charge ou recomprimer le gaz de sustentation. Cette technologie comporte probablement bien des lacunes, et il a fallu y mettre beaucoup de temps. Bien sûr, l'hydrogène, qui est relativement facile à produire, n'a pas été très efficace avec le Hindenburg, mais l'hélium est aussi un produit assez rare et il est loin d'être aussi facilement disponible que l'hydrogène. En fait, Cumberland s'intéressait à cela lorsque l'entreprise songeait au site de Meadowbank. Elle pensait utiliser cette technologie, mais elle n'était pas assez avancée.

M. Richard Harris: Oui, on dit que ce serait possible vers 2014, je crois.

Le président: Monsieur Harris, votre temps d'intervention est écoulé.

Nous donnons maintenant la parole à M. Gravelle, pour un maximum de cinq minutes.

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être ici.

Monsieur Gemmer, vous représentez une aciérie d'Edmonton. J'aimerais savoir si vous avez travaillé pour le projet de pipeline Keystone.

M. Bradley Gemmer: Non. Je dessers surtout l'Arctique. Il n'y a pas de pipeline à cet endroit, mais des réservoirs et de la tôlerie.

M. Claude Gravelle: D'accord. Le pipeline ne vous donne donc aucun travail?

M. Bradley Gemmer: Je dois dire qu'à chaque extrémité d'un pipeline, il y a une installation d'entreposage qui peut faire appel à mes services, mais je travaille normalement avec les mines.

M. Claude Gravelle: Très bien. Merci.

Je ne me rappelle pas lequel de vous deux a dit que c'est très long avant d'obtenir des permis. J'aimerais savoir qui est responsable de ces délais d'attente. Est-ce le gouvernement fédéral, le gouvernement territorial ou les Premières nations, ou une combinaison des trois?

M. Bradley Gemmer: Ce qui manque, c'est un processus bien rodé qui permettrait de faire avancer les choses en même temps, plutôt que de procéder étape par étape. Il faudra un certain temps pour le mettre en place, mais nous avons besoin d'un mécanisme qui permet à chaque entreprise de se soumettre aux procédures appropriées et de s'attendre à un résultat approprié. Cent millions de dollars pour l'obtention d'un permis, c'est beaucoup d'argent.

M. Claude Gravelle: Êtes-vous en train de dire que les mêmes règles devraient s'appliquer à tous les projets, même s'ils peuvent être très différents les uns des autres?

M. Bradley Gemmer: Qu'il s'agisse d'une mine, d'un pipeline ou d'une route, peu importe, on devrait pouvoir suivre un processus où certaines choses seraient soumises aux autorités, qui les évalueraient. La nature même du projet a peu à voir avec ce processus, à mon avis. Il y a des choses comme les bassins de décantation, qui doivent être confiées aux personnes qui s'y connaissent.

M. Claude Gravelle: Ce que vous dites, c'est que les règles devraient être les mêmes, que ce soit pour la construction d'une route ou celle d'une mine. Est-ce bien ce que vous dites?

M. Bradley Gemmer: Habituellement, ces choses vont ensemble. Une route mène à une mine, par exemple, mais le programme devrait comporter certaines étapes prédéfinies, qu'on pourrait établir en regardant les procédures auxquelles se soumet chaque entreprise pour arriver à l'aboutissement de tous ces projets. Elles suivent toutes des chemins différents, et elles se butent à des obstacles. Chaque fois qu'un obstacle se présente, elle doit reculer puis réessayer — peut-être dans la même direction ou dans une autre. Dans l'ensemble, elles suivent probablement toutes les mêmes procédures, mais dans des voies différentes et en traitant avec des gens différents. Chaque fois, il y a un nouveau groupe de personnes, et c'est encore un tout nouveau programme.

• (1655)

M. Claude Gravelle: Selon les témoins précédents que notre comité a entendus, aucune revendication territoriale n'a encore été réglée dans le Grand Nord. Est-ce exact?

M. Glen Sibbeston: Pour tout le territoire du Nunavut, il a suffi du règlement d'une seule revendication, en 1999. Dans les Territoires du Nord-Ouest, sept secteurs ont fait l'objet d'une revendication. Quatre ont été réglées. Les trois autres sont en attente et couvrent probablement la moitié des Territoires du Nord-Ouest.

M. Claude Gravelle: Alors, si les revendications territoriales des Premières nations étaient réglées, serait-ce avantageux pour les entreprises qui souhaitent effectuer des travaux dans le Nord?

M. Glen Sibbeston: Absolument, puisque les titres fonciers seraient alors définis et certains. C'est là un des aspects.

M. Claude Gravelle: Passons à autre chose.

Lorsque je travaillais dans les mines et que la production a grimpé à 2 \$ la tonne, on s'affolait parce que les coûts étaient beaucoup trop élevés. Vous dites maintenant dans ce rapport qu'il en coûte 2 \$ le kilomètre, dans un cas. Si vous utilisez un avion de brousse, c'est 10 \$ le kilomètre, et si vous utilisez des hélicoptères, je crois que c'est 20 \$ le kilomètre. Or, si les entreprises continuent d'investir un milliard de dollars pour exploiter une mine malgré des coûts aussi élevés, il doit y avoir des profits énormes à faire dans le Nord.

M. Glen Sibbeston: Je crois que c'est le cas, en effet. Le Nord du Canada regorge de minéraux et de ressources énergétiques. À plusieurs endroits, les morts-terrains sont peu épais, alors l'exploration est souvent facile. Vous pouvez accéder de près au substrat rocheux, pour voir ce qui s'y trouve. Ce n'est pas le cas à certains endroits comme en Saskatchewan, sauf pour ce qui est de la région du Nord-Est. Il y a donc certains avantages également.

Il faut comprendre que mon entreprise se trouve en toute première ligne, aux premières étapes de l'exploration, lorsque les hélicoptères et les avions de brousse prédominent. Lorsqu'une société a investi assez d'argent pour commencer à parler sérieusement d'une mine, elle a déjà entrepris d'aménager des routes de glace ou elle a au moins une longue piste d'atterrissage pour des avions à réaction. C'est de cette façon qu'elle réussit à diminuer les coûts. Or, la construction d'une telle infrastructure est un important investissement en soi.

M. Claude Gravelle: Oui, c'est un investissement important, et injecter un milliard de dollars dans une mine, c'est beaucoup. Mais si vous investissez une telle somme pour construire une mine et une route, et tout ce qui vient avec cela, et que vous engrangez 5 milliards de dollars par année, c'est un assez bon profit, n'est-ce pas?

M. Glen Sibbeston: Je crois qu'il y a un excellent potentiel et que les entreprises peuvent faire de très bonnes affaires.

Le président: Merci, monsieur Gravelle.

Monsieur Allen, vous avez un maximum de cinq minutes. Nous vous écoutons.

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à nos deux témoins d'être ici aujourd'hui. Je suis ravi qu'on nous parle d'expérience pratique. À certains égards, c'est bon d'entendre cela, mais moins bon à d'autres égards. Quoi qu'il en soit, je crois que c'est utile pour notre rapport.

Monsieur Sibbeston, je suis fasciné par l'entreprise et la structure organisationnelle de Deton'Cho. Trinity est une entreprise de Deton'Cho. Il y a en fait 20 entreprises qui relèvent de Deton'Cho, qui est un organisme de mise en valeur d'une Première nation. Pouvez-vous nous parler un peu de cette structure? Cette structure organisationnelle que s'est donnée cette Première nation me semble extraordinaire. Pouvez-vous nous en parler un peu?

Deuxièmement, quels sont les avantages qu'obtiennent les communautés autochtones sur le plan monétaire et pour ce qui est de l'emploi?

M. Glen Sibbeston: Je ne fais pas partie des hauts dirigeants de la Deton'Cho Corporation, mais je vais vous dire ce que je sais. Il s'agit de l'organisme de mise en valeur des Dénés Yellowknives. Comme vous le dites, ils ont une vingtaine d'entreprises. C'est une société du Nord, qui a fait ses débuts avec des activités de camionnage, des travaux de terrassement, ce genre d'activités. Puis, certaines personnes parmi les Dénés Yellowknives et d'autres habitants de Yellowknife qui s'étaient joints à eux ont acquis des compétences dans un domaine différent, et ils ont créé une autre entreprise. Je

crois comprendre qu'ils ont eu beaucoup de succès dès le début et ils ont été en mesure d'accroître leurs activités, de se diversifier, si bien qu'ils ont maintenant ce conglomerat.

Trinity Helicopters a vu le jour parce qu'un pilote d'hélicoptères voulait lancer sa propre entreprise. Il s'est adressé à eux en disant qu'il voulait s'associer à eux. Ils assuraient le financement, dans une large mesure. Le président, qui s'appelle Rob Carroll, a apporté le savoir-faire de l'industrie de l'hélicoptère et a montré comment créer une telle entreprise, et tout est parti de là. Il a amené avec lui deux ou trois autres gestionnaires. Trinity Helicopters est détenu à 51 p. 100 par la Deton'Cho Corporation et à 49 p. 100 par des gestionnaires.

Nous avons le mandat, comme toutes les entreprises de Deton'Cho, je crois, d'embaucher et de former dans toute la mesure du possible des habitants du Nord et des Autochtones.

• (1700)

M. Mike Allen: Combien d'Autochtones du Nord travaillent pour Trinity Helicopters? Je vois que vous annoncez des postes de pilote et de mécanicien et certains postes administratifs. Combien travaillent pour Trinity ?

M. Glen Sibbeston: Je crois que je suis le seul. Je suis le chef pilote.

M. Mike Allen: Vous êtes le chef pilote. Ce n'est pas trop mal.

M. Glen Sibbeston: Je discute actuellement avec un jeune homme de Cambridge Bay, un pilote qui compte 100 heures de vol. Il faut comprendre que pour devenir pilote d'hélicoptère, il faut gravir toute une échelle de compétences. Vous devez donc choisir avec soin la personne que vous enverrez avec votre appareil d'un million de dollars et votre meilleur client. Les choses ne fonctionnent pas nécessairement toujours bien. Il y a un autre jeune homme à Dawson avec lequel je me suis entretenu, mais que je n'ai pas encore rencontré. Toutefois, je vais m'engager auprès de ces deux jeunes hommes. Je suis prêt, et l'entreprise est prête, à travailler avec eux pour qu'ils fassent leur entrée dans l'industrie, pour qu'ils acquièrent les compétences nécessaires pour réussir dans ce domaine.

Ils doivent faire preuve de volonté. C'est impossible d'amener quelqu'un à acquérir les compétences nécessaires pour pouvoir piloter un hélicoptère dans l'Arctique et assumer cette responsabilité, s'il n'est pas prêt à y mettre tous ses efforts.

M. Mike Allen: D'accord.

Monsieur Gemmer, quelles sont les principales pièces d'équipement que vous envoyez aux compagnies minières, et quels sont les défis que vous devez relever pour transporter cet équipement à cet endroit? Comment pouvez-vous surmonter ces obstacles?

M. Bradley Gemmer: La principale difficulté est sans doute... liée au temps nécessaire à l'obtention des permis, etc. Par exemple, pour Baffinland, le matériel fabriqué en mars et en avril est acheminé à Montréal, puis il est envoyé sur place par bateau. À l'automne, nous sommes parvenus à produire ce que nous appelons un petit réservoir de 84 pieds de diamètre et d'environ cinq millions de litres. Mais nous retournerons là-bas au printemps prochain pour utiliser le reste de l'acier que nous avons envoyé. Il est question de tout le matériel nécessaire pour fabriquer les bases, que je n'ai pas nécessairement fournies, mais qui devaient être là.

Il faut au moins un an dès que le feu vert est donné. Tout ce qui est fait plus rapidement, c'est de la spéculation dans l'espoir... Si on reprend l'exemple de Cumberland, je crois qu'il a fallu deux ou trois ans pour obtenir les permis. Mais je pense qu'en moyenne, il faut quatre ou cinq ans. À partir de là...

Le président: Merci.

Merci, monsieur Allen. Votre temps est écoulé.

M. Allen: Merci, monsieur le président.

Le président: Madame Day, pour cinq minutes; allez-y.

[Français]

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD): Merci, monsieur le président.

D'abord, je veux vous féliciter pour votre entreprise. Si j'ai bien compris, vous fournissez les gens qui font de la recherche minière ou qui s'établissent. Vous mettez les sites sur pied pour qu'ils puissent travailler par la suite.

J'écoutais plus tôt les commentaires sur la malbouffe et sur le fait que les gens n'avaient peut-être pas les exigences requises pour faire face à l'arrivée de toutes sortes de choses. Les populations du Sud — pour ne pas citer les États-Unis et d'autres pays plus au sud — et nous sommes tous aux prises avec des problèmes de ce genre, notamment le diabète. C'est généralisé. Ça ne touche donc pas seulement les populations autochtones. Quoi qu'il en soit, je vais passer outre à ces points de vue, que je ne partage pas, évidemment.

J'aimerais savoir si, à l'égard des Autochtones, vous avez des obligations quant à l'intégration en matière d'emploi et, le cas échéant, si vous avez engagé des Autochtones à ce jour. Avez-vous aussi des obligations de formation envers les populations autochtones ou est-ce que ce sont plutôt les grandes compagnies minières qui se chargent de cela?

•(1705)

[Traduction]

M. Bradley Gemmer: Je ne sais pas si vous parlez de moi ou de mon entreprise.

Je travaille aussi bien sur la côte Ouest en Alaska qu'au Nord et sur la côte Est à l'île de Baffin, c'est-à-dire partout au Canada. Nous travaillons... je ne dirais pas de façon sporadique, mais nous réalisons un grand projet ici et là.

Pour les mines de diamants au Nord de Yellowknife, nous avons embauché des travailleurs dans les communautés locales. Dans l'Arctique de l'Est, nous avions des travailleurs irréguliers. Les gens ne s'intéressaient pas à ce genre de travail ou je ne sais trop quoi. Nous avons tout mis en oeuvre, mais ils ne semblaient pas vouloir participer à ce que nous faisons. Ce n'était pas leur force, comme on dit.

C'est à peu près tout ce que je peux dire là-dessus. Nous mettons tout en oeuvre, mais c'est un travail hautement spécialisé. Ceux qui ne connaissent pas bien la machinerie, le matériel, les grues, le soudage... Il faut se familiariser avec bien des choses. La plupart des travailleurs que nous embauchons sont dans le secteur depuis nombre d'années avant d'être tout à fait autonomes.

Ce n'est pas faute d'avoir essayé. Nous affichons toujours des offres d'emploi dans un magasin local ou un centre communautaire pour embaucher des travailleurs locaux. Nous avons connu un certain succès, mais sans plus. J'ai compris que la meilleure façon d'avoir du succès, c'était d'établir un an d'avance une école de formation pour montrer aux gens comment travailler, ce qui est une compétence en soi. On tient cela et bien des choses pour acquis, mais

il faut transmettre toutes ces compétences à ceux qui n'ont jamais travaillé, mesuré une planche ou une pièce en acier ou fait autre chose.

Nous continuons à faire de notre mieux, mais bien des projets se situent loin des communautés. Bon nombre de travailleurs autochtones viennent de communautés établies à 300 ou 400 milles des sites.

Je me suis rendu compte que les Autochtones sont aussi centrés sur leur famille et qu'ils n'aiment pas s'en éloigner. Ils entretiennent des rapports étroits entre eux. Parfois, travailler à 20, 50 ou 100 milles du village représente un autre problème.

[Français]

Le président: Merci, madame Day.

•(1710)

Mme Anne-Marie Day: Merci.

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé.

Monsieur Trost.

M. Brad Trost: Merci, monsieur le président.

Je vais simplement revenir à une de mes dernières questions sur les mesures incitatives négatives ou positives. En parlant des échanciers ou en établissant divers parallèles, je faisais surtout référence à la bureaucratie du gouvernement et dans les organismes gouvernementaux. Permettez-moi d'être plus direct.

Surtout à propos de la bureaucratie du gouvernement, des organismes et de la délivrance des permis, quelle est la meilleure façon selon vous d'accélérer le processus et d'obtenir un certain niveau de certitude, en ce qui a trait à toutes les exploitations, mais surtout les petites exploitations? Quelles mesures concrètes pouvons-nous recommander afin que le processus soit plus simple et plus direct pour les petites entreprises et toutes les entreprises en général?

M. Bradley Gemmer: Si on construit une maison, la ville donne les étapes à suivre concernant tous les permis d'ingénierie, de construction, etc.

M. Brad Trost: Existe-t-il une liste de tous les permis nécessaires aux projets d'extraction et d'exploration dans les territoires?

M. Bradley Gemmer: À ce que je sache, il n'y en a pas. On connaît les grandes lignes, mais en fait... Je ne sais pas si les choses sont bien définies. Je ne pense pas que la procédure soit clairement établie. Comme on ne peut pas dire combien de temps il faudra, il y a sans doute beaucoup de temps perdu.

M. Brad Trost: Que faut-il faire pour éliminer le temps perdu? Faut-il établir des délais non négociables de sorte que, si les fonctionnaires n'ont pas donné une réponse après un certain temps, la demande est nécessairement acceptée? Faut-il offrir certaines primes de rendement aux gestionnaires ou s'en abstenir? Que devons-nous faire pour que le gouvernement recommence à donner un service approprié?

M. Bradley Gemmer: Il faut comprendre que je ne m'occupe pas moi-même du processus, sauf pour mon entreprise. On dirait un dédale administratif. Par exemple, la Western Copper and Gold Corporation est passée par tout le processus, au Yukon. Au dernier moment, le permis d'utilisation des eaux lui a été refusé, ce qui a essentiellement mis fin à ses activités. Il manquait quelque chose qui a causé le gaspillage de beaucoup d'argent.

M. Brad Trost: Les autres témoins veulent-ils faire d'autres commentaires?

M. Glen Sibbeston: D'habitude, je ne m'occupe pas directement des licences. Je ne suis simplement pas au courant.

M. Brad Trost: Mais vos clients vivent-ils des frustrations?

M. Glen Sibbeston: C'est certain. Je constate sur le terrain que nous devons faire des choses — et même déplacer des objets — qui ne sont pourtant pas essentielles au projet. Par exemple, une licence de classe B ne permet d'avoir que 4 000 litres de carburants sur le site. L'exploitant a donc besoin de deux, trois ou quatre sites pour éviter d'avoir à demander une licence de classe A.

M. Brad Trost: Dites-vous que les exploitants trouvent des façons de contourner les règles?

M. Glen Sibbeston: Les gens sont inventifs et ils trouvent des façons de travailler selon les règles.

M. Brad Trost: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Trost.

Monsieur Anderson.

M. David Anderson: Je vais laisser la parole à M. Calkins, qui a deux ou trois questions. S'il reste du temps, je le prendrai avec plaisir.

Le président: Allez-y, monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Merci, monsieur le président.

Plus jeune, j'ai travaillé dans l'Arctique, et je n'y suis pas retourné depuis longtemps. J'étais guide de pêche au Grand lac de l'Ours lorsque j'étais étudiant à l'université. Pour tout ce que nous faisons, la plus grande préparation était nécessaire. Il fallait amener tout ce dont nous avions besoin cet été-là par une route de glace, l'hiver précédent. La planification du transport s'effectuait un an à l'avance. La dernière chose que l'organisation voulait, c'était de payer pour amener quelque chose par avion, car c'était tellement cher.

Notre principale activité, c'était de transporter les gens par avion. Nous utilisions des hydravions, qui pouvaient aller partout, et des bandes d'atterrissage en gravier à la mine de Port Radium. Je ne sais pas si vous y êtes allés. Nous louions un Twin Otter pour faire la navette et transporter les gens. Un vieil avion de Havilland Beaver était disponible pour transporter les gens à divers endroits éloignés, etc.

Je me souviens très bien qu'à l'époque, nous nous rendions par bateau à toute heure du jour ou de la nuit à la piste de gravier pour y retirer les roches. Nous pouvions bien sûr le faire au début juillet, parce que le soleil ne se couche pas vraiment. Nous pouvions faire toutes sortes de choses comme cela.

C'était énormément de travail. On prétendait qu'une route serait construite et qu'un jour, les touristes pourraient venir en voiture au Grand lac de l'Ours. La seule façon de s'y rendre, c'est par bateau — en passant par la rivière — ou par avion.

Monsieur Sibbeston, vous étiez très éloquent durant votre exposé concernant les façons d'inciter le secteur privé à participer à la

construction de ce genre de... Comment envisagez-vous la construction...? Si on pense au terrain, à l'ingénierie et aux nombreux obstacles, les efforts à consentir... En fait, la région est constituée d'eau à 60 p. 100.

Comment allons-nous nous y prendre? Pouvez-vous donner des précisions? Avez-vous discuté de certaines solutions? Que pouvons-nous faire pour inciter le secteur privé à participer davantage? Construire une route dans cette vallée coûterait des milliards de dollars.

•(1715)

M. Glen Sibbeston: Nous ne faisons que commencer à explorer et à développer le Nord.

Grâce à des technologies comme le dirigeable Discovery Air... Le secteur pétrolier dans le Nord de l'Alberta développe des technologies qui permettent une certaine flottabilité à l'aide de géotextiles, etc. Certaines technologies peuvent s'avérer utiles. Mais ce n'est pas ma spécialité.

M. Blaine Calkins: Vous êtes sur place et vous parlez régulièrement aux spécialistes, n'est-ce pas? Vous devez savoir ce qui se passe.

M. Glen Sibbeston: Oui, il faut simplement dépenser plus, dans le Nord.

M. Blaine Calkins: Tous les projets là-bas demandent plus d'investissements.

M. Glen Sibbeston: Il faut simplement plus d'argent. Cette région est si vaste et elle contient tant de ressources que les quelques sociétés qui veulent y faire de l'exploration doivent avoir la liberté et la latitude nécessaires pour trouver ce qu'elle recèle. L'exploration, fondée sur les découvertes prometteuses, doit coûter pas mal cher. Si les ressources sont suffisantes, une grande société qui en a les moyens va construire une route, parce qu'il s'agit d'un bon investissement.

M. Blaine Calkins: D'où je viens, en Alberta, si on conduit vers... Si on prend l'autoroute 11 vers l'Ouest, on ne voit que ce qui semble être une forêt vierge. En partant de Red Deer, par exemple, on s'imagine faire 300 kilomètres dans une forêt vierge jusqu'aux Rocheuses. Mais c'est avant de constater que 100 verges à côté, les sociétés pétrolières, gazières et forestières ont construit un labyrinthe de routes d'accès. Ces routes sont privées, et la population ne peut pas y circuler. Comment les choses fonctionneraient-elles dans les territoires?

Je n'ai pas accès à ces routes, pour toutes sortes de questions de responsabilité. À vrai dire, un de mes bons amis s'est blessé plutôt grièvement quand son camion forestier s'est renversé, simplement parce qu'il a évité au dernier instant une personne qui y conduisait un quad sans autorisation.

Comment allons-nous nous occuper de ce genre de problème dans les territoires? Si on ne construit que des routes privées, il faudra en négocier l'utilisation par la population. C'est une énigme.

En outre, s'il n'est pas nécessaire d'extraire les ressources avant un certain temps, est-il sensé de construire une route maintenant?

M. Bradley Gemmer: À mon avis, il n'y a pas plus de routes, parce que la plupart des entreprises évaluent les coûts très rapidement en se disant qu'elles n'obtiendront pas les permis nécessaires, de toute façon.

Je pense que le projet de Cumberland et, dernièrement, celui de Agnico-Eagle est un bon exemple... La seule façon de réaliser ce projet, c'était de construire une route entre le lac Baker et le site. En fin de compte, c'est ce qui est arrivé. S'il y avait eu une autre possibilité, on ne se serait pas donné la peine de s'occuper de tout ce qui se trouvait entre les deux: un cours d'eau, une fondrière ou je ne sais quoi. Les coûts s'élevaient à 100 millions de dollars le kilomètre ou le mille, je ne sais pas exactement.

Il y aurait sans doute plus de routes si le processus était bien défini. Je ne sais pas si vous voyez ce que je veux dire, mais on a besoin de savoir si, par exemple, on peut construire une route de 200 milles dans le prolongement d'une route d'hiver. Le processus est trop difficile.

• (1720)

M. Glen Sibbeston: Si le processus exige cinq ans et qu'on peut extraire la ressource pendant 15 ans — et c'est assez courant —, l'investissement n'est plus aussi intéressant, n'est-ce pas? Il faudrait déboursier le tiers des coûts de transport avant d'avoir l'infrastructure nécessaire.

Le président: Merci, monsieur Calkins. Votre temps est écoulé.

Nous passons maintenant à M. Lapointe, puis, s'il reste du temps, ce sera au tour de Mme Day.

[Français]

M. François Lapointe: Merci, monsieur le président.

Parlons un peu plus de la réglementation. Il y a des exemples très concrets dans ce qui a été déposé par M. Sibbeston. Avez-vous l'expertise et l'expérience pour me dire d'où vient la réglementation actuelle? Pourquoi, par exemple, dans un camp de jour, y a-t-il une limite de 400? Historiquement, quelqu'un quelque part a dit que ce n'était pas 300, pas 500, mais que c'était 400. Sur quoi est-ce basé?

Je ne suis pas du tout fermé à ce que l'on change ces réglementations, mais j'aimerais savoir ce qui a fait prendre cette décision sur le plan historique, en quoi c'est bon, en quoi c'est mauvais et pourquoi on ouvrirait cela à 1 500, par exemple. J'aimerais comprendre pourquoi, d'où cela vient et où on peut aller une fois qu'on aura compris d'où cela vient.

[Traduction]

M. Glen Sibbeston: Je n'ai aucune idée de l'historique. Mais cela vient des règlements sous le régime de la Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie.

[Français]

M. François Lapointe: Est-ce au fédéral ou au provincial?

[Traduction]

M. Glen Sibbeston: C'est une loi fédérale.

M. François Lapointe: D'accord.

M. Glen Sibbeston: J'observe les choses. Je ne me demande pas vraiment d'où elles viennent. Cela ne m'empêche pas d'avoir des

opinions. Après tout, 400 journées-personnes, c'est une tente de 4 personnes pendant 100 jours, l'été. Si vous visez plus haut, vous devez obtenir un permis d'utilisation des terres de catégorie B. Nul besoin d'être une très grande entreprise avant de devoir investir beaucoup d'argent.

[Français]

M. François Lapointe: Je vois que M. Gemmer hoche la tête.

[Traduction]

M. Bradley Gemmer: Oui, c'est indéniable. Les petits camps se sont agrandis à cause des exigences législatives auxquelles il faut satisfaire. Il est impossible de fonctionner en petit, compte tenu du peu de temps disponible ou de toute autre chose.

[Français]

M. François Lapointe: Y a-t-il encore des gens de la communauté ou des représentants ministériels qui défendent cette décision? Est-ce que tout le monde pense qu'elle devrait être remise en question?

Dans cet exemple précis, si tout le monde s'entend pour dire que c'est trop restrictif, est-ce qu'on pourrait fonctionner autrement? Une fois que le changement serait décidé, qu'y aurait-il de fonctionnel?

[Traduction]

M. Glen Sibbeston: Cela dure depuis maintenant 12 ans, environ; peut-être que le plus ancien est celui des Gwitch'in. Je ne sais pas exactement. Ils ont peut-être suffisamment d'expérience dans l'attribution de permis d'utilisation des terres pour vouloir collaborer avec le gouvernement fédéral dans l'instauration de paramètres plus rigoureux. La solution dont nous avons besoin doit faire l'affaire de tous.

[Français]

M. François Lapointe: Selon vous, monsieur Gemmer, qu'est-ce qui pose problème?

• (1725)

[Traduction]

M. Bradley Gemmer: Voilà les paramètres. Quelqu'un qui envisage d'établir, quelque part, un camp pour 10 ou 15 personnes devrait savoir qu'il faut prévoir telle sorte d'installation pour les toilettes, etc. Il faudrait énoncer tous les paramètres pour que chacun sache ce qu'il doit faire. Et c'est facile.

M. François Lapointe: Mais il n'aurait pas à courir pendant un an et demi pour obtenir un permis.

M. Bradley Gemmer: Et, après coup, il ne se ferait pas poser toutes ces questions.

Au Yukon, les autorités voulaient que je transporte tout l'équipement pour les toilettes sur l'emplacement de mon petit placer, et j'ai fini par installer un système complet de fosses septiques. Mais j'ai été obligé de me débrouiller seul. Rien n'avait été précisé à mon intention.

[Français]

M. François Lapointe: Ce n'est pas une question de réglementation. On peut vous donner un cadre clair, par exemple, un nombre précis de salles de bain doivent être nettoyées ou réparées de telle ou telle façon après la prospection. Les règles peuvent être très claires, mais il ne faut pas chercher un permis pour une petite équipe pendant un an et demi. C'est aussi simple que ça. Dans cet exemple, c'est ce qui vous aiderait.

[Traduction]

M. Bradley Gemmer: Exact. Et ce serait facile à faire, parce que, en fin de compte, il faut passer par là.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

[Traduction]

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Désolé, vous avez dit Mme Day, mais vous avez voulu dire que c'était moi.

Le président: Oui. Vous avez la parole.

M. David McGuinty: Je tiens à revenir, si c'est possible, monsieur Sibbeston, à la question pour laquelle j'ai encore besoin de votre sagesse, la question sur le droit de propriété. Vous êtes propriétaire d'une société, si je comprends bien, vous y détenez 51 p. 100 des intérêts.

Ce n'est pas la première fois que je pose des questions sur l'intérêt dans une entreprise et sur sa propriété et, souvent, on me répond que là se trouve l'obstacle infranchissable de la « capacité ». Les Autochtones, les peuples autochtones n'ont pas la capacité de participer. Je vous l'accorde, mais je n'y vois rien d'insurmontable.

La capacité mise à part, si vous vouliez que les dirigeants de la Première nation Dehcho participent à un important projet de travaux d'infrastructure et qu'ils en possèdent un pourcentage fixé, y verriez-vous d'autres obstacles? L'accès aux capitaux peut-être, mais c'est facile à contourner, que ce soit par le promoteur, l'État ou une banque — un tiers bailleur de fonds.

La capacité et les capitaux mis à part, quoi d'autre pourrait empêcher les Premières nations de posséder, disons, une partie de Diavik? Pourquoi les peuples autochtones à proximité immédiate de cette mine de diamants n'en sont-ils pas propriétaires? En ma qualité d'avocat, je ne vois aucun empêchement juridique ni contractuel.

Je perçois une inégalité dans le pouvoir de négocier, une répugnance de la part des promoteurs d'inclure ces gens. La capacité mise à part, voyez-vous d'autres empêchements qui pourraient rendre difficile ou même impossible le début de conversations sérieuses avec ces gens sur le droit de propriété?

M. Glen Sibbeston: Les obstacles sont en train de s'écrouler. Je pense que dans une décennie ou deux, nous verrons vraiment des changements. Les peuples autochtones des Territoires du Nord-Ouest vont commencer à constituer une force économique redoutable.

Il a fallu du temps. Le fait de ne pas être propriétaire du sol est un empêchement grave. Dans beaucoup de cas, les revendications territoriales aboutissent à la détention de terres en fief simple. Je pense qu'il existe des mises en garde interdisant l'aliénation de la terre, ce qui pourrait constituer un obstacle. Comment s'associer en partenariat avec une mine?

Supposons que vous voulez détenir des droits dans une mine, mais que vous ne pouvez pas offrir la terre, si ce n'est par bail... Je vous conseillerais de ne pas être trop restrictif en la matière, mais je perçois également les risques d'une autonomie un peu trop grande.

• (1730)

Le président: Merci, monsieur McGuinty, votre temps est écoulé.

Je tiens à vous remercier tous les deux, messieurs Sibbeston et Gemmer, de nous avoir donné l'occasion d'examiner de façon très concrète et très directe certaines difficultés et de nous avoir donné des conseils pour le changement. Merci beaucoup. Vos idées seront très utiles à notre rapport.

Merci.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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