



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

INAN • NUMÉRO 126 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mercredi 31 octobre 2018**

**Présidente**

**L'honorable MaryAnn Mihychuk**



## Comité permanent des affaires autochtones et du Nord

Le mercredi 31 octobre 2018

• (1530)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. MaryAnn Mihychuk (Kildonan—St. Paul, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à tous. Nous poursuivons notre étude sur les infrastructures dans l'Arctique. Bienvenue à ceux qui se joignent à nous par vidéoconférence. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous menons une étude sur les stratégies et les projets d'infrastructure dans le Nord.

Avant de passer aux exposés, je vous demanderais tous de réfléchir à l'engagement du Canada à l'égard de la vérité et de la réconciliation et de le garder en tête que ce soit lors d'une activité ou d'une réunion comme celle-ci. Il est important pour nous d'y réfléchir pour comprendre la vérité et progresser vers la réconciliation.

Nous sommes ici à Ottawa, la patrie et le territoire non cédé du peuple algonquin. L'Arctique est aussi le territoire de nombreuses bandes et tribus autochtones. Au fur et à mesure que nous progresserons, il sera également très important de tenir compte de l'histoire dans cette région.

En ce qui concerne le déroulement de la séance, vous aurez jusqu'à 10 minutes pour faire votre exposé. Après les deux exposés, les députés auront l'occasion de vous poser des questions. À partir de votre témoignage et de votre mémoire, un rapport sera rédigé, lequel sera rendu public et sera remis à tous les députés et au gouvernement du Canada. Nous allons demander au gouvernement de répondre à nos recommandations.

Votre participation est extrêmement importante. Bienvenue.

Notre premier témoin est à Regina; selon ce que je vois à l'écran, il semble être dans le bureau intérieur.

Vous parlerez d'AGT Food and Ingredients Inc. et vous en êtes le président et le président-directeur général. Si vous êtes prêt à commencer, nous allons démarrer le chronomètre. Je vous ferai signe lorsque votre temps sera presque écoulé. Vous avez 10 minutes.

• (1535)

**M. Murad Al-Katib (président-directeur général, AGT Food and Ingredients Inc.):** C'est très bien.

**La présidente:** Allez-y quand vous serez prêt.

**M. Murad Al-Katib:** Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je m'appelle Murad Al-Katib. Je vous présente aujourd'hui le point de vue d'un entrepreneur et d'un chef d'entreprise de l'Ouest canadien. En plus de mon rôle de PDG d'AGT Foods, je suis le nouveau PDG de la société Arctic Gateway Group, établie au Manitoba.

Je suis ici en tant que Canadien de première génération né de parents ayant immigré de Turquie. Mon père a travaillé pendant 52 ans comme médecin au service de la population en milieu rural en Saskatchewan. Ma mère a été l'une des premières immigrantes musulmanes à siéger à un conseil rural au Canada; elle a été élue en 1976. Je viens d'une famille évoluant dans le domaine du développement économique communautaire et j'ai commencé ma carrière au gouvernement dans le domaine de la promotion du commerce et du développement économique. J'ai fondé mon entreprise, AGT, dans le sous-sol de ma maison en 2003 et je l'ai transformée en un exportateur de légumineuses et de céréales de 2 milliards de dollars dans l'Ouest canadien.

Nous nous intéressons aussi beaucoup au transport de marchandises et à la logistique, comme nous sommes l'un des plus importants expéditeurs de grains en conteneurs au monde, et nous sommes maintenant le plus important exploitant de lignes ferroviaires sur courtes distances au Canada, avec plus de 2 000 kilomètres de voies ferrées en Saskatchewan, en Alberta et au Manitoba. En 2017, nous avons commencé à investir dans un débouché générationnel que nous avons cerné dans l'emblématique infrastructure portuaire et ferroviaire du Canada, soit un accès aux zones côtières dans le Nord par une porte d'entrée de l'Arctique, qui se trouve dans un emplacement vraiment unique, à Churchill, au Manitoba et sur le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Il s'agit d'une liaison stratégique qui permettra un accès futur à l'approvisionnement du Nord; cet endroit est le point d'expédition le plus près de l'Europe, de l'Afrique du Nord, de la Méditerranée et, par le canal de Suez, du marché croissant de l'Inde et de l'Asie du Sud, dans l'Ouest canadien en Amérique du Nord.

Nous croyons que Churchill deviendra un arrêt clé dans le passage du Nord. Fairfax Financial Holdings et AGT ont conclu un gigantesque partenariat avec un consortium de communautés des Premières Nations, les collectivités de Kivalliq au Nunavut et les collectivités du Nord du Manitoba — collectivement appelées le groupe Mississippi — afin d'acquérir le Chemin de fer de la baie d'Hudson, le port de Churchill et la Churchill Marine Tank Farm Company. L'acquisition s'est faite par la société Arctic Gateway Group. Il n'y a qu'une poignée de ports en eau profonde en Amérique du Nord, dont celui de Churchill.

La raison pour laquelle je pense qu'il s'agit d'un instrument et d'un débouché extraordinaires, c'est que nous avons pu établir des partenariats financiers directement avec les 29 communautés des Premières Nations du MKO, et chaque communauté le long du chemin de fer de la baie d'Hudson a eu la possibilité de participer dans ce projet générationnel.

Churchill est le seul port de l'Arctique où le chemin de fer passe en Amérique du Nord. C'est le port qui assure l'accès le plus rapide à l'océan Atlantique — comparativement aux autres ports — pour les produits de l'Ouest canadien. Le port a été extrêmement sous-utilisé par son ancien propriétaire.

Pour vous donner un peu de contexte, la Russie exploite 13 ports dans l'Arctique, et on estime qu'environ 20 % du PIB de la Russie passe par ces ports, dont six sont desservis par voie ferroviaire et beaucoup sont exploités à longueur d'année grâce aux brise-glaces. Pour ce qui est de l'exploitation continue d'Arctic Gateway et des biens qu'elle possède, le gouvernement du Canada s'est engagé à investir 117 millions de dollars en fonds d'acquisition, de réparation et d'exploitation pour le reste de 2018 et en 2019, et de mettre à disposition des fonds d'exploitation jusqu'en 2027.

Ce solide partenariat entre le gouvernement, le secteur privé, les Premières Nations et les collectivités atténue considérablement les risques du projet. Au sein du groupe de partenaires, Fairfax apporte les ressources financières pour la gestion des grands investissements dans les infrastructures, AGT met à profit son expérience dans l'exploitation de chemins de fer sur courtes distances et en tant qu'exportateur de grains, et les Premières Nations et les collectivités apportent l'acceptabilité sociale, l'inclusion et la participation dans le cadre de ce projet générationnel.

Le port d'Arctic Gateway est vu comme une nouvelle voie de transport en Amérique du Nord. Cette voie qui traverse le pôle permettra au port de Churchill de devenir une zone de commerce et de développement économique offrant un accès en Asie, en Europe, en Russie et au Nunavut. Il est temps de mettre en branle une initiative de porte d'entrée de l'Arctique dans notre grand pays.

• (1540)

Le Canada a le plus long littoral de tous les pays, presque quatre fois plus long que celui du second sur la liste, et la plus grande partie du littoral se trouve dans l'Arctique. Pendant des siècles, cette côte a été inaccessible en raison de la glace pluriannuelle épaisse et dure, mais les changements climatiques font fondre la glace de mer. Plus de 1,2 million de kilomètres carrés ont fondu entre septembre 2006 et septembre 2017, laissant le passage du Nord-Ouest temporairement sans glace. Il est possible que bientôt toute la glace de mer de l'Arctique fonde pendant les mois d'été. La glace se formera encore pendant l'hiver, mais elle sera une glace molle d'une année. Le transport maritime commercial sera donc possible toute l'année avec l'aide d'un brise-glace. Comme la terre est ronde, la côte Nord du Canada est relativement proche de l'Asie et de l'Europe.

Le passage du Nord-Ouest offre un raccourci de 7 000 kilomètres entre le New Jersey et Shanghai. Le port de Churchill au Manitoba est le seul port commercial en eau profonde dans le Nord du Canada. La saison de la navigation dure déjà de juillet à novembre. Longtemps utilisé pour l'expédition de céréales vers les marchés étrangers, Churchill commence à voir des échanges bilatéraux, avec le passage de navires russes transportant des engrais en provenance d'Estonie et repartant avec une cargaison de blé de l'Ouest canadien à destination des fabricants italiens de pâtes.

Une initiative de porte d'entrée de l'Arctique inscrirait le Nord comme une voie de transport. Des routes toutes saisons traverseraient Tuktoyaktuk, Bathurst Inlet et Baker Lake. Des ports en eau profonde seraient construits près de l'embouchure du fleuve Mackenzie, à Bathurst Inlet et à Iqaluit. Le port de Churchill serait un corridor d'activité commerciale dynamique.

La Garde côtière canadienne serait chargée de développer un système de transport maritime sûr et attrayant pour les entreprises

pendant toute l'année. Ces travaux consisteraient à entretenir les dispositifs de navigation et à produire des cartes détaillées. Il s'agirait aussi, et c'est essentiel, de briser la glace pour les navires commerciaux, y compris les navires étrangers. La Garde côtière brise déjà la glace pour les navires de charge dans le golfe du fleuve Saint-Laurent et dans la rivière Saguenay pendant l'hiver. Un nouveau brise-glace dans la baie d'Hudson ajouterait plusieurs mois à la saison de navigation à Churchill, créerait des emplois durables à long terme et stimulerait l'activité économique dans les communautés des Premières Nations et les collectivités du Nord.

Des plaques tournantes dans l'Arctique pour le transport de marchandises en provenance de l'Amérique du Nord allégeraient les pressions exercées sur Vancouver, Prince Rupert, Halifax et Montréal. Elles créeraient des emplois et stimuleraient le développement économique, non seulement à l'échelle locale, mais partout au pays. Plus important encore, le fait de fournir des services de brise-glaces aux navires étrangers dans le passage du Nord-Ouest consoliderait la souveraineté revendiquée par le Canada dans cette région.

Fairfax et AGT, le consortium des Premières Nations, les collectivités de Kivalliq et les collectivités situées sur la ligne de baie se sont engagés à collaborer avec le gouvernement du Canada, les provinces et le secteur privé pour la construction d'une porte d'entrée de l'Arctique s'ouvrant vers le reste du monde. La première phase du projet est en cours. Nous avons réparé la voie ferrée entre Gillam et Churchill, un chemin de fer essentiel qui n'était plus en service depuis plusieurs saisons. Nous avons entrepris des travaux d'amélioration de la sécurité et de remise en état du port et des installations ferroviaires grâce aux fonds fournis par le Canada dans le cadre du partenariat.

Je suis ravi de participer à cette initiative qui s'inscrit dans le cadre d'une entente de 99 ans qu'ont signée Fairfax et AGT avec la société Arctic Gateway pour l'exploitation du chemin de fer, du port et du parc de stockage maritime. La porte d'entrée de l'Arctique, en tant que corridor de ressources naturelles pour le Canada et le monde, contribuera réellement à la future prospérité économique du Canada pour tous les Canadiens.

Je vous remercie de m'avoir permis de faire ma déclaration préliminaire.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Notre deuxième témoin est Matt Belliveau, de la Northwest Territories and Nunavut Construction Association.

Allez-y quand vous serez prêt.

**M. Matt Belliveau (directeur exécutif, Northwest Territories and Nunavut Construction Association):** Bonjour. Je vous remercie de m'avoir invité à témoigner devant ce comité.

Je m'appelle Matt Belliveau. Je suis le directeur exécutif de la Northwest Territories and Nunavut Construction Association.

L'association a été établie dans les Territoires du Nord-Ouest en 1976 et a été élargie pour inclure le Nunavut en 2012. Nous comptons environ 150 membres, dont des entrepreneurs généraux, des entrepreneurs spécialisés, des fabricants et des fournisseurs, des constructeurs de routes et des entrepreneurs en construction lourde, des entreprises de logistique et de transport, des professionnels dans des domaines connexes et des ministères et organismes gouvernementaux qui travaillent dans le Nord.

L'un des principaux services que nous offrons à nos membres est un résumé des possibilités de marchés publics. Nous les regroupons, les publions deux fois par semaine et les distribuons par courriel aux membres sur notre liste d'envoi. Ce résumé comprend tous les projets de construction visés par un appel d'offres provenant des administrations municipales, territoriales et fédérales, ainsi que des organismes gouvernementaux comme les sociétés d'habitation et d'électricité.

Je ne suis pas ici pour appuyer un projet d'infrastructure en particulier. Je voulais profiter de l'occasion simplement pour souligner l'importance des investissements dans les infrastructures dans le Nord du Canada.

De nombreuses études ont été publiées sur le déficit d'infrastructure dans les territoires, et de ses conséquences sur les secteurs essentiels, notamment le logement, le transport, l'eau, les égouts et la gestion des déchets solides. Il y a un cycle de sous-développement dans le Nord. Le manque d'infrastructure est en soi un obstacle à la construction de nouvelles infrastructures.

Le gouvernement fédéral pourrait contribuer à briser ce cycle en adoptant une vision à long terme pour ses investissements dans le Nord du Canada. Plus particulièrement, il est possible d'accroître le nombre de travailleurs qualifiés dans le Nord du Canada et de diminuer les coûts de construction et d'entretien des infrastructures à long terme.

Qu'est-ce que j'entends par là? Beaucoup des entreprises ici à Yellowknife, qui prennent en charge la plupart des projets de construction dans les petites collectivités du Nord, cherchent à embaucher des gens comme apprentis dans ces collectivités. Cependant, la situation qui se répète constamment, c'est que même un grand projet dans une de ces collectivités sera terminé en deux ans, tout au plus. Ce n'est pas assez long pour terminer un programme d'apprentissage, alors même si manifestement une autre infrastructure est nécessaire dans la collectivité, le financement arrivera au compte-gouttes.

Ce qui signifie que, pendant de longues périodes, il n'y a pas de projets dans ces collectivités qui permettraient au programme d'apprentissage de se poursuivre jusqu'au bout. Ces apprentis doivent décider soit de quitter leur collectivité, soit de mettre en suspens leur apprentissage. S'ils décident de le mettre en suspens pendant plus d'un an, ils devront tout recommencer. D'une façon ou d'une autre, le résultat est que le manque de main-d'oeuvre qualifiée se perpétue dans ces petites collectivités, ce qui augmente les coûts de construction et d'entretien de l'infrastructure requise.

Si le gouvernement fédéral s'engage à faire des progrès constants en ce qui concerne ces déficits d'infrastructure locale, davantage de possibilités seraient créées, car il y aurait des projets continus sur une période assez longue pour que les programmes d'apprentissage se terminent et pour qu'il soit possible de constituer une main-d'oeuvre qualifiée à l'échelle locale; les nouveaux compagnons pourront ensuite former d'autres apprentis.

Chaque dollar que vous investissez dans l'infrastructure dans le Nord du Canada aide à réduire le coût de la vie pour les résidents d'ici et rend le Nord plus accessible aux investisseurs, qui peuvent générer plus de revenus en taxes pour l'ensemble du Canada.

• (1545)

J'espère que vous tiendrez compte des avantages des gains d'efficacité et des économies à long terme dont pourrait profiter le gouvernement fédéral en adoptant une approche plus dynamique pour combler le déficit d'infrastructure dans le Nord du Canada et renforcer les capacités dans le Nord.

Merci.

**La présidente:** C'est fascinant, parce que notre prochaine étude porte sur la capacité. Nous allons devoir vous réinviter. C'était toute une introduction.

Nous allons commencer la période de questions avec M. Robillard.

[Français]

**M. Yves Robillard (Marc-Aurèle-Fortin, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins, et je poserai mes questions en français.

Monsieur Al-Katib, pouvez-vous préciser le type de soutien que reçoit du gouvernement fédéral les communautés éloignées du Manitoba?

• (1550)

[Traduction]

**M. Murad Al-Katib:** Nous avons pu négocier une entente de contribution avec Diversification de l'économie de l'Ouest Canada. Cet accord de contribution est divisé en deux grands volets. Le premier est un volet de soutien qui servirait à réparer 29 sites d'érosion laissés en 2016 par les inondations au Manitoba.

Nous avons pu réparer la voie ferrée entre Gillam, au Manitoba, et Churchill, qui s'étend sur une distance d'environ 200 kilomètres. Le premier volet de soutien était la réparation de cette infrastructure essentielle, puis des sommes qui nous permettraient de remettre en état la liaison ferroviaire. Nous avons un certain nombre de collectivités dans le Nord qui ne sont desservies que par chemin de fer; il n'y a donc pas de routes qui y passent. Dans le cas de la collectivité de War Lake, au Manitoba, lorsque nous avons eu des niveaux d'eau trop élevés cet automne, nous avons dû suspendre le service voyageur de VIA Rail, parce que les niveaux d'eau étaient élevés près des voies ferrées. Pendant cette période, le seul accès à cette collectivité était par transport aérien, pour la nourriture et les passagers pour des raisons médicales.

La liaison ferroviaire dans le Nord du Manitoba n'est pas un facteur de commodité. C'est littéralement ce qui apporte le propane, le carburant, la nourriture, ainsi que les fournitures et les services de base aux entreprises locales, et tout. Environ 50 millions de dollars seront consacrés directement au développement de l'infrastructure. Ces fonds serviront à la réparation et la reconstruction de l'assiette des rails, au remplacement des traverses et à la mise à niveau de l'infrastructure essentielle pour qu'elle respecte la norme ferroviaire de catégorie II. De plus, il y a un soutien opérationnel permanent d'environ 4,3 millions de dollars par année pendant 10 ans qui nous permettra de maintenir tous ces modes d'approvisionnement essentiels en partenariat avec les collectivités. Il s'agit de la prestation de services essentiels.

[Français]

**M. Yves Robillard:** Que pensez-vous du programme Nutrition Nord Canada dans le contexte d'une mesure provisoire?

[Traduction]

**M. Murad Al-Katib:** Je pense que cette mesure provisoire est une mesure nécessaire. Encore une fois, nous devons rétablir les chaînes d'approvisionnement pour assurer la disponibilité des aliments et des produits de première nécessité d'une manière efficiente. Une partie de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement consiste à la rendre plus accessible, et une plus grande disponibilité, un plus grand nombre d'acteurs et une plus grande concurrence permettront un meilleur accès aux collectivités du Nord.

[Français]

**M. Yves Robillard:** Trouvez-vous que le gouvernement fédéral a fait preuve de souplesse dans les efforts conjoints pour aider à résoudre la situation de la ligne ferroviaire de Churchill?

[Traduction]

**M. Murad Al-Katib:** Le gouvernement fédéral a manifesté une grande volonté, mais je pense qu'il était très important de trouver une solution commercialement viable avec un véritable partenariat et une véritable inclusion des communautés. Le regroupement de 29 communautés des Premières Nations avec les collectivités de Kivalliq et chaque municipalité et ville situées sur le trajet a été une entreprise colossale. Le fait que nous ayons pu y parvenir atténue les risques et garantit le succès du projet.

[Français]

**M. Yves Robillard:** Ma prochaine question s'adresse à M. Matt Belliveau.

En ce qui concerne le logement, de quelle façon l'approche de notre gouvernement en matière de financement diffère-t-elle des approches passées? Jusqu'à présent, quels ont été les résultats de ces investissements?

• (1555)

[Traduction]

**M. Matt Belliveau:** Je ne connais pas suffisamment le programme pour en parler.

Je sais qu'il y a toujours un déficit dans le financement des infrastructures pour les collectivités. Les gouvernements des Territoires du Nord-Ouest ont produit un rapport en 2014 sur le financement qu'ils accordent aux collectivités pour l'infrastructure de base, et ils ont constaté que les collectivités des Territoires du Nord-Ouest sont sous-financées de 40 millions de dollars par année, et ce, chaque année. Ici, à Yellowknife, il nous manque environ 11 millions de dollars chaque année pour le financement provenant du GTNO.

Il y a certainement encore des lacunes de financement. Je sais que c'est pour les territoires, mais beaucoup de leur financement provient du gouvernement fédéral. Tout le monde le long de la chaîne demande plus d'argent.

Je ne peux pas vraiment vous parler précisément de ce programme.

[Français]

**M. Yves Robillard:** Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

**La présidente:** Nous passons maintenant à Mme Cathy McLeod. Je crois comprendre qu'elle partagera son temps de parole avec le député Kevin Waugh.

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

J'aimerais faire une brève intervention avant de céder la parole à mon collègue.

Il s'agit d'un avis de motion.

Nous savons tous qu'un projet de loi massif sur l'exécution du budget de plus de 800 pages vient d'être déposé. Notre comité a été saisi de questions importantes. Bien sûr, nous ne pourrions pas l'étudier, alors je pense qu'il est important que nous examinions attentivement cette motion lorsque nous en aurons l'occasion.

La motion se lit comme suit:

Que, à la lumière du projet de loi omnibus du gouvernement, C-86, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en oeuvre d'autres mesures; et compte tenu de l'énoncé du premier ministre dans la lettre de mandat des ministres selon lequel ils ont l'obligation de rendre des comptes aux comités parlementaires; comparissent devant le Comité le 7 novembre 2018 des représentants du ministère des Affaires autochtones et du Nord Canada et du ministère des Services aux Autochtones Canada, aux fins d'une séance d'information sur les amendements à la Loi sur la gestion des terres des Premières Nations et à la Loi sur la gestion financière des Premières Nations, ainsi qu'une séance d'information sur la Loi sur l'ajout de terres à des réserves et la création de réserves; et que le Comité soumette des recommandations et des amendements au Comité permanent des finances aux fins d'examen lors de l'étude article par article du projet de loi.

De toute évidence, il s'agit d'un avis de motion.

J'ai certainement l'intention de soulever de nouveau cette question parce que je pense qu'il est très important que notre comité se penche sur ces questions importantes dans le cadre de ce projet de loi omnibus.

Je m'excuse auprès des témoins, mais j'avais besoin de cet avis de motion.

Je crois comprendre que mon collègue, M. Waugh, souhaite poursuivre avec les questions.

**M. Kevin Waugh (Saskatoon—Grasswood, PCC):** Merci beaucoup, madame McLeod.

Bienvenue à vous deux qui êtes ici par vidéoconférence.

Murad, bienvenue. Je vous vois de temps en temps dans l'avion.

Regardons les choses en face: au fil des ans, la situation ferroviaire à Churchill n'a pas été la plus clémente pour qui que ce soit au pays. Omnitrix en était propriétaire. Elle a essayé de vendre, et ce, bien sûr, avec le port. Puis, il a été fermé pendant longtemps. Ce qui a causé beaucoup d'angoisse dans les provinces de l'Ouest.

Vous avez tout à fait raison de dire que ce port est sous-utilisé depuis le début. Qu'est-ce qui vous fait croire, vous, votre groupe avec Fairfax, les Premières Nations et Kivalliq, que vous pourrez survivre à Churchill quand d'autres groupes y ont perdu des plumes?

Pouvez-vous nous expliquer, si vous n'y voyez pas d'inconvénient?

**M. Murad Al-Katib:** Permettez-moi de vous dire ce que je pense.

Ce que nous constatons, c'est qu'au fur et à mesure que la récolte de céréales de l'Ouest canadien continue de croître, la période de pointe pour l'expédition en août, septembre, octobre et novembre coïncide avec la saison de transport maritime actuelle à Churchill. Nous pensons qu'il s'agira pour les céréaliculteurs de l'Ouest canadien d'une soupape qui permettra d'alléger énormément la pression puisqu'ils disposeront d'un autre port viable pour expédier le grain pendant les périodes de congestion à Vancouver et Prince Rupert. Ce sera l'un des éléments clés.

L'autre chose, c'est qu'avec la participation des collectivités et la capacité de ces collectivités d'encourager la participation des Premières Nations et d'autres entreprises locales à augmenter progressivement leurs activités et à prendre de l'expansion, une infrastructure ferroviaire stable va engendrer des activités de développement économique. Lorsque nous avons préparé notre plan d'activités... c'est pourquoi nous sommes allés voir le gouvernement avec un plan de développement des infrastructures. De plus, une subvention d'exploitation permanente sera prévisible pour les Canadiens et nous permettra de préparer une analyse de rentabilisation viable.

Kevin, vous connaissez notre entreprise. Vous nous avez vus grandir. Nous croyons fermement qu'il peut s'agir d'un corridor commercial robuste pour les ressources naturelles, mais nous devons faire plus que simplement expédier les ressources; nous devons aussi examiner les produits importés, notamment tout ce qui est en vrac, qu'il s'agisse d'engrais ou de ciment. C'est ce genre de choses. Nous devons exploiter cette capacité pour importer et exporter des produits.

• (1600)

**M. Kevin Waugh:** Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Je pense que pour les sociétés céréalières, le coût des assurances pour amener des navires à Churchill était tellement astronomique qu'elles ont hésité à le faire, et c'était peut-être même le cas pour votre entreprise, parce que vous allez dans le port ouest, à Vancouver.

Pourriez-vous nous parler des dépenses supplémentaires à Churchill que nous devons connaître autour de cette table?

**M. Murad Al-Katib:** Je pense que nous devons compenser le coût du transport ferroviaire. Du centre-ouest de la Saskatchewan jusqu'à Churchill, le coût est beaucoup moins élevé que le coût du transport ferroviaire jusqu'à Vancouver, et certainement beaucoup moins que le coût du transport ferroviaire jusqu'à Thunder Bay ou Montréal. De ce point de vue, lorsque je regarde les coûts des pipelines, du transport de marchandises et des navires supplémentaires, ils sont compensés par des coûts ferroviaires moins élevés, et je pense que la voie d'expédition de Churchill peut être très concurrentielle sur le plan du transport de marchandises.

Quand je regarde notre capacité, je vois que nous avons des navires transportant des lentilles en Turquie et en Égypte, et nous examinons le blé dur de la même façon. La voie de navigation comporte des aspects économiques. Même dans le cas des navires ayant une cote de glace, ce n'est pas un supplément insurmontable.

**M. Kevin Waugh:** Je dois poser quelques questions à Matt, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Matt, je vois que vous avez fait un sondage avec votre organisme, ce qui est formidable. Vous avez demandé l'avis de vos 150 membres. La plupart sont d'accord avec vous pour dire que le coût de la vie et des affaires est un élément important, mais j'ai également remarqué que pour 55 % de vos membres, attirer et garder des employés qualifiés est la principale préoccupation, et vous en avez parlé. Comment pouvons-nous vous aider là-bas lorsque, tout d'abord, je suppose que ce n'est pas l'endroit idéal pour s'établir pour la plupart des travailleurs qualifiés? Après leur arrivée, ils ont souvent tendance à retourner vers le sud par la suite.

Comment le gouvernement peut-il aider les travailleurs qualifiés à rester là-bas et à s'établir dans votre collectivité?

**M. Matt Belliveau:** Je pense que les gens ont parfois en tête un préjugé selon lequel les gens ne veulent pas vivre ici. Il y a 20 000 personnes ici à Yellowknife. Nous avons une assez bonne qualité de vie.

Les problèmes se situent dans les petites collectivités avoisinantes, où il y a un important déficit d'infrastructure. Selon moi, peu importe ce que vous allez faire, rien n'équivaudra à la construction de l'infrastructure de base nécessaire. Ce n'est rien de plus compliqué que cela. Je sais que le gouvernement veut répartir ses dépenses dans le temps et ne veut pas...

**La présidente:** Merci.

**M. Matt Belliveau:** ... créer un important déficit, mais il faut le faire.

**La présidente:** D'accord. La parole est maintenant Mme Rachel Blaney.

**Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD):** Merci. Je vous suis très reconnaissante à tous les deux d'être ici aujourd'hui.

Matt, je vais commencer par vous. Merci beaucoup de votre exposé. J'ai beaucoup apprécié et j'ai pris bonne note du fait que les projets se terminent en deux ans et que l'apprentissage devient un défi important. Pour ce qui est d'attirer et de garder des gens, ce serait très difficile.

J'aimerais que vous nous disiez si vous avez entendu parler de la possibilité d'adopter une approche un peu plus stratégique pour certains de ces projets afin que certains d'entre eux puissent se chevaucher, et que les apprentis aient les quatre années dont ils ont besoin pour leur formation.

De plus, pourriez-vous nous parler des répercussions réelles pour les collectivités? Je sais que, dans le cadre de ces projets, les gens qui y travaillent sont souvent de passage et se déplacent avec les projets de toute façon. En quoi cela aiderait-il vraiment à garder les gens dans ces collectivités afin que nous puissions assurer la durabilité à long terme?

**M. Matt Belliveau:** Il y a du travail dans l'entretien des logements ici. Si vous arrivez et que vous construisez ce que vous avez besoin de construire dans ces collectivités, vous n'avez pas besoin de dresser vous-même la liste. Le GTNO l'a déjà fait. Il a une longue liste de projets. La question n'est pas de savoir quoi faire, mais quoi faire en premier. Collaborer avec les gouvernements locaux ici, ou les financer directement, afin qu'ils puissent réaliser ces projets d'immobilisations.

Je sais que beaucoup de gens démissionnent pour travailler dans les mines, mais il y a du travail dans les collectivités, du travail de base dans le domaine de l'eau, des égouts et du logement. Les gens doivent être sur place pour en faire l'entretien. Il suffit de construire ce dont on a besoin, et les choses vont fonctionner du mieux qu'elles peuvent.

• (1605)

**Mme Rachel Blaney:** J'ai aussi lu différents articles qui parlent de la difficulté, dans certaines de ces régions, d'attirer ces travailleurs qualifiés dans les collectivités. La formation de ces travailleurs semble tout à fait logique, étant donné les coûts liés à l'embauche de ces travailleurs qualifiés.

Avez-vous des données qui nous éclaireraient un peu quant aux coûts supplémentaires associés au fait de faire venir des travailleurs qualifiés quand vous ne pouvez pas avoir des investissements qui durent assez longtemps pour former les gens dans vos propres collectivités, et pour le faire non seulement dans la collectivité, mais aussi dans la région?

**M. Matt Belliveau:** Je n'ai pas les chiffres exacts, mais si les gens ne sont pas embauchés sur place, on doit les faire venir par avion et leur trouver un endroit où rester, ce qui entraîne des coûts pour un projet s'il faut garder les travailleurs pendant des années. Ce serait beaucoup moins cher si la personne vit déjà là. C'est une question de bon sens, je suppose.

**Mme Rachel Blaney:** Changeons de sujet et parlons d'Arctic Gateway, Murad, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. J'ai beaucoup apprécié votre exposé. Il semble y avoir eu beaucoup de collaboration et de travail au sein des communautés autochtones pour la mise en place de ce cadre de collaboration, ce qui est un pas dans la bonne direction.

J'aimerais que vous nous parliez un peu plus de ce projet. Quels types d'investissements en infrastructure seraient nécessaires pour le développer et le maintenir à long terme?

**M. Murad Al-Katib:** Nous procédons actuellement à une évaluation des lacunes en matière d'infrastructure. L'une des choses que nous avons faites au départ, ce sont les réparations d'urgence entre Gillam et Churchill pour rétablir le lien entre ces collectivités et l'infrastructure ferroviaire. La première chose à faire est d'évaluer le pergélisol et la stabilité de l'assiette de la voie. Si nous voulons assurer la sécurité et la capacité de transporter les marchandises de façon rentable, nous avons besoin d'une infrastructure stable et sûre. L'infrastructure ferroviaire est la principale priorité.

Il nous manque des éléments de base en matière de sécurité et d'efficacité. Les télécommunications et l'infrastructure sans fil font cruellement défaut. J'ai présidé la table stratégique nationale pour l'agriculture et l'alimentation du gouvernement du Canada. L'une des principales recommandations de la table stratégique était l'établissement d'un plan d'infrastructure continu de 50 ans pour le gouvernement du Canada, lequel comprendrait les portes d'entrée et les corridors, ainsi que les priorités d'investissement en infrastructure.

Il s'agissait d'infrastructure physique. De plus, il y avait la question de l'infrastructure sans fil à large bande partout au pays. Sur cette route septentrionale entre The Pas, au Manitoba, et Churchill, nous avons au mieux un signal cellulaire irrégulier et les données ne sont pas disponibles. Nous examinons donc les options de communication de données sans fil. Nous envisageons d'utiliser la technologie pour nous assurer de pouvoir offrir ce genre de solutions technologiques.

Le port lui-même a besoin de beaucoup de travail. Nous allons essayer de réparer les postes d'amarrage. Nous avons des quais qui doivent être réparés. Le terminal céréalier lui-même devra être remis à neuf. Nous allons procéder à la première phase, laquelle comprend environ 10 millions de dollars de réparations de sécurité d'urgence.

Ensuite, nous devons préparer une analyse de rentabilisation. Nous devons attirer des investisseurs privés pour travailler en partenariat avec le gouvernement. Nous voulons réaliser cette analyse de rentabilisation et attirer — par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure et d'autres — des investissements provenant de fonds de pension et du secteur privé, en partenariat avec les collectivités. Ce modèle connaîtra beaucoup de succès ici, parce que les collectivités détiennent des actions et ne sont pas que de simples partenaires. En fait, elles possèdent 50 % d'Arctic Gateway. C'est l'aspect révolutionnaire de notre projet.

**Mme Rachel Blaney:** L'une des choses que j'entends clairement, c'est qu'il y a beaucoup de travail à faire. Les conséquences de la fonte du pergélisol et des dégâts causés par les inondations dont vous avez parlé tout à l'heure sont des problèmes énormes. Pour ce qui est de recruter la main-d'oeuvre qualifiée pour faire ce travail, comment vous débrouillez-vous? Il semble y avoir un certain chevauchement entre votre travail et celui de Matt.

• (1610)

**M. Murad Al-Katib:** C'est sûr.

Lorsque vous parliez à Matt, je pensais au fait que nous devons embaucher actuellement certains entrepreneurs pour faire le travail d'urgence, mais que nous devons vraiment travailler en partenariat avec nos communautés des Premières Nations et nos collectivités dans leur ensemble.

L'University College of the North est un établissement essentiel pour nous. Nous allons lancer des programmes de formation en apprentissage pour les ingénieurs, les chefs de train et les travailleurs pour l'entretien des voies.

Comme Matt l'a dit, il n'est pas logique de réinstaller les gens. Nous avons une jeune main-d'oeuvre qualifiée qui veut travailler. Les jeunes veulent des emplois à long terme toute l'année. Nous devons créer des flux d'affaires diversifiés qui ne se limitent pas à un seul produit, le secteur minier, qui est à l'origine de beaucoup d'activités dans le Nord. Nous voulons tous les produits afin d'avoir un peu plus d'équilibre entre les saisons.

**Mme Rachel Blaney:** Merci.

**La présidente:** Merci.

Nous allons poursuivre les questions et souhaiter la bienvenue à M. James Maloney. Je crois comprendre qu'il va commencer par ses questions puis qu'il partagera son temps avec Mme Yvonne Jones.

**M. James Maloney (Etobicoke—Lakeshore, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à Murad et porte sur l'analyse de rentabilisation dont vous parlez pour Churchill.

Le Chemin de fer de la baie d'Hudson a deux utilités. Il dessert ces collectivités, mais il permet aussi à Churchill de devenir un port commercial. Si le projet réussit, ce sera dans une certaine mesure aux dépens des autres ports.

Vous avez mentionné l'exemple des silos à grain de Thunder Bay. J'en sais un peu à ce sujet parce que j'ai payé mes études universitaires il y a une trentaine d'années en travaillant dans les silos de Thunder Bay. À l'époque, c'était le plus grand port céréalier au monde. Ce n'est plus le cas. Au cours de cette période de six semaines pendant l'été, lorsque Churchill était en fonction, beaucoup de gens à Thunder Bay ont été mis à pied, ont perdu leurs heures supplémentaires et n'ont pas aimé Churchill. Il nuit à l'économie de Thunder Bay.

Si vous élargissez la viabilité économique du port de Churchill au-delà des céréales, qui seront les perdants dans ce scénario?

**M. Murad Al-Katib:** Pour ce qui est d'avoir une capacité suffisante pour acheminer nos produits vers les marchés, dans le scénario d'aujourd'hui sur les céréales, par exemple, nous augmentons le rendement et la taille des cultures. À l'époque où vous y travailliez, les récoltes de céréales étaient de 28 à 38 millions de tonnes. Notre dernière récolte a été de 56 millions de tonnes.

Si nous prenons la fenêtre d'expédition saisonnière, Thunder Bay continuera d'être très occupée pendant la saison de navigation à Churchill. Je ne pense pas que ce soit un sacrifice. La capacité de production augmente, et nous devons utiliser toutes ces infrastructures portuaires pour acheminer nos produits vers les marchés.

Je pense aussi à ce qui arrivera dans 10 ou 20 ans, pas seulement à ce qui va se passer dans deux ou trois ans.

**M. James Maloney:** Je peux vous dire que c'était un sacrifice à l'époque. Je ne sais pas ce qui est différent maintenant, si la capacité est plus grande. Thunder Bay est l'ombre de ce qu'elle était auparavant sur le plan de la capacité d'exportation de céréales.

**M. Murad Al-Katib:** La culture céréalière est plus importante. Vancouver est plus grande. Une partie de la situation à Thunder Bay est attribuable à une dynamique différente.

Il y a le transport des marchandises dans les Grands Lacs, mais le transport de marchandises se fait par des navires Panamax dans le monde aujourd'hui. La taille des navires est limitée à Thunder Bay. Il s'agit en fait d'une question de tirant. C'est une question de taille de navire. Le coût d'expédition à partir de Thunder Bay est sensiblement plus élevé parce qu'on ne peut pas faire entrer de navires de plus grande taille.

**M. James Maloney:** Ok.

Ce que je veux dire, c'est que vous êtes en concurrence avec d'autres ports canadiens.

**M. Murad Al-Katib:** Je suis en concurrence avec d'autres ports dans le monde, parce que si nous nous en remettons aux ports canadiens qui ne peuvent pas soutenir la concurrence, nous ne serons plus dans la course, en réalité.

**M. James Maloney:** Alors, les produits canadiens seront-ils expédiés à partir de ports à l'extérieur du Canada plutôt que de Churchill?

**M. Murad Al-Katib:** Non, les produits canadiens ne seront pas expédiés. Ils ne seront pas expédiés parce que nous ne serons pas concurrentiels.

**M. James Maloney:** D'accord. Merci.

**Mme Yvonne Jones (Labrador, Lib.):** Bonjour, je m'appelle Yvonne Jones et je suis députée. Je viens du Labrador. Je suis très fière de venir du Nord.

Murad, quand je vous écoute, vous et Matt, je suis très inspirée par vos idées et par vos suggestions pour les collectivités du Nord. Je vais commencer par vous, parce que je crois fermement que nous avons un énorme potentiel pour d'autres ports dans l'Arctique au Canada. Je sais aussi qu'au fur et à mesure que nous négocierons de bons accords commerciaux à l'étranger, la demande pour des produits canadiens et les possibilités d'exportation pour les Canadiens augmenteront également.

Vous avez parlé des céréales. Nous constatons déjà que certains des plus grands producteurs de pâtes alimentaires, des entreprises en Italie, utilisent maintenant des céréales et de l'eau canadiennes pour fabriquer leurs produits et les vendre sur le marché mondial.

Ma question porte sur l'évaluation des infrastructures que vous faites actuellement. Quand pensez-vous avoir terminé? Quel échéancier envisagez-vous pour mettre en oeuvre une partie de ces mesures?

De plus, quel genre de capacité envisagez-vous de construire au port pour qu'il soit fondamentalement aussi efficace pour faire le travail visionnaire que vous envisagez actuellement?

• (1615)

**M. Murad Al-Katib:** Vous avez bien saisi l'aspect visionnaire. J'ai essayé de vous présenter une vision générale d'une possibilité réellement générationnelle d'établir une stratégie et une infrastructure cohésives pour l'Arctique. Lorsque je regarde la Russie, je vois 12 ports dans l'Arctique, dont six sont desservis par le chemin de fer, et 20 % du PIB du pays passe par ces ports dans l'Arctique, dont beaucoup sont exploités toute l'année. La technologie des brise-glaces a beaucoup changé, et le coût a changé.

En tant que nation canadienne, nous devons décider si nous allons exercer un contrôle sur ce passage du Nord ou si nous allons permettre à la Chine et à la Russie d'en prendre le contrôle. Je pense

que c'est une excellente occasion, et qu'il y aura des développements massifs dans les ports des collectivités de l'Arctique, ce qui entraînera la nécessité de mettre en place des infrastructures pour l'électricité, l'eau, les eaux usées, les égouts, ainsi que toutes sortes d'infrastructures pour la construction et l'entretien des routes, et cela créera des possibilités durables. Nous ne pouvons pas continuer à injecter de l'argent sans aucune activité économique pour le soutenir. Voilà la vision.

**Mme Yvonne Jones:** Je suis désolée, mais il ne me reste qu'une minute, mais Matt, je tiens à vous remercier d'avoir soulevé la question des travailleurs spécialisés et des programmes d'apprentis. C'est un problème grave dans toutes les collectivités du Nord.

J'aimerais vous parler des marchés pour les entreprises de construction des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut. Que pensez-vous de la façon dont les marchés fonctionnent pour les contrats du gouvernement fédéral? Il y a quelques années, je sais qu'il y avait d'énormes lacunes dans ce domaine. Je ne suis pas tout à fait convaincue que la situation a beaucoup changé, mais j'aimerais avoir votre opinion.

**M. Matt Belliveau:** Je ne sais pas très bien s'il y a eu beaucoup de changements récemment. En tout cas, un employé du gouvernement fédéral a fait un exposé au sujet de l'approvisionnement pendant la Semaine de la PME. Nous allons tout faire pour travailler avec le gouvernement afin de nous assurer que ses appels d'offres parviennent aux estimateurs et aux soumissionnaires. Nous offrons un service considérable en rassemblant tous les appels d'offres provenant de 30 ou 40 sites Web différents.

En entreprise, la tâche consistant à se connecter à tous ces comptes et à examiner tous les appels d'offres représente une somme de travail importante. C'est du temps qui pourrait être utilisé à d'autres fins. Il est essentiel de travailler avec les entreprises locales pour s'assurer qu'elles sont au fait des occasions qui se présentent.

**La présidente:** Très bien. Merci beaucoup.

Nous passons maintenant au tour de questions de cinq minutes, en commençant par M. Arnold Viersen.

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

Je remercie nos invités de leur présence.

Murad, je viens du nord de l'Alberta, où les secteurs forestier, agricole et pétrolier sont importants. Nous avons besoin d'un allègement de la pression qui est exercée sur le réseau de transport, sur le chemin de fer tout particulièrement. Nos trois principaux produits sont transportés par train.

Le chemin de fer de Churchill pourra-t-il... Le pétrole est le produit le plus lucratif pour les chemins de fer. Par conséquent, notre bois d'oeuvre et nos produits agricoles doivent attendre que de l'espace se libère dans les wagons.

Quand envisagez-vous d'expédier du grain à partir de Churchill?

**M. Murad Al-Katib:** Nous espérons commencer à transporter des céréales en 2019. Je pense que la liaison ferroviaire du CN qui reliera la région de la rivière de la Paix à Prince Rupert, d'une part, et à Churchill, de l'autre, sera un corridor tout à fait viable pour le transport des ressources naturelles, des céréales et des produits miniers du Nord.

Cette liaison ferroviaire du CN passera par Saskatoon, puis par Le Pas au Manitoba, pour ensuite rejoindre le chemin de fer de la baie d'Hudson. Nous espérons que le chemin de fer s'élèvera à la catégorie II, ce qui permettrait un déplacement à 25 milles à l'heure et une durée de cycle fiable. Il y aura aussi une capacité de stockage de 120 000 tonnes au port de Churchill. Voilà qui sera utile.

● (1620)

**M. Arnold Viersen:** Les gens qui travaillent et vivent dans le Nord nous ont aussi beaucoup parlé de la taxe sur le carbone. Avez-vous constaté une incidence de cette taxe sur vos clients ou sur vos fournisseurs?

**M. Murad Al-Katib:** C'est un environnement concurrentiel. Nous devons surveiller nos coûts. Je m'occupe du transport des marchandises, secteur dans lequel les coûts liés à l'exploitation et au carburant... Dans certains secteurs de l'industrie minière axés sur les ressources, la taxe sur le carbone suscite une certaine angoisse. Dans le Nord, qui est déjà un environnement assez difficile nécessitant une base de coûts importante, on s'inquiète beaucoup du fait que cela pourrait représenter des coûts supplémentaires.

Nous nous efforçons d'être aussi efficaces que possible et de veiller à ce que notre réseau ferroviaire soit efficace afin que les mines, les papetières et les autres entreprises de la région puissent en bénéficier.

**M. Arnold Viersen:** Y a-t-il eu des négociations? Avez-vous obtenu une exemption de la taxe sur le carbone?

**M. Murad Al-Katib:** Nous n'avons pas encore tenu de telles discussions. Nous sommes de nouveaux joueurs. Nous devons examiner les possibilités qui s'offrent à nous. Pour l'instant, rien n'a été conclu.

**M. Arnold Viersen:** Je me tourne maintenant vers Matt. Matt, j'aimerais savoir comment la taxe sur le carbone a touché les gens que vous représentez à Yellowknife.

**M. Matt Belliveau:** Dans les entreprises de camionnage, certains parlent des coûts supplémentaires que la taxe sur le carbone entraînera. En général, les coûts sont déjà très élevés ici. Les gens d'affaires savent qu'ils doivent être efficaces. Je suppose que la taxe sur le carbone va encourager un surcroît d'efficacité. J'ignore vraiment les effets qu'aura cette taxe ici.

**M. Arnold Viersen:** Nous avons aussi entendu dire que le moratoire sur le forage dans le Nord portera un dur coup aux Territoires du Nord-Ouest. Avez-vous des remarques à faire à ce sujet?

**M. Matt Belliveau:** Vous pourriez éventuellement vous adresser à la Chambre des mines. Ils connaissent peut-être les répercussions mieux que moi. Si le gouvernement fédéral pouvait laisser les gens d'ici décider eux-mêmes de l'utilisation qu'ils feront des ressources naturelles, ce serait sans doute mieux pour tout le monde.

**M. Arnold Viersen:** Bien sûr, bien sûr.

Vous avez parlé du logement dans les Territoires du Nord-Ouest. Selon ce que j'en comprends, la situation du logement dans les Territoires du Nord-Ouest est très différente de ce qu'elle est dans le reste du pays, en ce sens qu'il est très difficile de devenir propriétaire dans les Territoires du Nord-Ouest puisque là-bas, la plupart des logements sont des logements sociaux. Avez-vous constaté la même chose?

**M. Matt Belliveau:** Ce n'est pas ce que j'ai constaté à Yellowknife. À Yellowknife, les gens possèdent des titres de propriété en fief simple comme en Alberta. Je ne connais pas très

bien la situation de l'immobilier dans les petites collectivités, mais il est vrai qu'il y a beaucoup plus de logements sociaux et de logements surpeuplés.

Ici, une grande partie du travail qui fait l'objet d'appels d'offres... Il s'agit moins de construire de nouveaux logements, semble-t-il, que de réparer les logements existants en éliminant les moisissures, par exemple. Oui, il y a une pénurie, c'est évident.

**M. Arnold Viersen:** Merci.

**La présidente:** Merci.

Mike Bossio posera les dernières questions. J'espère qu'il m'accordera une minute, parce que j'aimerais aussi poser une question à la fin. Accepterez-vous de partager votre temps de parole avec moi?

**M. Mike Bossio (Hastings—Lennox and Addington, Lib.):** Vous alliez poser votre question. Posez-la maintenant, si vous le désirez.

**La présidente:** Très bien. Merci.

**M. Mike Bossio:** Vous pourrez ensuite céder le reste de mon temps à Mme Jones, puisque je lui ai dit qu'il en serait ainsi.

**La présidente:** J'ai une question différente. Je voulais poser une question à Murad au sujet du chemin de fer.

Je connais bien... Je crois que c'est Hudbay Minerals qui importait d'Europe un concentré minéral et tentait d'exporter des métaux. L'assiette des rails n'était pas assez stable pour supporter les lourdes charges de minerais. Il n'en demeure pas moins que le potentiel est énorme et que les besoins sont là. Votre objectif est-il de pouvoir expédier des minerais en passant par Churchill au moyen de vos voies ferrées? Est-ce là votre vision?

● (1625)

**M. Murad Al-Katib:** Tout à fait. J'invite tout le monde à aller sur la page Facebook de l'Arctic Gateway Group, où l'on peut suivre le cours des réparations effectuées à la suite d'un affouillement. Nous utilisons ce que nous appelons un « matériau cellulaire géotextile résistant ». Il s'agit d'une nouvelle technologie pour renforcer les voies ferrées. Grâce à trois couches d'un matériau géosynthétique qui compte lui-même trois couches, on obtient un renforcement de l'assiette des rails qui s'apparente presque à du béton.

D'une valeur de 50 millions de dollars, la remise en état à laquelle nous procédons — en plus des réparations — cible les zones de pergélisol pour faire que les rails puissent supporter, sur un chemin de fer de catégorie II, tous les types de charges d'un train de marchandises ordinaire. La solution passera notamment par des assiettes de rails sûres, stables et fiables. Nous allons y arriver.

**La présidente:** C'est impressionnant. Je vous souhaite bonne chance.

La parole est maintenant à Yvonne Jones.

**Mme Yvonne Jones:** Merci.

Tout d'abord, j'aimerais parler du logement.

Matt, vous ne le savez peut-être pas, mais le gouvernement fédéral a conclu la toute première entente sur le logement avec les Inuits au Canada. Une grande partie de cet argent a été versée à la région d'Inuvik ainsi qu'au Nunavut, comme le sait le député du Nunavut ici présent. Ce sera l'un des premiers programmes dirigés par les gouvernements autochtones sur le terrain, par l'entremise du gouvernement du Canada. Voilà qui a fait l'objet d'investissements sans précédent. Je tenais à vous le dire.

Ma question porte sur la tarification de la pollution. Je vis dans le Nord. J'ai travaillé dans le Nord et dans l'Arctique toute ma vie. Je ressens la victimisation qui provient des changements climatiques, lesquels ont des conséquences sur nos collectivités et sur nos activités, notre mode de vie et notre culture.

Je suis très surprise de constater — c'est du moins mon impression — que vous ne voyez pas la valeur d'une tarification de la pollution au pays. Il me semble que les gens vivant dans les régions du Nord devraient être en mesure de comprendre, mieux que quiconque au Canada, ce que sont la pollution et ses effets sur les collectivités.

J'aimerais que vous abordiez tous les deux cette question ainsi que le processus que le gouvernement du Canada est en train de mettre en oeuvre pour tarifier la pollution partout au pays.

**M. Matt Belliveau:** Devrais-je commencer?

**Mme Yvonne Jones:** Qu'importe.

Madame la présidente?

**La présidente:** Oui. Allez-y, Matt.

**M. Matt Belliveau:** Mes observations précédentes... Je n'ai pas de position à ce sujet. À l'association, nous n'avons pas discuté de cette question en particulier. Nous sommes une organisation non partisane située sur un territoire gouverné par consensus. Nous essayons donc de nous tenir loin de ces débats. Je ne dis pas que je suis pour ou contre la taxe sur le carbone ou la tarification de la pollution, quelle que soit l'expression que vous voulez utiliser. Je n'ai pas consulté nos membres à ce sujet. Nous avons reçu quelques commentaires disant, en effet, que les prix allaient augmenter. Voilà où je veux en venir. Je ne prends pas position dans ce débat.

**Mme Yvonne Jones:** D'accord. Merci.

**M. Murad Al-Katib:** Quant à moi, j'ai parlé, vous le savez, des effets des changements climatiques et, en particulier, de la modification de la dynamique de l'épaisseur de la glace et des conséquences que cela aura pour le déploiement des brise-glaces. Il ne fait aucun doute que les effets des changements climatiques sont observés dans l'Arctique.

Dans ce dossier, je défends fermement l'innovation plutôt que l'imposition d'une taxe. Selon moi, la valeur des gains qui doivent être affichés dans ce domaine... Bien sûr, comme vous le dites, il s'agit d'attribuer une valeur à la pollution, mais au lieu d'appliquer une taxe générale, il faut offrir des mesures incitatives pour récompenser ceux qui innoveront et qui réduisent leurs émissions.

Dans mon secteur agricole, nous pratiquons trois rotations de cultures. C'est le cas pour les lentilles — ma principale production —, une plante qui emprisonne l'azote dans le sol de façon naturelle, ce qui réduit considérablement l'empreinte des gaz à effet de serre. À mon avis, nous devrions investir davantage dans ce genre de technologies.

**La présidente:** Nous n'avons plus de temps pour ce groupe de témoins.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de participer à cette séance et de répondre à nos questions.

Merci beaucoup. *Miigwech.*

Nous allons faire une courte pause avant de passer au deuxième groupe de témoins.

• (1630)

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1635)

**La présidente:** Bon, c'est parti.

Nous sommes ravis de vous accueillir pour cette deuxième partie de nos audiences.

Vous aurez un maximum de 10 minutes pour prononcer votre exposé; j'essaierai de vous faire signe lorsque vous approcherez de la fin. Ensuite, le témoin suivant aura 10 minutes à son tour, puis nous passerons aux questions des députés.

Nous commençons par M. Barry Prentice, professeur en gestion de la chaîne d'approvisionnement à l'Université du Manitoba. Bienvenue, Barry.

**M. Barry Prentice (professeur, Gestion de la chaîne d'approvisionnement, Université du Manitoba, à titre personnel):** Merci beaucoup.

**La présidente:** Nous sommes heureux de vous accueillir. Vous pouvez commencer dès que vous êtes prêt.

**M. Barry Prentice:** Madame la présidente, chers députés, mesdames et messieurs, merci beaucoup.

J'utiliserai de la documentation pour mon exposé. Je dépasserai peut-être les 10 minutes; je vous demande de bien vouloir m'accorder quelques minutes de plus, si l'exposé vous intéresse. Cela dit, je tenterai d'être bref.

La deuxième page présente une déclaration célèbre de William Lyon Mackenzie King: « Certains pays ont trop d'histoire, mais nous, nous avons trop de géographie. » C'est une façon de souligner le problème de la connectivité et de la disparité régionale. Sur la carte du Canada, la ligne rouge indique l'endroit où les routes et les chemins de fer prennent fin; au-delà, dans le cercle que vous voyez, c'est là que l'on retrouve les disparités régionales les plus grandes.

Il y a beaucoup de ressources que nous aimerions extraire du sol. C'est un trésor de minéraux et de gisements que nous pourrions exploiter, mais c'est tout simplement impossible d'y accéder d'une manière qui soit rentable. Ces trésors sont inaccessibles.

On l'a dit, il y a des collectivités qui souffrent de prix alimentaires très élevés, de logements insalubres et de beaucoup d'autres maux de nature sociale et autres en raison de leur isolement.

C'est sans parler de la menace qui plane sur notre souveraineté. Certes, grâce à la fonte des glaces, le Nord devient davantage accessible au moyen des transports, mais cette situation nous rend aussi plus vulnérables aux menaces à notre souveraineté provenant de l'extérieur. Il faut s'attaquer à ce problème.

Qui plus est, les routes de glace fondent petit à petit et nous entrevoyons leur possible disparition.

Il nous faut une nouvelle technologie. J'aime à dire que si nous pouvions faire cela avec ce dont nous disposons, le problème serait déjà réglé. Nous devons trouver une nouvelle solution. Dans ce cas-ci, la solution réside, je crois, dans les dirigeables.

Tournez la page, je vous prie. Je vous dirais ceci: les dirigeables pourraient accomplir au Nord ce que le chemin de fer a accompli dans l'Ouest du Canada il y a 125 ans. Avant les chemins de fer, nous disposions d'un fort de pierre et du commerce des fourrures et c'était à peu près tout. Moins de 40 ans après la construction du chemin de fer, Winnipeg était déjà devenue une ville effervescente, la troisième en importance au Canada. Cette expansion allait se propager partout dans l'Ouest.

Je ne suis pas en train de vous dire que nous allons planter du blé dans l'Arctique. Toutefois, à l'heure actuelle, il y a dans le Nord de grands territoires inaccessibles et des conditions de pauvreté déplorables; nous pouvons accomplir beaucoup de progrès par rapport à la situation actuelle. Grâce aux dirigeables, il devient possible d'ouvrir des exploitations minières et d'autres types d'exploitations dans le Nord.

Je passe à la page suivante. Vous pouvez voir qu'il y a beaucoup de concepts de dirigeables. La plupart n'existent que sur papier, bien que certains aient été construits et mis à l'essai. Je vous dirais que la majorité de ces concepts de dirigeables ne conviennent pas aux conditions de l'Arctique. Il y en a deux, cependant, qui seraient adaptés à l'Arctique: d'abord, le dirigeable rouge, conçu au Canada, qui se trouve au bas de la liste; ensuite, le deuxième à partir du haut, à gauche, soit le dirigeable russe. Les autres aéronefs n'ont pas été conçus pour l'Arctique. Quant aux dirigeables gonflables, il ne fait aucun doute qu'ils ne fonctionneraient pas.

Allez maintenant à la page suivante. À notre avis, nous avons besoin d'un dirigeable rigide. La forme du dirigeable rigide n'est pas altérée lorsque la température change. C'est un grand avantage. Il est évidemment possible d'augmenter la taille du dirigeable pour pouvoir transporter des charges importantes. Il y a 80 ans, on construisait des dirigeables capables de transporter une cargaison de 70 tonnes d'un bord à l'autre de l'océan à une vitesse de 80 milles à l'heure, soit 145 kilomètres à l'heure.

Quatre-vingts ans plus tard, nous pouvons faire beaucoup mieux en utilisant des pièces qui existent déjà. Nous n'allons pas réinventer les hélices et les moteurs. Ces pièces certifiées sont déjà à notre disposition. Nous pouvons faire les choses de bien meilleure façon aujourd'hui.

Allez à la page suivante, je vous prie. Si on transporte du fret par dirigeable, il faut trouver le moyen de charger et décharger le fret rapidement et en toute sécurité.

Vous avez probablement en tête l'image de dirigeables attachés à un mât et à une girouette — si le vent change, le ballon bouge. Il fallait trouver le moyen de maîtriser les aéronefs. Les dirigeables ont aussi plutôt tendance à tanguer; quand le vent souffle, ils bougent de haut en bas et de droite à gauche. Cela ne veut pas dire qu'ils sont ingouvernables. Dans le coin inférieur gauche, le zeppelin atterrit de manière maîtrisée sans que personne au sol le retienne par des cordes; des passagers monteront dans le dirigeable.

De nos jours, grâce à l'informatique et aux moteurs en nacelle moderne, il est possible de piloter très précisément le dirigeable, mais reste le problème de l'atterrissage. Ici, on voit un atterrissage un point qui s'est mal fini. Et puis, une fois amarré au mât, une malheureuse rafale peut brusquement soulever le dirigeable et vous faire renverser votre café. Pas génial!

Allez à la page suivante, je vous prie. Vous pouvez voir le zeppelin géant et son système de manutention du fret.

• (1640)

Ils étaient au courant du problème. Ils avaient même de la difficulté à remplir le réservoir de carburant. Alors, les Allemands ont construit une voie ferrée dont le rayon était égal à la longueur du dirigeable. Comme le dirigeable mesurait environ 800 pieds de long, la longueur de la voie ferrée était d'un mille environ. Le système fonctionnait très bien. Le wagon attaché au dernier aileron empêchait le dirigeable de s'élever et réduisait la vitesse de l'aéronef en tournant en même temps que le vent. Cependant, ce système n'est pas adapté au Nord. Il serait impensable de trouver un mille carré de terrain plat

et d'y déplacer une voie ferrée et un wagon de chemin de fer. Nous devons chercher une autre solution.

Si vous allez à la page suivante, vous verrez que notre solution — une vieille idée qui a germé dans les années 1920, mais qui n'a jamais été mise en oeuvre — consiste à poser le dirigeable sur une plateforme rotative. Le dirigeable se place en stationnaire au-dessus de la plateforme rotative et du dispositif d'arrimage, face au vent, moteurs en puissance. Une élingue permet ensuite de le tracter jusqu'à hauteur de la plateforme, un peu comme le système d'appontage des hélicoptères à bord d'une corvette. Une fois appuyée sur la plateforme, la structure est retenue en place par des crampons. Les moteurs peuvent alors être coupés, le contrôle étant désormais assuré par la plateforme. Si l'aéronef venait à bouger, les personnes se trouvant sur la plateforme rotative seraient en sécurité; elles bougeraient en même temps que l'appareil, voilà l'idée.

Au fait, la technologie des plateformes rotatives est très ancienne et certaines de ces plateformes sont très imposantes. Un restaurant tournant n'est autre, au fond, qu'une plateforme rotative. C'est le genre de format dont nous aurions besoin.

À la page suivante, on voit que ces plateformes viennent en pièces détachées. On peut donc transporter les pièces et les assembler à un endroit précis, ce qui est vraiment bien. On n'a pas à transporter toute la plateforme d'un seul tenant. Au fait, nous appelons cela un BART. Selon l'idée que nous nous faisons de la chose, il y aurait une base d'approvisionnement principale, située là où les routes prennent fin, d'où s'envolerait le dirigeable. Au Manitoba, ce serait un endroit comme Thompson, au bout de la route. On transporterait les marchandises jusque là par camion, puis le dirigeable prendrait le relais. Il y aurait des BART dans les différentes communautés éloignées.

Sur la diapositive suivante, on voit quelles seront les incidences du dirigeable. Là, c'est ce qu'on appelle un dirigeable électrique. Plutôt que des moteurs à essence, nous envisageons d'utiliser des moteurs électriques, beaucoup plus fiables dans le froid. En fait, nous envisageons d'utiliser des moteurs à hydrogène éventuellement; il s'agirait d'un dirigeable alimenté par des piles à combustible sans émissions de carbone. Nous n'aurons pas à payer des droits de pollution puisque nous ne polluerons pas. Rares sont ceux qui peuvent en dire autant.

Quelles seront les incidences? Parlons d'abord de la sécurité alimentaire dans le Nord. Le printemps dernier à St. Theresa Point, il en coûtait 4,99 \$ pour un kilo de bananes. Ce n'est pourtant qu'à 200 kilomètres au nord de Winnipeg, mais en l'absence de routes, les prix sont élevés.

Le dirigeable présente des avantages pour le développement durable, la création de nouveaux emplois dans le secteur manufacturier, la sécurité nationale et la santé. Lorsque l'on est pauvre et que l'on vit dans une région où les prix des aliments sont élevés, on en a plus pour son argent en achetant du sucre et du gras. Or, à force de manger du sucre et du gras, on finit par devenir diabétique. C'est un problème que nous observons dans une grande partie du Nord; et c'est sans parler des routes de glace.

Pour ce qui est des avantages généraux du dirigeable, cela pourrait représenter, à notre avis, une augmentation de 10 milliards de dollars de l'économie canadienne. Cette augmentation viendrait de diverses sources, dont l'industrie minière, évidemment. Une augmentation de seulement 5 % de la capacité minière serait déjà un facteur important. Nous pourrions assister à une réduction des subventions gouvernementales pour le Nord. Tout ce qui se fait dans le Nord deviendrait moins cher, car les coûts seraient diminués. Notre souveraineté serait mieux protégée. Il y aurait davantage d'investissements et de ventes à l'exportation ainsi que de nouveaux débouchés dans le transport. Pensons par exemple aux pales d'éoliennes qui, du fait de leur longueur, ne peuvent être transportées par les moyens dont nous disposons actuellement.

Enfin, il y a bien entendu les changements climatiques...

• (1645)

**La présidente:** Barry, je suis désolée. Comme vous l'avez peut-être remarqué, les voyants clignotent, ce qui signifie que nous sommes appelés à voter au Parlement.

**M. Barry Prentice:** Oh, mon Dieu.

**La présidente:** C'est fâcheux, je sais.

**M. Barry Prentice:** C'est sans doute plus important que moi.

**La présidente:** Wayne, allez-y.

**M. Wayne Long (Saint John—Rothesay, Lib.):** Nous avons 29 minutes, alors pourquoi ne pas le laisser terminer?

**Mme Cathy McLeod:** Puisqu'il nous reste 29 minutes, je me demandais si nous pourrions accorder de 5 à 10 minutes aux deuxièmes témoins, parce que nous ne serons pas de retour pour les questions. Nous pourrions ensuite soumettre des questions écrites.

**M. Barry Prentice:** Bien sûr, ce sera avec plaisir.

**Mme Cathy McLeod:** Nos excuses.

**La présidente:** Oui, bien sûr.

Si je comprends bien, nous entendrons les deux exposés.

**Mme Cathy McLeod:** Dix minutes du deuxième témoignage et c'est...

**M. Barry Prentice:** Pourrais-je d'abord montrer une diapositive?

**La présidente:** Une seule, Barry.

**M. Barry Prentice:** C'est celle où l'on voit ce qui, à mon avis...

**La présidente:** Silence dans la salle, s'il vous plaît.

**M. Barry Prentice:** Celui-ci a des capacités uniques à faible coût qui sont adaptées au Nord. C'est celui-ci, juste ici. À l'heure actuelle, la machine fiable pour le transport dans le Nord, c'est le Cessna Caravan, qui peut transporter environ une tonne et demie au coût de 2 \$ le kilo environ. Nous pensons qu'avec un petit dirigeable d'une capacité de 15 tonnes, nous pourrions déjà réduire les coûts à 1 \$ le kilo et transporter toutes sortes de choses qui sont intransportables à l'heure actuelle. On ne peut pas faire entrer une camionnette ou un gros morceau de bois de construction dans un Cessna. C'est sans parler des produits alimentaires. Des produits comme des céréales Cheerios ou des oeufs coûtent très cher. S'il y a une chose que j'aimerais que vous reteniez...

**La présidente:** D'accord.

**M. Barry Prentice:** ... c'est que nous pouvons réduire les coûts et améliorer les choses.

**La présidente:** D'accord.

Je rappelle maintenant aux autres témoins que nous n'aurons pas le temps de vous poser des questions, mais nous tenons néanmoins à vous entendre.

Nous accueillons Paul et Paul de la Det'on Cho Corporation. Que vous partagiez ou non votre temps de parole, vous pouvez y aller. Nous sommes tout ouïe.

**M. Paul Gruner (président-directeur général, Det'on Cho Corporation):** Bonjour, madame la présidente. Nous serons brefs. Je sais que nous avons peu de temps. Nous parlerons de notre société et de certains besoins en infrastructure qu'il y a dans les Territoires du Nord-Ouest et ailleurs dans le Nord. À la fin, nous formulerons rapidement quelques recommandations.

Je vais demander à Paul de vous donner un aperçu de l'histoire de Det'on Cho et de la Première Nation des Dénés Yellowknives, qui est notre actionnaire. Ensuite, nous parlerons un peu d'infrastructure.

**M. Paul Betsina (directeur du développement des affaires, Det'on Cho Corporation):** Bonjour. Bonjour, madame la présidente. Je m'appelle Paul Betsina. Je représente la Première Nation des Dénés Yellowknives.

La Det'on Cho Corporation constitue le volet économique de la Première Nation des Dénés Yellowknives. Nous menons nos activités dans le Nord depuis 30 ans. Tout a commencé par une subvention de 15 000 \$, que nos aînés ont eu l'idée d'utiliser pour permettre à notre Première Nation de se lancer en affaires. Depuis, notre société a pris de l'expansion et, si elle a connu des hauts et des bas, elle existe encore et elle est à l'affût des occasions d'affaires. Nous souhaitons être le partenaire autochtone privilégié pour le développement du Nord au Canada à l'avenir.

**M. Paul Gruner:** Aujourd'hui, les revenus de Det'on Cho se chiffrent entre 50 et 100 millions de dollars par année. Nous sommes étroitement liés au secteur des mines de diamants des Territoires du Nord-Ouest. Sur le plan de la valeur, le Canada est le troisième producteur mondial de diamants en raison de ces mines. Nous employons environ 700 personnes à l'échelle locale dans nos coentreprises en partenariat et nous employons environ 200 membres de la Première Nation des Dénés Yellowknives. Nous sommes un employeur important pour notre collectivité et pour l'ensemble du territoire.

Paul parlera très brièvement de l'infrastructure qui est recommandée à l'échelle communautaire. Ensuite, je parlerai un peu plus en détail du soutien aux ressources à l'échelle territoriale.

**M. Paul Betsina:** Je vais dire un mot rapide à propos du logement à l'échelle communautaire, un sujet très important pour les gens d'ici, dans les Territoires du Nord-Ouest.

Nous ne voulons plus être déplacés comme nous l'avons été par le passé. Nous aimons notre territoire. Nous aimons l'endroit où nous nous trouvons. Il est très important pour nous, les Dénés, d'avoir des logements convenables et durables pour l'avenir à long terme. Voilà ce que nous souhaitons voir advenir en matière de logement.

**M. Paul Gruner:** Pour ce qui est de l'infrastructure à grande échelle, le témoin précédent a parlé des routes de glace et des ponts qui existent actuellement et qui sont utilisés pour alimenter nos trois mines de diamants. Tout cela repose sur une route d'hiver. Transporter tous les produits pendant une période de six à huit semaines pour approvisionner et réapprovisionner les trois mines, voilà qui tient de l'exploit — un exploit qui est répété chaque année. À cause des changements climatiques qui ont cours actuellement, cette façon de faire est de plus en plus menacée.

En matière d'infrastructure essentielle, si nous voulons préserver notre situation socioéconomique, du moins en partie, nous devons nous tourner vers la vallée du Mackenzie et le corridor d'accès à la province géologique des Esclaves, qui doit s'étendre — c'est ce qui est proposé — au-delà du Nunavut et comprendre un accès portuaire, en prenant en compte des exigences clés en matière d'infrastructure liées à l'énergie.

L'une des principales contraintes auxquelles nous sommes confrontés ici dans les Territoires du Nord-Ouest, tout comme dans les deux autres territoires, c'est le coût très élevé de la production d'électricité. Notre production hydroélectrique est plafonnée et les coûts liés à la cogénération du diesel augmentent. Nous devons examiner les possibilités qui s'offrent à nous afin de trouver une source d'électricité moins coûteuse.

Sur le plan économique, si cette infrastructure essentielle fait défaut... Nous subissons d'importants ralentissements dans les Territoires du Nord-Ouest en particulier. Vous avez probablement vu le rapport du Conference Board du Canada qui a été publié il y a environ six mois. Je crois comprendre qu'une version révisée sera publiée aujourd'hui ou demain. Nous n'avons pas eu l'occasion de la consulter. Tout indique que, dans les Territoires du Nord-Ouest, les perspectives économiques sont très sombres.

Prenez nos trois mines de diamants. Elles injectent environ 1,2 milliard de dollars dans l'économie territoriale. Si nous ne sommes pas en mesure de garder ces mines ouvertes et de créer d'autres moyens de générer des revenus dans le secteur des ressources, la prospérité économique est sérieusement menacée. Cela ne s'arrêtera pas à la Première Nation des Dénés Yellowknives et à notre entreprise, car nous ne sommes qu'un acteur parmi beaucoup d'autres qui apportent une contribution positive à ce secteur.

À cela s'ajouteraient des effets très négatifs comme le déclin de la population, la perte d'emplois intéressants et la perte de la capacité d'offrir des programmes sociaux sur l'ensemble du territoire.

Paul et moi parlions tout à l'heure de la planification des prochaines étapes pour obtenir ce dont nous avons besoin. Un effort conjoint est vraiment nécessaire en ce qui a trait au gouvernement fédéral, au gouvernement territorial et aux répercussions sur les groupes autochtones du territoire. Dans le Sud, un projet d'un milliard de dollars n'est peut-être pas si immense, mais dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon ou au Nunavut, un tel chantier — celui de la province géologique des Esclaves, par exemple, ou

encore celui des améliorations hydroélectriques — constitue un mégaprojet.

Nous avons des contraintes en ce qui concerne le gouvernement territorial. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest — soit le GTNO —, en particulier, a atteint son plafond de dettes. De plus, pour ce qui est de la situation autochtone, nous sommes limités dans notre capacité de verser une contribution en capital importante.

En haut lieu, nous recommandons que le gouvernement fédéral se penche sur ces projets de ressources et envisage d'y investir du capital de risque pour poursuivre le développement à travers de nouveaux débouchés, qu'il s'agisse du projet de ressources, de la souveraineté dans l'Arctique ou de la capacité de relier certaines collectivités éloignées du Nord. Il est très difficile pour nous de réaliser une analyse de rentabilisation à l'appui de ces initiatives.

D'autre part, il s'agit d'examiner comment nous établissons un dialogue avec les collectivités autochtones afin que celles-ci puissent apporter une contribution importante. À mon avis, lorsque nous investissons des fonds fédéraux dans des projets d'exploitation des ressources, il y a des possibilités. Pourrait-il y avoir davantage de conversion en participation dans les capitaux propres afin que la Première Nation ait la capacité d'en tirer parti et de collaborer avec d'autres bailleurs de fonds?

Avez-vous quelque chose à ajouter, Paul?

• (1650)

**M. Paul Betsina:** Oui. Les prochaines étapes que nous recommandons découlent des nécessités suivantes: la nécessité d'une coentreprise entre le gouvernement fédéral, le GTNO et les collectivités autochtones; le besoin d'un soutien important de la part du gouvernement fédéral, car l'accès au capital du GTNO et des groupes autochtones est limité; la nécessité de travailler avec les groupes autochtones pour les aider à participer activement aux projets d'infrastructure; enfin, la nécessité de boucler nos revendications territoriales, en particulier dans les régions de l'Akaitcho et du Dehcho, ainsi que...

**La présidente:** Nous sommes complètement à court de temps.

**M. Paul Gruner:** D'accord.

**La présidente:** Veuillez nous soumettre votre mémoire. Nous l'incluons dans notre rapport et nous utiliserons l'information qu'il contient pour le rapport que nous allons rédiger.

**M. Paul Gruner:** Tout à fait.

**La présidente:** Le vote a lieu à 17 h 13. La séance est levée.







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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