



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

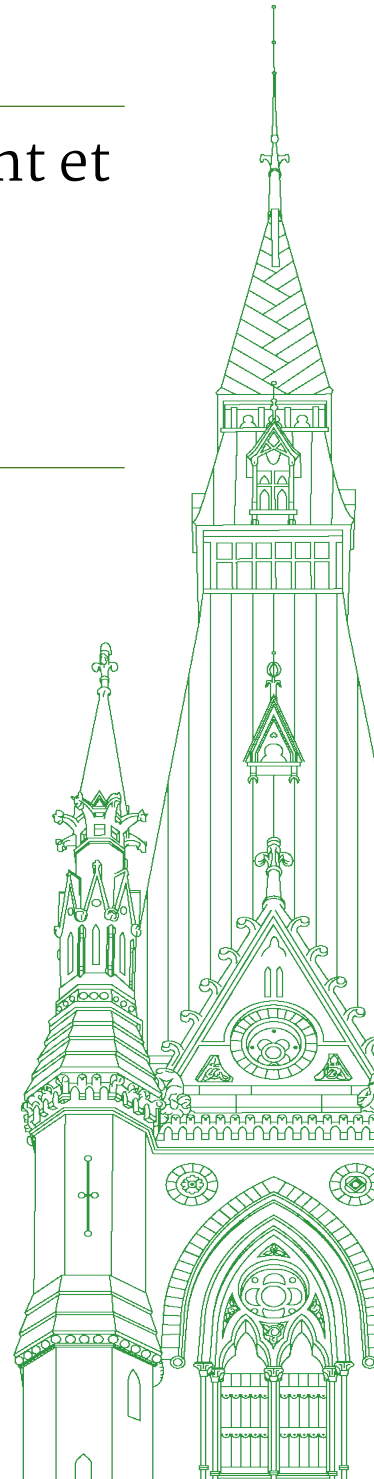
Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 031

Le vendredi 21 octobre 2022

Président : M. Francis Scarpaleggia



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le vendredi 21 octobre 2022

• (1300)

[Français]

Le président (M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à la trente-et-unième réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes.

J'aimerais commencer la réunion par l'élection d'un membre du parti conservateur au poste de premier vice-président, étant donné que ce poste est vacant.

Pour cette partie, je vais céder la parole au greffier, qui s'occupera du déroulement de l'élection du premier vice-président.

[Traduction]

Le greffier du Comité (M. Alexandre Longpré): Conformément au paragraphe 106(2) du Règlement, le premier vice-président doit être un député de l'opposition officielle.

Je suis maintenant prêt à recevoir des motions à cet effet.

M. Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Je propose la nomination de Damien Kurek.

Le greffier: Dave Epp propose que Damien Kurek soit élu premier vice-président du Comité.

Y a-t-il d'autres motions?

M. Terry Duguid (Winnipeg-Sud, Lib.): J'appuie la motion.

Le greffier: Dave Epp propose que Damien Kurek soit élu premier vice-président du Comité.

Plaît-il au Comité d'adopter la motion?

M. Greg McLean (Calgary-Centre, PCC): Puis-je appuyer cette motion?

Le président: Elle a déjà été appuyée, mais je suppose que vous pouvez le faire. Nous connaissons votre intention maintenant, alors c'est noté.

Le greffier: Plaît-il au Comité d'adopter la motion?

(La motion est adoptée.)

Le greffier: Je déclare la motion adoptée et Damien Kurek dûment élu premier vice-président du Comité.

Le président: Félicitations, monsieur Kurek. Nous avons hâte de travailler avec vous au sein du comité directeur, qui ne se réunit que de temps en temps.

Nous allons terminer aujourd'hui, dans la première heure, nos audiences pour l'étude sur les technologies propres. Je voudrais signaler que, conformément à notre motion de régie interne, tous les té-

moins ont réussi les essais techniques, alors nous sommes prêts à commencer.

Nous entendrons trois témoins aujourd'hui.

Nous recevons Ivette Vera-Perez, de l'Association canadienne de l'hydrogène et des piles à combustible; Swapan Kakumanu, de Fogdog Energy Solutions Inc.; et, enfin, Ian Robertson, de la Greater Victoria Harbour Authority.

Chaque témoin dispose de trois minutes pour faire une déclaration préliminaire.

Nous allons commencer par Mme Vera-Perez.

Mme Ivette Vera-Perez (présidente-directrice générale, Association canadienne de l'hydrogène et des piles à combustible): Bonjour.

Je m'appelle Ivette Vera-Perez et je suis la présidente-directrice générale de l'Association canadienne de l'hydrogène et des piles à combustible. Nous représentons plus de 160 entreprises présentes à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement en hydrogène. Nos membres exportent leurs technologies propres dans plus de 42 pays qui comptent pour 65 % de la population mondiale.

Selon un rapport publié récemment par EY, le marché canadien de l'hydrogène pourrait atteindre 100 milliards de dollars et créer 350 000 emplois d'ici 2050. Conscients du potentiel que cela représente, et surtout conscients que, sans l'hydrogène, la carboneutralité est impossible, les membres de l'Association sont venus à Ottawa dernièrement afin de formuler un certain nombre de recommandations. C'est ce que je vous présenterai aujourd'hui.

Le Canada doit suivre les ambitions et le rythme des autres pays du monde, comme l'Allemagne, la Chine et les États-Unis, qui ont déjà fait des pas de géant pour développer ce secteur. La loi sur la réduction de l'inflation que viennent d'adopter les États-Unis en est un bon exemple, car sa simplicité et les sommes qu'elle consacre à l'hydrogène laissent le Canada loin derrière. Il faut penser dans une perspective mondiale quand on injecte des fonds et crée des politiques, car autrement, les projets se feront ailleurs et les entreprises iront s'installer dans d'autres pays.

La Stratégie canadienne pour l'hydrogène de 2020 prévoyait la création de 30 centres de valorisation de l'hydrogène d'ici 2030. Beaucoup de discussions ont eu lieu depuis, mais le gouvernement fédéral n'a encore rien fait de concret. Les engagements du Canada à l'égard du secteur se sont raffermis — il est notamment question d'exporter de l'hydrogène propre dès 2025 —, mais nous sommes encore loin du but. La Stratégie pour l'hydrogène doit être financée adéquatement afin d'en accélérer la mise en œuvre.

Les programmes comme le Fonds stratégique pour l'innovation et le Fonds pour les combustibles propres traduisent on ne peut mieux les ambitions du gouvernement pour le secteur canadien des technologies propres et les entreprises qui en font partie, mais la lourdeur du processus de demande et les longs délais ont de quoi décourager les promoteurs. Nous devons faire le nécessaire pour que le financement provenant du Fonds stratégique pour l'innovation, du Fonds pour les combustibles propres ou de la Banque de l'infrastructure du Canada soit débloqué dans un laps de temps raisonnable.

Enfin, les stratégies et les politiques fédérales doivent se compléter les unes les autres et créer des synergies, car trop souvent, elles servent des objectifs contraires, ce qui est coûteux et inefficace. Nous recommandons que toutes les futures stratégies et politiques fédérales fassent l'objet d'une évaluation permettant d'établir en quoi elles s'inscrivent dans la vision du gouvernement. Par exemple, le Canada dit vouloir atteindre la carboneutralité d'ici 2050. L'hydrogène a tout ce qu'il faut pour contribuer à cet objectif. Nous devons nous doter d'un ensemble cohérent de politiques qui favorisent les initiatives et contribuent collectivement à l'atteinte des objectifs établis.

En terminant, le Canada a toujours été à l'avant-garde dans le domaine de l'hydrogène, mais quand on voit la rapidité à laquelle ce secteur se développe et le peu de mesures concrètes qui sont prises, force est de constater que notre pays traîne désormais de la patte. Nous devons investir de manière abondante et rapide, mais surtout de manière judicieuse, si nous voulons revenir dans le peloton de tête.

Je vous remercie. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

• (1305)

[Français]

Le président: Je vous remercie, madame Vera-Perez.

Je donne maintenant la parole à M. Kakumanu pour trois minutes.

[Traduction]

M. Swapan Kakumanu (dirigeant principal des finances et cofondateur, Fogdog Energy Solutions Inc.): Je vous remercie.

Je m'appelle Swapan Kakumanu, et je suis le dirigeant principal et le cofondateur de Fogdog Energy Solutions Inc.

Fogdog est une entreprise canadienne dont le siège social est situé à Calgary, en Alberta. Elle a pour mission d'éliminer les sites d'enfouissement en créant de nouvelles solutions révolutionnaires. Les systèmes Fogdog utilisent les matériaux qui auraient été normalement enfouis pour produire, de façon durable, de l'énergie verte et des matériaux bruts tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Notre entreprise participe actuellement à plusieurs projets et partenariats au Canada et à l'étranger.

Il faut savoir que le Canada produit chaque année environ 32 millions de tonnes de déchets qui sont enfouis. Fogdog veut retirer ces 32 millions de tonnes de déchets des sites d'enfouissement et contribuer ainsi à réduire le réchauffement climatique dans une proportion pouvant atteindre 3 degrés Celsius au Canada. Par le traitement de nombreux types de déchets, comme les déchets municipaux, le plastique, les pneus, les déchets d'hydrocarbures et les déchets agricoles, notre entreprise peut générer des produits de grande qualité, comme le graphite, le graphène, l'hydrogène et

d'autres combustibles verts. La demande en graphite est, par exemple, très élevée dans l'industrie de la voiture électrique, qui s'en sert pour fabriquer des batteries. Actuellement, le principal pays exportateur de graphite est la Chine.

Rappelons quelques faits.

Les sites d'enfouissement sont un problème majeur parce qu'ils ont un impact direct sur le réchauffement de la planète. Moins de 10 % du plastique est recyclé. Tout le reste se retrouve dans les sites d'enfouissement. Les sites d'enfouissement sont en voie d'atteindre leur capacité maximale; d'autres devront bientôt être créés. Les sites d'enfouissement produisent environ 30 % des émissions de méthane du Canada. Le méthane, comme tout le monde le sait, est un puissant gaz à effet de serre 21 fois plus dommageable que le CO₂.

Tout au long de son cycle de vie, chaque site d'enfouissement coûte plus de 30 millions de dollars, et c'est sans parler de ses effets à long terme sur l'environnement et des responsabilités à cet égard. Les sites d'enfouissement présentent des risques élevés d'incendie. Ces derniers temps, plusieurs ont été la proie des flammes. Or, lorsqu'ils brûlent, les sites d'enfouissement produisent des gaz nocifs. À l'heure actuelle, les sites d'enfouissement ne sont pas une source de revenus et ne produisent pas d'énergie. Au contraire, leur coût financier et environnemental est énorme. La gestion des déchets municipaux coûte cher. En effet, la collecte, le transport et l'enfouissement des déchets, ainsi que l'entretien de ces sites, coûtent 4 milliards de dollars par année aux municipalités du Canada. Chaque site d'enfouissement produit des eaux de lessivage, un mélange toxique de produits chimiques qui se retrouvent dans le sous-sol géologique.

Parlons un peu de Fogdog et des municipalités.

• (1310)

[Français]

Le président: Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Kakumanu, mais les trois minutes sont écoulées.

Je vous demanderais de conclure rapidement. Une période de questions et réponses suivra.

[Traduction]

M. Swapan Kakumanu: Très bien, c'est ce que je ferai.

Vers 2017, la Chine a cessé d'accepter le plastique et les autres déchets venant du monde entier et de les traiter. La plupart des pays, dont le Canada, se retrouvent donc avec un grave problème de gestion des déchets. Les procédés de FOGDOG ne nécessitent pas de tri préalable des déchets. Ceux-ci sont pris tels quels à la source. Fogdog peut traiter...

Le président: Merci beaucoup. Nous allons devoir nous arrêter là.

La parole est maintenant à M. Robertson, qui dispose de trois minutes.

M. Ian Robertson (directeur général, Greater Victoria Harbour Authority): Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui dans le cadre de votre importante étude sur les technologies propres au Canada.

Je m'appelle Ian Robertson et je suis le directeur général de la Greater Victoria Harbour Authority, soit l'administration portuaire du Grand Victoria.

Pour commencer, je tiens à reconnaître avec respect les peuples Lekwungen sur les territoires traditionnels desquels nous exerçons nos activités, ainsi que la Première Nation des Songhees et la Première Nation d'Esquimalt, dont les relations historiques avec la terre se poursuivent à ce jour. Ces deux nations font partie de nos huit organismes membres.

Pour ceux qui ne le savent pas, la Greater Victoria Harbour Authority est un organisme communautaire à but non lucratif qui a pour mission d'assurer la gestion et la croissance durable du port dynamique de Victoria. Notre organisme est dirigé par un conseil d'administration composé de 13 membres et il est représenté par 4 membres indépendants de la communauté et 8 organismes membres.

Le terminal de croisière de Victoria, situé dans le district de Breakwater, est le port d'escale de croisière le plus fréquenté du Canada. Victoria est un port d'escale de croisière essentiel pour les navires naviguant dans les eaux côtières du Sud-Est de l'Alaska et de la Colombie-Britannique. En 2022, la ville aura accueilli 330 navires de croisière transportant 725 000 passagers.

En 2018, les émissions de gaz à effet de serre du terminal de croisière de Victoria équivalaient à celles de 3 200 voitures circulant sur les routes chaque année. Depuis 2010, les principaux contaminants atmosphériques ont diminué de 41 %, les émissions d'oxydes de soufre, de 95 %, et les particules, de 79 %, et le nombre de passagers des navires de croisière a augmenté de 45 %. Or, les émissions de gaz à effet de serre n'ont augmenté que de 19,1 %, et ce, grâce à des normes d'émission de plus en plus strictes. Par ailleurs, les émissions des navires de croisière représentent 96,3 % de toutes les émissions du terminal de croisière de Victoria.

En janvier 2019, nous avons confié à Synergy Entreprises le soin de dresser l'inventaire des émissions à grande échelle du terminal afin de nous aider à déterminer où nous pourrions apporter des améliorations relativement aux émissions relevant de notre contrôle et de notre compétence. Après une étude approfondie de diverses technologies d'alimentation à quai, l'entreprise a recommandé l'installation de la technologie de conversion de fréquence pour une alimentation à quai afin d'optimiser la variabilité des types de navires de croisière et autres et ainsi d'accroître la diversification à long terme du port en eau profonde.

L'étude a révélé que la mise en place d'un système d'alimentation à quai sur deux postes d'amarrage permettrait de réduire les émissions de carbone de 6 450 à 7 300 tonnes de CO₂ par année en moyenne. Cela équivaut à une économie totale de 131 000 tonnes de CO₂ jusqu'en 2040 par rapport au statu quo. Les émissions d'oxydes de soufre et d'oxydes d'azote seraient également réduites. Ces réductions s'ajouteraient aux gains réalisés par les croisiéristes, qui s'efforcent de respecter l'engagement mondial de réduction des taux d'émissions de carbone de 40 % pour l'ensemble de la flotte d'ici 2030.

Comme l'ont constaté d'autres ports en Amérique du Nord et ailleurs, la technologie d'alimentation à quai réduit considérablement les émissions lorsque les navires sont au port, ainsi que les émissions des bâtiments et des véhicules de la flotte, les autres navires pouvant se brancher sur l'infrastructure d'alimentation à quai. Il s'agit d'une mesure importante qui est adoptée par les croisiéristes. D'ici 2030, 85 % de tous les navires faisant escale au terminal de croisière de Victoria seront équipés d'une technologie d'alimentation à quai; ce chiffre passera...

Le président: Je vous remercie.

Nous allons devoir nous arrêter là, mais vous aurez l'occasion d'en dire plus durant la période des questions et réponses.

[Français]

Nous commençons le premier tour de questions par l'intervention de M. Deltell.

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Chers collègues, bonjour.

Je salue nos invités, qui se joignent à nous par vidéoconférence.

Mes premières questions seront posées à Mme Ivette Vera-Perez concernant l'hydrogène.

[Traduction]

Nous sommes heureux de vous voir, madame Ivette Vera-Perez. Je suis ravi de votre présence parmi nous.

[Français]

Quand il s'agit d'hydrogène, il est impossible de mettre de côté la question de l'électricité et des énormes besoins en énergie que suppose la production de l'hydrogène vert.

Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

Quels sont les défis que le Canada doit relever pour combler les besoins en électricité quant il question de l'hydrogène?

• (1315)

[Traduction]

Mme Ivette Vera-Perez: Je vous remercie. C'est une bonne question.

J'ai déjà lu que le Canada a convenu, en règle générale, de doubler ou de tripler sa capacité à l'échelle nationale. Cela ne concerne pas seulement l'hydrogène, mais l'électrification en général.

En fait, l'hydrogène offre un moyen d'améliorer le réseau, si vous voulez, car on peut produire de l'hydrogène en dehors des périodes de pointe de la consommation d'électricité. Durant les périodes où les besoins sont moindres, on peut stocker l'hydrogène. L'hydrogène est l'un des rares éléments que l'on peut stocker, en térawatts, pendant une longue période. Heureusement, au Canada, nous avons la chance d'avoir une géographie qui nous permet de stocker l'hydrogène dans des cavernes de gaz naturel épuisées et des cavernes de sel. Cela se fait non seulement en Ontario, mais aussi dans d'autres provinces.

Par exemple, on peut accroître la durée de vie et la taille des projets dans le domaine de l'énergie solaire et éolienne, tout en permettant la production d'hydrogène lorsque le réseau n'est pas en mesure d'absorber toute cette électricité pour ensuite l'utiliser au besoin. En même temps, les lignes de transmission peuvent devenir des goulets d'étranglement lorsqu'elles doivent transporter davantage d'énergie éolienne et solaire renouvelable. Là encore, l'hydrogène s'avère utile.

Selon les particularités de chaque province, nous devons comprendre les conditions optimales et le moment idéal, sur une période de 24 heures, pour produire de l'hydrogène.

M. Gérard Deltell: Si on regarde la situation du Québec, comme vous le savez, l'hydroélectricité représente un de nos grands champs d'expertise et atouts depuis, je dirais, les années 1950 et 1960. Il y a aussi d'autres projets.

Vous avez peut-être remarqué que le premier ministre du Québec a dit, il y a trois semaines, qu'il était ouvert à l'idée d'avoir une toute nouvelle installation hydroélectrique.

[Français]

Pensez-vous que ce serait une bonne chose de nous assurer d'avoir plus de barrages au Québec, là où, évidemment, cela est faisable? Il faut cependant reconnaître que la construction d'un nouveau barrage prend au minimum 10 ans.

Prenons l'exemple du barrage Manic-5, un symbole iconique. Sa construction a commencé en 1959 et son exploitation, en 1968. C'est l'emblème du Québec et il fait la fierté de tous les Québécois. Il a tout de même fallu près de 10 ans pour le terminer.

Quel est, selon vous, le potentiel de l'hydroélectricité quant à l'hydrogène et à l'hydrogène vert?

De plus, quelles seraient les autres sources d'énergie pour produire de l'électricité?

[Traduction]

Mme Ivette Vera-Perez: C'est une très bonne question.

Vous avez tout à fait raison. L'énergie hydraulique offre un potentiel extrêmement stable pour la production d'électricité, mais cela prend beaucoup de temps. C'est pourquoi nous devons adopter une vision à court, moyen et long terme. C'est la même chose pour le nucléaire, par exemple. Il y a beaucoup de conversations à ce sujet en Ontario.

Ces technologies prennent du temps avant d'atteindre leur pleine capacité. L'hydroélectricité est une option. Encore une fois, dans une perspective à long terme, nous cherchons à concevoir une nouvelle façon d'assurer l'expansion d'une industrie au pays. Nous réfléchissons aux volumes que nous voudrions produire en 2040 et 2050. D'ici là, évidemment, la centrale hydroélectrique sera sans doute opérationnelle — si le projet est approuvé, bien entendu.

En attendant, il faut mettre au point des technologies qui prennent moins de temps. Il y a, par exemple, les projets d'énergie renouvelable, comme l'énergie solaire et éolienne. L'énergie éolienne nécessite, elle aussi, un certain délai avant la production, mais c'est généralement un peu plus court. Il y a aussi l'énergie solaire.

Ensuite, on peut toujours utiliser le réseau. Je le répète, il faut déterminer les périodes de la journée qui sont les plus optimales. Il est également possible de produire de l'hydrogène grâce à nos méthodes, qui ne se limitent pas nécessairement au procédé électrolytique. Il y a aussi la pyrolyse, etc.

Il s'agit donc de tenir compte de l'ensemble des options et de déterminer le nombre de tonnes que nous voulons produire, par exemple, pour 2025, 2028, 2030 et 2050. Quand la centrale hydroélectrique sera-t-elle mise en service, et de quoi avons-nous besoin avant cela? Il faut ensuite travailler à rebours.

Je sais que les sociétés comme Hydro-Québec examinent l'ensemble des options au Québec. À l'heure actuelle, le Québec mène

la charge, pour ainsi dire, dans le domaine de la production d'hydrogène par électrolyse.

• (1320)

[Français]

M. Gérard Deltell: Je vous remercie beaucoup de votre témoignage.

Nous croyons énormément au pouvoir de l'hydroélectricité. Nous saluons aussi avec beaucoup d'enthousiasme l'intention du premier ministre du Québec de relancer de grands projets. Ces derniers ne visent pas uniquement à construire des centrales flamboyantes. Il pourrait aussi s'agir d'autres centrales qui viendraient s'ajouter à des centrales déjà existantes.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Duguid, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Terry Duguid: Merci, monsieur le président. Merci à tous nos témoins d'aujourd'hui.

Mes premières questions s'adressent à Mme Vera-Perez.

Vous avez parlé de la nécessité de nous doter d'un ensemble cohérent de politiques en vue d'accroître la production d'hydrogène. Vous n'aviez que trois minutes pour en parler, alors je vais vous donner l'occasion de nous en dire plus. Pendant que vous y êtes, vous pourriez peut-être nous faire part également de vos observations sur la loi américaine sur la réduction de l'inflation et certains des écarts que vous constatez entre le Canada et les États-Unis, ainsi que les menaces à notre compétitivité.

Ce sont des questions qui ont été soulevées à maintes reprises au sein de notre comité.

Mme Ivette Vera-Perez: Je vous remercie de votre question. C'est une question qui comporte deux volets, alors si vous voyez que j'en omets un dans ma réponse, je vous prie de me le signaler.

Tout d'abord, en ce qui concerne la politique, il n'existe pas une seule politique industrielle qui permettra d'atteindre tous les objectifs que nous avons en tant que pays, par exemple. Ce que j'ai observé dans mes fonctions actuelles et précédentes, c'est que nous avons souvent une orientation générale, un objectif primordial. Disons que la carboneutralité d'ici 2050 est un objectif primordial. Nous avons établi des feuilles de route pour un certain nombre de technologies et d'industries, et dans ce cadre, je me concentre sur l'hydrogène. Je vois cela comme un objectif primordial pour le Canada.

Lorsque nous concevons des politiques et des mécanismes de financement, il nous arrive d'oublier la perspective d'ensemble. Je peux vous donner quelques exemples. La Stratégie canadienne pour les bâtiments verts, par exemple, ne tient pas compte de ce que nous appelons le concept de Power-to-X ou du mélange d'hydrogène. Pendant ce temps, la Nouvelle-Écosse vient d'apporter des modifications à la Electricity Act et à d'autres lois qui lui permettent d'élargir la portée de sa loi sur les hydrocarbures, par exemple, et d'inclure l'hydrogène et les mélanges d'hydrogène dans le cadre de la Pipeline Act.

Nous devons envisager la situation dans son ensemble. Quel est l'objectif primordial pour le Canada? Comment les politiques aident-elles à atteindre les objectifs, et comment les politiques se renforcent-elles mutuellement? Il y a aussi la politique de CUSC, de captage, d'utilisation et de stockage du carbone.

Faites un petit tour d'horizon. Comment les grands objectifs du pays, les nouvelles politiques ou les nouveaux mécanismes de financement permettent-ils d'atteindre l'objectif? Tous ne contribueront pas à la stratégie ou à l'objectif en question, mais pour ceux qui y contribueront, en quoi aident-ils à atteindre cet objectif et, encore une fois, en quoi concordent-ils les uns avec les autres? C'est comme un petit casse-tête qu'on assemble pièce par pièce.

C'était le côté stratégique. En ce qui concerne l'Inflation Reduction Act, quelques mois seulement se sont écoulés depuis le 16 août. Cette loi fait l'objet d'intenses discussions. J'ai participé à de nombreux webinaires, groupes et discussions. Avant-hier, l'ambassade du Canada aux États-Unis a présenté un très bon exposé à l'intention des entreprises canadiennes en général, et pas seulement des entreprises de production d'hydrogène.

Il y a un certain nombre d'éléments. Il y a les éléments relatifs à l'évaluation des coûts des projets, dont le CII, le crédit d'impôt à l'investissement, qui est important. Qu'est-ce qui est inclus dans le CII? C'est seulement l'équipement. Les projets ont des coûts autres que ceux de l'équipement. Le coût de l'électricité en est un exemple, bien sûr. Est-ce que cela va être inclus dans le CII?

Il y a le crédit d'impôt à la production qui constitue une mesure incitative pouvant atteindre 3 dollars par kilogramme d'hydrogène produit. Ce n'est pas un chiffre absolu; tout dépend du cheminement et d'un certain nombre d'indicateurs. Il existe toutes sortes d'autres possibilités d'améliorer l'économie d'un projet, en fonction des possibilités de formation et des composants fabriqués dans le pays, entre autres. L'enveloppe globale est très intéressante.

Il existe également des ressources pour les collectivités — les municipalités et administrations locales — qui ont besoin de mettre en place un système de permis. Il existe des ressources pour que ces groupes puissent se doter de personnel afin de contribuer à la simplification de la réglementation et à la délivrance de permis.

• (1325)

M. Terry Duguid: Merci beaucoup. Je crois que j'ai le temps de poser une autre question.

Monsieur Robertson, j'ai eu la chance de m'asseoir avec le maire Helps et de parler du port et de la production d'énergie à terre.

Je me demande si vous pourriez nous en dire plus sur l'énergie que vous utilisez. S'agit-il d'énergie renouvelable, solaire, éolienne ou électrique? Peut-être pourriez-vous nous parler de la possibilité de transférer le genre de connaissances que vous développez à d'autres ports d'escale comme Halifax ou les Grands Lacs, car je suis sûr qu'ils sont avides de ce genre d'information.

M. Ian Robertson: Oui, nous sommes très chanceux, évidemment, ici sur la côte Ouest, que la technologie et la source soient l'hydroélectricité. Il y en a en abondance.

Ce que nous constatons, c'est que les croisiéristes font de grands progrès en ce qui concerne leur technologie et leur capacité de s'alimenter à quai. Je pense que d'ici 2040, 95 % de tous les navires de croisière qui feront escale à Victoria seront capables... Je viens de lire une statistique selon laquelle 85 % de tous les navires de croi-

sière seront capables d'utiliser l'alimentation à quai d'ici 2028. Nous constatons de bonnes avancées du côté des croisiéristes. Je pense qu'en tant que pays, et certainement en tant que destination, nous ne rattrapons pas le retard en ce moment, mais nous avons l'occasion de le faire.

Le président: Merci.

[Français]

Madame Puzé, vous avez la parole.

Mme Monique Puzé (Repentigny, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

Je veux d'abord remercier les témoins d'être avec nous aujourd'hui et, surtout, de nous avoir fait parvenir leurs notes à temps pour que nous puissions les lire, ce qui n'est pas toujours le cas. En tant qu'ancienne maîtresse d'école, je leur donne une note de 10 sur 10.

Madame Vera-Perez, j'aimerais revenir sur le sujet de l'hydrogène. J'ai bien pris note de vos doléances. Vous n'êtes pas la seule à dire qu'il est très difficile d'avoir accès à la Banque de l'infrastructure du Canada et d'obtenir des fonds.

Vous avez aussi parlé des États-Unis et du développement rapide qui s'y fait. Au Texas, une entreprise a mis en place des installations qui sont en voie de devenir les plus grandes du monde. Il s'agit de l'entreprise à forte croissance Green Hydrogen International. Alors que le Canada stagne, d'autres pays font des progrès.

À mon avis, si l'hydrogène doit faire partie du bouquet des sources d'énergie qui seront employées pour atteindre la carboneutralité, il faut que ce soit de l'hydrogène vert. On peut produire de l'hydrogène à partir des hydrocarbures, mais ce ne serait pas de l'hydrogène vert.

Par ailleurs, d'après ce que je comprends au sujet de cette filière, le problème n'est pas l'eau, mais plutôt les électrolyseurs, qui sont dispendieux et qui requièrent une expertise particulière et des minéraux stratégiques.

Vous dites que le Canada a déjà été à l'avant-garde dans ce domaine. S'il veut demeurer à l'avant-garde, que doit-il envisager pour être réellement un producteur mondial d'hydrogène vert propre?

[Traduction]

Mme Ivette Vera-Perez: Je vais parler pour commencer de l'expertise.

C'est un point très important. Le Canada dispose d'une main-d'œuvre très qualifiée. En matière d'hydrogène, le Canada est un chef de file depuis le début du XX^e siècle, et je pourrai vous en dire plus à ce sujet. Il y a beaucoup de connaissances au Canada. Il y a des universités de très haut niveau, des personnes hautement qualifiées. Sur le plan professionnel, il y a beaucoup de formation qui reste à faire. Heureusement, une grande partie des compétences des travailleurs de l'industrie pétrolière et gazière sont très transférables. Il y a une formation progressive pour les techniciens de l'hydrogène et les gens de métier, lesquels possèdent déjà une bonne base. D'une certaine manière, c'est une bénédiction.

Il y a déjà au Canada de nombreux collèges qui créent de l'expertise. Il y a le College of the North Atlantic, le Cambrian College et le Northern Alberta Institute of Technology, ou NAIT, en Alberta. Il y a le Red River College et le British Columbia Institute of Technology, ou BCIT. Toutes les provinces ont des collèges qui se penchent très sérieusement sur la question de l'amélioration des compétences, de la requalification ou du réoutillage, si vous voulez, en matière d'hydrogène. J'ai un certain nombre de membres, en fait, qui ont entrepris de développer ces compétences...

• (1330)

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je suis désolée de devoir vous interrompre, madame Vera-Perez.

Ce que je comprends de votre témoignage, c'est que nous avons tout ce qu'il faut au Canada, mais que cela n'est pas mis en avant. Il manque quelque chose, et le Canada ne consacre pas les sommes nécessaires pour faire progresser cette filière.

Monsieur Kakumanu, je dois dire que j'ai été assez impressionnée par toute l'information que vous fournissez dans votre document. C'est une mine d'or.

Vous dites que votre entreprise participe à plusieurs projets et partenariats.

Premièrement, où les carburants sont-ils produits?

Deuxièmement, votre technologie est-elle brevetée?

Troisièmement, les carburants qui sont produits au moyen du processus présenté sur votre site Internet sont-ils des biocarburants? Autrement dit, émettent-ils des gaz à effet de serre quand ils sont brûlés?

[Traduction]

M. Swapan Kakumanu: Je vous remercie de cette question.

Notre technologie vise essentiellement à éliminer les décharges. La technologie de base est la pyrolyse. C'est la technologie de base. Nous n'allons pas breveter la pyrolyse, car c'est une technologie qui existe déjà. Nous disposons d'un savoir-faire unique en ce qui concerne l'utilisation de cette technologie sans la ségrégation des déchets au départ. Nous n'aurions plus besoin de bacs verts, de bacs noirs et de bacs bleus, surtout pour les déchets municipaux. Nous serions en mesure de prendre tous les déchets mixtes, solides et liquides, et de les traiter grâce à notre système, à notre savoir-faire technologique.

Les projets auxquels nous travaillons actuellement sont principalement destinés aux municipalités. Nous travaillons actuellement avec de nombreuses municipalités au Canada, en particulier en Alberta, où nous sommes presque prêts à... Nous avons signé des protocoles d'entente et nous avons construit nos premières unités prototypes, qui sont opérationnelles ici à Calgary. Nous nous tournons également vers le secteur privé. Des entreprises privées de gestion des déchets nous ont en effet commandé des unités que nous construisons pour elles.

Nous travaillons également avec un bon nombre de municipalités aux États-Unis. En fait, il y a beaucoup d'intérêt de la part des États-Unis. Un groupe d'entreprises de gestion des déchets de l'Oklahoma s'est rendu ici à Calgary pour voir notre unité de démonstration. Ils sont très enthousiastes, parce qu'ils veulent pouvoir partager avec nous; ils veulent nous donner tous leurs déchets...

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je suis désolée de vous interrompre, monsieur Kakumanu, mais je dispose de peu de temps et j'aimerais que vous répondiez à ma dernière question.

Les carburants produits à l'aide de votre processus émettent-ils des gaz à effet de serre quand ils sont brûlés?

Le président: Je vous demanderais de répondre très brièvement. C'est une question à laquelle vous pouvez répondre par oui ou par non, monsieur Kakumanu.

[Traduction]

M. Swapan Kakumanu: D'accord.

Je dirais que oui, parce que nous prenons essentiellement du plastique, des pneus et des déchets riches en carbone qui seront transformés en une forme de diesel. Oui, si vous brûlez cela, il y aura des gaz à effet de serre.

[Français]

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Madame Collins, vous avez la parole.

[Traduction]

Mme Laurel Collins (Victoria, NPD): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins de leur témoignage et de leur participation.

J'ai deux questions pour M. Ian Robertson.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur la façon dont l'alimentation à quai progresse à Victoria et dans d'autres ports? Vous avez également dit que l'industrie des croisières s'est engagée à faire en sorte que la grande majorité de sa flotte soit prête pour l'alimentation à quai — 85 % d'ici 2028 et 95 % d'ici 2040. Allons-nous manquer l'occasion de développer une industrie des croisières plus propre si les administrations portuaires, dont celle de la Greater Victoria Harbour Authority, ne sont pas en mesure d'obtenir le financement dont elles ont besoin pour l'alimentation à quai?

M. Ian Robertson: Je vous remercie de cette question.

À Victoria, nous n'avons pas d'alimentation à quai. C'est notre principal objectif et notre principale priorité à l'heure actuelle. Nous en sommes très près. Nous avons des engagements de financement de la part du gouvernement provincial, ainsi que de la part des croisiéristes eux-mêmes. Nous n'attendons plus que le gouvernement fédéral, et j'ai bon espoir que cela se produira.

Comme je l'ai mentionné, très peu de ports au Canada ont une capacité d'alimentation électrique à quai. Sur la côte Ouest, il y a Vancouver et puis il y a nous, et nous n'avons pas l'alimentation à quai. Je pense que nous avons l'occasion de rattraper notre retard. Il serait triste de voir les croisiéristes faire des progrès et se doter d'un système d'alimentation à quai, alors que nous, en tant qu'industrie, et plus particulièrement en tant que port, ne sommes pas en mesure de leur fournir la technologie ou le branchement nécessaire pour qu'ils puissent se brancher et couper les moteurs lorsqu'ils sont dans les ports.

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup.

Le port de Victoria est un peu particulier. Il est situé juste à côté du quartier James Bay. La pollution causée par les navires de croisière est une grande préoccupation pour les résidents. Pouvez-vous nous parler des défis supplémentaires que cela représente et de la façon dont l'alimentation à quai pourrait changer les choses?

• (1335)

M. Ian Robertson: Vous avez tout à fait raison, madame Collins. Notre port est adjacent à un quartier. Cela crée aussi, je pense, un autre degré de responsabilité et d'obligation: nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour réduire les répercussions environnementales sur la collectivité. C'est dans ce contexte que ce rapport a déterminé que l'installation d'une alimentation à quai réduirait de 96 % les émissions de gaz à effet de serre de l'installation.

Il est important que nous réalisons ce projet. Comme je l'ai dit, nous en sommes très proches. Nous avons juste besoin du soutien du gouvernement fédéral pour pouvoir en faire une réalité.

Mme Laurel Collins: Notre port est également unique en ce sens que la Greater Victoria Harbour Authority ne fait pas partie des administrations portuaires canadiennes.

Pouvez-vous nous en parler un peu et nous dire en quoi cela a une incidence sur ce dossier?

M. Ian Robertson: Vous avez tout à fait raison. Nous sommes un organisme sans but lucratif. Ce que cela signifie, c'est que nous n'avons pas d'accès permanent à des fonds d'exploitation du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial, contrairement à d'autres administrations portuaires canadiennes, comme celles de Vancouver, Nanaimo, Port Alberni et Prince Rupert, ici, sur la côte Ouest. Il est important que nous fassions tout ce que nous pouvons pour obtenir le soutien du gouvernement fédéral.

Je signale, et c'est important pour le travail que vous faites, qu'il y a environ 8 ou 10 ans, le gouvernement fédéral avait un programme d'alimentation à quai qui était offert à tous les ports. Je demande instamment au Comité de réexaminer la possibilité de rendre ce programme accessible non seulement à Victoria, mais à tous les ports du pays qui voudraient utiliser la technologie très propre qui existe pour permettre aux navires de croisière et aux autres navires océaniques de couper les moteurs auxiliaires lorsqu'ils sont à quai.

Mme Laurel Collins: Je vous remercie. Je pense que c'est une recommandation d'une grande importance.

Pouvez-vous nous parler un peu de l'histoire de la Greater Victoria Harbour Authority, qui ne fait pas partie des administrations portuaires canadiennes, et de l'histoire de Vancouver, qui a obtenu une alimentation électrique à quai?

M. Ian Robertson: La Greater Victoria Harbour Authority a été créée en 2002 lorsque le gouvernement fédéral de l'époque s'est départi d'un certain nombre de petites propriétés portuaires. C'est ainsi que notre administration portuaire a été créée. Elle a été constituée en organisation sans but lucratif et est régie par un certain nombre d'organismes locaux.

Le modèle de gouvernance est excellent, très solide, et il favorise la participation locale. Par contre, nous n'avons pas accès au financement fédéral, contrairement aux autres administrations portuaires du pays.

Vancouver a été l'un des premiers ports du Canada à installer une alimentation électrique à quai. Cela s'est fait en 2010, avant les Jeux olympiques, grâce au programme du gouvernement fédéral de

l'époque qui fournissait des fonds aux ports pour installer cette technologie. Nous avons constaté une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre à Vancouver. Notre objectif à Victoria est d'obtenir le même résultat.

Mme Laurel Collins: Un autre aspect unique de la Greater Victoria Harbour Authority est que vous avez, au sein de votre conseil, un certain nombre de personnes qui représentent différentes parties prenantes, y compris la nation des Songhees et la nation d'Esquimalt.

Pouvez-vous nous parler de l'importance de la participation de ces nations à la structure de gouvernance de votre organisation?

M. Ian Robertson: Depuis notre création, nous avons l'honneur de compter ces deux nations parmi les membres de notre modèle de gouvernance, ce qui nous permet de travailler en étroite collaboration avec elles. Nous avons été l'un des premiers ports au Canada à affecter 1 % de nos revenus d'exploitation au soutien des programmes de réconciliation de la nation d'Esquimalt et de la nation des Songhees. Nous en sommes très fiers.

Ce que cela signifie également, c'est que nous sommes très attentifs à nos autres parties prenantes, car nous voulons avoir leur soutien. Pour que nous puissions continuer à soutenir la nation des Songhees et la nation d'Esquimalt et le travail qu'elles accomplissent, il est important que nous utilisions cette technologie. Environ 72 % de nos revenus proviennent des croisières. C'est un secteur très important pour nous, et cela nous permet de poursuivre notre excellent travail dans la région.

Le président: Malheureusement, nous devons nous arrêter là.

Nous allons commencer le deuxième tour. M. McLean dispose de cinq minutes.

M. Greg McLean: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à tous les témoins. Merci d'être avec nous aujourd'hui.

Mes questions aujourd'hui s'adressent à Mme Vera-Perez.

Merci beaucoup de la séance d'information que vous avez tenue pour mon bureau et pour moi-même, il y a quelques semaines, sur l'économie de l'hydrogène et son importance pour notre avenir. J'ai effectué de nombreuses recherches après notre rencontre et je souhaite vous poser quelques questions.

Nous savons tous que le monde va demander plus d'énergie à l'avenir, plus d'énergie de toutes les sources, et l'hydrogène en est une. C'est évidemment très important pour nous. Le leadership, bien sûr, passe souvent par l'hydrogène bleu.

Pouvez-vous me dire, lorsque vous regardez notre trajectoire à venir...? Pouvez-vous parler de l'hydrogène vert et de la consommation d'énergie que sa production exige réellement?

• (1340)

Mme Ivette Vera-Perez: C'est une question qui revient sans cesse. Prenons l'exemple des cinq gigawatts de la capacité éolienne en mer de Terre-Neuve. Cette province vient d'autoriser la production de cinq gigawatts d'énergie éolienne en mer. Ce sera nouveau, et cette énergie sera, en principe, consacrée à l'hydrogène. Je n'ai rien pour le moment sur le nombre de gigawatts ou de tonnes et sur ce à quoi cela correspondrait...

M. Greg McLean: Je suis désolé de vous interrompre, madame Perez, mais ma question est liée au principe du rendement énergétique par rapport à l'énergie investie. S'il faut consacrer 60 % de l'énergie à la production de l'hydrogène et à sa distribution, au bout du compte, parmi toutes les options énergétiques dont dispose la société, c'est celle qui consomme le plus d'énergie. Êtes-vous d'accord?

Mme Ivette Vera-Perez: Si nous parlons de l'efficacité aller-retour d'un système, je conviens que ce n'est pas la meilleure efficacité aller-retour; cependant, lorsque vous envisagez la situation dans son ensemble, l'efficacité est l'une des composantes.

Il s'agit d'une industrie qui est en train de se développer. On peut donc faire valoir que l'efficacité s'améliorera avec le temps et qu'elle s'améliore déjà avec le temps. C'est un premier point. L'autre point est que nous ne pouvons pas oublier la robustesse et la résilience du système que nous essayons de développer. C'est aussi une chose que l'hydrogène apporte dans le bouquet...

M. Greg McLean: Merci, madame Perez. Je n'ai que peu de temps. Je comprends ce que vous dites, à savoir qu'à mesure que la technologie se développe, elle devient plus efficace avec le temps et l'usage.

J'ai assisté aux réunions de l'Agence internationale de l'énergie en mars dernier. Un homme du nom d'Andrew Forrest, un milliardaire australien qui dirige Fortescue Future Industries, a déclaré qu'il faudra de 20 à 30 ans avant que l'hydrogène devienne une source de carburant viable, et qu'il est important que les gouvernements réduisent les risques qui y sont associés d'ici là.

Cela signifie qu'il faudra y consacrer beaucoup d'argent, dont 12 milliards de dollars au large des côtes de Terre-Neuve afin produire de l'hydrogène à partir de l'énergie éolienne, d'utiliser de l'énergie pour le transformer en éthanol ou en ammoniac, puis de l'expédier, ce qui est très énergivore. En fait, dans certains cas, le processus entraînera une perte d'énergie.

À quel moment pensez-vous que cette option deviendra plus robuste et cessera de coûter 15 fois plus cher que l'hydrogène bleu, qui est plus développé?

Mme Ivette Vera-Perez: C'est une bonne question qui comprend des points pertinents à divers égards.

M. Andrew Forrest est parallèlement très optimiste quant à sa capacité de produire des mégatonnes d'hydrogène dans l'Union européenne, et je reviendrai à la quantité. J'ai lu un article qu'il a rédigé...

M. Greg McLean: M. Forrest est optimiste à cet égard pour autant que quelqu'un d'autre délie les cordons de sa bourse. J'ai remarqué que M. Forrest n'a dépensé aucun sou pour les investissements du gouvernement à Terre-Neuve. S'il a fait une contribution financière, je n'en ai pas eu vent et j'aimerais en voir la preuve.

Allez-y.

Mme Ivette Vera-Perez: Je dois admettre que vous avez raison à ce sujet.

Ce que je voulais mentionner, c'est que l'aide des gouvernements à laquelle vous faites allusion pour réduire les risques s'appuie grandement, par exemple, sur des contrats sur différence. C'est l'initiative qu'a lancée l'Allemagne, le principe étant que le gouvernement aide à atténuer les risques liés à la différence entre les coûts pour produire de l'hydrogène aujourd'hui et ce que les utilisateurs

finaux sont en mesure de payer. Il faut reconnaître que le programme de contrats sur différence est très complexe — c'est ce que nos membres et les intervenants en Allemagne nous disent —, mais je crois que son principe en tant que tel est très valide. Il faudrait bien sûr réfléchir à...

Le président: Je suis désolé, mais nous devons mettre fin à cet échange très technique et complexe. Je suis persuadé que l'échange pourrait se poursuivre pendant de nombreuses minutes, mais nous devons donner la parole à M. Weiler pendant cinq minutes.

• (1345)

M. Patrick Weiler: Merci, monsieur le président.

Je trouve les témoignages déjà fort passionnants, alors j'aimerais remercier les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

J'aimerais poser d'autres questions à Mme Vera-Perez sur ce même sujet.

L'invasion russe de l'Ukraine a fait augmenter le prix du gaz naturel partout dans le monde, surtout en Europe. Nous constatons actuellement que l'hydrogène vert est plus abordable que le gaz naturel en Europe. On croyait qu'il faudrait attendre environ 10 ans avant que l'hydrogène vert n'offre des prix concurrentiels comparativement à l'hydrogène bleu. Or, à la suite de l'invasion russe de l'Ukraine, je me demande si vous pourriez nous donner une idée du rétrécissement de cet écart étant donné l'état actuel du marché de l'énergie.

Mme Ivette Vera-Perez: Fort malheureusement, l'écart continue à rétrécir et les factures énergétiques — pour ceux parmi nous qui avons de la parenté en Europe — sont actuellement très élevées.

La guerre en Russie ne représente pas le seul facteur aggravant. N'oublions pas les événements climatiques et, en général, la possibilité que d'autres événements — que nous ne pouvons contrôler depuis le Canada — surviennent dans le monde. Il faut diversifier les sources d'approvisionnement en énergie et la composition du bilan énergétique. Je voulais simplement soulever ce point très rapidement.

Je ne saurais vous indiquer dans quelle mesure, en sous par kilogramme, l'hydrogène vert est en train de devenir plus abordable. De nombreux facteurs contribuent à faire diminuer le prix de l'hydrogène. Plug Power a annoncé la construction d'une gigantesque usine aux États-Unis qui sera en activité l'an prochain. La France a investi 1,2 milliard de dollars pour une énorme usine sur son territoire. De multiples facteurs entrent en ligne de compte. Il y aura un hydrogénéoduc, comme vient de l'annoncer *The Financial Times* aujourd'hui. Il reliera l'Espagne à la France. Puis, n'oublions pas que le gazoduc ne sera finalement pas bâti.

Je ne suis pas en mesure de quantifier en sous l'incidence à la baisse de ces facteurs sur le prix de l'hydrogène vert, mais l'écart rétrécit. À vrai dire, les facteurs influençant le plus le prix de l'hydrogène vert sont les coûts de l'électricité et des électrolyseurs.

Les coûts en immobilisations pour les électrolyseurs et le reste de l'équipement diminueront au fur et à mesure où les économies d'échelle augmenteront. Pour le prix de l'électricité, il faut aussi réfléchir aux administrations où on veut commencer à produire les plus gros volumes et où on obtient les meilleures aubaines — si je puis m'exprimer ainsi — pour le prix de l'électricité. Ce sont là les deux indicateurs les plus importants. En outre, les augmentations de prix du gaz naturel sont bien entendu favorables pour les calculs.

M. Patrick Weiler: Merci de votre réponse.

Vous avez abordé les problèmes de concurrence avec la Chine, les États-Unis et l'Allemagne. J'aimerais que vous décriviez certains des avantages concurrentiels que détient le Canada à l'heure actuelle. Comment pouvons-nous en tirer profit dans l'économie de l'hydrogène?

Mme Ivette Vera-Perez: Le Canada compte de nombreux avantages. Je n'avais nullement l'intention de jouer les rabat-joie en m'exprimant ainsi.

J'ignore si le groupe ici présent sait que le Canada est le pays à la tête du développement de l'industrie des électrolyseurs. La compagnie Stuart Energy a lancé l'industrie au début du 20^e siècle. Cette compagnie a souvent changé de forme et s'est ensuite appelée Hydrogenics, Next Hydrogen — à certains égards — pour finalement porter le nom d'Optimized Hydrogen aujourd'hui. Ce savoir-faire est canadien. Une grande partie de la technologie utilisée ailleurs dans le monde pour les électrolyseurs, y compris pour certains projets que nous avons examinés en Inde, par exemple, est née au Canada.

Voilà un des avantages du Canada. Un autre de ces avantages, bien entendu, est l'industrie des piles à combustible qui se trouve sur la côte Ouest. L'Ontario est le berceau de l'industrie des électrolyseurs. La côte Ouest représente la grappe où l'industrie des piles à combustible a vu le jour.

Le savoir-faire, les brevets et les connaissances se trouvent ici. Nous pouvons en être fiers. C'est une des raisons qui expliquent que je crois constamment que nous devrions continuer à mener la charge. C'était le fondement de la stratégie canadienne relative à l'hydrogène de 1987, mais elle portait un autre titre.

Lorsque j'affirme que nous sommes des chefs de file dans ce secteur, je le crois fermement. Nous étions des leaders quand personne d'autre ne s'intéressait vraiment à l'hydrogène. Maintenant que tout le monde se rue sur cette industrie, nous devons vraiment revendiquer notre place.

M. Patrick Weiler: Rapidement, comment pouvons-nous mieux appuyer les compagnies d'énergies propres du secteur de l'hydrogène, tant au Canada que pour les possibilités d'exportations?

Le président: Je suis désolé, mais il ne reste plus de temps.

Mme Ivette Vera-Perez: J'y reviendrai.

Le président: C'est parfait.

Allez-y, madame Pauzé.

[Français]

Mme Monique Pauzé: L'Agence internationale de l'énergie et l'Organisation de coopération et de développement économiques, ou OCDE, trouvent que les États jouent un rôle important pour ce qui est d'implanter des énergies renouvelables à grande échelle.

J'aimerais poser une première question à M. Kakumanu, puis une deuxième à Mme Vera-Perez.

Monsieur Kakumanu, dans votre secteur, les gouvernements manifestent-ils de l'intérêt envers votre technologie?

• (1350)

[Traduction]

M. Swapan Kakumanu: Oui. Nous nous intéressons en ce moment à des municipalités américaines qui disent souhaiter utiliser

notre solution pour traiter leurs déchets. À l'heure actuelle, elles déversent leurs déchets dans des sites d'enfouissement.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie, monsieur Kakumanu.

Les municipalités semblent vous suivre, mais je ne vous ai pas entendu mentionner le gouvernement fédéral. Je ne suis donc pas certaine qu'il soit présent.

Monsieur Kakumanu, désirez-vous ajouter quelque chose?

[Traduction]

M. Swapan Kakumanu: Le gouvernement fédéral ne s'est pas encore adressé à nous. Nous essayons de passer à l'action et de faire valoir que des compagnies comme Fogdog et leurs technologies sont là pour tirer parti des occasions qui se présentent. Nous avons besoin d'appui qui nous permettra de réellement... Je saisis tout à fait les stratégies à long terme en matière d'hydrogène, d'énergie éolienne et d'énergie solaire, mais nous essayons de faire valoir que nous pourrions dès maintenant réaliser un gain facile qui nous permettrait d'éliminer les sites d'enfouissement. Ces décharges font augmenter les températures jusqu'à 3°C. Nous pourrions nous défaire de ces sites d'enfouissement dès maintenant, et tout ce qui serait nécessaire...

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je suis désolée de devoir vous interrompre. Vos notes sont très instructives et intéressantes à ce sujet.

Madame Vera-Perez, vous dites que le savoir-faire est canadien, que les brevets sont canadiens. Par contre, quand je lis le document que vous nous avez transmis, j'ai l'impression que l'argent n'est pas au rendez-vous.

Pourriez-vous nous en parler davantage?

Comment se fait-il que le gouvernement fédéral ne semble pas penser que l'hydrogène vert pourrait nous aider à atteindre la carboneutralité?

[Traduction]

Mme Ivette Vera-Perez: Je crois que le gouvernement fédéral s'intéresse vivement au domaine. À mon avis, ce qu'il manque surtout ou ce dont nous avons besoin, c'est du financement pour aider à faire croître une nouvelle industrie afin qu'elle atteigne les proportions désirées.

Nous sommes en train de faire croître une nouvelle industrie à très grande échelle. Il nous faut un grand appui pour que l'industrie puisse croître. Puis, il faudrait se pencher sur la réglementation.

Le président: Merci.

Allez-y, madame Collins.

Mme Laurel Collins: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre mes questions adressées à M. Robertson.

Nous avons longuement discuté de la modernisation de notre réseau électrique et du raccordement au réseau. Devons-nous nous préoccuper de la capacité du réseau électrique par rapport à l'énergie supplémentaire nécessaire pour l'alimentation à quai?

M. Ian Robertson: Je suis ravi de pouvoir dire que nous avons eu des conversations fructueuses avec BC Hydro. Elle nous a confirmé que l'île compte suffisamment d'électricité, surtout dans la région de Victoria, pour approuver la demande et répondre aux besoins de la technologie que nous aimerions utiliser.

Mme Laurel Collins: Merveilleux.

Vous avez mentionné que le gouvernement provincial ainsi que l'industrie des croisières ont formulé des engagements. Mes électeurs me manifestent constamment à quel point notre communauté veut vraiment que l'alimentation à quai devienne une réalité chez nous.

Quelle est la rigueur des engagements que l'industrie des croisières et d'autres vous ont formulés, et que demandez-vous au gouvernement fédéral?

M. Ian Robertson: La stratégie de financement que nous utilisons ressemble grandement à celle qui a servi au projet de Vancouver, où les gouvernements fédéral et provincial se sont partagé en parts égales 50 % du financement et où la contribution de l'industrie des croisiéristes représentait 50 % du financement. Pour répondre à votre question, je dirai que le gouvernement provincial s'est engagé à financer 25 % de l'initiative et que les croisiéristes ont soumis une stratégie de financement — un modèle de financement — prévoyant une contribution de 50 % du projet. Nous n'attendons que les 25 % restants de la part du gouvernement fédéral, et nous serons prêts à commencer le travail.

J'espère que la communication de cette information au Comité, en particulier par rapport au mécanisme de financement d'il y a 12 ans pour la réalisation du projet à Vancouver, facilitera la donne pour l'initiative à Victoria. Je le répète: étant donné notre statut d'organisme à but non lucratif, cette aide est extrêmement précieuse. Sans financement de la part du gouvernement fédéral, nous ne pourrions donner vie à ce projet, un point c'est tout.

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup.

Je sais que, outre l'alimentation à quai, l'Administration portuaire du Grand Victoria a entrepris d'autres initiatives pour devenir plus respectueuse de l'environnement. Pouvez-vous nous fournir plus de détails sur la protection des océans, la réduction d'émissions et d'autres initiatives?

Le président: Il ne reste que 15 secondes, monsieur Robertson.

• (1355)

M. Ian Robertson: Notre fournisseur de transport a grandement réduit ses émissions. En fait, notre flotte d'autocars, qui transporte nos clients du terminal au centre-ville de Victoria, figure probablement parmi les plus propres du pays.

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Kurek.

M. Damien Kurek (Battle River—Crowfoot, PCC): Merci beaucoup.

Je remercie tous les témoins d'être parmi nous.

Avant de poser mes questions, j'aimerais souligner que je suis très ravi de compter sur l'appui du Comité et d'avoir l'occasion d'occuper le poste de vice-président. Il va de soi que, comme je viens d'une grande circonscription rurale qui est au cœur de la production énergétique du Canada, je suis vraiment heureux de faire partie du Comité. Je remercie le président et, bien entendu, les analystes, le greffier et tout le personnel pour leur travail.

Mme Vera-Perez et M. Kakumanu ont énoncé leurs solutions à court, moyen et long termes. Je crois que c'est absolument essentiel.

Vous avez fait référence à un « gain rapide. » Dans ma circonscription, par exemple, certains des grands centres urbains albertains acheminent leurs ordures dans des sites d'enfouissement en milieu rural, à des heures des grandes villes.

Pouvez-vous nous décrire un peu plus en détail les possibilités immédiates de réductions d'émissions associées à votre technologie et la façon dont les gains dans les chaînes d'approvisionnement — il est difficile de croire que le Canada compte une chaîne d'approvisionnement pour les ordures — peuvent être réalisés grâce à des solutions technologiques qu'offre la compagnie que vous représentez?

M. Swapan Kakumanu: Vous posez une bonne question. Merci beaucoup.

Vous dépeignez un portrait de la situation très exact. J'ai parlé de « gain rapide » parce que je crois que nous avons des stratégies à moyen et long termes, mais, de notre côté, nous nous concentrons sur ce qui existe déjà, soit les sites d'enfouissement qui génèrent du méthane.

Ce que nous avançons, c'est que les municipalités sur le terrain sont aux prises avec des problèmes. Elles ne sont plus en mesure d'exporter ces déchets vers l'Asie ou d'autres pays, comme c'était le cas il y a cinq ou six ans. Elles sont maintenant dans une mauvaise posture. Des municipalités avec qui nous discutons au quotidien ne savent que faire du plastique qu'elles craignent d'envoyer dans les sites d'enfouissement. Elles les emmagasinent dans des conteneurs à côté des sites d'enfouissement parce qu'elles ne savent pas quoi en faire. Elles attendent toutes une solution. De plus, certaines de ces municipalités paient de 120 à 200 \$ la tonne pour expédier ou transporter par camions les déchets vers un site d'enfouissement se trouvant à 100 kilomètres de la source.

Nous proposons de nous servir de ces déchets et de générer des revenus pour les municipalités, puisque la formule réduira leurs coûts. Nous voulons donner une utilité au graphite, un des produits dérivés qui nous permettrait de retirer une plus grande quantité de carbone des déchets, et l'utiliser dans les batteries pour voitures électriques. Nous essayons de faire comprendre aux intervenants que nous pouvons verdir leurs sites d'enfouissement. On pourrait réellement réduire les coûts dans les budgets consacrés au transport des déchets tout en éliminant les sites d'enfouissement du territoire.

Nous nous heurtons cependant au problème des dépenses en capital. Personne ne veut régler la facture de ces dépenses. Nos partenaires sont prêts à nous donner un contrat de 15 ou 20 ans, mais seulement si nous construisons l'infrastructure. C'est pour cette raison que nous nous adressons aux gouvernements provinciaux, et même au gouvernement fédéral et à certaines agences pour leur faire savoir que nous formons le type de compagnies qui ont besoin d'aide pour prouver que ces technologies fonctionnent.

Lors de la prochaine étape du processus, l'hydrogène et les autres stratégies plus générales pourront peut-être représenter des éléments de la solution. D'ici à ce que nous atteignons cette étape, nous pourrions aider à réduire... Nos calculs indiquent que nous pourrions réduire de 3°C les températures au Canada si nous nous débarrassons des sites d'enfouissement. Trente-deux millions de tonnes de déchets sont déversées dans les sites d'enfouissement.

M. Damien Kurek: Merci beaucoup.

Comme je me suis joint au Comité tout récemment, j'aimerais souligner qu'on nous a dit cette semaine qu'il n'y a pas de panacée. Or, il est important de reconnaître la nécessité d'avoir accès à diverses solutions. Je crois qu'il est absolument essentiel de mettre la technologie en valeur.

Me reste-t-il 30 secondes?

Le président: Il vous en reste 40.

Mr. Damien Kurek: Madame Vera-Perez, pour revenir à l'hydrogène, l'Alberta a récemment annoncé une stratégie sur l'hydrogène. Le fait de poursuivre la discussion sur la mise en valeur de l'hydrogène ici au Canada constitue-t-il un pas dans la bonne direction?

Mme Ivette Vera-Perez: Oui, tout à fait. L'Alberta est également une cheffe de file en matière d'hydrogène. La province compte des centres d'excellence en hydrogène. Elle investit également 50 millions de dollars en hydrogène et en développement de moyens pour produire de l'hydrogène propre grâce au captage, à l'utilisation et au stockage du carbone, ou CUSC.

• (1400)

Le président: Merci.

Nous devons maintenant passer à M. Longfield pendant cinq minutes.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vais céder mon temps à Mme Taylor Roy.

Mme Leah Taylor Roy (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.): Merci, monsieur Longfield.

La construction des usines gigantesques et la fabrication des électrolyseurs ont piqué ma curiosité, alors j'aimerais adresser mes questions à Mme Vera-Perez.

Vous avez mentionné que l'électrolyse ou les électrolyseurs constituent en quelque sorte une invention canadienne ou que nous nous y connaissons depuis longtemps. Croyez-vous que nous avons le potentiel pour construire une énorme usine ou pour fabriquer des électrolyseurs au Canada?

Mme Ivette Vera-Perez: Oui. Nous faisons la promotion de ces capacités. Il existe une compagnie au Canada — un fabricant d'électrolyseurs — qui a aussi ouvert des bureaux à Houston. Elle demande avec ténacité qu'on lui permette de bâtir une gigantesque usine d'électrolyseurs au Canada, qui pourrait être la première. Elle est forte de partenariats fiables avec des compagnies européennes robustes qui pourraient très bien répondre à ses autres besoins.

De plus, Hydrogenics — qui s'appelle maintenant Cummins — fabrique des électrolyseurs à Mississauga, au Canada. La compagnie en fabrique en ce moment même. Elle fabrique au Canada les petits électrolyseurs — d'une capacité de 20 mégawatts — et elle commencera à fabriquer de gros électrolyseurs — d'une capacité de 100 mégawatts — aux États-Unis.

Le point à retenir est que le Canada est un lieu de fabrication.

Mme Leah Taylor Roy: Pourquoi la fabrication n'est-elle pas plus importante au Canada, et pourquoi pensez-vous que Cummins a choisi les États-Unis pour fabriquer de grands électrolyseurs?

Mme Ivette Vera-Perez: La décision s'explique en partie par les possibilités qu'offre l'Inflation Reduction Act. Le fait qu'on encourage davantage la prise de risques aux États-Unis, si je peux m'ex-

primer ainsi, représente un autre facteur. Mentionnons cet exemple: pas plus tard que cette semaine, Plug Power, une de nos membres, a dévoilé son projet d'usine gigantesque, elle aussi aux États-Unis. Ces décisions sont prises parce qu'on reconnaît que les chaînes d'approvisionnement sont mises à rude épreuve et qu'il est crucial de livrer l'équipement dans le respect des échéanciers. Les compagnies qui peuvent se le permettre assument la construction de leurs propres usines gigantesques.

Nous avons discuté de M. Andrew Forrest qui fait la même chose, comme on le sait.

Mme Leah Taylor Roy: Vous avez mentionné que les chaînes d'approvisionnement sont mises à rude épreuve. Entendez-vous par là que la situation est plus ardue au Canada qu'aux États-Unis à cause des chaînes d'approvisionnement? Quelle est la pertinence des chaînes d'approvisionnement dans ce contexte?

Mme Ivette Vera-Perez: Non, ce n'est pas le cas nécessairement. Les chaînes d'approvisionnement sont mises à rude épreuve, et ce, de façon générale. Depuis la pandémie, les chaînes d'approvisionnement mondiales ont... Je pense que, d'une certaine façon, nous nous sommes rendu compte de notre fragilité. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une aide insuffisante, mais plutôt du fait que l'aide est quelque peu dispersée et à de nombreux endroits. C'est très difficile de s'y retrouver. Il y a la Supergrappe de la fabrication de pointe, par exemple, puis il y a la Banque d'infrastructure du Canada, le Fonds stratégique pour l'innovation et le Fonds pour les combustibles propres. Il faut se demander s'il serait possible d'avoir un guichet unique ou d'examiner... Encore une fois, nous avons cet objectif primordial au Canada. Nous avons une stratégie.

Quelles possibilités existent d'aider...

Mme Leah Taylor Roy: Je suis désolée de vous interrompre. J'ai deux autres petites questions, et le temps file.

Selon vous, l'objectif de l'initiative Hydrogen Shot de réduire le coût de l'hydrogène propre est-il réaliste? Pensez-vous qu'il est possible d'atteindre un coût d'un dollar par kilogramme d'hydrogène d'ici 2030?

Mme Ivette Vera-Perez: Il peut être atteint, et je ne le dis pas en étant optimiste ou en manquant de réalisme. Il peut être atteint, mais il faut travailler pour y parvenir.

Selon la couleur — et je dois dire que nous encourageons l'hydrogène de toutes les couleurs —, dans le cas de l'hydrogène produit par électrolyse, il y a le prix de l'électricité et le prix de l'équipement. Le prix de l'équipement diminue quand on réalise des économies d'échelle.

Mme Leah Taylor Roy: Je vous remercie.

L'hydrogène vert est ce qui m'intéresse le plus, car j'ai l'impression que c'est vraiment notre avenir, l'avenir de la planète et la direction que prend le marché de l'énergie. Si nous devons investir, je pense que c'est dans ce type d'hydrogène qu'il faut le faire.

Lorsque vous dites qu'on encourage la prise de risque aux États-Unis, parlez-vous des investisseurs? Est-ce d'eux que vous parlez?

Mme Ivette Vera-Perez: Oui, je parle des investisseurs, du gouvernement — le ministère de l'Énergie, par exemple —, ceux qui investissent dans le capital de risque. C'est une industrie qui, en termes de capital de risque, produit du matériel, ce qui veut dire qu'il y a des dépenses en capital et que l'on construit quelque chose. Ce n'est pas une application. Ce n'est pas un logiciel.

Il faut comprendre que les temps de sortie pour ces types d'investissements sont plus longs, et c'est pourquoi on parle de capital patient... De plus, ce n'est pas uniquement une question de financement. Le financement est important, mais les politiques le sont aussi. Elles ont aussi une valeur monétaire.

• (1405)

[Français]

Le président: Je vous remercie.

Cela conclut le volet des témoignages dans le cadre de notre étude sur les technologies vertes.

Je tiens à remercier les témoins qui ont été avec nous aujourd'hui. La discussion a été extrêmement intéressante et enrichissante. Tous les propos des témoins alimenteront notre réflexion.

La première partie de notre séance d'aujourd'hui est terminée.

Nous allons faire une pause et poursuivre, dans quelques instants, avec notre collègue Brian Masse.

• (1405)

(Pause)

• (1405)

[Traduction]

Le président: Le Comité examine son tout premier projet de loi d'initiative parlementaire au cours de cette 44^e législature.

Monsieur Masse, nous vous souhaitons la bienvenue. Vous disposez d'un maximum de 10 minutes. Si vous pouvez vous limiter à sept, cela nous aidera à terminer à temps, mais comme je l'ai mentionné, vous pouvez prendre jusqu'à 10 minutes si vous le souhaitez.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Je vous remercie beaucoup de m'accueillir, monsieur le président. Vous pouvez simplement m'aviser lorsqu'il me restera une minute, et je vais me dépêcher. Je veux m'assurer de respecter le temps dont dispose le Comité.

Je suis vraiment très heureux d'être ici pour vous présenter le projet de loi C-248. Les membres du Comité savent qu'il a franchi l'étape de la première lecture à la Chambre des communes. Je veux remercier ses auteurs, soit la Bibliothèque du Parlement, qui ont contribué à son élaboration. C'est un privilège de le présenter et d'en être le parrain. Il est le fruit d'un grand mouvement écologiste qui est présent dans la région de Windsor et le Sud de l'Ontario depuis longtemps. En effet, nous cherchons une façon de protéger les terres dans cette région depuis près d'un demi-siècle, notamment en raison de l'industrialisation et du nombre élevé d'exploitations agricoles qui ont mis nos régions naturelles à rude épreuve.

Je tiens à remercier divers groupes qui sont des partenaires essentiels. Je salue la cheffe Duckworth de la Première Nation de Caldwell; le maire et le conseil municipal de Windsor; la Wildlands League; le comité de l'environnement d'Unifor; la Wildlife Preservation Canada; la Citizens Environment Alliance; l'Essex County Field Naturalists' Club; Green Ummah; Friends of Ojibway Prairie; le groupe Save Ojibway; et tous les résidents qui, au fil des ans, ont envoyé de milliers de pétitions, lettres, etc. C'est vraiment extraordinaire.

Le parc urbain national Ojibway qui est proposé ici à Windsor, en Ontario, fait partie du territoire ancestral de la Confédération des Premières Nations des trois feux qui regroupe les Ojibway, les Oda-

was et les Potawatomi, et nous avons une relation de longue date fondée sur le respect avec elles. En fait, il s'agit du plus ancien peuplement européen, avant celui qui se trouve à l'ouest de Montréal, un peuplement francophone qui date de plus de 300 ans lui aussi. C'est là où s'est déroulée la guerre de 1812, et où se trouvaient le chemin de fer clandestin et les contrebandiers de rhum. Ce corridor est donc riche en patrimoine et en traditions.

Le projet de parc urbain fait partie d'une prairie à herbes hautes. Dans tout le Canada, seul 1 % de ces prairies subsistent, et il s'agit d'un lieu très particulier, car il a été préservé presque par accident. Différents groupes communautaires ont tenté de protéger ces terres au cours des ans, et le projet s'est concrétisé, en fait, parce que la Ville de Windsor a été un très bon intendant, tout comme la province de l'Ontario. Il y a des terres fédérales — et je vais y revenir plus tard — qui font maintenant partie d'un changement qui pourrait être bon non seulement pour 200 des 500 espèces menacées au Canada qui s'y trouvent, mais aussi pour l'écotourisme. Tout juste à côté, nous bâtissons le pont Gordie-Howe, le projet d'infrastructure le plus important du Canada qui se rend aux États-Unis.

Le site Ojibway Shores, dans le secteur riverain, couvre une superficie de 33 acres. Il est le dernier secteur inhabité le long de la rivière Detroit dans la ville de Windsor et dans la région, et sans doute dans la région des Grands Lacs. On y trouve une grande variété d'espèces des prairies à herbes hautes et différentes espèces menacées. Le site est relié à plusieurs propriétés détenues par la Ville de Windsor et la province de l'Ontario. Le site en soi est la propriété de l'autorité portuaire.

Depuis l'introduction du projet de loi, j'essaie, tout comme d'autres membres de la communauté, de mettre ces terres à l'abri du développement. Elles font maintenant l'objet d'un protocole d'entente avec Parcs Canada et Environnement Canada pour les protéger, et c'est crucial, car à un moment donné, l'autorité portuaire voulait raser tout ce qui s'y trouvait et développer l'endroit, en utilisant essentiellement comme site d'enfouissement pour le projet de la promenade Herb Gray. Ces terres sont maintenant protégées. Lorsque les naturalistes de terrain ont dressé l'inventaire de ce qui s'y trouvait, ils l'ont classé comme étant l'un des sites dont l'écosystème a une très grande valeur en Ontario.

Je vais vous parler brièvement de plusieurs autres sites qui y sont reliés. Il y a l'aire naturelle Spring Garden, qui relève de la Ville de Windsor. Je faisais partie du conseil municipal lorsque cette aire a été protégée. On y trouve toutes sortes d'espèces, de l'hespérie de Duke au pic à tête rouge, en passant par le renard gris, différentes sortes d'arbres, des châtaigniers d'Amérique. Il y a donc une grande variété d'écosystèmes. Comme nous nous trouvons dans la zone carolinienne et près de l'eau, cela crée une diversité d'écosystèmes et un endroit de prédilection pour toutes ces espèces.

Il y a aussi le parc patrimonial Black Oak, qui se trouve adjacent au site Ojibway Shores. Donc, le site Ojibway Shores se trouve dans le secteur riverain, puis il y a le parc patrimonial Black Oak, propriété de la Ville de Windsor, qui se trouve juste à côté. Nous avons ensuite le port qui se trouve à côté de la propriété de la ville, mais il n'y a pas de système de gestion commun. Il y a là une savane, une espèce forestière et des bosquets de châtaigniers parmi les beaux encore existants en Ontario.

À côté il y a le parc patrimonial Tallgrass Prairie, où on trouve différentes espèces: la couleuvre à ventre rouge, la couleuvre à petite tête, la couleuvre fauve de l'Est et des reptiles communs dans les parcs. En 1977, on y a trouvé une espèce qu'on croyait disparue au Canada. Ce parc y est aussi relié. Il y a ensuite le parc Ojibway, juste à côté, où se trouve un excellent centre de la nature.

• (1410)

Je pense que vous voyez ce qui se dessine. Nous avons tous ces petits lopins de terre qui sont la propriété de diverses personnes et de différents groupes. Il y a notamment un centre de la nature, des sentiers pédestres et un écosystème extraordinaire. Il y a aussi des terrains privés, où se trouvait l'ancien hippodrome, qui lui ont été donnés, et l'Ojibway Tom Joy Woods. Nous avons ensuite à côté la réserve naturelle provinciale Ojibway Prairie. Il s'y trouve plus de plantes rares par hectare que partout ailleurs en Ontario. Si vous voulez mon avis, ce qui se trouve tout autour à cet endroit est vraiment fabuleux.

Toutefois, ce qui est vraiment particulier, et ce qui différencie ce parc des autres parcs urbains envisagés, c'est que de l'autre côté de la rivière, aux États-Unis, se trouve la réserve faunique internationale de la rivière Detroit, la seule au pays. Aux États-Unis, si vous aviez vu l'endroit... Du côté canadien, nous avons le pont qui est en construction, puis nous avons des étendues de verdure ici et là qui doivent être reliées et gérées. Du côté des États-Unis, si vous êtes des amateurs du *Seigneur des anneaux*, l'île Zug ressemble à Mordor. Ce n'est pas très attrayant, mais il y a aussi une autre communauté en cours de revitalisation, appelée Delray. Ce qui est excitant, c'est que Delray ressemble à Sandwich Town, que je représente et qui est l'un des endroits les plus pauvres au Canada.

J'ai parlé du passé riche en traditions de ce lieu, la guerre de 1812, les contrebandiers de rhum, le chemin de fer clandestin, etc. À l'heure actuelle, toutefois, on y trouve l'un des taux de pauvreté chez les enfants les plus élevés et des problèmes environnementaux parmi les plus importants, car il se trouve coincé sur cette zone frontière entre le pont Ambassador, une voie ferrée et la rivière Detroit. C'est une occasion de revitalisation inouïe dont nous nous réjouissons.

Du côté de Detroit, les autorités investissent beaucoup dans le marais Humbug et dans tout un lot d'écosystèmes. Ce que cela veut dire, c'est que ces terres sont un corridor pour garder le tout ensemble et pour que les espèces migrent et se déplacent.

Il y a environ 12 ans, les résidents se sont battus pour éviter que le site Ojibway Shores soit rasé. Il y a une longue histoire derrière cette bataille, mais je ne vais pas entrer dans les détails. Encore une fois, le pont Gordie-Howe est en construction. Il sera ouvert dans quelques années. C'est emballant. Il a fallu batailler ferme. On a bien fait les choses et c'est un bon exemple.

Lorsque je suis arrivé ici, personne ne voulait construire un autre pont. On trouvait que c'était trop, que ce n'était pas nécessaire. On fait bien les choses. C'est un projet fantastique lancé par Jean Chrétien avec le fonds original « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » de 200 millions de dollars, un projet auquel le gouvernement de Stephen Harper a ensuite mis la touche finale. Ils ont fait un travail remarquable pour s'assurer que le tout était bien fait, car il y avait beaucoup d'intérêts privés contre l'idée. Aujourd'hui, tout le monde est uni. C'est un énorme gain pour notre environnement et notre économie, et cela se trouve juste à côté.

En 2017, après que nous avons empêché la destruction du site Ojibway Shores, l'autorité portuaire a changé son fusil d'épaule et a laissé les gens se rendre sur le site. Il y a 10 critères pour évaluer si un site est d'importance environnementale. Répondre à un critère est suffisant. Le site Ojibway Shores répondait à 9 des 10 critères. Je ne vais pas les énumérer, faute de temps, mais il répondait à 9 des 10 critères en raison de son écosystème et de la zone carolienne.

Je travaille à ce dossier depuis longtemps. Nous avons eu une assemblée publique en 2019, et j'ai invité non seulement les résidents, mais aussi les membres de la Première Nation de Caldwell et la Wildlands League. Des représentants fédéraux et de différents États américains y ont aussi participé. Nous avons eu des commentaires très positifs sur le projet.

Nous avons organisé une autre assemblée publique récemment. En fait, lorsque le premier ministre était de passage à Windsor en 2020, il a dit aux dirigeants syndicaux qu'il appuyait la création d'un parc national urbain, alors c'était de bon augure.

En 2021, j'ai présenté le projet de loi C-248, car il était question de créer de nouveaux parcs urbains. Nous voulions simplement que la procédure soit la même que pour tous les autres parcs nationaux jusqu'à maintenant, soit qu'il ait sa propre loi, tout comme un pont ou un poste frontalier. C'est ce que nous faisons. Nous modifions l'annexe de la Loi sur les parcs nationaux pour l'ajouter.

Il ne me reste qu'une minute pour conclure. J'aimerais mieux discuter avec vous tous. La présentation du projet, et c'est l'une des bonnes nouvelles, a entraîné la signature du protocole d'entente pour protéger le site Ojibway Shores des visées de l'autorité portuaire. Les gens de Parcs Canada s'opposaient au départ à une co-gestion avec la Première Nation de Caldwell. Ils ont maintenant changé d'idée, et c'est tout à leur honneur, sur la question de la co-gestion, qui devient la norme avec les Premières Nations. C'est important.

Je vais terminer en vous parlant de l'une des choses les plus merveilleuses qui soient ressorties de cette aventure, une petite histoire pour conclure. À l'origine, la Première Nation de Caldwell était censée obtenir Pointe-Pelée après la guerre de 1812. Leurs propriétés ont été incendiées et ils ont été forcés de se déplacer pendant des années. Ils ont finalement conclu une entente. Il s'agit en fait de la première entente moderne à être conclue. Ils y voient un geste de réconciliation et sont des partenaires à part entière. C'est une merveilleuse histoire. La cheffe Mary Duckworth a été excellente dans ce dossier. Avec un peu de chance, elle viendra témoigner plus tard.

• (1415)

Je tiens à remercier les membres du Comité d'examiner ce projet de loi, et je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie.

La première série de questions sera de cinq minutes et la deuxième de quatre et deux minutes pour que nous puissions terminer à temps.

Monsieur Lewis, vous avez cinq minutes.

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

C'est un honneur et un plaisir d'être avec vous tous ici aujourd'hui.

Nous avons une très belle journée ici à Essex, et ce serait une excellente journée pour faire une balade dans un parc. Pour le Comité, c'est exceptionnel, et pour les gens d'Essex, c'est une occasion en or. Je l'ai déjà dit et je vais le répéter. Comme nous sommes entourés de trois plans d'eau, Windsor-Essex est en quelque sorte enclavée. J'ai parlé longuement avec le maire de Windsor, le maire Dilkens; avec le maire de LaSalle, le maire Bondy; et avec l'ancien député, M. Watson. Nous avons fait nos devoirs. Tout le monde s'entend pour dire que c'est un projet fantastique.

Je sais que je ne dispose que de cinq minutes et que je viens d'en utiliser une.

Monsieur Masse, je tiens d'abord et avant tout à vous féliciter. Je pense que ce sera fantastique pour nos deux collectivités.

En ce qui concerne l'industrie agricole, elle a accaparé beaucoup de terres, et j'en suis fier, parce qu'il faut que cette industrie nourrisse les Canadiens. Nous avons besoin de l'industrie pour payer les factures. Toutefois, nous n'avons pas beaucoup d'occasions de sortir prendre l'air pour prendre soin de notre santé mentale. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur les avantages que cela présente pour les habitants de LaSalle et de Windsor-Ouest, et très honnêtement, pour tout le Canada?

• (1420)

M. Brian Masse: Je vous remercie, monsieur Lewis, et je vous remercie aussi de votre aide avec ce projet de loi. Il s'agit d'un effort concerté dans la région.

C'est un très bon point. Il y a beaucoup d'entreprises manufacturières dans la région. En fait, une partie de la zone était boisée à l'origine, et quand j'ai parlé à l'autorité portuaire au début, ils appelaient cela des « broussailles ». On y trouve actuellement 200 des 500 espèces menacées au Canada, mais c'était une zone boisée à l'origine.

Monsieur Lewis, vous avez raison. Quand on pense à toutes les terres agricoles que nous avons, c'est une industrie très importante. M. Epp sait aussi que qui dit industrie agricole, dit gaz à effet de serre, et qu'il faut beaucoup d'espace et de ressources.

C'est l'une des rares occasions que nous avons de relier ces éléments ensemble. Si je pense que cette proposition est différente des autres, c'est parce que l'endroit se trouve près de la frontière et qu'on y trouve une diversité d'espèces. Nous avons payé un lourd tribut: maladies environnementales, taux élevés de cancer. Tout a été bien recensé par Santé Canada. Nous avons beaucoup de smog et d'autres types de pollution qui nous viennent des États-Unis, alors c'est une façon pour nous de lutter contre cela. C'est aussi une occasion pour les jeunes de participer au développement de leur écosystème.

M. Chris Lewis: Merci, monsieur Masse.

Ce matin, j'ai parlé avec la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante et avec des gens de l'industrie du tourisme. Le nouveau pont international Gordie-Howe suscite pas mal d'enthousiasme. Il sera doté d'une piste cyclable ou d'une voie piétonnière — peut-être les deux — qui permettra de le traverser, et je pense qu'il y a environ trois millions d'amis dans les États voisins du Michigan, du nord de l'État de New York, du Wisconsin et de l'Ohio. Nous croyons que cela pourrait créer d'énormes possibilités sur le plan touristique.

Êtes-vous d'accord avec cela, monsieur Masse?

M. Brian Masse: Absolument. En fait, c'est le ministre Champagne qui a accepté de faire en sorte que la piste cyclable et la voie piétonne puissent être utilisées gratuitement parce que cela va en fait combattre... certaines disparités que nous avons eues au fil des ans à propos de la COVID. C'est excitant parce que l'événement Slow Roll Detroit, par exemple, réunit jusqu'à 5 000 cyclistes dans le centre-ville de Detroit, lesquels pédalent en harmonie, en communion, et s'amuse. Ces gens pourraient très bien traverser à cet endroit.

J'ai reçu Rashida Tlaib, la représentante démocrate au Congrès. C'est une bonne amie que j'ai depuis 20 ans, et nous nous sommes rencontrés dans la maison de l'ambassadeur des États-Unis au Canada. Nous sommes allés voir le pont international Gordie-Howe ensemble, et il est juste à côté de cela.

L'une des raisons pour lesquelles je veux que ce parc devienne un parc urbain national officiel — et qui explique la façon dont nous le présentons —, c'est que nous souhaitons que l'écosystème que le parc englobe soit correctement géré. La Pointe-Pelée, qui est proche de nous, a un plan de gestion parce qu'elle reçoit beaucoup de touristes ornithologues et d'écotouristes, mais cela exerce tout de même une certaine pression sur le parc proprement dit, alors nous voulons que cela soit fait correctement. C'est encourageant de savoir qu'il y a ces possibilités en matière d'écotourisme, mais nous voulons aussi nous assurer que ces possibilités sont correctement encadrées.

M. Chris Lewis: Merci, monsieur Masse.

Je m'aperçois qu'il ne me reste que 55 secondes. J'aimerais que vous nous parliez un peu plus des corridors. En ce qui concerne les routes Matchette et Malden, il est essentiel que nous permettions à nos gens de se rendre à la nouvelle usine de batteries de 5,1 milliards de dollars, l'usine Stellantis. Y a-t-il quelque chose dans le projet de loi qui fera en sorte que ces gens puissent se rendre à leur lieu de travail et rentrer chez eux rapidement?

M. Brian Masse: Absolument, et c'est une autre raison pour laquelle le projet de loi est si important. D'autres parcs nationaux sont effectivement traversés par des corridors, mais ces derniers sont gérés de façon responsable. Ils sont aussi très importants pour cette région parce que lorsque nous aurons séparé tous ces éléments comme je l'ai expliqué — j'ai une carte, mais elle n'est pas dans les deux langues officielles, alors je vous l'enverrai plus tard —, vous verrez qu'il y a effectivement des routes qui ont été prévues. Il faudra de bonnes stratégies et des investissements. Plus important encore, c'est vraiment la bonne façon de gérer les choses.

C'est un bon point que vous soulevez là, monsieur Lewis. La ville de LaSalle, la ville de Windsor et d'autres sont unanimement favorables à ce projet, car elles savent que c'est cela que nous voulons faire.

Le président: Nous allons maintenant donner la parole à Mme Thompson, pour cinq minutes.

Mme Joanne Thompson (St. John's-Est, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Masse, de votre présence, et merci du travail que vous avez fait sur ce projet de loi d'initiative parlementaire.

Un collègue libéral occupe une circonscription limitrophe de la vôtre, je crois, à Windsor. En examinant la discussion à ce sujet, il a soulevé un point très valable à propos du processus. Je crois absolument à la nécessité d'agrandir nos parcs au Canada. Ils sont fabuleux. Je les utilise aussi souvent que je le peux, mais j'accorde beaucoup d'importance au processus. Compte tenu de la complexité de ce processus, des points d'engagement et du nombre de parcelles de terrain visées, il est très important de procéder par étapes méthodiques.

Dans cette optique, pourquoi ce projet de loi est-il nécessaire alors que Parcs Canada travaille déjà à l'établissement du parc urbain national à Windsor en partenariat avec la ville de Windsor et les Premières Nations locales par l'intermédiaire d'un comité de partenariat?

M. Brian Masse: Un processus a été annoncé, mais il n'y a pas beaucoup de détails à ce sujet. En fait, ce n'est pas le processus qui se déroule habituellement pour les parcs nationaux. Les parcs nationaux sont généralement ajoutés et annexés au projet de loi, et ils suivent les règles qui sont en place.

Nous ne savons pas pour les autres. Le conseil municipal et le maire appuient ce projet de loi à l'unanimité. La Première Nation de Caldwell et la cheffe Mary Duckworth appuient ce projet de loi. Ces raisons découlent de la genèse... Lorsque le site Ojibway Shores allait être démoli, la première chose que j'ai faite a été de contacter les gens de la Première Nation de Caldwell, et je les ai amenés sur le site pour voir s'ils souhaitaient se battre pour l'acquiescer. Ils ont décidé d'aller dans la région de Leamington, pour une raison différente. Il y avait là un meilleur avenir pour eux en matière de logement et une série d'autres choses. Ce serait proche de la Pointe-Pelée, mais toujours sur leur territoire traditionnel.

Nous avons beaucoup de... Il y a aussi la Wildlands League. Tout le monde penche en faveur d'une loi, car c'est le moyen le plus responsable et le plus transparent d'assurer l'avenir. C'est différent. Je ne suis pas au courant des autres parcs qui existent dans d'autres zones urbaines. Je ne connais que celui-là. Je représente cette région depuis un certain temps, alors je sais que ce projet est tout à fait approprié.

• (1425)

Mme Joanne Thompson: Encore une fois, j'essaie simplement de ventiler les étapes du processus.

En ce qui concerne le tracé proprement dit, que répondez-vous à ceux qui reprochent au projet de loi d'initiative parlementaire de ne pas aller assez loin? Y a-t-il un risque que nous passions à côté de la possibilité d'envisager une vision plus ambitieuse pour le parc? Êtes-vous ouvert à l'idée d'autres tracés à l'intérieur du parc?

M. Brian Masse: Tout d'abord, je ne pense pas... C'est la Wildlands League qui a dit qu'elle ne connaissait pas de parc qui ne se soit pas amélioré au fil des ans. Le seul où ce n'est pas arrivé est peut-être celui de Bruce, qui a été fait d'une manière qui doit encore passer par sa propre législation. Je ne sais pas si vous connaissez ce projet, mais il a été réalisé dans le sens inverse, un peu comme ce qui est proposé ici. La proposition du gouvernement me préoccupe. C'est quelque chose qui va se retrouver devant les tribunaux et qui va prendre plus de temps.

Le projet actuel est ouvert aux amendements en amont. La beauté de la chose, et la raison pour laquelle il est presque prêt à être mis en œuvre, c'est que vous avez la ville de Windsor qui demande que sa propriété soit... Le maire leur a en fait demandé de prendre

la propriété. Ils veulent en fait donner un statut amélioré à la propriété et lui donner la direction appropriée. La province de l'Ontario tiendra un vote prochainement. Elle a exprimé son intérêt pour tout cela, et il y aura une application régulière de la loi, même si nous allons de l'avant.

Nous espérons que les générations futures amélioreront le parc. Il existe également de nombreuses possibilités du côté du secteur privé, qui ne figurent pas d'emblée dans le projet de loi. Lorsque j'étais vice-président de l'office de protection de la nature, j'ai parlé avec des responsables de certaines entreprises de la région, et il se pourrait que certaines d'entre elles lèguent certaines de leurs propriétés au parc national une fois qu'il sera solidement établi. Cependant, si cela ne devient pas un parc national officiel, personne ne voudra vraiment donner quelque chose en sachant que le projet pourrait se déliter ultérieurement.

Mme Joanne Thompson: Avez-vous des inquiétudes quant à l'existence d'une compétence constitutionnelle accompagnant ce projet de loi et expliquer ce qui motive votre réponse?

M. Brian Masse: Non, je ne le pense pas. Le Président a approuvé le projet de loi, et c'est pourquoi ce dernier est rendu ici. Je fais entièrement confiance au processus. Le Président de la Chambre, M. Rota, et moi avons longtemps servi ensemble. Il est tout à fait capable de faire ce genre de choses. Je suis convaincu qu'il sait faire preuve de diligence raisonnable. En fait, nous avons été sur le même étage pendant un certain temps avant qu'il ne devienne Président.

Mme Joanne Thompson: Je vous remercie.

Est-ce que j'ai encore un peu de temps?

Le président: Il vous reste environ 45 secondes.

Mme Joanne Thompson: Y a-t-il des terrains privés à l'intérieur du tracé visé par le projet de loi et, si oui, les propriétaires ont-ils été consultés?

M. Brian Masse: Non, il n'y a pas de terrains privés, et c'est la raison pour laquelle nous commençons par ce tracé. C'est la façon logique de commencer à traiter le projet de loi. Plus tard, si des terrains privés sont offerts, ce sera une autre histoire. Il y a une grande propriété juste à côté. Nous avons parlé à la famille Kennette, ainsi qu'à l'autorité portuaire et à d'autres parties concernées.

En ce moment même, si vous pouvez le croire, à côté de ce magnifique trésor, nous avons le pont international Gordie-Howe qui est en construction, et nous avons des capacités de recyclage d'asphalte et de béton devant la porte d'entrée de ce nouveau passage frontalier.

Certains d'entre nous souhaitent que la propriété Kennette soit transformée en quelque chose de plus écologique, mais c'est une autre histoire qui n'est pas à l'ordre du jour pour l'instant. Quand ils verront la tournure que cela prendra avec ce projet de loi, ils y verront peut-être une possibilité de faire un legs. Ils sont ouverts aux discussions et à tout le reste, mais encore une fois, c'est une question d'argent.

[Français]

Le président: Je vous remercie.

Madame Pauzé, vous avez la parole.

Mme Monique Pauzé: Je laisse mon temps de parole à Mme Collins.

Le président: Madame Collins, vous avez la parole.

[Traduction]

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup.

Monsieur Masse, en tant que conseiller municipal, puis en tant que député, vous vous êtes beaucoup investi dans la protection et la préservation des espaces naturels. Vous avez dit à Mme Thompson que la loi est vraiment importante et qu'elle pourrait être le seul moyen de protéger cet espace de façon permanente. Vous avez dit que la ville a déjà dû acheter un parc provincial pour éviter qu'il soit bâti.

Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet et nous expliquer comment vous avez compris la nécessité d'adopter une loi pour faire d'Ojibway un parc national?

M. Brian Masse: Merci beaucoup, madame Collins. Je suis ravi de votre question.

Lorsque je siégeais au conseil municipal, il y avait un parc provincial appelé Peche Island. C'est au milieu de la rivière Détroit. La zone abrite un écosystème. On dit que l'endroit était jadis un repère pour les gens qui faisaient la contrebande d'alcool. Il y a des traces de cela, et tout un folklore connexe. Il y a en fait une certaine infrastructure.

Ce parc provincial a été mis en vente par le gouvernement provincial, incluant un boisé sur une partie de la rive. Nous devions acheter ces terres, sinon elles auraient été perdues aux mains des Américains ou des promoteurs. Comme le parc avait été mis en vente, le conseil municipal l'a acheté pour 1,3 million de dollars. La seule façon de rendre cela financièrement possible était d'aménager le boisé — qui avait été utilisé pour le camping et les programmes pour enfants — afin d'en faire un lotissement.

Une chose que je voudrais voir et à propos de laquelle on m'a bien aiguillé — je parle de ce qui concerne les organismes non gouvernementaux qui prennent part au mouvement environnementaliste —, c'est ce qu'ils considèrent comme la cohérence et la solidité d'un projet ou d'un plan. Le processus normal pour créer un parc consiste à modifier la loi sur les parcs et à l'y inclure.

C'est pourquoi nous voulons que le processus normal soit mis en marche dès maintenant. Le projet est prêt. La structure qu'il faudra mettre en place est tout à fait prête. Il n'y a aucun type d'obstacle à l'horizon, si ce n'est la nécessité d'adopter le projet de loi et un plan de gestion approprié.

• (1430)

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup.

Vous avez également beaucoup parlé de votre collaboration avec la Première Nation de Caldwell. Depuis combien de temps travaillez-vous avec eux sur ce projet? Pouvez-vous détailler votre implication avec cette Première Nation et comment vous voyez cela comme faisant partie de la réconciliation avec les collectivités autochtones?

M. Brian Masse: Je vous remercie.

L'ancienne députée Cheryl Hardcastle m'a présenté à la Première Nation de Caldwell lorsque l'autorité portuaire cherchait à vendre Ojibway Shores, la zone littorale de cet espace. La Première Nation de Caldwell venait d'obtenir son règlement.

Pour en savoir un peu plus, la Première Nation de Caldwell s'est battue avec les Britanniques pour protéger le pays. J'ai mentionné brièvement qu'ils étaient censés obtenir la Pointe-Pelée. Ils ne l'ont

pas eu, alors ils ont fait appel aux tribunaux et ont eu recours à toutes sortes d'autres démarches. Aujourd'hui, la pointe fait partie d'un magnifique processus de réconciliation, car ils ont conclu une entente avec Ontario Hydro afin d'y être respectés. Ils ont également participé au déménagement de l'usine Stellantis et à d'autres types de projets de développement que nous avons.

Lorsque je suis devenu député en 2002, la dynamique était différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Nous avons travaillé ensemble sur une série de projets, notamment en discutant des questions relatives au traité de Jay. Ils font des progrès à ce sujet également.

J'ai parlé à la cheffe Mary Duckworth hier. Elle était venue ici sur la Colline avec moi pour présenter ce projet de parc urbain national. C'était il y a plusieurs années, avant la COVID. Elle a travaillé là-dessus avec moi, sur la ligne de front, pendant un bon moment.

En tant que député de cette région, je pense que le fait de présenter ce projet là où nous n'avions rien de semblable a été très particulier. En fait, j'ai apporté une de mes publications. Je ne sais pas si vous êtes familiers avec toutes ces choses. C'est pour sensibiliser mes concitoyens de la Première Nation de Caldwell. C'était un prospectus ciblé parce qu'il s'agit d'une nouvelle orientation pour notre région.

C'est vraiment encourageant parce que ça marche bien. Ils ont participé à toutes les assemblées publiques et à toutes les consultations. C'est ce qui a fait qu'ils soutiennent le projet de loi.

Une dernière chose qu'il importe de mentionner, c'est que, grâce à eux, nous avons pu faire en sorte que la Wyandotte Nation, du côté américain, soutienne aussi le projet de loi.

Mme Laurel Collins: Je suis ravie de l'entendre.

Vous avez parlé un peu d'une possibilité de cogestion. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet et en ce qui a trait à l'importance de la cogestion?

M. Brian Masse: Du point de vue de la cheffe Duckworth, la cogestion fait partie du processus de vérité et de réconciliation. En fait, nous avons tenu une assemblée publique là-dessus cet été. Elle était axée sur la cogestion avec la population. Quelque 300 personnes y ont pris part.

Comme on peut le voir dans mon document, cela vise en partie à amener les gens à l'utiliser. L'idée va plus loin que de réagir et de consulter. Il s'agit plutôt d'établir avec eux de quelle façon la propriété sera utilisée et quel sera leur rapport avec elle.

Il est interdit de chasser et de pêcher sur cette propriété. Elle est trop petite pour cela, bien qu'elle soit assez importante pour l'écosystème. Elle va être très importante. Leur point de vue, et ce que je trouve emballant, c'est que nous devons gérer beaucoup de situations terribles chez nos Premières Nations, mais, dans le cas présent, on souligne quelque chose de très positif.

J'ai rencontré la cheffe Duckworth pour la première fois dans la foulée des consultations sur le pont Gordie-Howe original dont ses membres ont été exclus. Je les ai donc conduits à l'événement-bénéfice communautaire, où nous sommes débarqués ensemble sans invitation. C'est en quelque sorte de cette façon que nous avons appris à nous connaître. Les membres de sa nation ne figuraient pas sur la liste des invités, et je les ai invités à y aller.

C'est une belle relation. Je sais que le gouvernement tisse des liens intéressants avec eux également. La cheffe est également venue sur la Colline récemment. Les reportages ont été vraiment positifs.

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup.

Dans votre déclaration liminaire et vos réponses aux autres membres du Comité, vous avez mentionné l'aire de conservation faunique internationale de la rivière Détroit et la façon dont elle pourrait être reliée au parc urbain national Ojibway. Je sais que vous êtes aussi notre porte-parole en ce qui a trait aux Grands Lacs, un membre de longue date du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et le porte-parole dans le dossier de la frontière américaine. Vous avez des échanges et des liens importants avec nos amis au sud de la frontière.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur l'occasion que représentent le parc urbain national Ojibway et l'aire de conservation faunique internationale de la rivière Détroit pour la région des Grands Lacs et les relations entre nos deux pays?

• (1435)

M. Brian Masse: C'est une autre bonne question, car Vance Badawey, un député, a fait de l'excellent travail sur les Grands Lacs. En fait, nous avons travaillé ensemble. Je suis l'un des vice-présidents de l'Association parlementaire Canada-États-Unis et M. Badawey a favorisé sa modernisation. Aujourd'hui, nous avons un volet spécial consacré aux Grands Lacs. Nous faisons de la représentation à Washington. Avant cela, c'était toujours au petit bonheur. Je m'opposais toujours à des dossiers, ici et là. Maintenant, c'est un volet à part entière des activités de l'Association, ce qui est excellent.

Je travaille avec le sénateur Gary Peters depuis des années. Je connais Rashida Tlaib depuis longtemps, comme je l'ai dit, de même que Stephanie Chang. Il y a beaucoup de mouvement aux États-Unis.

En fait, les Américains se tournent vers le Canada et ne sont guère satisfaits de nos investissements dans les Grands Lacs à l'heure actuelle. Ils y investissent des centaines de millions de dollars. Ils sont aussi préoccupés par le projet de stockage dans des formations géologiques profondes, soit un projet de dépôt pour les déchets des centrales nucléaires dans la région du lac Huron. On a soulevé des préoccupations à cet égard. On voudrait que le Canada se montre plus proéminent.

Ce qui est intéressant avec ce projet, c'est que nous avons besoin de centres névralgiques aux États-Unis pour les espèces migratrices qui reviennent au Canada ou aux États-Unis. Voilà ce qu'offre cet endroit: du parc national de la Pointe-Pelée et du parc provincial Rondeau, jusqu'en haut, puis de retour aux États-Unis.

Enfin, pour conclure, ce dossier rassemble les résidents des deux côtés de la frontière, de même que des ONG. Le Sentier transcanadien se rendra désormais en terre américaine. On en a fait l'annonce il y a trois semaines. Les sentiers canadiens vont se rendre jusqu'aux États-Unis, et le vélo là-bas... Tous les différents commanditaires, groupes et organismes étaient présents pour cette annonce. Il y avait pas mal de monde. Notre réseau de sentiers se rendra aux États-Unis. Peut-être que certaines personnes à notre frontière ne sont pas aussi au fait de la façon... Nous sommes ainsi faits. Ce sont nos cousins, nous sommes leurs cousins.

Mme Laurel Collins: Fabuleux.

Vous venez de citer le parc national de la Pointe-Pelée, que vous connaissez très bien. Vous m'avez fait part de l'importante croissance de l'écotourisme associé à ce parc, et surtout à l'ornithologie.

Pourriez-vous nous fournir des détails là-dessus?

M. Brian Masse: C'est là que nous sommes chanceux. Je ne sais pas si les gens le savent, mais Richard Cannings est ornithologue. Je ne savais même pas ce que c'était qu'un ornithologue. C'est un amateur d'oiseaux. Nous avons un amateur d'oiseaux en résidence. Il est venu dans la région et l'a visitée en ma compagnie. Il s'est également rendu dans la région de Leamington dans le cadre du festival du faucon. Il y a eu une véritable explosion dans ce secteur, ce qui est vraiment super.

Il y a deux ou trois propriétés à l'extérieur de celle visée. Une fois qu'elle aura été définie, nous pourrions avoir un plus grand consensus sur l'agrandissement des zones. Je le répète, à titre d'ancien vice-président de la conservation, je sais que les gens sont d'accord quand on leur présente quelque chose de fiable et qu'ils savent que ce sera durable. L'écotourisme est un énorme marché. J'adorerais que cela fasse partie d'un répertoire d'endroits à visiter, et pas uniquement Pointe-Pelée, qui devient achalandé. Nous pouvons ouvrir d'autres endroits aux affaires ou risquer de futures restrictions. C'est un excellent endroit pour les affaires.

Mme Laurel Collins: Je n'aurai bientôt plus de temps, je crois, mais j'aimerais en savoir un peu plus sur la façon dont le parc urbain national Ojibway contribuerait à limiter les changements climatiques ou à s'y adapter dans la région de Windsor.

Le président: Vous avez au plus 10 secondes.

M. Brian Masse: Pour les inondations... c'est la réponse plus facile, dans notre secteur. C'est une incroyable éponge et nous en avons besoin, surtout à LaSalle et à d'autres endroits. C'est une éponge importante. Les entreprises... C'est la même chose, parce qu'elles sont inondées.

Le président: Merci.

Mme Laurel Collins: Je vous en demanderai un peu plus au prochain tour.

Le président: D'accord.

Passons au deuxième tour, à raison de quatre minutes chacun.

Allez-y, monsieur Epp, je vous en prie. Vous avez quatre minutes.

M. Dave Epp: Merci, monsieur le président. Je vous remercie de cette occasion.

Par un heureux hasard, c'est moi qui remplace mon collègue aujourd'hui, ce qui veut dire que les trois quarts des députés de Windsor-Essex ont l'occasion de s'exprimer là-dessus.

L'un des inconvénients de prendre la parole au deuxième tour, c'est que beaucoup des sujets dont on voulait parler ont déjà été abordés par d'autres. Je vais donc revenir en arrière un peu, car j'ai une expérience de vie semblable.

Vivre à Windsor et dans le comté d'Essex... c'est être flanqué de nos amis Américains sur trois côtés. Pouvez-vous nous parler un peu plus des possibilités? Je suis extrêmement partial. Quand il est question de notre sport national, je suis intraitable. Je suis un partisan des Maple Leafs de Toronto. Je me dois de l'être, sauf que je suis également un partisan des Lions et des Tigers de Detroit. Mes excuses aux Blue Jays.

Ce parc crée une nouvelle possibilité transfrontalière. J'ai vu les feux d'artifice de la liberté et le pont international Gordie-Howe. Il y a toutes sortes d'autres collaborations internationales.

Pouvez-vous en parler un peu plus? Je sais que vous avez brièvement mentionné les sentiers pédestres et les pistes cyclables. D'un point de vue culturel, qu'est-ce que cela apporte d'autre, étant donné notre si grande intégration? Le parc national de la Pointe-Pelée est dans ma circonscription, donc je croise beaucoup de propriétaires de chalets de Detroit quand je me rends au parc national. Qu'est-ce que cela vient amplifier?

• (1440)

M. Brian Masse: Merci, monsieur Epp.

D'abord, je suis un partisan des Blue Jays et, après le dernier match, nous avons encore beaucoup à nous faire pardonner, car cela s'est plutôt mal passé.

Merci pour votre travail. Nous voyons des zones très industrialisées, et aussi des zones agricoles. Nous avons dû rétablir les liens. Nous y travaillons, mais, comme vous l'avez dit, nos liens avec les États-Unis sont tout simplement nécessaires. Les dernières années ont été difficiles. Certains membres de notre famille sont là-bas. Je ne suis pas certain que les gens soient conscients de cela. Il faut presque le vivre. Le secteur limitrophe dans ma circonscription bouillonne d'activité. Quelque 40 000 voitures et 10 000 camions y passent chaque jour, juste à côté du quartier Olde Sandwich Town; la moitié du trafic est composé de familles, d'amis, de collègues et de véhicules commerciaux. Nous avons beaucoup souffert.

En ce qui a trait à l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, c'est à ce moment-là que les États-Unis ont d'abord exigé le passeport. Beaucoup d'Américains ne voulaient pas se procurer de passeport. Beaucoup d'Américains ne sont pas venus pour d'autres raisons, et c'est une façon d'en ramener certains.

C'est aussi une question d'économie. Nous savons que le secteur de la fabrication d'outils, de matrices et de moules ainsi que celui du commerce nous apportent des contrats quand il y a du va-et-vient. Il y a du développement, et nous profitons de toutes sortes de synergies, donc il serait terrible de rater le coche.

Avant la COVID, nous avions même des visites guidées pour les personnes qui souhaitaient savoir où s'étaient retrouvés les membres de leur famille venus par le chemin de fer clandestin, puisqu'ils ont été nombreux à fuir les États-Unis de cette façon pour venir au Canada, et il y avait un certain nombre d'initiatives touristiques consacrées exclusivement à cela.

M. Dave Epp: Merci.

Dans une vie antérieure, j'ai travaillé à la Banque canadienne de grains, et nous avons mis de l'avant un projet de culture dans l'un de nos autres parcs urbains, soit le parc urbain de la Rouge, à Toronto. Ce projet est aujourd'hui présent à l'échelle du pays. Je connais bien le parc de la Rouge. Il est traversé par des routes de transit. Nous cultivons des parcelles dans ce parc, mais il y a aussi du transport dans ce parc.

Pouvez-vous parler de certains des aspects uniques d'avoir un parc urbain, ici, à Ojibway?

M. Brian Masse: Vous avez absolument raison, et j'ai visité le parc urbain national de la Rouge. Il en a d'ailleurs été question à notre première réunion, donc j'y suis allé à quelques reprises.

Vous avez absolument raison: cela montre que vous pouvez vivre en milieu urbain et y développer les écosystèmes. Quand il y a des problèmes liés à l'industrie et aux écosystèmes, on peut y remédier, et c'est ce que je trouve vraiment excitant dans le cas de la Rouge. Comme vous l'avez dit, on y trouve des routes, en plus d'y tenir diverses activités aux multiples facettes; c'est ce dont nous avons besoin, mais il nous faut un bon plan d'affaires, et il nous faut un plan d'affaires responsable.

J'aime ce texte législatif parce qu'il exige également que vous reveniez à des consultations publiques à certains moments au fil de l'évolution du plan et de son déploiement, y compris la nécessité de rendre des comptes au Parlement. Le fait que nous ayons à faire cela est une autre différence.

Voilà pourquoi j'estime qu'il est important.

Le président: Vous n'avez pour ainsi dire plus de temps.

M. Brian Masse: Je suis désolé, monsieur Epp.

Le président: Monsieur Longfield, je vous en prie. Vous avez quatre minutes.

M. Lloyd Longfield: Merci, monsieur le président.

Monsieur Masse, c'est très agréable de vous avoir ici. Nous avons siégé ensemble au comité de l'industrie au cours de la 42^e législature, et j'ai toujours aimé travailler avec vous.

J'aimerais revenir à Parcs Canada. Vous venez de parler de la Rouge. Ce parc a été transféré à Parcs Canada en 2017 dans le cadre d'un nouveau processus d'établissement de parcs urbains nationaux.

Le projet de loi d'initiative parlementaire devant nous semble évoluer en parallèle du processus consultatif de Parcs Canada qui, comme vous le savez, part de 20 possibilités pour ensuite en éliminer. Saskatoon est dans la course. Windsor est aussi dans la course, mais le choix de Windsor était une possibilité dans le cadre du processus consultatif de Parcs Canada.

Pourriez-vous commenter ce processus? Vous avez affirmé plus tôt que ce processus n'est pas très clair, et nous le demanderons sûrement à Parcs Canada, plus tard au cours de cette étude, mais pourriez-vous commenter le processus consultatif actuel?

M. Brian Masse: Merci, monsieur Longfield. Oui, je suis toujours heureux de servir la population canadienne.

Votre question est bonne et légitime. Nous avons entamé ce processus avant que celui de Parcs Canada soit lancé, avant qu'il fasse ses démarches, et c'est sorti juste avant une élection. On en a fait l'annonce, puis Parcs Canada a tenu des réunions avec différents groupes et organismes, ce qui est une bonne chose. Il y a eu des progrès depuis le dépôt de ce texte législatif.

J'ai été entraîné au sommet de la structure législative, si on peut dire, et j'aurais pu choisir autre chose qui aurait pu être plus facile à faire adopter...

• (1445)

M. Lloyd Longfield: Pour être honnête, ce processus est en cours. Pour être honnête, la candidature n'a pas été retenue en raison de votre projet de loi d'initiative parlementaire.

M. Brian Masse: Oui, certes, une partie du processus est commencée, mais nous... Enfin, nous ne participons pas à toutes ces réunions et discussions; nous sommes mis au courant par des tiers après qu'elles aient eu lieu.

Les différences que je souhaite portent également sur l'ensemble du processus à l'avenir, et c'est pour cette raison que le texte législatif a été déposé. Il inclura la reddition de comptes par l'intermédiaire de la loi sur les parcs, et c'est essentiellement là que nous l'envisageons.

Nous avons demandé aux rédacteurs du projet de loi quelle serait la meilleure façon d'inclure cela, puisqu'il s'agit d'un parc, et d'en assurer l'uniformité, car chaque parc a son propre texte législatif à l'heure actuelle. C'est ainsi que cela fonctionne.

M. Lloyd Longfield: Merci.

J'ai l'impression d'être à votre place et que vous êtes à celle de Navdeep Bains au sein du Comité permanent de l'industrie et de la technologie, si ma mémoire est bonne. J'essaie simplement de poser un maximum de questions.

Vous avez cité la Première Nation de Caldwell. Je sais que la Première Nation de l'île Walpole est aussi dans la région. Avez-vous mené la moindre consultation auprès de la Première Nation de l'île Walpole?

M. Brian Masse: Oui. Nous avons gardé la majorité de la consultation avec celle de Caldwell pour cela. Je porte en fait une épinglette de l'île Walpole, car je travaille avec cette Première Nation sur le Traité de Jay. Des membres sont dans mon bureau et sont donc au courant du travail en cours. Les représentants de Caldwell sont avec eux.

Le travail de vérité et de réconciliation nous demande aussi de veiller à ce qu'ils aient une stratégie. Ces deux Premières Nations discutent également avec Parcs Canada. C'est une bonne question.

M. Lloyd Longfield: Lorsque nous parlons de réconciliation, je pense qu'il est important de respecter la collaboration avec Parcs Canada et de lui faire suivre ce processus en tant que partie du gouvernement du Canada et en vertu de la loi sur les parcs, comme vous l'avez dit, et de s'assurer que les députés n'interrompent pas cette partie de la consultation...

M. Brian Masse: Oui. Ce n'est pas ce qui se passe ici, mais la réalité pour moi, en tant que député local, est que la Première Nation de Caldwell représente ces terres et c'est à elle que nous nous sommes adressés pour commencer notre consultation. Nous l'avons laissé faire. Les représentants de cette Première Nation travaillent avec ses différents organismes.

Nous avons récemment tenu une grande réunion à Windsor au sujet du Traité de Jay. Celle-ci portait sur les questions liées aux frontières, et les représentants de la Première Nation de Caldwell étaient également présents sur la Colline pour participer à la discussion sur le Traité de Jay, qui, d'après ce que j'ai entendu, a engendré des résultats positifs.

M. Lloyd Longfield: Parfait. Merci.

Je comprends aussi qu'il ne s'agit pas d'une question partisane. Nous avons parlé avec Irek Kusmierczyk, qui se réjouit également à l'idée que le parc soit créé, en suivant le processus que le Parlement aura décidé et sur lequel il aura travaillé.

Le président: Merci.

[Français]

Madame Pauzé, voulez-vous ajouter un commentaire?

Mme Monique Pauzé: Non, encore une fois, je vais céder ma place à ma collègue Mme Collins.

Le président: D'accord.

Madame Collins, vous avez la parole pour quatre minutes.

[Traduction]

Mme Laurel Collins: Merci, monsieur le président.

Merci, madame Pauzé pour le temps que vous nous avez accordé.

Je voulais revenir sur la question de l'adaptation et de l'atténuation, notamment en ce qui concerne les inondations. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur la façon dont le parc urbain national Ojibway pourrait aider cette région?

M. Brian Masse: Oui. À l'heure actuelle, le passage frontalier est situé dans ce parc. Cette zone est déjà basse, donc même lorsqu'ils construisent le pont Gordie-Howe, cela prend plus de temps du côté canadien. M. Epp le sait également. En fait, nous avons dû remblayer le terrain et le laisser se tasser, car il était déjà à un niveau bas par rapport à la rivière.

Il s'agit d'une autre complication à laquelle nous sommes confrontés et c'est pourquoi, comme la Rouge, il a sa propre législation. La Rouge a sa propre législation. Tous les autres parcs nationaux ont leur propre législation. C'est en partie la raison pour laquelle nous voulons cette législation, car il existe d'autres complexités qui toucheront les questions liées aux frontières internationales.

Nous voulons également essentiellement protéger cette zone éponge. C'est également ce que veulent les entreprises qui s'y trouvent. Elles ne veulent pas non plus que cette zone soit développée, parce qu'il en résulterait plus de problèmes. Elle abrite d'importantes activités agricoles, ainsi que des postes de ravitaillement, etc.

On y trouve toute une série de choses. C'est une perle parmi les nombreux problèmes qui se posent dans cette région.

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup.

En plus du travail que vous avez effectué avec la Première Nation de Caldwell, vous avez également mentionné — également de l'autre côté de la frontière — la Première Nation Wyandot. Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur cette relation qui se développe?

M. Brian Masse: Oui, c'est aussi très intéressant. Il s'agit de la Nation Wyandot. Pendant les plus de 300 ans d'histoire de la francophonie, et auparavant, le chemin Huron Church était essentiellement une autoroute. Il s'agit du plus ancien établissement à l'ouest de Montréal. Nous avons aussi beaucoup de traditions avec les Hurons. Ce sont des choses importantes.

C'est réellement ce qui se passait avec la Première Nation de Caldwell et d'autres. Ils traversaient la frontière dans les deux sens. C'est la raison d'être du Traité de Jay. Cela fait partie de ce dont M. Epp parlait tout à l'heure à propos de nos relations et des allées et venues à la frontière. C'est une partie de ce que nous sommes en tant que personnes, et c'est vraiment formidable.

Des contacts supplémentaires ont eu lieu, car de plus en plus de personnes se rendent compte de ce que nous avons ici et comprennent qu'il y a du mouvement. Les choses évoluent. Elles évoluent et s'améliorent. C'est passionnant, parce que nous n'avions pas ce genre de choses auparavant. Elles sont plutôt uniques. Avec la COVID, nous étions exclus de la vie de l'autre, et maintenant l'ouverture se fait d'une autre manière. C'est extraordinaire.

• (1450)

Mme Laurel Collins: Vous avez déjà parlé un peu du pont Gordie-Howe et dit qu'il s'agissait du plus grand projet d'infrastructure financé par le gouvernement fédéral au pays et qu'il reliait Windsor à Détroit. C'est le passage frontalier le plus fréquenté. Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur la façon dont le parc national Ojibway serait relié à ce nouveau pont?

M. Brian Masse: Oui. J'y étais l'autre jour. C'est extraordinaire, parce qu'il y aura une section qui vous permettra de traverser à bicyclette, à vélo électrique ou autre — qui sait ce que l'on inventera — ou à pied. Il s'agira d'une section distincte. Il y a une section touristique qui se situera directement dans Sandwich Town. C'est énorme pour les gens d'ici.

J'ai mentionné qu'ils étaient coincés par l'eau et par le pont Ambassador. Si vous ne connaissez pas le pont Ambassador, un milliardaire américain a barricadé des maisons du côté canadien et il est connu pour... et sa famille, son fils maintenant, Matthew.... Nous avons dû créer une loi spéciale pour maîtriser la situation. Il y a eu plusieurs problèmes au fil des ans.

Il n'y avait pas d'avantage pour la communauté. Le pont Gordie-Howe a généré pour la première fois des avantages pour la communauté, et ces avantages vont à la ville de Sandwich pour l'aider à lutter contre la pauvreté et d'autres problèmes. Une partie de ces avantages est liée au tourisme. La piste cyclable arrive, une toute nouvelle route passera dans Sandwich Town, et ce parc urbain se trouve juste à côté.

Ce qui est génial, c'est que le parc urbain sera relié à la promenade Herb Gray, qui compte également un vaste réseau de sentiers allant jusqu'à l'autoroute 401. Il s'agit d'une autre façon d'entrer dans une tout autre section dont je n'ai pas parlé et qui est également déjà développée. Il a même remporté des prix, donc nous avons bien fait les choses. Nous voulons le terminer correctement.

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Kurek, vous avez quatre minutes. Allez-y.

M. Damien Kurek: Merci beaucoup.

Je pense qu'il s'agit de l'une de ces opportunités uniques au sein d'un Parlement minoritaire. Le système de Westminster offre des possibilités extraordinaires de discussions. J'ai examiné ce projet de loi avant le vote, et j'ai été surpris de constater qu'il a été approuvé et renvoyé à ce comité en ayant été rejeté par tous les membres du gouvernement, sauf deux... et avec le soutien total de l'opposition. Cette dynamique est très intéressante. Dans ma province, nous avons un parc international, le parc national des Lacs-Waterton, qui est un exemple formidable.

Voilà sur quoi portera ma question. J'ai été surpris que la plupart des députés aient voté contre, mais pourriez-vous souligner certaines des possibilités en matière de développement économique, de réconciliation et de tourisme qui pourraient découler du travail que les députés effectuent ici, c'est-à-dire faire avancer les enjeux qui sont importants pour les Canadiens dans une dynamique particulière puisque nous avons un Parlement minoritaire et que nous discutons en comité de cet important projet de loi?

M. Brian Masse: Merci beaucoup.

J'ai également été un peu surpris qu'il n'ait pas reçu un peu plus de soutien du gouvernement. Ce qui se passe en ce moment revient pratiquement à essayer d'attraper des nuages: quelles sont les la-

cunes du projet de loi? Je suis disposé à apporter des amendements. Je suis ouvert aux changements. J'aimerais que tout le monde appuie ce projet de loi. J'apprécie l'ouverture d'esprit dont vous faites preuve et je vous en suis très reconnaissant. J'ai essayé d'être transparent.

Le Bloc québécois, les conservateurs et le Parti vert avaient certes des préoccupations sur certains points, et j'ai dû m'efforcer de résoudre ces problèmes. Il s'agissait de détails, mais j'ai été très heureux d'obtenir cette contribution. J'aimerais obtenir cet apport du côté du gouvernement, car j'aimerais que plus de deux libéraux votent en faveur du projet.

C'est une situation unique. Mon premier Parlement ici était en 2002, sous une majorité. J'ai connu des majorités libérales, des minorités libérales, des majorités conservatrices et des minorités conservatrices. Peu importe la situation, la vie est courte et le temps passe vite. C'est pourquoi la dernière fois que j'ai travaillé avec M. Waugh sur un projet de loi, j'ai été très fier de le faire, car cette expérience m'a permis d'évoluer en tant que personne. C'est ce que je veux faire ici. Je ne veux pas cesser d'évoluer en tant que personne autour de cette table. J'essaie de trouver des solutions et de concrétiser ce projet.

Si nous ne saisissons pas ces opportunités, elles... Ce que j'ai appris de cet endroit est qu'il peut être une zone dépourvue de logique. Il peut en être ainsi, et tout le monde, y compris moi, doit faire le nécessaire pour que ce ne soit pas le cas. Parfois, et c'est pourquoi nous sommes ici, nous devons prendre des décisions politiques. Je sais qu'il peut être commode de ne pas voir cette singularité comme je la vois, mais c'est mon travail. Il n'a jamais été facile de régler la question du passage frontalier. Il n'a jamais été facile d'effectuer certains des autres travaux que j'ai accomplis. Mais mon travail en tant que représentant de cette région est d'en prouver le bien-fondé. C'est ce que nous avons fait avec la frontière. On nous a dit que ce n'était pas nécessaire et que c'était inutile. Nous nous sommes battus jusqu'à ce que ce travail soit fait et bien fait.

Je pense que la situation est la même ici. C'est une situation unique. Il s'agit de la frontière. Cette question englobe beaucoup de choses. Je ne comprends pas pourquoi nous ne pouvons pas accomplir cette tâche.

M. Damien Kurek: Je voudrais souligner que, fait intéressant, je ne m'attendais pas à ce que, lors de ma première réunion en tant que vice-président de ce comité, les deux groupes accordent du crédit à Stephen Harper.

Sur ce, je vais céder mon temps de parole pour que nous puissions avancer.

Merci, monsieur le président.

M. Brian Masse: Oui, et Lawrence Cannon...

Le président: Je suppose que vous avez cédé votre temps à M. Duguid.

M. Damien Kurek: Je pense qu'il ne restait probablement que 20 secondes.

• (1455)

Le président: D'accord.

Nous allons finir avec M. Duguid, qui aura quatre minutes.

M. Terry Duguid: Merci, monsieur le président.

Merci à M. Masse de sa présence aujourd'hui.

Je pense, monsieur Masse, que vous avez entendu autour de la table que nous avons un objectif commun. Nous pouvons avoir des divergences d'opinions sur la manière d'y parvenir, mais je pense que nous convenons tous que cet endroit est très spécial et qu'il doit être protégé.

Je comprends tout à fait votre passion. J'ai exercé deux mandats à titre de conseiller municipal et j'ai protégé une petite parcelle de prairie à herbes hautes, l'écosystème le plus menacé au Canada. Il en reste moins de 1 %. Je partage donc votre passion. C'était dans la circonscription de Bill Blaikie, paix à son âme, et j'ai empêché une grande route de passer en plein milieu. On m'a traité de tous les noms — j'étais une « entrave au progrès » — alors peut-être que je comprends certaines des critiques que vous recevez. Il s'agit d'une incroyable ressource éducative pour les habitants de Transcona et de toute la ville.

Je pense que l'on a déjà répondu à ma question. Vous êtes ouvert à l'apport d'amendements s'ils renforcent la proposition. J'ai été heureux de l'entendre.

J'aimerais en savoir plus sur vos interactions avec Parcs Canada et avec d'autres députés, en particulier avec le député libéral qui partage une frontière avec vous. Il semble que nous ayons un intérêt commun. Je m'interroge simplement sur vos interactions, en particulier avec Parcs Canada, pour atteindre une situation qui nous convienne à tous.

M. Brian Masse: D'accord.

Nous avons eu des discussions avec Parcs Canada. Ils ont des discussions avec d'autres groupes et organismes, mais nous ne savons pas vraiment quel est le processus.

Nous avons demandé que la Première Nation de Caldwell soit cogestionnaire, et au début, ils ont refusé. Maintenant, ils acceptent cette solution et la financent, donc c'est parfait.

Avant mon projet de loi, lorsque j'ai commencé à travailler à la sauvegarde de la propriété, nous avons évidemment demandé

conseil à Parcs Canada pour comprendre les écosystèmes et la diversité de la Pointe Pelée, ainsi que la nécessité de cette sauvegarde. Le travail effectué à la pointe Pelée n'a fait que renforcer ma conviction que nous devons créer un parc national avec tous les éléments nécessaires, et que cet endroit est différent.

J'ai toujours aimé travailler avec M. Kusmierczyk. Nous avons eu des discussions franches à ce sujet et, très honnêtement, avant qu'il n'y ait un projet de loi concernant les parcs sur une seule épreuve sportive au cours de la dernière législature, le gouvernement a présenté son propre projet de loi, mais il l'a ensuite retiré sachant qu'il ne serait pas adopté. Je pense que la situation est semblable ici. De temps en temps...

Je ne dis pas que j'ai raison, mais je connais cette région. Je la représente depuis longtemps et j'ai essayé de faire ce qu'il fallait en matière de consultation dès le premier jour. Je cherche à améliorer le projet de loi. Je suis ouvert aux amendements, car tout texte de loi peut être amélioré.

M. Terry Duguid: Monsieur le président, je vois qu'il est l'heure. Nous sommes vendredi après-midi. Puis-je céder mon temps de parole à la présidence?

Le président: Tout à fait. J'aimerais simplement profiter de ce moment pour remercier M. Masse pour son soutien passionné et éloquent au projet de loi et pour tout le travail qu'il a accompli sur cette question.

À l'intention des députés, la prochaine réunion se tiendra à huis clos. Nous établissons les consignes de rédaction pour l'étude sur les technologies propres, puis nous commencerons à examiner le rapport sur les combustibles fossiles.

Merci, monsieur Masse.

Merci à tous. Je vous souhaite une bonne fin de semaine.

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 des communes.

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 :
<https://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: <https://www.ourcommons.ca>