



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des affaires étrangères et du développement international

FAAE • NUMÉRO 068 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 28 février 2013

—
Président

M. Dean Allison

Comité permanent des affaires étrangères et du développement international

Le jeudi 28 février 2013

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Dean Allison (Niagara-Ouest—Glanbrook, PCC)): Bonjour à tous. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous poursuivons l'étude de la politique étrangère du Canada pour l'Arctique.

Je veux saluer tous les témoins présents aujourd'hui. Nous vous remercions beaucoup d'être venus nous informer de ce qui se passe.

Nous allons débiter les présentations avec la personne assise à ma gauche. Voici Sylvain Lachance, directeur exécutif des Affaires réglementaires et d'assurance de la qualité, Sécurité et sûreté maritimes, ministère des Transports. Bienvenue, monsieur. Merci d'être venu.

Ensuite, nous avons Laureen Kinney, qui est sous-ministre adjointe associée du Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports. Bienvenue à vous également.

À sa gauche, voici Jody Thomas, sous-commissaire des opérations de la Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans. Bienvenue, Jody.

À côté de Jody, il y a Jacqueline Gonçalves, directrice générale des Services maritimes, Garde côtière canadienne.

La dernière mais non la moindre, accueillons Renée Sauvé, directrice de la Marine globale et des affaires du Nord, Affaires internationales, ministère des Pêches et des Océans.

Bienvenue à vous tous.

Je crois que nous allons commencer par vous, madame Kinney, pour entendre votre déclaration préliminaire. Nous passerons ensuite à Mme Thomas et à sa propre déclaration préliminaire. Nous ferons ensuite le tour de la salle pendant l'heure suivante pour écouter les questions et y répondre.

Madame Kinney, je vous salue. Merci d'être là. Nous vous cédon la parole. Vous avez 10 minutes.

Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe associée, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): Je vous remercie de votre présentation, monsieur le président, et de m'avoir invitée à m'adresser au comité aujourd'hui pour traiter de certains éléments de la politique étrangère du Canada en matière de transport maritime dans l'Arctique.

Comme vous le savez, le Nord se transforme rapidement. Le réchauffement climatique donne un accès sans précédent aux ressources de la région et cette situation offre aux collectivités nordiques d'importantes occasions de profiter de la demande mondiale croissante en ressources naturelles. Toutefois, comme chacun le sait, le développement accru du Nord entraînera également des changements économiques, sociaux et environnementaux.

On s'attend à ce que le développement multiplie les activités économiques et crée de nouvelles demandes de construction d'infrastructures, surtout d'infrastructures maritimes.

[Français]

Compte tenu de cet énorme potentiel de changement, nous devons continuer à chercher des moyens d'assurer un transport maritime sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

Nous avons aussi bon espoir d'équilibrer les effets du développement tout en assurant un niveau de protection environnementale rigoureux. Pour ce faire, l'un des moyens que prendra Transports Canada consistera à assurer la stabilité réglementaire afin que les décisions prises par l'industrie dans le cadre des activités qui se déroulent dans les eaux arctiques canadiennes et les environs puissent l'être avec un certain degré de confiance.

[Traduction]

Nous continuerons particulièrement de veiller à l'application de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques ainsi qu'au respect des nombreuses exigences réglementaires en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. À cette fin, nous vérifierons que les navires se conforment à nos règlements et soient en état de naviguer en toute sécurité dans nos eaux. En outre, en vertu de la nouvelle Loi sur la protection des eaux navigables, les ports et les baies demeureront sous la surveillance de Transports Canada.

À mesure que la technologie et les pratiques de transport maritime évolueront, et compte tenu de l'adoption de conventions internationales, nous les comparerons à notre régime afin de cerner des possibilités, des lacunes ou des contradictions. Advenant la nécessité d'apporter des modifications, des mesures appropriées seront prises, y compris éventuellement demander l'autorisation de modifier des dispositions législatives.

Nous pourrions également déterminer des corridors maritimes stratégiques potentiels dans l'Arctique. Transports Canada examine actuellement cette possibilité en collaboration avec le ministère des Pêches et des Océans.

[Français]

Cette approche va favoriser le développement tactique de certaines ressources fédérales, de façon à contribuer à assurer des niveaux de services maritimes suffisants et durables dans le Nord. À long terme, elle canaliserait également la planification stratégique et établirait un ordre de priorité pour les investissements futurs.

Notre prochain mandat à la présidence du Conseil de l'Arctique offre une autre opportunité de protéger le Nord. Au cours des dernières années, le rôle du conseil a changé, passant du partage de l'information et de la recherche à l'élaboration des politiques et à la coordination des activités des États de l'Arctique.

[Traduction]

Cette nouvelle orientation offre au Canada une excellente occasion de promouvoir des mesures comme un régime réglementaire international efficace pour les navires qui sillonnent l'Arctique. Dans le cadre de notre présidence, nous avons l'intention d'encourager nos partenaires du Conseil de l'Arctique à parler d'une même voix, lors des discussions de l'Organisation maritime internationale, et à instaurer un consensus sur le besoin d'un régime international robuste.

[Français]

En même temps, nous poursuivons à l'OMI nos efforts visant l'élaboration d'un code polaire. Un code obligatoire contribuerait à protéger l'environnement fragile de l'Arctique grâce à l'établissement de normes plus strictes visant la sécurité et la prévention de la pollution dans les eaux polaires.

Nous proposons d'intégrer au code de nombreux éléments de notre régime régissant la navigation dans l'Arctique qui fonctionnent très bien depuis plus de 40 ans. Enfin, nous collaborons avec d'autres ministères fédéraux, avec les gouvernements territoriaux, les collectivités nordiques et nos partenaires internationaux, en particulier les États-Unis, à l'établissement de normes adéquates s'appliquant au transport maritime dans une zone unique.

[Traduction]

Monsieur le président, les changements climatiques et la demande mondiale en ressources transforment la vie des collectivités nordiques. Le transport maritime doit donc être efficace, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Notre régime réglementaire actuel est solide et nous prenons maintenant des mesures qui, nous l'espérons, amélioreront les normes du transport maritime international dans l'Arctique.

● (1105)

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Thomas.

Mme Jody Thomas (sous-commissaire, Opérations, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans): Merci. Bonjour, je m'appelle Jody Thomas et j'occupe le poste de sous-commissaire des opérations de la Garde côtière canadienne. Je suis aujourd'hui accompagnée de Jacqueline Gonçalves, directrice générale des exigences des programmes.

Nous sommes ici pour vous donner un bref aperçu du rôle de la Garde côtière dans l'Arctique et répondre aux questions des membres du comité. Conjointement avec nos collègues de Transports Canada, nous allons brosser un tableau du cadre réglementaire, des services et des activités qui définissent notre rôle dans l'Arctique canadien.

J'utilise un jeu de diapos à votre intention, parce qu'il est très important, à mon avis, que vous visualisiez où nous sommes situés et en quoi consistent nos activités; j'en appelle donc à votre patience.

Le réchauffement climatique influe sur la configuration du trafic dans l'Arctique. Jusqu'à présent, la circulation maritime dans l'Arctique circumpolaire a été intense, et elle devrait s'accroître à mesure que l'accès à ces eaux est facilité. La navigation commerciale et le tourisme en paquebot de croisière sont également à la hausse. Cette diapo montre une partie des défis qui transcendent l'Arctique et que posent les incidents dans les eaux arctiques.

Pendant l'été 2010, deux navires se sont échoués dans l'Arctique canadien: le navire à moteur *Clipper Adventurer* et le navire de transport *Nanny*. En particulier, cette diapo montre l'emplacement du

Clipper Adventurer, un paquebot de croisière anglais, qui s'est échoué dans trois mètres d'eau le 28 août 2010. C'est le NGCC *Amundsen* qui était le plus près pour l'intervention: il était à 511 milles marins de là, en train d'effectuer des expériences scientifiques et, au moment de l'échouage, il lui a fallu 42 heures pour arriver sur les lieux. Heureusement, personne n'était grièvement blessé et l'échouage n'avait entraîné aucune pollution marine importante, mais nous avons été chanceux.

La mise en valeur des ressources du Nord constitue un secteur en croissance rapide, l'exploration et l'exploitation pétrolière et gazière en mer ainsi que le forage en haute mer offrant des débouchés majeurs. Dans la mesure où l'exploration s'accroît, nous pouvons et devrions nous attendre à voir des navires plus gros et une circulation accrue dans une zone dont les cartes marines et les levés marins sont moins élaborés qu'au sud. Le risque d'incidents de pollution par les hydrocarbures augmentera.

La Garde côtière canadienne a pour mandat de fournir des services de manière à assurer le déplacement économique et efficace des navires dans les eaux canadiennes. Elle gère la seule flotte civile nationale du Canada, laquelle compte quelque 4 500 personnes et 116 navires de formes et de tailles diverses. Au nombre des services que nous offrons, mentionnons recherche et sauvetage, intervention environnementale, communications et trafic maritimes, aides à la navigation, gestion des voies navigables et déglacage.

Nous desservons toutes les régions du pays grâce aux vastes rayons d'action des centres de services de communications et de trafic maritimes et aux quelque 17 000 aides à la navigation en place. Les navires de la Garde côtière permettent d'aider les autres ministères et organismes du gouvernement à assumer leurs fonctions. Ainsi, les brise-glaces de la Garde côtière sont essentiels à la prestation des programmes du gouvernement fédéral, qui exerce ainsi sa souveraineté dans les eaux canadiennes.

La Garde côtière canadienne met en oeuvre également les initiatives clés suivantes: les zones de navigation (NAVAREA), le brise-glace polaire, l'intervention environnementale, les droits de services maritimes et la collaboration internationale.

Les régions du monde sont divisées en zones de navigation (NAVAREA) aux fins de la répartition de la tâche de transmettre les avertissements de navigation. L'Organisation maritime internationale a créé cinq nouvelles zones de navigation couvrant les eaux de l'Arctique et, en juin 2011, le Canada a pris en charge la coordination des zones et la diffusion des renseignements météorologiques et des avertissements de navigation dans l'Arctique.

Pour aider la Garde côtière canadienne à maintenir la sûreté et les services nécessaires dans le Nord, le gouvernement du Canada renouvellera, sur une période de 11 ans, la flotte de celle-ci. Ainsi sera mis en service le premier brise-glace polaire du Canada, le NGCC *John G. Diefenbaker*, qui remplacera le plus imposant et le plus puissant des brise-glaces lourds au Canada, le réputé NGCC *Louis S. St-Laurent*, et deviendra le navire amiral de la flotte arctique du Canada.

Ce qui est fantastique avec le brise-glace polaire, c'est qu'il offre une plus large portée et permet un accès à l'Arctique durant toute l'année à la Garde côtière, des considérations de poids face à la prolongation de la saison de navigation et à la présence de glaces dans des zones où elles étaient autrefois absentes.

•(1110)

L'éloignement, la longueur des côtes et le manque d'infrastructures posent de sérieux problèmes logistiques lors d'interventions environnementales. Cette carte montre où se trouve l'équipement d'intervention au Canada en cas de déversement de pétrole, les ressources de la Garde côtière et celles du secteur privé confondues.

La Garde côtière compte 80 caches d'équipement d'intervention; elles sont situées à des endroits stratégiques un peu partout au pays. Plus de 20 caches sont situées dans l'Arctique. Grâce à une initiative du gouvernement fédéral, 19 collectivités de l'Arctique ont reçu des trousseaux, des modules d'intervention, permettant de faire face à ce qui représente le plus grand risque dans l'Arctique: les déversements liés à l'approvisionnement en carburant.

Il y a en plus trois dépôts dans le Nord; on y trouve des modules d'équipement transportable par avion, prêts à être acheminés partout dans l'Arctique. Il faut noter qu'il existe quatre organismes d'intervention agréés par Transports Canada au sud du 60° parallèle. Ces organismes jouissent d'un certain nombre de dépôts d'équipement et d'un personnel formé situé un peu partout au Canada. Tous les bateaux faisant partie d'une certaine classe et les installations de manutention d'hydrocarbures situés au sud du 60° parallèle doivent avoir une entente avec un de ces organismes. Par contre, au nord du 60° parallèle, de tels organismes n'existent pas, conformément à la Loi sur la marine marchande au Canada (2001). C'est la Garde côtière canadienne, l'industrie et des volontaires des collectivités qui forment la force d'intervention d'urgence en cas de pollution par les bateaux ou de source inconnue dans les eaux arctiques.

Les droits des services maritimes constituent un autre aspect de nos activités qui se répercute sur l'Arctique. Depuis 2008, les navires qui assurent le réapprovisionnement des communautés au nord du 60° parallèle bénéficient d'un gel des droits des services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne. En 2012, le gouvernement a établi une exemption permanente du paiement des droits des services à la navigation maritime pour les navires commerciaux qui exercent, en eaux canadiennes, des activités de réapprovisionnement de localités situées d'un côté ou de l'autre du 60° parallèle. L'exemption des droits ne s'applique pas aux navires commerciaux dont les activités principales ne sont pas liées au réapprovisionnement, y compris, par exemple, les navires d'extraction de ressources naturelles, de tourisme et de ravitaillement d'autres navires en carburant. Cette exemption est entrée en vigueur le 26 mai 2012.

Les relations entre la Garde côtière américaine et la Garde côtière canadienne sont fortes; nous avons conçu ensemble un plan d'urgence bilatéral Canada - États-Unis en cas de pollution des eaux. La Garde côtière canadienne est également active dans les organisations internationales, par exemple, l'Organisation maritime internationale et le Conseil de l'Arctique, au sein desquelles d'importants dossiers, tel un instrument international visant les plans de préparation et d'intervention en cas de pollution marine de l'Arctique par les hydrocarbures, sont à l'étude.

À la tête de la délégation canadienne — Jacqueline a dirigé la délégation canadienne — la Garde côtière a été un membre actif dans les pourparlers avec les autres États de l'Arctique en vue de l'adoption d'un nouvel instrument international de préparation et d'intervention en cas de pollution marine de l'Arctique par les hydrocarbures. L'objectif général de l'entente proposée consiste à renforcer la collaboration et la coordination entre États de l'Arctique lorsqu'il y a un déversement d'hydrocarbures d'une telle ampleur qu'un

pays ne pourrait intervenir seul. Le projet d'entente sera soumis à la signature des ministres des Affaires étrangères des pays membres du Conseil de l'Arctique à l'occasion de la réunion ministérielle du 15 mai 2013 à Kiruna, en Suède, où la présidence sera cédée au Canada.

Si nous portons le regard vers l'avenir, dans la mesure où l'utilisation et la demande de services dans les eaux navigables de l'Arctique évolueront, il faudra que la Garde côtière se positionne de manière à intervenir de manière appropriée.

La diapo 12 montre les routes de navigation dans l'Arctique qui se sont transformées, si l'on se fie à la navigabilité des eaux. Cette diapo vous donne une idée des routes de navigation les plus souvent empruntées l'été dernier.

La diapo 13 représente le passage du Nord-Ouest. Pour les navigateurs, la route suit la côte nord et passe par les îles canadiennes de l'Arctique pour relier l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. Le trafic maritime dans le passage du Nord-Ouest s'accroît: en 2012, il y a eu 31 passages, soit une hausse de 29,2 p. 100 par rapport aux 24 passages effectués en 2011. Ce sont essentiellement des embarcations de plaisance qui empruntent cette route — 23 en 2012 —, les paquebots de croisière, les bâtiments de l'État, les remorqueurs et les barges étant au second rang, avec deux passages, les pétroliers et les navires de recherche océanographique y étant passés une fois en 2012.

On a une vision romantique du passage du Nord-Ouest. Il promet une traversée rapide de l'est vers l'ouest, mais en fait, le parcours est rempli d'embûches et dangereux car les glaces continuent de se détacher et de flotter vers le sud. Dans son étude des modes possibles de prestation de ses services dans l'Arctique, la Garde côtière va se pencher en priorité sur le passage du Nord-Ouest.

•(1115)

L'Arctique offre des défis sans pareils et oblige à faire preuve d'originalité. Reproduire le système de transport maritime en place au sud n'est pas une option et n'est pas chose souhaitable. Il faut une approche stratégique pour orienter les activités liées au transport maritime dans l'Arctique. Un solide ensemble d'aides à la navigation — cartes, bouées, brise-glaces — et des capacités suffisantes en recherche et sauvetage et en intervention environnementale sont essentiels à la navigation dans le Nord.

Il faut être rentable. Le fait d'axer les services sur les corridors de transport maritime essentiels offre de nombreux avantages: le développement économique est rendu possible en raison d'un meilleur positionnement pour l'offre d'une navigation sûre, sécuritaire et ouverte; la concordance avec les objectifs de la stratégie pour le Nord du Canada et des ententes recherchées par le Conseil de l'Arctique; l'assurance d'un niveau de service et d'une présence prévisibles. La Garde côtière canadienne et Transports Canada forgent des concepts pour les corridors de transport maritime dans le Nord en vue d'offrir une approche stratégique et ciblée aux services nordiques.

Je vous remercie de votre attention. Nous sommes prêtes à répondre à vos questions, si vous en avez.

Le président: Merci beaucoup, madame Thomas.

Nous allons commencer avec les représentants de l'opposition.

Monsieur Dewar, vous pouvez y aller; vous avez sept minutes pour poser vos questions.

M. Paul Dewar (Ottawa-Centre, NPD): Merci, monsieur le président, et je remercie les témoins du jour pour leurs exposés généraux et concis.

Je vais d'abord m'adresser à Mme Kinney et ensuite à Mme Thomas.

Les témoins nous ont dit maintes et maintes fois que le changement climatique posait un véritable problème, qu'il était au centre de leurs préoccupations. C'est en tout cas ce qu'on a entendu dire d'autres membres du Conseil de l'Arctique.

Êtes-vous en mesure de nous dire si vous avez une véritable stratégie d'adaptation au changement climatique?

Mme Laureen Kinney: Transports Canada abat énormément de travail, sous les ordres de notre groupe de réflexion, pour déterminer les adaptations nécessaires. Une partie de nos crédits sont consacrés à la recherche sur les changements subis par le pergélisol et sur les répercussions possibles sur le transport, les routes, etc.

Nous avons une stratégie. Je ne la qualifierais pas de politique stratégique, mais elle est profondément intégrée dans notre travail et fait partie des activités que nous poursuivons.

M. Paul Dewar: Merci.

Madame Thomas.

Mme Jody Thomas: À la Garde côtière, nous avons tendance à agir en fonction des besoins de nos clients, compte tenu de l'évolution de la condition du milieu arctique. Quant à la position de Pêches et Océans sur le changement climatique, Renée est la mieux placée pour répondre à cette question.

• (1120)

Mme Renée Sauvé (directrice, Marine globale et affaires du Nord, Bureau des enjeux mondiaux, ministère des Pêches et des Océans): Je peux faire quelques commentaires. Pêches et Océans Canada a lui aussi reçu une partie des crédits mentionnés par Transports Canada. Pour notre part, notre secteur scientifique a un plan qu'il réalisera au cours des prochaines années pour utiliser ces fonds non renouvelés. Il prévoit développer une base de connaissances sur les mouvements du changement climatique qui influent sur nos activités et sur ce qui incombe à notre ministère. L'autre moitié du plan consiste à déterminer les outils dont nous avons besoin pour nous adapter à ces changements.

Ce programme est en cours.

M. Paul Dewar: C'est donc en cours. Je suis curieux, parce que, étant donné qu'on accède à la présidence en mai, il est évident qu'il importe de connaître notre position, celle de notre pays, sur ce que nous considérons comme important. Des témoins nous ont dit, et lorsque nous nous engageons auprès d'autres pays, que non seulement ils considèrent cela comme un enjeu important, mais qu'ils ont également des plans stratégiques en place.

J'ai hâte d'apprendre de divers ministères quelle approche détaillée et complète a été adoptée. Je suis heureux d'entendre dire qu'on se penche sur la question.

J'aimerais creuser un peu la question de savoir de quelle façon on va travailler avec les pays partenaires.

Madame Thomas, vous avez mentionné que le 5 mai, je crois, en Suède, on considère qu'il y aura bel et bien conclusion d'un accord de partenariat entre les pays membres. Est-ce que c'est certain que tous les pays seront signataires? Existe-t-il un document que l'on peut consulter, ou l'accord reste à finaliser?

Mme Jody Thomas: Le 15 mai, il y aura signature de l'accord. Jacqueline a dirigé la délégation canadienne, donc elle est peut-être en mesure de vous faire part des détails.

M. Paul Dewar: Une chose auparavant; je m'excuse de vous interrompre.

Est-ce que c'est quelque chose qui a déjà fait l'objet de négociations? Est-il possible d'en connaître les détails à l'intention de notre comité? Il est évident que ce serait important de le savoir, pour notre comité et nos recommandations.

Mme Jacqueline Gonçalves (directrice générale, Bureau des services maritimes, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans): Oui, les négociations sont terminées. Le traité a une portée très limitée: il vise d'une manière restrictive les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures dans l'Arctique. Il s'agit d'un accord de collaboration entre les huit pays membres du Conseil de l'Arctique, afin d'établir les procédures à suivre en cas d'incident.

C'est très pointu et vise en fait les opérations.

M. Paul Dewar: Est-ce un accord qui porte sur les diverses facettes d'un tel incident, alors que les détails restent à régler?

Mme Jacqueline Gonçalves: Des composantes précises du traité concernent essentiellement le cycle de vie d'un incident de ce genre. Par exemple, un pays réalise qu'il y a eu déversement d'hydrocarbures: que fait-il pour en informer les autres; quelle forme prend la participation de chacun; comment faire appel à autrui pour qu'il nous aide à ramasser le pétrole; quel est le mode de transmission des meilleures pratiques; comment s'exercer et se former? Ce sont en fait des éléments qui forment une procédure commune, pour que nous n'en discutons pas alors que nous sommes en pleine tourmente en raison d'un incident.

M. Paul Dewar: Merci. Je suppose que l'information sera transmise à nos analystes. C'est une bonne chose, lorsqu'on pense à nos capacités.

Madame Thomas, vous avez indiqué quels sont les actifs que nous devons assurer. La carte que vous nous avez montrée est intéressante; l'image est évocatrice. Vous avez énuméré tous nos actifs, mais, quand il est question du Nord, pouvez-vous nous donner une idée de la part de nos actifs que nous pourrions utiliser et réserver au Nord?

Mme Jody Thomas: Nous avons 20 caches d'équipement pour le Nord; nous avons aussi trois dépôts d'équipement transportable par avion en cas de déversement majeur.

L'idée, face à une pollution marine, c'est que, peu importe où elle a lieu au Canada, les actifs sont acheminés. S'il devait y avoir un déversement majeur n'importe où au pays, y compris dans l'Arctique, tout le matériel nécessaire à l'intervention y serait acheminé, peu importe où il se trouve. Nous avons aussi une entente bilatérale avec les États-Unis; nous compterions sur eux et leur équipement pour nous venir en aide.

Donc, nous avons 20 caches réservées à l'Arctique et nous avons accès à tout ce qui se trouve ailleurs au Canada.

M. Paul Dewar: Aidez-moi à comprendre, parce que je ne m'y connais pas autant que vous là-dedans. Quand vous parlez de « 20 caches » et « d'actifs », de quoi il s'agit?

Mme Jody Thomas: On parle de dispositifs de ramassage, de barrages flottants, de tout le matériel nécessaire pour intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures.

M. Paul Dewar: Pour cela aussi, ça nous aiderait, si vous en transmettiez une liste détaillée à nos analystes.

Une dernière question, qui, je l'espère, sera assez précise pour obtenir une réponse brève. Dans tous ces secteurs d'activité dont vous parlez: transports, intervention d'urgence, y a-t-il rencontres et échanges avec tous nos partenaires au sein du Conseil de l'Arctique? Autrement dit, ces questions font-elles l'objet de communications et d'une collaboration avec tous nos partenaires au sein du Conseil de l'Arctique sur une base permanente?

• (1125)

Mme Jody Thomas: En ce qui concerne la Garde côtière, c'est certain. Nous faisons partie de deux autres groupes, soit le Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord et le Forum des gardes côtières du Pacifique Nord, auxquels appartiennent les pays membres du Conseil de l'Arctique. Nous nous réunissons sur une base régulière et nous nous livrons à des exercices pour nous assurer d'être prêts à intervenir en cas d'urgence et à travailler en collaboration, pour que chacun comprenne ce que l'autre est en mesure d'accomplir.

M. Paul Dewar: Super! Merci.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Dechert, vous avez sept minutes à votre disposition.

M. Bob Dechert (Mississauga—Erindale, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins d'être venus aujourd'hui nous faire part de ces renseignements très intéressants.

J'aimerais commencer avec les questions qui s'adressent aux représentantes de la Garde côtière.

La carte qui montre le passage du Nord-Ouest m'a beaucoup intéressé. Premièrement, êtes-vous en mesure de me dire si l'on prévoit que la navigation commerciale s'intensifiera beaucoup dans le passage du Nord-Ouest à court et à moyen terme? Pouvez-vous nous donner une idée du nombre de navires, par catégorie, qui transiteront par là chaque année au cours des cinq à dix ans qui viennent?

Ensuite, en tant qu'adepte du nautisme, j'examine cela et je me rends compte que c'est plein de détours et qu'il y a beaucoup d'îles. Je m'interroge sur les cartes marines et les aides à la navigation dans le passage du Nord-Ouest: pouvez-vous nous dire quel pourcentage de ces eaux a fait l'objet d'un relèvement hydrographique, quelles sortes d'aides à la navigation sont en place, s'il y en a, et ce qu'il faudra faire, à votre avis, au cours des dix prochaines années pour faire face à l'augmentation probable du nombre de passages dont vous allez nous parler.

Mme Jody Thomas: Votre question est multiple. Je vais commencer à y répondre et Transports Canada prendra ensuite le relais.

Nous prévoyons une augmentation graduelle du trafic, bien que nous ne soyons pas responsables d'assurer le suivi de ce genre de phénomènes. À mesure que l'exploitation des ressources naturelles et l'écotourisme d'aventure prendront de l'expansion, le trafic maritime s'intensifiera. Nous avons pu constater la chose avec le nombre croissant de paquebots de croisière dans l'Arctique ces dernières années.

M. Bob Dechert: Cette augmentation sera de l'ordre de 5 p. 100 ou de 10 p. 100 par année? Pouvez-vous nous donner un indice à cet égard?

Mme Jody Thomas: Je ne veux pas avancer d'hypothèse.

M. Bob Dechert: D'accord, mais je crois que vous avez dit que, l'année dernière, il y a eu 23 embarcations de plaisance dans ces eaux...

Mme Jody Thomas: Oui.

M. Bob Dechert: ... et deux paquebots de croisière...

Mme Jody Thomas: Oui.

M. Bob Dechert: ... et je ne sais plus combien de navires de charge.

Mme Jody Thomas: Il y en a eu deux.

M. Bob Dechert: D'accord, c'est peu.

Mme Jody Thomas: Oui.

M. Bob Dechert: À votre avis, est-ce qu'il y a de bonnes chances que le passage du Nord-Ouest connaisse une augmentation de la navigation commerciale à court terme ou si on constatera plutôt le phénomène de l'autre côté de l'océan Arctique, le long des côtes russes? Y a-t-il une différence entre les deux?

Mme Jody Thomas: Oui, la différence vient de l'emplacement des glaces et du mouvement des glaces. Le débat sur la possibilité d'une zone arctique libérée de ses glaces... La débâcle printanière est précoce, sans aucun doute, mais les glaces se déplacent vers le sud, ce qui rend le passage du Nord-Ouest d'autant plus dangereux.

M. Bob Dechert: Donc, en fait, de nos jours, il y a plus de glace dans le passage du Nord-Ouest?

Mme Jody Thomas: Il y a plus de glace. L'été dernier, par exemple, il y a eu beaucoup plus de glace dans le passage du Nord-Ouest, et la baie Frobisher est restée gelée pendant longtemps à cause des vents et de la débâcle. Donc nous avons besoin d'un plus grand nombre de brise-glaces pendant les débâcles de l'Arctique. Ce n'est pas moins dangereux.

M. Bob Dechert: C'est pour servir les communautés de cette région et aussi pour régler les problèmes potentiels d'extraction des ressources dans...

Mme Jody Thomas: C'est vrai et puis, tout navire s'engageant dans un des secteurs du passage du Nord-Ouest pourrait avoir besoin d'un brise-glace si le temps change, si la glace change.

Environ 10 % de l'Arctique a été cartographié selon des normes modernes. Il y a encore bien du travail à faire, mais comme je l'ai dit, nous ne pensons pas qu'il soit raisonnable ou possible de tout cartographier suivant les mêmes normes que dans le Sud. C'est pourquoi nous le faisons par corridor, ce qui produira des passages sécuritaires, prévisibles et ouverts à la navigation. Ces passages sont cartographiés, et comme les marins ont accès à cette information, ils peuvent naviguer en toute sécurité, quelle que soit la météo.

En ce qui concerne les aides à la navigation, il y en a surtout pour les fleuves Pangnirtung et Mackenzie. Le système d'aides à la navigation qui sert tout le Sud du Canada et les Grands Lacs, par exemple, n'existe pas dans l'Arctique.

M. Bob Dechert: Je pensais qu'il existait. Merci beaucoup d'avoir précisé cela.

J'ai une question pour les gens de Transports Canada. Vous avez dit que la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques vise à protéger les eaux arctiques canadiennes. Pourriez-vous nous donner un peu plus de précisions sur ce que prévoit exactement cette loi et avec quel degré d'efficacité, selon vous, elle protège cette région de la pollution?

Mme Lauren Kinney: Je vais commencer par vous donner un peu de contexte, ensuite j'entrerai plus dans les détails. Sylvain aura peut-être quelques mots à ajouter à cela.

Cette loi s'applique aux eaux territoriales canadiennes avec une extension allant jusqu'à 200 milles marins. Elle a été rédigée en 1970. Elle était extrêmement solide, très avant-gardiste, et elle l'est probablement encore. Elle constitue l'ensemble d'exigences le plus complet et le plus rigoureux de toutes les lois du monde sur l'Arctique.

Le règlement qui en découle s'applique à des domaines comme l'équipement requis et les exigences que les navires qui manœuvrent régulièrement dans ces régions doivent respecter pour ce qui est de la pollution et autres. Par exemple, la loi ne tolère aucun rejet de polluants. Elle régit plusieurs domaines de ce genre. Elle est très stricte. Nos inspecteurs dans le Nord l'appliquent, et nous imposons des pénalités relativement sévères selon les niveaux d'inspection ordinaire.

• (1130)

M. Bob Dechert: Permettez-moi de vous interrompre. La loi prévoit-elle aussi des normes de construction ou de conception des navires?

Mme Lauren Kinney: Je ne crois pas, non.

Ensuite, il y a des domaines précis comme notre signalement de NORDREG et le signalement des navires, exigences que nous avons beaucoup resserrées et rendues obligatoires. Avant, ces signalements étaient volontaires. Il y a quelques années, nous les avons rendus obligatoires, et ils nous permettent maintenant de savoir quels navires manœuvrent où et ce qu'ils font, ce qui fait partie des activités nécessaires pour définir les risques et les interventions à effectuer.

La loi est très sévère, mais elle devient désuète. La technologie a beaucoup changé. La loi a été conçue à une époque où l'on s'attendait à certains types réguliers de navigation et de mode de vie. Il est évident que tout cela a complètement changé. Elle a aussi été conçue avant que la Convention des Nations sur le droit de la mer ne prévoit des dispositions permettant aux États de s'établir hors de leurs eaux territoriales jusqu'à une distance de 200 milles marins. Nous avons mis ces dispositions en vigueur avant celles de la convention internationale à laquelle on fait normalement référence, alors il faut que nous examinions les exigences et déterminions comment les mettre à jour, peut-être en fonction de cela.

M. Bob Dechert: Envisagez-vous d'effectuer cette mise à jour?

Mme Lauren Kinney: Nous examinons les exigences et nous en discutons. Nous examinons aussi certaines choses comme l'évaluation des risques publiée récemment pour mieux étudier ces domaines.

M. Bob Dechert: Je crois que mon temps est presque expiré. J'ai une brève question à vous poser; j'espère que ce sera bref.

Vous avez mentionné la proposition d'un code polaire obligatoire. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, il imposerait des normes environnementales de navigation plus sévères. En quoi ce code serait-il différent de la loi que vous venez de décrire?

Mme Lauren Kinney: Ce que j'essayais de dire, c'est que notre loi et le règlement en découlant s'appliquent de différentes manières jusqu'à une distance de 200 milles marins. Le code polaire s'appliquerait en haute mer, hors de notre territoire et de notre région.

M. Bob Dechert: Normes similaires ou...?

Mme Lauren Kinney: C'est justement au cœur du débat. Évidemment, il s'agit d'un code international et il est donc douteux que nous arrivions à obtenir l'accord de toutes les parties, mais nous nous efforçons d'imposer des normes tout aussi sévères. C'est ce que nous désirons, parce que si quelque chose survient hors de nos eaux, comme du pétrole ou autre — évidemment nous devons apporter des secours hors de nos 200 milles marins.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dechert.

Nous allons passer à M. Eyking. Monsieur, vous avez sept minutes.

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci de vous être déplacés.

J'ai trois ou quatre questions. Je crois que les premières s'adressent plutôt au MPO. Vous avez parlé des difficultés de la recherche et du sauvetage, des problèmes pour se rendre sur les lieux et essayer de... avec l'augmentation du trafic. Récemment, on nous a dit que des avions de recherche et de sauvetage, des Buffalo, ont déjà 50 ans et qu'il est difficile de trouver les pièces de rechange. Utilisons-nous ces aéronefs dans cette région? Si oui, comment allons-nous, à plus longue échéance, remplacer les aéronefs utilisés en recherche et sauvetage dans le Nord?

Mme Jody Thomas: L'avion dont vous parlez et tous les aéronefs de recherche et de sauvetage appartiennent au MDN. La Garde côtière s'occupe de la recherche et du sauvetage en mer. Bien entendu, nous collaborons de très près avec la Défense nationale, mais nous ne sommes pas responsables de ces matériels. Donc je ne pourrais pas vous parler de...

L'hon. Mark Eyking: Quels matériels...? Vous vous occupez de sauvetage, alors quand prévoyez-vous d'obtenir de nouveaux équipements à long terme? Avez-vous une idée de ce vous allez utiliser dans 10 ans si le rythme de vos activités s'accélère?

Mme Jody Thomas: Je peux vous dire qu'en ce qui concerne les équipements maritimes, nous venons de recevoir des fonds pour renouveler notre flotte. En positionnant le brise-glace polaire *John G. Diefenbaker* pendant de plus longues périodes dans l'Arctique, nous pourrions prédire où se produisent les incidents en fonction de la formation des glaces, etc. Comme la pêche se poursuit en octobre, en novembre et en décembre, nous pourrions veiller à ce que la Garde côtière canadienne dispose des matériels nécessaires pour venir en aide aux pêcheurs. Mais cette région est vaste, nous ne pouvons pas être partout en même temps.

En ce qui concerne l'équipement, je sais que le MDN est en train de renouveler ses aéronefs de recherche et de sauvetage.

• (1135)

L'hon. Mark Eyking: Donc ce que vous allez faire, c'est placer stratégiquement vos brise-glaces là où...

Mme Jody Thomas: ... là où il y a de l'activité.

L'hon. Mark Eyking: En ce qui concerne le processus d'évaluation environnementale — et je sais que je devrais poser cette question au ministère de l'Environnement, mais Pêches et Océans a aussi un rôle à jouer — le processus serait-il différent pour quelqu'un qui voudrait faire du forage quelque part dans l'Arctique pour extraire du pétrole ou du gaz? Applique-t-on un processus différent que dans les autres régions du Canada?

Mme Jody Thomas: L'Office national de l'énergie est responsable du forage dans l'Arctique, et je crois qu'il applique les mêmes normes et a les mêmes attentes. Nous ne nous occupons pas de ce type d'évaluation. Nous intervenons quand c'est nécessaire.

L'hon. Mark Eyking: Une grande question se pose: qu'arriverait-il si quelque chose survenait là-haut? Nous savons ce qui s'est passé dans le golfe du Mexique, quand il y a eu l'important déversement de pétrole difficile à contenir, même sans la présence de glace. Les particules de pétrole se sont désagrégées plus facilement grâce à la température de l'eau. S'il survenait un grand déversement dans le Nord — puisqu'à l'avenir, on prévoit qu'un plus grand nombre de pétroliers passeront par là, peut-être après s'être fait charger en Alaska pour aller en Europe ou autre, avec des navires chinois, bon — s'il y avait un déversement, est-ce que cela coûterait deux fois plus cher? Est-ce que ce serait deux fois plus difficile que dans un climat du Sud?

Mme Jody Thomas: C'est une question très générale. Ça dépendrait du type de déversement, de son ampleur et de l'endroit où il survient.

Dans les cas de pollution causée par les navires, le Canada impute la responsabilité au pollueur. Donc, en fin de compte, le pollueur constitue la première ligne de défense contre un déversement; viennent ensuite la Garde côtière et les bénévoles de la région. Il y a trop de variables. Le fait que le déversement survienne sur la glace ou dans l'eau, son ampleur, le type de substance déversée, tout cela influe sur le type d'intervention et sur sa complexité.

L'hon. Mark Eyking: Justement, si le déversement survient sur de la glace ou sur des morceaux de glace, il est difficile de placer ces trucs autour pour récupérer le pétrole. Existe-t-il une autre technologie?

Mme Jody Thomas: Il existe différentes techniques. Notre région du Centre et de l'Arctique a un groupe d'intervention environnementale spécialisé en régions arctiques. Ses membres sont formés pour intervenir en cas de déversement de pétrole de ce genre.

L'hon. Mark Eyking: Ma prochaine question s'adresse à Transports Canada.

J'ai ici une carte qui indique les différentes routes. Vous avez le passage du Nord-Ouest, la route maritime du Nord et ensuite je crois qu'il y a une route maritime transpolaire. On dirait que cette route vous amène juste derrière l'Islande et presque tout près du pôle Nord et ensuite elle redescend vers le détroit de Béring. Est-ce que c'est une route qu'ils utilisent maintenant, ou est-ce une route sous-marine, parce que, comment pourrait-on passer à travers toute cette glace pour se rendre près du pôle Nord? Alors vous n'avez jamais entendu parler de cette route maritime transpolaire?

Mme Laureen Kinney: Ce n'est pas un autre nom qu'on donne à la route maritime du Nord. J'ai un autre nom pour la route maritime du Nord.

L'hon. Mark Eyking: Il y a quatre routes maritimes, des routes de navigation arctique ici. L'une d'elles passe par le haut. Je me demande simplement pourquoi c'est...

Mme Jody Thomas: D'après la carte que nous avons fournie, vous voyez que nous ravitaillons Eureka, tout au nord. Cette carte-là présente une des routes qu'un de nos brise-glaces lourds prendrait en plein été pour réapprovisionner les communautés.

L'hon. Mark Eyking: Oh, ils vont si loin dans le nord?

Mme Jody Thomas: Oui, ils vont aussi loin que ça au nord.

L'hon. Mark Eyking: Ma deuxième question s'adresse aussi à Transports Canada. Quelle activité prévoyez-vous pour ces 10 à 20 prochaines années, en supposant que le climat continue de changer et que la route s'ouvre? Selon vous, où y aura-t-il le plus d'activité? Est-ce qu'on verra surtout des navires qui viennent d'Europoort, de l'Europe pour se rendre au Japon par cette route? Ou alors verra-t-on surtout des navires américains? Ou est-ce que tout le monde va passer par ici?

Je veux dire dans 20 ans, si le climat continue de changer au rythme actuel, quel type d'activité prévoyez-vous? Pour le moment, vous ne parlez que de 30 à 40 navires, mais imaginons qu'on ait là une voie maritime similaire à la nôtre ou à celle du canal de Panama, quelles sont vos prévisions, et comment allez-vous aborder cette situation?

Mme Laureen Kinney: C'est une excellente question. Il est toujours très difficile de prédire les choses, et dans ce cas particulier, c'est encore plus difficile. La variabilité due aux croisières touristiques et écologiques et aux croiseurs de poche augmente lentement, et je pense qu'elle va continuer à augmenter, mais les détails dépendent beaucoup de l'économie et d'autres facteurs.

Du côté du développement des ressources, le nombre de plus grands navires qu'on commencerait à voir plus régulièrement dépend beaucoup des projets qui progressent et de leurs échéanciers. Et nous travaillons à ces échéanciers; nous surveillons la planification. Cela fait partie des activités dont j'ai parlé au début où on examine quelques-uns des corridors, où nous voyons que le développement va probablement se manifester, et dans combien de temps?

Le potentiel est énorme, mais la réalité évolue très lentement.

Je crois qu'il est également important de souligner à nouveau ce qui s'est dit plus tôt. Le risque est tellement grave en ce qui concerne l'imprévisibilité associée à l'ouverture de ces régions et aux retombées du changement climatique. Le risque est en fait plus indéfini, ce qui a de grandes répercussions sur les assurances et sur la capacité des navires qui veulent manoeuvrer dans ces régions avec une assurance responsabilité suffisante, etc.

● (1140)

Le président: C'est tout le temps que nous avons, Mark; je suis désolé.

Nous allons commencer un deuxième tour.

Monsieur Schellenberger, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Gary Schellenberger (Perth—Wellington, PCC): Merci.

Je suis très heureux de vous voir ici aujourd'hui.

Il y a plusieurs années, j'ai eu l'occasion de visiter les installations de la Garde côtière à Québec. On m'a tout montré lors d'une visite qui a probablement duré deux heures. À ce moment-là, on m'a dit que j'étais le premier député fédéral à être venu visiter ces installations depuis très longtemps. C'était il y a environ neuf ans. J'ai pu regarder de près ce que fait la Garde côtière, examiner certains de ses équipements et la manière dont elle est installée. J'ai été très impressionné de ce que j'ai vu, et j'ai compris certaines lacunes qui s'y trouvaient déjà à ce moment-là.

J'ai une question au sujet du Nord que je vais adresser directement aux gens de la Garde côtière. Est-ce que la Garde côtière a ses propres hélicoptères ou est-ce qu'elle les emprunte au MDN, ou y a-t-il un autre arrangement?

Mme Jody Thomas: Chacun de nos brise-glaces dans l'Arctique, sauf un, le *Terry Fox*, emporte des hélicoptères. Ils appartiennent à la Garde côtière et sont pilotés par des pilotes de Transports Canada qui s'intègrent à nos équipages.

M. Gary Schellenberger: Nous avons des gens des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut et du Yukon ici l'autre jour, et ils nous ont parlé de nos installations portuaires en eau profonde. Selon vous, y a-t-il des ports en eau profonde qu'on devrait développer et qui pourraient aider à l'avenir? Y a-t-il des endroits bien précis que nous devrions envisager de développer et qui pourraient aider non seulement à ouvrir la région mais aussi qui pourraient être avantageux en cas d'accident?

Mme Lauren Kinney: Je vais répondre.

Transports Canada, par le truchement de sa région des Prairies et du Nord, a cherché à déterminer où pourrait se dérouler le développement dans l'avenir et quelles autres routes de transport on pourrait envisager sans faire de planification projet par projet.

Pour chaque projet on examine en général comment construire une route d'une mine jusqu'à une région portuaire particulière s'il n'y a pas de port — ce genre de chose. Nous avons effectué quelques études et nous nous efforçons de déterminer où se trouvent certaines régions où il serait possible de développer quelque chose. Ce sont des études, et nous avons affiché une partie de l'information sur notre site Web.

Donc, on effectue certaines études sur le genre de choses qui devraient logiquement se produire et auxquelles il serait bon d'apporter un plus vaste soutien. On a déjà repéré quelques-unes de ces régions. Dans le golfe Coronation, je crois qu'il y a un excellent potentiel, mais il ne sera pas facile de prendre la décision d'entreprendre un tel développement.

M. Gary Schellenberger: Le représentant des Territoires du Nord-Ouest a mentionné des plans de construction d'une route du Nord qui devrait mener jusqu'à l'Arctique. J'espère bien qu'on reliera cette route à un port en eau profonde ou quelque chose comme ça, plutôt que de l'amener jusqu'à un grand banc de sable.

Dans le cas du déplacement terrestre et maritime et ce genre de choses, est-ce que les différents groupes collaborent?

• (1145)

Mme Lauren Kinney: Oui. En fait, les études dont je parlais ont été menées de concert avec les gouvernements territoriaux et avec les communautés. Nous examinons le développement potentiel et les échéanciers — ils sont inclus. Mais il faut aussi examiner les besoins des communautés, les communautés qui existent et où elles se trouvent, comment les occasions de développement des ressources pourraient aider au réapprovisionnement de ces communautés — exactement ce que vous suggérez.

Nous tenons compte de tout cela; c'est un travail effectué en collaboration dans notre secteur des politiques.

M. Gary Schellenberger: Les mines ne représentent probablement pas les plus grands risques de pollution; ce serait plutôt les déversements de pétrole ou les projets de pétrole et de gaz. Quelles sont les prévisions sur l'exploration de pétrole et de gaz? Est-ce qu'on va forer ces puits? Je sais qu'il a fallu du temps à Terre-Neuve-et-Labrador pour effectuer ces projets extracôtiers, alors ça se fera dans 10, 20 ou 30 ans?

Mme Lauren Kinney: À ce sujet, je pense qu'il vaudrait mieux que Ressources naturelles Canada vous en parlent. Nous n'avons pas effectué d'analyses de ce genre. Nous savons qu'un certain nombre de projets miniers seront réalisés dans les 10 années à venir. Ce sont

des choses que nous surveillons de très près. Nous surveillons aussi le plus long terme, mais nous n'avons pas vraiment effectué ce genre d'analyses.

M. Gary Schellenberger: Si un problème survenait là-haut, ce serait probablement un navire transportant des produits. S'il s'agissait d'un déversement, ce serait du mazout se trouvant à bord, etc.

Mme Lauren Kinney: Exactement.

Le président: Le temps est écoulé. Nous allons devoir passer la parole à M. Bevington pour cinq minutes.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci monsieur le président, et merci aux témoins qui sont ici aujourd'hui. Vos exposés ont été très intéressants.

Certaines de ces choses sont très importantes. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce que vous avez dit sur la récupération d'hydrocarbures dans des eaux pleines de glace. Avons-nous fait de grands progrès technologiques au cours de ces trois ou quatre dernières années qui nous permettent de récupérer le pétrole déversé dans des eaux contenant plus de 35 p. 100 de glace?

Mme Jody Thomas: Il y a les écrèmeurs. C'est le genre de trucs pratiques...

M. Dennis Bevington: La technologie ne suffisait pas il y a trois ou quatre ans pour une telle tâche. Est-ce qu'elle suffit maintenant, ou est-ce que la situation n'a simplement pas changé?

Mme Jody Thomas: Je ne suis pas sûre de comprendre ce que vous voulez dire par suffire.

M. Dennis Bevington: Nous ne pouvions pas récupérer les hydrocarbures avec succès dans des eaux contenant plus de 35 p. 100 de glace. On nous citait ces chiffres il y a plusieurs années. Avez-vous amélioré cette capacité?

Mme Jody Thomas: Les études se poursuivent partout dans le monde. Nous nous fions aux résultats de la recherche au Canada et sur les pratiques exemplaires ailleurs dans le monde. Je ne veux pas vous donner de pourcentage, mais la situation n'est pas statique. À mesure qu'on met à l'essai de nouvelles technologies et méthodes...

M. Dennis Bevington: Ça demeure malgré tout très difficile...

Mme Jody Thomas: Oui, c'est très complexe. Ce n'est pas la même chose que...

M. Dennis Bevington: La technologie n'est pas éprouvée et elle n'est pas efficace. Pouvez-vous me citer un exemple où l'on a récupéré les hydrocarbures d'un important déversement dans des eaux pleines de glace avec succès?

Mme Jody Thomas: Non. Je ne peux pas vous citer un exemple de grand déversement dans des eaux pleines de glace.

M. Dennis Bevington: Alors il n'existe pas de méthode.

Mme Jody Thomas: C'est vrai, et c'est bien, parce que cela indique qu'il n'y a pas eu de déversement important.

M. Dennis Bevington: Bon, c'est bien.

Passons au transport. Certaines personnes se sont inquiétées du fait qu'on envisage d'établir un code pour le transport dans l'Arctique qui favoriserait certains types de navires, comme les navires à double coque et certaines pratiques qui y sont liées. Ce serait une exigence à insérer dans une entente internationale importante, n'est-ce pas? Si nous nous dirigeons dans cette direction, il faudrait faire d'énormes efforts en politique internationale pour atteindre cet objectif.

Mme Laureen Kinney: Oui. Le Canada collabore actuellement avec l'Organisation maritime internationale à l'élaboration d'un code polaire. Nous nous sommes entendus sur l'exécution de ce travail et sur la production d'un ensemble d'exigences à proposer.

Ce travail se fonde en grande partie sur un ensemble de lignes directrices volontaires qui existent déjà. Elles touchent un grand nombre de domaines, dont la construction, le type d'équipement de sauvetage à maintenir et le type d'exigences à imposer au personnel. Nous envisageons d'examiner, en plus de ce que nous faisons avec l'Organisation maritime internationale, certaines lignes directrices volontaires avec nos collègues du Conseil de l'Arctique. Le Canada présiderait ces travaux.

Oui, cela crée un volume considérable de travail.

M. Dennis Bevington: Envisagez-vous de caréner les brise-glaces de la flotte actuelle au cours de ces prochaines années?

• (1150)

Mme Jody Thomas: Oui, certainement. L'*Amundsen* est actuellement en carène. Nous appliquons un cycle continu de radoub pour les navires.

M. Dennis Bevington: Combien de brise-glaces seront aptes à servir au cours de ces prochaines années?

Mme Jody Thomas: En général, sept brise-glaces sont prêts à manœuvrer dans l'Arctique en été. L'*Amundsen* est consacré aux sciences et non aux interventions habituelles de la Garde côtière. Donc si l'un d'eux est en carène, nous en aurons six en tout, dont cinq accomplissent le travail de la Garde côtière.

M. Dennis Bevington: L'été dernier il y a eu deux incidents où des barrages de glace ont bloqué le passage des approvisionnements dans le Nord, n'est-ce pas?

Mme Jody Thomas: Oui.

M. Dennis Bevington: Vous pourriez peut-être nous parler un peu de ces incidents, parce que je pense qu'ils sont très importants pour nous.

Mme Jody Thomas: Il y a eu un énorme embâcle dans la baie Frobisher. C'était plutôt inhabituel. Il n'était pas arrivé depuis plusieurs années que des navires aient de la difficulté à entrer dans la baie de Frobisher et à en sortir à cause de la glace. Nous avons laissé deux brise-glaces là-bas pendant la plus grande partie du mois de juillet pour escorter les navires d'approvisionnement d'Iqaluit qui entraient ou qui sortaient. Nous avons dû y consacrer énormément de temps.

C'est ce que nous faisons. Nous sommes un organisme opérationnel. Nous envoyons nos navires là où ils sont nécessaires et nous rajustons les programmes de tous les autres navires.

M. Dennis Bevington: Sur la côte Ouest, il y a aussi eu un barrage de glace, dans les eaux américaines, je crois?

Mme Jody Thomas: Il y a deux ans, oui, les Américains ont eu de la difficulté à amener le carburant à Barrow, je crois, en Alaska. Leur brise-glace lourd *Healy* n'était pas disponible. Le *Sir Wilfrid Laurier*, notre brise-glace moyen sur la côte Ouest était déjà dans le Sud et il ne convenait pas à ce genre de travail. Je crois qu'ils ont dû engager un brise-glace russe par contrat.

Le président: Merci beaucoup.

Nous terminerons avec M. Williamson.

Vous avez cinq minutes, monsieur.

M. John Williamson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

J'ai peine à imaginer la planification pour l'Arctique. Je viens de la circonscription du sud-ouest du Nouveau-Brunswick. Elle comprend la baie Passamaquoddy à l'embouchure de la baie de Fundy. Plusieurs de ces baies se recouvrent. Nous avons eu un conflit avec les Américains sur le droit de passage inoffensif par Head Harbour. Nous avons eu une dispute territoriale à l'île Machias Seal avec les Américains. Il y a de petits icebergs... en fait, ce ne sont pas vraiment des icebergs, mais nous avons de la glace, des risques aquatiques, des marées et même ces choses présentent des défis. L'été dernier, un navire s'est enlisé à marée basse. Je crois que c'est le MDN qui a envoyé des experts pour vérifier s'il n'y avait pas de contamination dangereuse en surface... là où l'on cultive les palourdes. Et je ne parle que d'une petite région dont la population est très dense comparée à celle des régions du Nord, alors c'est une tâche absolument énorme.

Comme nous avons déjà mentionné une chose dont les gens parlent toujours plus, je voudrais reprendre cette question du transport du pétrole dans le Nord. J'aborde ce sujet sans posséder beaucoup de connaissances, alors je vais poser des questions qui sembleront très rudimentaires. Est-ce que ça se passe à l'heure actuelle? Est-ce que des pétroliers naviguent plus près de la Russie, ou...? Quelle route suivent-ils?

Mme Jody Thomas: Les pétroliers traversent l'Arctique afin de réapprovisionner les collectivités en carburant, et ce, pendant tout l'hiver.

M. John Williamson: Est-ce que ces pétroliers sont, par exemple, de la taille de l'*Exxon Valdez*, ou plus petits?

Mme Jody Thomas: Ça dépend, il y en a de différentes tailles.

M. John Williamson: Oui, je m'en rends compte.

Mme Jody Thomas: Pour ce qui est des risques, tout le monde connaît bien sûr l'histoire de l'*Exxon Valdez* — il s'agissait d'une erreur du commandant. Et quant aux pétroliers qui sillonnent l'Arctique pour faire les réapprovisionnements, il y a le risque de déversement d'hydrocarbures.

M. John Williamson: C'est tout à fait vrai. Dans les ports canadiens de transit, la surveillance est plus serrée.

Est-ce que des pétroliers utilisent les voies navigables pour aller du point A au point B?

Mme Jody Thomas: Non.

M. John Williamson: Est-ce que cela se fera dans l'avenir?

Mme Laureen Kinney: Pas dans l'immédiat, je ne crois pas.

M. John Williamson: Très bien.

Mme Jody Thomas: Comme nous l'avons dit, le passage du Nord-Ouest et les autres itinéraires des eaux de l'Arctique présentent encore un danger inhérent. Les transporteurs maritimes le savent, notamment les armateurs de pétroliers, et ils ne prennent pas de risques.

M. John Williamson: Entendu. En d'autres termes, s'agissant des pétroliers, la situation n'est pas telle qu'on se l'imagine en général, puisqu'en fait ils aident les collectivités à se fournir en pétrole pour l'hiver, afin que les gens puissent se chauffer comme tous les Canadiens. Là, je crois que c'est une situation complètement différente.

Mme Jody Thomas: En effet.

M. John Williamson: J'aimerais savoir si vos services ont réfléchi à l'aspect suivant: on entend dire que, compte tenu des difficultés que présente le transport par l'accès du Grand Nord, on envisage de transporter le pétrole vers le nord, que ce soit par oléoduc ou par voie ferroviaire, et puis de l'expédier par voie maritime.

Est-ce que vous en avez parlé entre vous, et avez-vous réfléchi aux conséquences, notamment du point de vue des ports nordiques?

• (1155)

Mme Lauren Kinney: Oui, nous passons en revue les différentes options proposées dans ce secteur, mais on peut penser qu'il s'agit en grande partie de spéculation. D'ores et déjà, le pétrole est en partie acheminé par train jusqu'à la côte Est, mais en quantités limitées. Pour aller vers le nord, il faut prévoir tout un réseau d'infrastructures, ce qui n'est pas sans poser problème. Mais pour répondre à votre question, oui, nous étudions ces aspects et nous coopérons dans ce sens avec différents organismes. Par exemple, nous obtenons des informations du Bureau de la sécurité des transports, entre autres, et nous obtenons également directement des informations auprès de la Garde côtière; mais quoi qu'il en soit, je crois que ce n'est pas pour demain.

M. John Williamson: Oui, nous avons la même chose dans ma circonscription, notamment à McAdam où les trains passent pour apporter le pétrole brut en provenance du Nord jusqu'aux installations d'Irving, et cela a créé un petit boom économique.

Est-ce que l'on a mis à jour les protocoles pour faire face à ces expéditions de pétrole? Je ne veux pas parler de « tanker », parce que pour moi cela évoque les gros, les très gros pétroliers. Mais j'aimerais savoir comment on améliore les procédures afin de pouvoir affronter de façon adéquate les conséquences d'un éventuel déversement d'hydrocarbures.

Mme Lauren Kinney: Votre question touche plusieurs domaines. Certes, la prévention est une préoccupation de premier plan, et nous y veillons à travers le cadre réglementaire. Mais je voudrais faire deux observations.

L'une de nos principales activités actuelles consiste en une évaluation du risque portant sur l'ensemble des eaux canadiennes, afin d'améliorer le processus d'évaluation du risque en l'uniformisant, et de comprendre aussi les risques comparatifs ainsi que les facteurs qui permettent de rectifier efficacement une situation.

Nous avons creusé la question de ce que l'on appelle les « évaluations POLE », c'est-à-dire, notamment, l'étude d'une proposition spécifique de terminal. Ces évaluations résultent d'un consensus assez large entre les services et visent à obtenir une image d'ensemble. Cependant, en ce qui concerne les activités déployées dans le Nord, nous appuyons les travaux du Comité d'examen des répercussions du Nunavut qui analysent certains projets dans la région, et nous nous penchons sur des aspects spécifiques tels que l'hivernage du pétrole dans des pétroliers afin d'appuyer le développement d'un site. Par ailleurs, nous sommes très actifs dans les secteurs concernant le cadre réglementaire, et nos représentants travaillent en étroite collaboration avec les collectivités, les fournisseurs et d'autres parties prenantes. L'application du cadre réglementaire laisse tout de même une certaine marge de manœuvre, et cela peut toujours être modulé en fonction des besoins, quitte à amender le cadre réglementaire.

M. John Williamson: Est-ce que le fait d'acheminer le pétrole par bateau représente aujourd'hui la façon la plus efficace et sécuritaire d'approvisionner le Nord?

Un témoin: Oui.

M. John Williamson: Je vous remercie.

Le président: Merci, et merci également à nos témoins d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants de nous avoir éclairés.

Nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes afin de mettre en place le système de vidéoconférence, qui nous permettra d'accueillir notre prochain témoin. Je vous demande donc de ne pas vous éloigner.

Encore une fois, merci.

• _____ (Pause) _____

•

• (1205)

Le président: Bien, je pense que la plupart des membres sont de retour et je vais donc souhaiter la bienvenue à Kells Boland, responsable de projet chez PROLOG Canada Inc., qui est en liaison avec nous depuis Whitehorse, dans le Yukon.

Nous vous souhaitons la bienvenue, monsieur Boland.

Je sais que vous avez un exposé à nous présenter. Je vous donne donc la parole, puis nous ferons un tour de table afin de vous poser des questions. Qu'en dites-vous?

M. Kells Boland (gestionnaire de projet, PROLOG Canada Inc.): Merci et bonjour. Je commencerai par dire que nous avons ici, à Whitehorse, une très belle matinée. Je crois savoir que, chez vous, il y en a qui doivent pelleter la gadoue, en tout cas c'est ce que j'ai vu hier soir aux nouvelles, mais ici, il fait beau.

Je voudrais, ce matin, vous présenter une dizaine de diapositives en même temps que mon exposé. J'espère que cela vous donnera une idée de la situation concrète dans l'Arctique et des opérations canadiennes de transport dans la région. Ces opérations sont de deux natures: tout d'abord, les arrivages de réapprovisionnement, qui représentent en fait la seule activité de transport commercial se déroulant actuellement dans le Nord canadien; en deuxième lieu, j'aimerais vous faire entrevoir le trafic d'exportation auquel il faut s'attendre et qui est lié à la mise en exploitation des ressources; je pense que ce phénomène se produira à brève ou à moyenne échéance, je veux dire d'ici une dizaine d'années. Enfin, je voudrais vous décrire également les changements qui affectent les modalités de transport et dont le but est d'améliorer la mise en exploitation des ressources et leur transport.

Mais auparavant, permettez-moi de vous parler un peu de PROLOG, qui a été créée à Calgary voici plus de 30 ans, avec comme objectif initial de s'occuper de la planification logistique de grands chantiers de construction de pipelines dans le Nord. Depuis, nous nous sommes un peu ramifiés: la moitié de nos transactions se fait aujourd'hui avec le secteur privé, tandis que l'autre moitié consiste en études de planification et de politiques concernant la région du Nord. En fait, nous avons effectué notre première étude sur le transport dans l'Arctique en 1985, et, depuis, nous faisons une étude analogue, à des fins d'actualisation, environ tous les 13 ans. La plus récente de ces études, qui est en fait une évaluation du système de transport dans le Nord, a été achevée voici un an et demi environ.

En 2005, on m'a demandé de mener, pour le compte de l'État de l'Alaska et du gouvernement du Yukon, une étude de faisabilité pour un lien ferroviaire Alaska-Canada. À cette fin, on m'a invité à ouvrir un bureau à Whitehorse, et je suis toujours responsable de ce bureau même si le projet a été bouclé voici environ deux ans.

Les 10 prochaines pages de mon exposé décrivent nos activités actuelles et récentes en matière de transport dans le monde. J'aimerais vous faire toucher du doigt la réalité de ce que nous avons fait et des conditions dans lesquelles s'effectue le transport dans le Nord.

La page suivante vous donne une description des activités de réapprovisionnement et de l'infrastructure qui les soutient. Vous voyez donc qu'il y a six ports — en fait, j'hésite à parler de ports parce qu'il s'agit d'installations rudimentaires, dont trois sont des débarcadères en eau profonde et trois sont des terminaux pour barges pétrolières. À remarquer que deux de ces installations se trouvent en fait en Alaska.

Je commencerai par Skagway, en Alaska, qui est un port du Yukon servant à acheminer des minerais vers une installation d'exportation en eaux de marée. Ce port se trouve à quelque 18 milles de la frontière canadienne et, encore une fois, sert à l'exportation des minerais du Yukon. Ensuite, vous avez Prudhoe Bay, en Alaska, qui, par le passé mais aussi pour l'avenir, est le port de réception des réapprovisionnements par barge, là encore à travers le Canada en direction de l'Alaska. Et puis, bien évidemment, il y a l'autoroute de l'Alaska, qui traverse le Canada.

Voilà qui vous donnera une idée de la rapidité avec laquelle les choses évoluent, du moins dans le contexte bilatéral en matière de transport international. Dans mon secteur, il y a une étroite corrélation entre l'infrastructure et le transport transfrontalier.

Je passe à présent de la région ouest, indiquée ici, à travers le réseau d'autoroutes, c'est-à-dire l'autoroute Dempster qui relie le port à Skagway et, tout en haut dans l'Arctique occidental, à Inuvik, avec une route hivernale de glace et un service estival de barges en direction de Tuk, sur la côte arctique.

Plus bas vers le sud, on trouve l'autoroute Mackenzie qui sert de lien au réapprovisionnement pour le terminal de barges de Hay River et pour l'exploitation des barges du fleuve Mackenzie, et puis de nouveau vers Tuk et dans l'Arctique occidental. Ensuite, le reste du trafic de réapprovisionnement au Canada consiste principalement en des activités de transport maritime par navires à grand tirant d'eau, avec des plages maritimes pour le débarquement. En ce qui concerne les marchandises sèches, la cargaison est déchargée du bateau en direction de ces plages; pour ce qui est du carburant en vrac, on utilise des conduites flottantes branchées sur les soutes des pétroliers.

● (1210)

Les autres points que vous voyez sur cette carte sont des débarcadères qui ne concernent pas directement le réapprovisionnement de l'Arctique. Commençons par Churchill, qui offre un service de barges de réapprovisionnement vers la région de Kivalliq, au Nunavut, mais ne se rend pas jusqu'à l'Arctique. L'autre débarcadère est celui de Nanisivik, appartenant auparavant à une mine de plomb et de zinc équipée d'un débarcadère pour navires à grand tirant d'eau et qui est utilisé aujourd'hui par la garde côtière et la marine militaire.

C'est donc une infrastructure bien légère, mais notre système de réapprovisionnement fonctionne. Quels sont les volumes transportés? Eh bien le système de transport maritime achemine à lui seul 400 000 tonnes par an. Quant au réseau d'autoroutes, qui reste relativement limité dans les Territoires du Nord-Ouest, il supporte un trafic de 500 000 tonnes par an. Il y a, au Yukon, un réseau de routes relativement développé pour un territoire du Nord, avec un trafic de 600 000 tonnes par an.

Voilà pour ce qui est du trafic actuel dans le Nord. À remarquer que j'ai exclu le transport aérien et que je parle exclusivement de transport de surface, c'est-à-dire camions et bâtiments flottants. Je

voudrais vous aider à comprendre la façon dont le développement de l'exploitation des ressources pourrait représenter un changement d'échelle, tant pour le transport dans l'Arctique que pour l'infrastructure destinée à l'appuyer à brève échéance — je veux dire d'ici 10 ans tout au plus.

S'agissant à présent de l'Arctique occidental, là c'est le minerai de fer qui prime. Pour ce qui est des perspectives de la mine de fer de Mary River de Baffinland et de celle de Roche Bay au Baffinland, vous verrez qu'il y a, pour ces deux mines, un potentiel de 24 millions de tonnes d'exportation par an; quant à l'Arctique central, vous voyez qu'il y a des gisements de métaux communs, qui se chiffrent en millions de tonnes de plomb et de zinc que l'on pourrait exporter depuis la région du golfe Coronation. Et puis, plus loin, dans l'Arctique occidental, vous trouvez le pétrole et le gaz de la mer de Beaufort ainsi que du delta du Mackenzie. L'exploitation de ces ressources nécessitera, en tout premier lieu, la mise en place d'infrastructures portuaires mais également d'un réseau routier, même sommaire, afin de pouvoir les exporter.

Je voudrais, dans la suite de cet exposé, chercher à vous éclairer sur la façon dont sont appelés à évoluer le réseau et les modalités de transport dans l'Arctique, une fois alimentés par l'exploitation des ressources. Dans la page suivante, ce processus est illustré dans une optique élargie correspondant au contexte circumpolaire. Nous avons tous entendu parler du réchauffement qui affecte le Nord et de ses répercussions, notamment l'élargissement de l'aire de navigation dans l'Arctique. En fin de compte, le raccourci, entre l'Asie du Nord et l'Europe septentrionale dont tout le monde parle, c'est la route transpolaire; mais, d'ici à ce que cela se concrétise, on n'a d'autre choix que l'itinéraire maritime nordique russe ou le passage du Nord-Est — à l'exclusion du passage canadien du Nord-Ouest. Le passage canadien du Nord-Ouest entre l'Asie du Nord et l'Europe septentrionale est plus long d'environ 1 000 kilomètres, si bien qu'il n'entre tout simplement pas en ligne de compte comme raccourci entre l'Asie du Nord et l'Europe.

Par contre, là où il a un rôle à jouer, comme je l'ai dit précédemment, c'est en tant que point de départ et point de destination, tant pour les expéditions sur grande échelle de minerai en direction de pays étrangers — là je parle de commerce international — que comme destination pour le réapprovisionnement des chantiers de mise en exploitation des ressources qui seront à l'origine de ces exportations.

Voilà, je crois, qui trace pour vous le cadre dans lequel vient s'inscrire le système de transport dans l'Arctique canadien, c'est-à-dire celui du système de transport circumpolaire, et qui indique les choses qu'il convient de suivre de près. Et puis il y a aussi les choses qui ne nous concernent pas directement, compte tenu du nombre considérable de navires porte-conteneurs qui n'arrêtent pas de faire l'aller-retour entre l'Asie du Nord et l'Europe septentrionale. Un jour, le voyage se fera par la route transpolaire, mais jusque-là, c'est la route maritime russe du Nord qui s'impose.

J'aimerais en venir à des aspects plus détaillés du développement de l'infrastructure en rapport avec ces projets et auxquels il faut s'attendre, avec, comme morceau de résistance, le port de 700 millions de dollars de la mine de Mary River au Baffinland. Il s'agit d'une très grande exploitation, d'ores et déjà dotée d'une route d'une centaine de kilomètres en direction de Milne Inlet à l'extrémité nord de l'île de Baffin, sans parler du projet de voie ferrée de 143 kilomètres en direction de Steensby Inlet, et là, encore une fois, il s'agira d'un grand port, dont le chantier coûtera 700 millions de dollars, situé au sud de la mine.

J'ai essayé de vous présenter une comparaison entre la situation d'aujourd'hui et celle d'il y a une quinzaine d'années, avec la mine de Nanisivik. Aujourd'hui il s'agit d'un port naval, mais auparavant c'était une mine munie d'un port pour navires à grand tirant d'eau et destiné à l'exportation, avec un volume d'environ 110 000 tonnes de plomb-zinc exportées chaque année. Et puis nous avons la mine de Mary River, avec, comme l'indique le diagramme au bas de la page, avec un volume de 18 millions de tonnes par an.

● (1215)

Vous imaginez donc le bond en avant que cela représentera, rien que pour la navigation maritime. Par exemple, le navire que vous voyez ici dans l'encart: il s'agit d'un bâtiment d'environ 50 000 tonnes, en fait plutôt d'un navire de type Capesize, c'est-à-dire entre 100 000 et 125 000 tonnes. Ce sont des transporteurs équipés pour briser la glace; le premier n'a pas encore été construit, mais une fois en service il y en aura deux ou trois par semaine. Vous imaginez donc la métamorphose du transport dans l'Arctique, je veux parler du transport maritime, qui se fera sans interruption tout au long de l'année.

À la diapositive suivante, vous voyez comment, alors qu'on se déplace vers l'ouest, le réchauffement du Nord et la prolongation de la saison de transport maritime dans l'Arctique modifient d'ores et déjà le service de transport servant au réapprovisionnement du Nord, mais aussi l'ampleur des activités d'exportation auxquelles on assistera. Permettez-moi de vous expliquer la façon dont les changements interviennent dans la région du golfe de Coronation.

Les navires en provenance de Montréal et qui desservent normalement le transport maritime de l'est commencent à pénétrer le marché du transport maritime de l'ouest, je veux dire le golfe de Coronation — en principe la chasse gardée des barges du fleuve Mackenzie ancrées à Hay River, et ça depuis le début de nos services de réapprovisionnement en direction du nord. Il s'agit donc d'un phénomène récent, qui découle tant du réchauffement dans le Nord que de l'expansion du système de navigation; cela permet à des navires appartenant au système de transport maritime de l'est de se transporter jusque dans l'Arctique de l'Ouest, sous l'impulsion de la mise en exploitation des ressources — en l'occurrence, le projet minier de Newmont, actuellement en suspens. Grâce à l'occasion qui leur a été donnée de soutenir la mine, ces navires ont pu offrir une solution de rechange au service du fleuve Mackenzie. Parallèlement, le service de barges du fleuve Mackenzie a été renforcé par des barges à fort tirant d'eau provenant du trafic maritime de l'ouest, qui arrivaient de Vancouver. Si bien que, du jour au lendemain, nous passons d'un système avec une source unique d'approvisionnement, celui d'Edmonton avec le fleuve Mackenzie comme voie d'accès à l'Arctique occidentale, à des navires de transport maritime en provenance de Montréal et à des barges de transport maritime provenant de Vancouver, avec en complément la flotte de barges du fleuve Mackenzie.

Voilà qui vous donne une idée des véritables bouleversements en cours dans la région. Donc, simplement pour illustrer l'ampleur des projets de mise en exploitation des ressources: dans la région du golfe de Coronation, vous avez trois chantiers d'assez grande envergure et relativement voisins; chacun de ces chantiers dispose de son propre port et de sa propre route. Roberts Bay est le port du chantier minier de Newmont, Bathurst Inlet est le port du projet de Hackett River de Xstrata Zinc, et Grays Bay est le port ainsi que le prolongement routier vers le sud du chantier de Izok Lake de China Minmetals; et tous ces chantiers se consacrent à l'exploitation du plomb et du zinc.

J'ajoute qu'ils s'implantent tous dans le même secteur que les mines de diamant des Territoires du Nord-Ouest; d'où la confluence des capacités de transport et, peut-être, des occasions de coopération permettant d'éviter de construire trois ports alors qu'un seul pourrait sans doute suffire — je reviendrai là-dessus — dans la région de Tuktoyaktuk, au service des futures activités d'exploitation du pétrole et du gaz.

Quelques mots à présent concernant ce qui se passe dans la vallée du Mackenzie, où la situation est en phase de transition. Il existe une proposition de remplacement du fonctionnement bisaisonnier actuel de l'autoroute de la vallée du Mackenzie, à savoir le transport par barge en été et, en hiver, la liaison par la route de glace jusqu'à Tuktoyaktuk. Voilà qui vous donne une idée de la phase de transition que traverse le couloir de la vallée du Mackenzie.

Pour ce qui est du Yukon, j'ai déjà évoqué le port de Skagway en Alaska, qui est le port d'accès du Yukon aux eaux de marée pour l'exportation du minerai. Au moment où je vous parle, on assiste à une expansion du volume traité, qui passe de moins de 100 000 tonnes par an jusqu'à un demi-million de tonnes par an, probablement au cours des trois prochaines années. On est en train de construire à Skagway une extension du débarcadère, pour un montant de 75 millions de dollars, grâce à un financement de l'État de l'Alaska visant à appuyer les exportations canadiennes passant par Skagway.

● (1220)

J'en viens à un secteur tout à fait différent mais tout aussi important pour la mise en exploitation des ressources du Nord, si on garde à l'esprit que les deux problèmes qui se posent dans le Nord sont la carence d'infrastructures en vue de la mise en exploitation des ressources, et la carence d'infrastructures dans les domaines du transport et de l'énergie. Nous nous employons actuellement, en collaboration avec un certain nombre de clients, à introduire le GNL en tant que substitut à faible coût pour la production d'électricité à base de carburant diesel dans le Nord. Certes, c'est beaucoup plus coûteux en raison du coût représenté par l'acheminement par camion du GNL, dont la densité représente 60 p. 100 de celle du carburant diesel. Donc, même s'il est beaucoup moins coûteux d'obtenir du GNL que du carburant diesel, il faut ensuite trouver un moyen de l'acheminer — compte tenu, également, de sa durée d'entreposage limitée.

Cette description du transport routier n'est pas sans faire penser à deux grandes bouteilles thermos. On espère que, d'ici un an exactement, ce système permettra d'acheminer le GNL pour le compte de Yukon Energy, à la cadence d'environ cinq camions par jour pour la mine de Casino au cours de la prochaine décennie. Je rappelle que n'étant pas rattachés au réseau, ils ont besoin de leur propre source d'énergie, et comme ils ne peuvent pas se permettre le carburant diesel, c'est le GNL qui représente la solution. Les deux puits du gisement gazifère d'Ikhil, à Inuvik, sont à présent épuisés, et s'ils ne parviennent pas à obtenir de GNL ils seront forcés de passer au carburant diesel.

Voilà qui vous permet d'entrevoir la nature des changements en cours. Mais il y a aussi quelques impondérables que l'on ne saurait exclure, et sur lesquels nous nous sommes penchés à l'occasion: les modules pour les sables bitumineux de l'Athabasca, acheminés par-dessus l'Alaska et l'Arctique occidentale et puis, dans le Nord, remontant le fleuve Mackenzie pour aboutir finalement aux sables bitumineux de l'Athabasca. Sans oublier que le pipeline de la vallée du fleuve Mackenzie ainsi que le gazoduc de l'Alaska — actuellement en suspens — pourraient bien être réactivés.

S'agissant des expéditions aériennes, nous avons une collaboration avec Northrop Grumman pour étudier le marché des dirigeables pouvant contribuer à la mise en exploitation des ressources dans le Nord canadien. Et, comme je l'ai dit, il semble que la liaison ferroviaire Alaska-Canada soit en train de susciter un regain d'intérêt sous l'angle politique en Alberta, pour ce qui est d'acheminer le bitume extrait des sables de l'Athabasca vers un port du Pacifique.

Enfin, je rappelle que la construction d'une infrastructure de transport dans l'Arctique est souvent d'un coût prohibitif. C'est pourquoi je voudrais citer, parmi les idées à retenir suite à notre dernière évaluation des systèmes de transport dans le Nord — évaluation qui visait à établir comment s'y prendre pour obtenir l'infrastructure nécessaire à un coût abordable —: étudier toutes les options débouchant sur un partenariat et un partage des coûts, car il est possible de répondre à tout un éventail de besoins émanant tant du secteur privé que du secteur public, grâce à une seule installation à usages multiples. J'espère que mon exposé vous aura donné à comprendre que, dans plusieurs endroits, on pourrait avoir des installations polyvalentes capables de fournir des prestations uniformes, sans qu'il soit nécessaire de les multiplier de façon coûteuse.

Les chantiers de mise en exploitation des ressources ne cessent d'élargir les perspectives d'investissement au titre de l'infrastructure dans l'Arctique. Le recours à des solutions de partage des installations conduisant à un abaissement des coûts ne peut qu'augmenter la viabilité des investissements d'infrastructure d'origine privée. En outre, le fait de greffer la réponse aux besoins du secteur public sur des solutions adoptées par le secteur privé pourrait justifier les partenariats public-privé.

Mon exposé est terminé

Je vous remercie de votre attention.

• (1225)

Le président: Merci, monsieur Boland.

Nous allons commencer par l'opposition. Monsieur Bevington, vous avez la parole pendant sept minutes.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur Boland, laissez-moi vous remercier de votre exposé.

Nous venons l'un et l'autre de régions du pays où les thèmes que vous avez abordés sont sur toutes les lèvres et je vous suis reconnaissant de votre exposé.

Il y a de cela quelques mois, j'ai pris connaissance d'un rapport de Ressources naturelles portant sur la mise en valeur du Nord. Je dois dire que nombre des informations que vous nous avez communiquées auraient mérité d'y figurer. Nous sommes un comité des affaires étrangères et nous nous penchons sur notre politique concernant l'Arctique. Je précise que la dimension « affaires étrangères » rend les choses un peu plus complexes, car nous devons nous intéresser aux conséquences de ce qui se passe dans notre région de l'Arctique pour les relations avec d'autres pays.

J'ai été intéressé par votre excellente diapositive concernant la phase de transition que traverse le secteur du transport dans l'Arctique. Elle illustre bien une option à laquelle nous avons dû renoncer, à savoir le passage du Nord-Ouest comme itinéraire probable du transport maritime. Vous nous avez très clairement exposé la situation, ce qui fait de vous le deuxième témoin seulement à avoir traité la question de façon aussi détaillée. Mais pourriez-vous nous donner un complément d'explication là-dessus? L'été dernier, on a vu le brise-glaces chinois emprunter la route transpolaire. Quel

est, selon vous, l'avenir de cette voie multinationale à travers l'Arctique?

M. Kells Boland: Je précise tout d'abord que je m'occupe de transport commercial de marchandises, si bien que lorsque je parle du passage du Nord-Ouest, je veux dire que cet itinéraire n'aura pas de rôle à jouer pour le transport du fret commercial entre l'Asie du Nord et l'Europe septentrionale. C'est donc dans cette optique que je dis que le passage canadien du Nord-Ouest ne sera pas très actif.

Il faut toutefois s'attendre à d'autres développements et, sans entrer dans le détail, je peux vous les énumérer. Il y a par exemple les transports maritimes de loisirs, je veux dire les bateaux de croisière, et puis toute une quantité de bâtiments se livrant à la recherche et au développement. On verra donc se déployer toutes ces activités, parallèlement au gros morceau dont j'ai parlé, à savoir que, sous l'angle de la mise en exploitation des ressources, nous constituons à la fois un marché d'origine et un marché de destination.

M. Dennis Bevington: Si je comprends bien, il s'agit de navires qui seraient enregistrés au Canada et qui sillonneraient, pour l'essentiel, des eaux canadiennes, si bien qu'ils relèveraient en quelque sorte d'un régime national. Ou pensez-vous plutôt que nous devrions avoir une entente ou un accord international régissant les navires qui traversent nos eaux, par exemple pour aller prélever le minerai de fer de Mary River?

• (1230)

M. Kells Boland: S'agissant des vraquiers, il n'y a pas de doute qu'ils se rendent vers des destinations étrangères, et ils ne sont pas tenus, en vertu de la loi, d'être enregistrés au Canada, puisqu'ils se consacrent au commerce international. En outre, il ne s'agit pas de trafic de cabotage, lequel requiert l'emploi d'équipages canadiens, donc, il peut parfaitement s'agir de bâtiments étrangers.

Je vous ai épargné les détails concernant la différence entre le passage du Nord-Ouest et le passage du Nord-Est, appelé la route maritime du Nord. Cependant, je constate que beaucoup de gens pensent qu'il serait logique d'opter pour la seconde voie, étant donné qu'elle est plus courte. Mais je rappelle qu'elle coûte beaucoup plus cher, parce qu'elle est gérée comme le canal de Panama, je veux dire qu'il faut payer un droit pour l'utiliser, sans parler du fait que viennent s'ajouter les aides à la navigation et, en cas de nécessité, le soutien aux brise-glaces. Tandis que du côté canadien, ce genre de coûts n'existe pas. C'est pourquoi je pense que nous devrions, à un moment donné, établir une sorte de péage. Sinon, tout le monde va essayer de venir de notre côté pour utiliser gratuitement le passage du Nord-Ouest.

Je pense qu'il y a un élément qui n'a pas complètement été pris en compte, si l'on veut aboutir à une situation équilibrée. Le fait que, du côté russe, il faille payer un droit de passage alors que chez nous il n'y en a pas risque de poser problème dans l'avenir. En outre, un certain nombre de navires, notamment ceux qui font de la navigation de loisirs mais d'autres aussi, pourraient ne pas être repérables, notamment par les services de recherche et de sauvetage, mais aussi s'il devait y avoir des déversements d'hydrocarbures.

C'est pourquoi je pense que le moment viendra où nous devrons, nous aussi, percevoir un droit de passage ou tout au moins mettre en place un système pour que les usagers contribuent à ce système de traversée de l'Arctique, qui en est encore à ses débuts. Je souligne au passage que les Russes ont plusieurs encablures d'avance sur nous pour ce qui est de la gestion d'un tel régime et des différentes modalités de péage.

M. Dennis Bevington: Les Chinois constituent une flotte imposante de brise-glaces et, l'an dernier, ils ont fait traverser la calotte glaciaire à leurs brise-glaces.

Nous savons que la calotte glaciaire est en train de rétrécir rapidement, et, surtout, de perdre en épaisseur. C'est pourquoi je me demande à quel usage ils destinent les brise-glaces qu'ils sont en train de construire. Est-ce à l'ouverture des voies commerciales à travers ce passage polaire qui évite de traverser les eaux territoriales d'un quelconque autre pays?

M. Kells Boland: Franchement, je ne suis pas expert en la matière. Cela nous conduit à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, avec le droit de passage inoffensif et toutes sortes d'autres choses dont je ne suis pas un spécialiste, donc je préfère ne pas m'aventurer dans ces eaux inconnues. Désolé.

M. Dennis Bevington: N'empêche que vous l'indiquez comme itinéraire potentiel. Or, il y a là de quoi modifier la donne, non seulement pour le passage du Nord-Est mais, dans l'avenir, peut-être aussi pour le passage de Nord-Ouest.

Le passage direct à travers le pôle Nord représente l'itinéraire le plus court.

M. Kells Boland: Aucun doute là-dessus.

Je ne crois pas que les Chinois aient construit ces brise-glaces afin d'ouvrir un passage aux transports commerciaux. Je crois plutôt qu'ils s'intéressent à l'exploitation des ressources et peut-être même à des recherches scientifiques, mais à travers les eaux internationales, c'est-à-dire en évitant aussi bien le passage du Nord-Est que le passage du Nord-Ouest.

M. Dennis Bevington: Ne pensez-vous pas qu'il serait justifié que nous surveillions de très près, dorénavant, l'évolution de cette surface glaciaire, afin de prévoir le moment où le passage sera libre? Selon certaines projections, cela pourrait se produire dès 2020.

M. Kells Boland: S'agissant de ce que vous avez dit au sujet des brise-glaces, c'est justement ce que les Chinois seront largement en mesure de faire, et nous devrions nous interroger sur la façon d'en faire autant, j'en conviens.

M. Dennis Bevington: Merci.

Le président: Merci beaucoup, votre temps est écoulé.

Passons à présent aux députés du gouvernement. Madame Grewal.

Mme Nina Grewal (Fleetwood—Port Kells, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Boland, de votre exposé.

Monsieur Boland, les prévisions indiquent que le passage du Nord-Ouest rendra le Grand Nord plus accessible au transport maritime.

Compte tenu des défis que présente l'expansion de la navigation maritime dans le Nord, pourriez-vous nous dire dans quelle mesure la Garde côtière canadienne est suffisamment équipée pour faire face à un éventuel afflux de navires?

M. Kells Boland: NORDREG dispose aujourd'hui d'un service de repérage et de suivi des navires. Ce service va sans aucun doute devoir être étoffé, compte tenu du niveau d'activité auquel on assistera dans l'Arctique, même si l'on s'en tient au trafic d'origine et de destination que j'ai déjà évoqué. À titre d'exemple, lorsque la mine de Mary River aura été ouverte, le trafic d'entrée et de sortie, pour l'Arctique de l'Ouest, sera de l'ordre de deux à trois navires par semaine pendant toute l'année. C'est là un ordre de grandeur tout à fait différent de ce que la Garde côtière a dû gérer jusqu'ici, avec un

trafic essentiellement estival. Il faudra donc passer à une autre échelle si nous voulons être capables de réglementer et de contrôler le trafic maritime dans le passage du Nord-Ouest canadien.

• (1235)

Mme Nina Grewal: Étant donné que le Nord constitue une composante de premier plan de notre stratégie gouvernementale de défense et de développement, j'aimerais savoir si nous disposons d'une infrastructure de transport terrestre équipée pour faire face à un volume plus élevé de transport utilisant le réseau routier du Nord. Pourriez-vous nous dire, notamment, si l'infrastructure routière reliant les localités éloignées de la région est en voie d'amélioration?

M. Kells Boland: Eh bien, je peux vous confirmer que notre infrastructure est des plus légères, et se résume en gros à deux ports en eau profonde: celui de Churchill, qui n'est pas vraiment situé dans l'Arctique, et celui de Nanisivik. C'est tout pour les ports en eau profonde, et il nous faudra tôt ou tard en prévoir d'autres.

Le message que je souhaite faire passer à votre comité, c'est que si on veut répondre aux besoins en réapprovisionnement, tant du secteur privé que des organismes relevant de l'État y compris l'appareil militaire, il faut étudier de près la façon dont on peut y répondre de façon collective, afin de ne pas morceler la planification.

Par exemple, j'ai illustré pour vous le fait que dans l'Arctique central et dans la région du golfe de Coronation, il y a trois sociétés d'extraction minière, et chacune d'entre elles a son propre port et ses propres routes, avec les coûts que cela entraîne. Alors vous vous demanderez pourquoi elles ne s'allient pas pour construire un seul port à usage commun, et peut-être même englober les mines de diamant des Territoires du Nord-Ouest. La réponse est simple: lorsqu'elles se présentent dans une banque pour obtenir le financement d'un projet, la banque exige que l'étude de faisabilité démontre qu'elles sont en mesure d'opérer sans dépendre d'une autre entité. En d'autres termes, les responsables du financement veulent être sûrs que vous pouvez maîtriser la chaîne d'approvisionnement logistique de façon complètement autonome.

Si vous revenez à la diapo que je vous ai montrée, pour moi, elle illustre une situation ridicule. Vous avez, dans le même secteur, trois ports alors qu'un seul d'entre eux suffirait à desservir les trois chantiers de mise en exploitation des ressources.

Venons-en aux besoins concernant les ports en eau profonde, par exemple dans le centre ou dans l'ouest de l'Arctique, et examinons-les sous l'angle gouvernemental, par exemple, pour la Garde côtière ou la marine militaire. Pourquoi ne pas utiliser l'un de ces ports, au lieu d'envisager de construire toute une série de ports en eau profonde avec des vocations différentes, alors que nous n'en avons pas les moyens et que nous traversons une période de difficultés financières?

J'espère que le message de ma conclusion était clair, à savoir qu'il convient d'examiner de près les possibilités d'installations communes, afin d'en améliorer la faisabilité financière.

Mme Nina Grewal: Avec l'intensification des activités dans le Nord canadien et l'utilisation potentielle du passage du Nord-Ouest, notre pays doit prendre en considération de nouveaux paramètres en matière de défense. J'aimerais savoir de quelle façon, selon vous, l'ouverture des voies de transport nordiques affectera nos stratégies de défense.

M. Kells Boland: Encore une fois, je pense que l'on peut tirer parti des occasions de greffer la réponse aux besoins de défense sur les infrastructures terrestres destinées aux projets de mise en exploitation des ressources, car ces derniers disposent du financement que les pouvoirs publics ont du mal à consentir dans le Nord. Par exemple, nous manquons de ports en eau profonde dans cette région, mais si les projets du secteur privé aboutissent, il deviendra alors possible d'en faire profiter notre appareil militaire et de répondre aux besoins de défense.

Mme Nina Grewal: Étant donné l'isolement qui caractérise une bonne partie du nord du pays, il est difficile de s'y déplacer et d'y travailler. Pourriez-vous décrire le défi que cela représente pour les entreprises qui construisent des infrastructures et qui élargissent le champ opérationnel dans cette région? Que fait le gouvernement pour faciliter les choses dans le Nord, et quelles mesures concrètes pourrait-il adopter?

M. Kells Boland: Le défi à relever, c'est celui du financement nécessaire pour le développement de l'infrastructure permettant d'exporter les ressources, ce qui est dans l'intérêt de notre pays.

Ma réponse à votre question, c'est qu'il faut imposer, comme condition à l'approbation de certaines de ces initiatives, un volet de coordination faisant partie intégrante des conditions d'approbation. N'oublions pas que ce ne sont pas seulement les transactions mais également le fait de vivre dans le Nord qui coûtent très cher.

Prenons comme exemple le chantier minier de Mary River. Vous vous souvenez de ces gros bateaux que je vous ai montrés, ceux qui font l'aller-retour avec l'Europe et qui reviennent à vide. Ce sont des bateaux qui assurent, 12 mois sur 12, le réapprovisionnement des mines en carburant. Ne croyez-vous pas qu'ils pourraient également réapprovisionner les localités tout au long de l'année? Au lieu d'avoir, pour ces localités, une seule livraison annuelle au cours de l'été, on pourrait imaginer une sorte de plaque tournante dans le Nord qui fonctionnerait toute l'année.

Les paliers gouvernementaux pourraient intervenir à plusieurs niveaux, fédéral mais aussi territorial, et examiner, dans une optique élargie, comment certaines initiatives d'infrastructure à financement privé pourraient contribuer aux objectifs que vous décrivez, sans se limiter à la mise en exploitation des ressources mais en englobant également le coût des transactions et de la vie dans le Nord.

• (1240)

Le président: Merci beaucoup. Vous venez de nous présenter quelques très bonnes idées.

Monsieur Eyking, vous disposez de sept minutes.

L'hon. Mark Eyking: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Boland, de comparaître devant nous, nous vous sommes très reconnaissants de votre exposé qui est une véritable mine d'informations.

Permettez-moi de vous poser quelques questions. Dans votre diapositive, vous avez illustré la liaison ferroviaire Alaska-Canada. Si l'on regarde la carte qui se trouve à la page suivante, et que l'on trace une ligne droite depuis Fort McMurray, on arrive vers le nord à Prince Rupert et à Prince George, et on aboutit en territoire américain.

Est-ce bien le schéma que vous avez à l'esprit lorsque vous parlez du potentiel que représente la liaison ferroviaire Alaska-Canada, avec un parcours en ligne droite jusqu'à une destination américaine?

M. Kells Boland: J'ai été chargé, pour le compte de l'État de l'Alaska et du gouvernement du Yukon, d'étudier la possibilité de

jonction ferroviaire Alaska-Canada, en raccordant la voie ferrée de l'Alaska, qui devrait atteindre sous peu Delta Junction à proximité de Fairbanks toujours en Alaska, à l'ensemble du réseau ferroviaire continental. Notre étude a conclu que le meilleur endroit pour opérer cette jonction avec le réseau ferroviaire canadien était Hazelton, dans le nord de la Colombie-Britannique.

Ce projet de liaison ferroviaire concernait le transport des matières premières vers les ports, je veux parler de minerai et non pas de pétrole et de gaz. Le problème de l'acheminement du pétrole bitumineux de l'Athabasca vers les marchés, pas seulement le marché américain mais les marchés d'autres continents, a récemment ramené le projet de liaison ferroviaire Alaska-Canada sous le feu des projecteurs.

J'ai eu la triste tâche d'informer le gouverneur de l'Alaska et le premier ministre du Yukon que leurs moyens ne leur permettraient pas de construire le lien ferroviaire Alaska-Canada avec les seuls revenus provenant de l'exploitation minière. Par contre, le secteur du pétrole et du gaz, lui, en a les moyens.

Pour répondre de façon précise à votre question, l'itinéraire est le suivant: depuis Fort McMurray, traversée du territoire canadien jusqu'à Delta Junction, non pas pour faire le raccordement avec le réseau ferroviaire de l'Alaska mais plutôt avec le pipeline d'Alyeska, pour un acheminement au port de Valdez où se trouve un terminal pétrolier.

Le projet consiste à profiter d'un terminal pétrolier déjà existant sur la côte pacifique et à établir une liaison ferroviaire avec les sables bitumineux de l'Athabasca. Il s'agirait donc de suivre en gros le même parcours que celui destiné aux ressources minérales, mais là nous parlons de pétrole.

L'hon. Mark Eyking: Vous avez évoqué la capacité offerte par les brise-glaces et le potentiel que recèle le trafic de porte-conteneurs dans l'Arctique. Dans cette perspective, considérez-vous comme probable que les gens du siège de Maersk, à Copenhague, envisagent d'équiper leurs futurs navires d'une capacité de brise-glaces renforcée, afin de disposer d'une flotte mieux adaptée?

Si nous n'avons pas les moyens, en tant que pays, de maintenir ouvertes les voies de navigation de façon ininterrompue, un porte-conteneurs capable de briser la glace pourrait tout de même passer. D'après vous, que comptent faire ces sociétés de transport? Vont-elles construire davantage de porte-conteneurs avec capacité de brise-glaces?

M. Kells Boland: S'agissant d'abord des sociétés qui exploitent actuellement les porte-conteneurs, les armateurs vous diront qu'ils n'emprunteront pas le parcours arctique tant que la voie n'est pas accessible à longueur d'année; ils vous diront qu'ils ont un calendrier à respecter, avec des dates de départ et d'arrivée bien précises, et qu'ils ne modifieront pas ce système tant que l'accès à l'Arctique restera saisonnier.

L'autre aspect, c'est qu'il serait peut-être bon de prévoir des ports de transbordement. Vous pourriez ainsi acheminer la marchandise par porte-conteneurs conventionnels jusqu'à l'Islande, la transborder sur un porte-conteneurs avec capacité de brise-glaces pour traverser le pôle, et effectuer un nouveau transbordement à bord d'un porte-conteneurs conventionnel, par exemple à Dutch Harbor, en Alaska.

Vous voyez donc qu'il y a deux façons différentes d'envisager la réaction des gérants de porte-conteneurs à cette ouverture de l'Arctique. Cependant, on s'entend généralement à penser que le changement ne se fera pas avec la génération actuelle de transporteurs maritimes.

• (1245)

L'hon. Mark Eyking: [Note de la rédaction: inaudible] ... un peu des États-Unis et du système de défense. Comme vous le savez pertinemment, les États-Unis sont notre principal partenaire commercial et nous entretenons avec eux des relations très étroites dans le domaine de la défense.

Pensez-vous que nous devrions envisager, avec les États-Unis, un régime spécial pour la navigation maritime tout le long de ce passage du Nord-Ouest, régime qui engloberait la défense et les porte-conteneurs aussi, un peu à la manière dont se passent les choses dans la Voie maritime du Saint-Laurent et aussi dans le cadre de certains accords de libre-échange?

M. Kells Boland: Permettez-moi de rebondir sur votre question. Tout comme j'ai dit que nous devrions étudier les possibilités d'utilisation en commun des installations par les sociétés privées qui exploitent les ressources et les pouvoirs publics au Canada au palier territorial et au palier fédéral, je crois que nous devons élargir cette vision et chercher à en faire de même avec les États-Unis.

Les États-Unis ont décidé récemment qu'il leur faudrait un port en eau profonde sur la côte septentrionale de l'Alaska, dont les eaux sont très peu profondes. De notre côté, nous avons plusieurs emplacements où les eaux sont profondes, du côté canadien de la mer de Beaufort. Je pense en particulier à King Point, mais il y a également la baie de McKinley. Et je dirais même que le port de Tuktoyaktuk a une profondeur tout à fait respectable, sinon que le canal d'accès ne permet qu'un faible tirant d'eau.

Il y a donc des options à explorer en matière de coopération, même si l'on tient compte des besoins en navires brise-glaces, dont la construction coûte très cher. Quant à savoir si cela peut se faire, compte tenu notamment des aspects liés à la souveraineté, je ne saurais vous répondre. Mais puisque nous savons bien que nos capacités sont limitées pour réaliser ce dont vous parlez et protéger l'Arctique aussi bien américain que canadien, il me semble qu'il existe des perspectives concrètes de coopération en ce qui a trait à l'infrastructure portuaire, et peut-être même en ce qui concerne la construction de navires brise-glaces.

L'hon. Mark Eyking: J'en ai terminé, monsieur le président. Merci beaucoup.

Merci, monsieur Boland.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons commencer la deuxième tournée de questions.

Monsieur Van Kesteren, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Boland, de comparaître devant nous aujourd'hui et merci de vos observations extrêmement intéressantes.

Je n'ai pas toutes les références historiques, mais, hier, j'ai eu une conversation avec quelqu'un sur la position qu'avaient adoptée les Britanniques au Québec après 1763: ils voulaient vraiment échanger ce qu'ils considéraient comme quelques arpents de terre pour Trinidad et Tobago, si je ne m'abuse. Aujourd'hui, on se dit qu'il faut être fou, mais à l'époque, le rhum était plus important que toutes ces vastes étendues. Il y avait beaucoup d'arbres, j'imagine, pour la construction navale, mais...

Pour ma part, je ne doute pas de la bonne réponse à cette question. Mais si je regarde la carte, j'observe qu'il y a davantage de territoire canadien au nord du 60° parallèle qu'il n'y en a au sud, et si l'on pense à ce à quoi ressemblait le Nord il y a à peine 25 ans — et à

coup sûr il y a 50 ans —, on avait l'impression d'un terrain vague à perte de vue, dont on ne savait trop quoi faire. Tandis qu'aujourd'hui, on constate de plus en plus que ces étendues présentent un immense potentiel et que c'est vers cette région que le Canada doit orienter ses énergies au XXI^e siècle.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Vous avez évoqué le gaz naturel et le gaz naturel liquéfié, et si nous voulons établir une coopération dans ce domaine, je ne crois pas qu'il doive revenir au gouvernement de déterminer... d'ailleurs, vous vous êtes prononcé là-dessus vous-même. Je pense que c'est le secteur privé qui va nous dire quels sont les besoins dans ce domaine, et il incombe au gouvernement de lui apporter sa coopération.

Dans cette perspective, ne pensez-vous pas que le secteur privé et le gouvernement devraient commencer à mettre en place des gazoducs? Nous parlons aujourd'hui de transporter le gaz naturel à bord de camions et on voit que cela devient une réalité aux États-Unis. Certaines localités du Yukon et la majeure partie des localités du Nord fonctionnent au carburant diesel. Or nous savons toutes les difficultés que présente le carburant diesel, sans parler des problèmes de pollution qui y sont associés.

Ne pensez-vous pas qu'il serait bon d'instaurer une coopération secteur public-secteur privé afin de commencer à poser des gazoducs pour transporter le gaz naturel dans différentes régions? Sans parler du fait que nous devons commencer à en expédier, ou plutôt que nous avons la possibilité d'en expédier vers l'Asie. Qu'en dites-vous, en tout cas dans l'optique de notre propre infrastructure?

• (1250)

M. Kells Boland: Votre observation est tout à fait pertinente. Si je pense en particulier au delta du Mackenzie, où les gisements de gaz abondent, eh bien la localité d'Inuvik n'en a pas, ce qui est tout de même paradoxal étant donné qu'elle est toute proche d'un énorme gisement. Évidemment, il s'agit d'une petite localité et il n'est guère rentable de se lancer dans la pose de gazoducs et dans le forage de puits pour approvisionner une population aussi restreinte. Cependant, comme je le disais, il y a les gisements à proximité. Certes, les deux puits qu'ils ont construits sont aujourd'hui noyés, mais ils ont un système de distribution déjà en place. Les camions de transport de GNL que je vous ai montrés vont alimenter le même système de distribution en GNL, alors qu'en temps normal on ne considère pas le transport par camion comme moins coûteux que l'acheminement par gazoduc — même si cela convient pour le court terme en raison du coût prohibitif de ce pipeline.

C'est donc l'histoire de l'oeuf et de la poule. Nous avons, dans le Nord, une population très réduite et qui, comme vous l'avez souligné, est aujourd'hui étroitement tributaire de l'électricité produite avec du carburant diesel; mais nous avons aussi l'occasion de passer au gaz naturel, avec toutefois un coût d'infrastructure très élevé. Alors pour en venir à la coopération secteur public-secteur privé, il faut se demander qui va payer la facture. Là encore, on peut fort bien répondre que ce sera le secteur minier du Yukon. Je rappelle que la plupart des autres mines du Yukon ne seront pas rattachées au réseau et qu'elles devront avoir leur propre capacité de générer de l'électricité. Peut-être qu'un pipeline partant du delta vers le sud en direction du Yukon pourrait représenter une entreprise rationnelle, à condition qu'il y ait un marché suffisant. Je n'envisage pas vraiment des gazoducs directement raccordés à chaque mine ou à chaque collectivité, mais on pourrait imaginer une installation centralisée où le gaz naturel serait liquéfié pour être ensuite expédié par camion, répondant ainsi aux besoins plus modestes, qu'il s'agisse de l'exploitation des ressources ou des besoins des collectivités.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons terminer avec Mme Laverdière. Vous disposez de cinq minutes. Je vous en prie.

Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup, monsieur Boland, de votre exposé extrêmement intéressant et de vos idées concernant le décloisonnement ainsi que le jumelage. Dans votre dernière réponse, vous avez, en fait, parlé du thème de ma première question, à savoir: qui va payer pour ces initiatives?

À ce propos, je voudrais poser deux questions.

Quelles modalités envisagez-vous pour que nous puissions mettre sur pied un mécanisme afin de s'assurer que dans les partenariats entre les pouvoirs publics et le secteur privé, ce dernier paie pleinement sa part?

Peut-être pourriez-vous entrer davantage dans le détail. D'après votre exposé, il semble que ce soit, pour l'essentiel, le secteur privé qui construise actuellement les installations portuaires, tandis que le réseau routier et ferroviaire relève des autorités gouvernementales ou territoriales.

Je simplifie peut-être à l'extrême, mais puis-je vous demander de nous expliquer les choses de façon plus détaillée?

M. Kells Boland: Je crois que vous avez décrit les choses comme elles sont. En effet, dans le Nord — et c'est pour moi un facteur positif — l'infrastructure est mise en place aux frais du secteur privé lorsque celui-ci considère que l'investissement qu'il consent afin d'extraire les minerais exige la mise en place d'une infrastructure de transport pouvant être utilisée à des fins autant publiques que privées. Cela peut parfois poser problème, notamment en ce qui a trait au droit d'accès. Ainsi, les Premières Nations s'inquiètent de ces empiètements dans des secteurs qui, jusque-là, n'étaient pas accessibles au public. Mais en réalité, nous sommes en train d'obtenir, dans le Nord, un financement privé pour des infrastructures que nous n'aurions pas eu les moyens de mettre en place.

Comment se fait la coordination? Eh bien, il existe pour chaque territoire une procédure d'octroi de permis d'exploitation des ressources, et ces procédures prévoient des accords concernant les répercussions et les avantages. C'est par là qu'il faut commencer notre examen, tout au moins lorsque l'infrastructure liée à l'exploitation des ressources peut présenter des retombées utiles pour le reste de la collectivité. Or, je ne suis pas sûr que ces aspects soient vraiment pris en compte lors du processus d'octroi de permis. En général, les conditions prévoient la manière dont toute l'infrastructure doit être démantelée et enlevée, si bien qu'elle ne reste pas sur place une fois la mine fermée — ce qui n'est pas sans présenter parfois des désavantages. À titre d'exemple, la mine de Nanisivik est actuellement la seule, dans le Nord, à disposer d'un port en eau profonde. Si l'infrastructure avait été éliminée conformément aux procédures et conditions d'octroi du permis, cette installation aurait disparu.

• (1255)

Mme Hélène Laverdière: Merci beaucoup.

Cela soulève toute la question de l'évaluation environnementale et des considérations auxiliaires. Sans trop entrer dans le détail, je voudrais poser une autre question concernant la construction de l'infrastructure, et vous voudrez bien m'excuser si elle peut sembler quelque peu naïve: compte tenu des conséquences du changement climatique que l'on observe aujourd'hui, et avec le risque de hausse

du niveau des mers et de disparition du pergélisol, il me semble que les choses évoluent très vite. Quel genre de difficultés cela laisse-t-il prévoir pour le développement de l'infrastructure?

M. Kells Boland: Là encore, vous avez mis le doigt sur la question. Le réchauffement du Nord crée à la fois des possibilités et des difficultés.

Pour ma part, j'ai tendance à considérer que le verre est à moitié plein, du fait de la prolongation de la saison maritime: en effet, celle-ci dure aujourd'hui beaucoup plus longtemps qu'il y a quelques années à peine, et il semble qu'elle soit destinée à s'allonger encore. Parallèlement, l'extension du réseau routier nordique se fait généralement au moyen de routes d'hiver, dont la saison se raccourcit au contraire de plus en plus. Nous avons donc un double phénomène: d'une part, la saison du transport maritime gagne du terrain, tandis que rétrécit celle exploitable par le système de transport par camion, dans la mesure où il s'appuie sur les routes d'hiver. Pour faire face à cette réalité, on est tenté de mettre en place davantage de routes tout-temps dans la région nordique. Il s'agit là d'une solution provisoire, qui consiste à construire les tronçons sud des routes d'hiver de manière à ce que les tronçons nord puissent avoir une saison d'utilisation d'une durée suffisante et que l'on puisse y accéder grâce à une extension du réseau routier existant au moyen de routes tout-temps.

Je crois qu'il faut combiner ces deux démarches, ce qui nécessitera de construire davantage de routes toutes saisons, pas toutes à la fois mais au fur et à mesure que nous observerons les résultats concrets du réchauffement du Nord. Parallèlement, et j'énonce là un aspect positif, nous nous donnons les moyens de suivre une évolution potentielle — qui sait? — aboutissant à une infrastructure routière utilisable toute l'année.

Cela amène à conclure qu'il serait préférable de commencer à construire les routes à partir des ports nordiques en direction du sud, qu'il s'agisse de routes tout-temps ou même de routes d'hiver, qui continueront d'avoir leur utilité pendant une période hivernale suffisante en poussant vers le nord, plutôt que de commencer leur construction depuis le sud. Il s'agit donc, encore une fois, d'augmenter l'accès au réseau routier là où nous ne disposons plus de routes d'hiver, mais aussi de profiter d'une exploitation prolongée du système de transport maritime dans l'Arctique.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Boland, nous vous remercions chaleureusement de votre intervention. Vous nous avez présenté un point de vue véritablement unique et nous vous sommes reconnaissants du temps que vous nous avez consacré pour ce faire.

M. Kells Boland: C'est moi qui vous remercie.

Le président: Je m'adresse à présent aux membres du comité: Helen Clark, sous-secrétaire générale des Nations Unies, nous invite à déjeuner lundi 4 mars. Je voudrais donc vous demander de répondre à cette invitation en indiquant si vous souhaitez y assister, sans aucune obligation de votre part. Si vous voulez bien en informer Miriam, ce sera parfait. Il s'agit donc d'une invitation à déjeuner lundi au restaurant parlementaire. Je rappelle qu'il s'agit d'Helen Clark, sous-secrétaire générale de l'ONU et administratrice du Programme des Nations Unies pour le développement. Vous avez tous et toutes reçu une invitation, j'aimerais vous demander de bien vouloir y répondre.

Merci beaucoup.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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