



CORRIDOR NATIONAL

AMÉLIORER ET FACILITER LE COMMERCE ET LES ÉCHANGES INTÉRIEURS

Comité sénatorial permanent des banques
et du commerce

L'honorable David Tkachuk, président

L'honorable Joseph A. Day, vice-président

Juin 2017



SÉNAT | SENATE
CANADA

Pour plus d'information, prière de communiquer avec nous :

par courriel : BANC@sen.parl.gc.ca

par téléphone : 613-990-0088

sans frais : 1-800-267-7362

*par la poste : Comité sénatorial permanent des
banques et du commerce*

Sénat, Ottawa (Ontario), Canada K1A 0A4

Le rapport peut être téléchargé à l'adresse suivante :

www.senate-senat.ca/banc.asp

This report is also available in English

Table des matières

Ordre de renvoi.....	i
Membres.....	ii
Sommaire exécutif	1
Liste des recommandations.....	2
CHAPITRE 1 : Introduction.....	3
CHAPITRE 2 : Une occasion pour le Canada	5
A. Défis récents liés au transport.....	5
B. Proposition relative au corridor nordique.....	7
C. Rôle du gouvernement fédéral dans la création d'un corridor nordique.....	8
D. Participation des Autochtones à la création d'un corridor nordique	8
E. Financement d'un corridor nordique.....	10
F. Enjeux liés à l'environnement et au corridor nordique.....	10
CHAPITRE 3 : Conclusions et recommandations du comité	12
ANNEXE A – Résumé des témoignages.....	14
A. Proposition d'un corridor nordique.....	14
1. La proposition	14
2. Les avantages de la proposition	15
3. Prochaines étapes	21
B. Proposition d'un corridor dans la zone du Canada médian.....	22
C. Récents initiatives concernant les corridors.....	23
D. Aspects à prendre en considération concernant la création d'un corridor national ...	25
1. La nécessité d'augmenter la capacité des corridors existants.....	25
2. La nécessité de créer un corridor nordique.....	27
3. Le rôle du gouvernement fédéral.....	27
4. Les Autochtones.....	31
5. Financement	37
6. Questions environnementales.....	38
7. Tracé	41
8. Considérations propres aux infrastructures	45
ANNEXE B – Liste de témoins.....	48
ANNEXE C – Mémoires	51
ANNEXE D – Sources détaillées de certaines figures	52

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 28 septembre 2016 :

L'honorable sénateur Tkachuk propose, appuyé par l'honorable sénatrice Andreychuk,

Que le Comité permanent des banques et du commerce soit autorisé à mener une étude et à produire un rapport sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

Que le comité soumette son rapport final au plus tard le mardi 28 février 2017 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'à 180 jours après le dépôt du rapport final.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 6 décembre 2016 :

L'honorable sénateur Tkachuk propose, appuyé par l'honorable sénateur Runciman,

Que, nonobstant l'ordre du Sénat adopté le mercredi 28 septembre 2016, la date du rapport final du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce concernant son étude sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs soit reportée du 28 février 2017 au 31 mai 2017.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 30 mai 2017 :

L'honorable sénateur Tkachuk propose, appuyé par l'honorable sénateur Carignan, C.P.,

Que, nonobstant les ordres du Sénat adoptés le mercredi 28 septembre 2016 et le mardi 6 décembre 2016, la date du rapport final du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce concernant son étude sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs soit reportée du 31 mai 2017 au 27 juin 2017.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Charles Robert

MEMBRES

Les honorables sénateurs ayant participé à cette étude sont :

David Tkachuk, président

Joseph A. Day, vice-président

et

Douglas Black, c.r., LL.B.

Larry W. Campbell

Claude Carignan, C.P.

Tobias C. Enverga Jr.

Ghislain Maltais

Paul J. Massicotte

Lucie Moncion

Pierrette Ringuette

Scott Tannas

Betty Unger

Pamela Wallin

Howard Wetston

Membres d'office du comité :

Les honorables sénateurs Peter Harder, C.P. (ou Diane Bellemare) et Larry W. Smith (ou Yonah Martin)

Anciens membres du comité ayant participé à cette étude :

Les honorables sénateurs Greene, Plett et Smith

Autres sénateurs ayant participé à cette étude :

Les honorables sénateurs Forest, Galvez, Gold, MacDonald, Manning, Marshall, Mockler et Patterson

Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement :

Michaël Lambert-Racine, Brett Capstick, Adriane Yong et Brett Stuckey, analystes.

Mélanie Zahab, analyste en SIG.

Greffière du comité :

Lynn Gordon

Direction des comités du Sénat :

Lori Meldrum, adjointe administrative

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le comité s'intéresse au concept de corridors nationaux pour la circulation des biens et des services au Canada depuis qu'il a réalisé une étude sur les obstacles au commerce intérieur et produit le rapport *Des murs à démolir : Démantèlement des barrières au commerce intérieur au Canada*. Le rapport indiquait qu'il est possible de stimuler la croissance économique et de faciliter les exportations vers les marchés étrangers en améliorant les réseaux de transport et de communication au Canada. Il recommandait également au gouvernement fédéral d'« entreprendre sa propre analyse de la faisabilité de corridors nationaux ».

Pour son étude sur la création d'un corridor national au Canada, le comité a pris comme point de départ la proposition de corridor nordique exposée par MM. Andrei Sulzenko et Garret Kent Fellows dans un document daté de mai 2016 qu'a publié l'Université de Calgary avec la collaboration du Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO). Le comité a tenu 15 réunions et reçu 40 témoins et trois mémoires, qui lui ont permis d'en apprendre sur les avantages et les inconvénients de la proposition et des projets d'infrastructures connexes.

Voici les grandes conclusions du rapport :

- Le manque d'infrastructures de transport est-ouest restreint l'accès du Canada aux zones côtières pour l'exportation de biens vers des marchés étrangers.
- Les processus d'approbation réglementaires du Canada retardent le développement rapide de vastes infrastructures de transport.
- Dans le Nord du Canada, il n'y a pas suffisamment de routes et de ports qui pourraient servir à l'expédition de marchandises à l'étranger.
- La création proposée d'un corridor nordique par MM. Sulzenko et Fellows pourrait offrir une solution au problème de l'accès limité du Canada aux zones côtières, et permettrait de venir à bout des difficultés liées à la réalisation de projets d'infrastructures nationaux, tout en facilitant le développement des régions nordiques du Canada.
- Si création d'un corridor nordique va de l'avant, le gouvernement fédéral devra y jouer un rôle de meneur.
- La participation des Autochtones dès le début du processus de création du corridor nordique proposé serait essentielle à la réussite du projet.
- Les projets d'infrastructures exécutés à l'intérieur du corridor nordique proposé pourraient être financés au moyen de fonds publics et d'investissements privés.
- Pour réduire le plus possible les délais, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux devront conjuguer leurs efforts afin de coordonner leurs processus d'évaluation environnementale reliés au corridor nordique proposé.

Mettre de l'avant une initiative d'infrastructure tournée vers l'avenir, comme celle du corridor nordique, offrirait au Canada d'importants débouchés et contribuerait dans une large mesure au développement des régions nordiques du pays. Étant donné qu'une initiative de cette ampleur s'échelonnerait sur des décennies, le gouvernement fédéral devrait accorder la priorité à la réalisation d'une étude de faisabilité du projet de corridor nordique.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

Le comité recommande que :

Le gouvernement fédéral accorde jusqu'à 5 millions de dollars à l'École des politiques publiques de l'Université de Calgary et au Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations pour leur programme de recherche sur la création d'un corridor dans le Nord du Canada.

Le gouvernement fédéral doit s'assurer que des représentants des groupes autochtones, dont la Coalition de grands projets des Premières Nations et le Conseil de gestion financière des Premières Nations, participent activement dès le départ au programme de recherche.

L'École des politiques publiques de l'Université de Calgary et le Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations devrait présenter au Ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique et au Comité sénatorial permanent des banques et du commerce un rapport intérimaire dans un délai de 18 mois suivant la réception du financement fédéral.

Après la publication du rapport final du programme de recherche, le gouvernement fédéral devrait établir un groupe de travail pour mener des consultations auprès des collectivités concernées au pays, afin de déterminer les modalités d'exécution du projet de création d'un corridor nordique.

CHAPITRE 1 : INTRODUCTION

Alors que le Canada célèbre le 150^e anniversaire de la Confédération, il serait opportun de tracer les grandes lignes de ce que sera le prochain chapitre de l'histoire du pays. À cet effet, il serait possible de réaliser un grand projet d'envergure nationale qui embrasserait l'immensité du territoire canadien, en y intégrant les populations du Centre et du Nord du Canada.

Certes, plus de 90 % des Canadiens vivent à moins de 160 kilomètres du 49^e parallèle, le long de la frontière canado-américaine. Mais le temps et la technologie, ainsi que notre besoin insatiable de ressources, nous poussent à nous tourner vers le Nord du Canada.

Le Canada est un pays nordique. Le Nord du pays fait partie intégrante de notre patrimoine et de notre identité nationale. Il est vital pour notre avenir. Des peuples autochtones y sont établis. Ceux-ci veulent et devraient être associés à un grand projet national dans ce territoire que nous partageons.

Il y a cinquante ans, le Canada comptait plusieurs visionnaires, dont le lieutenant-général honoraire Richard Rohmer qui, avec Acres Research & Planning, avait proposé l'aménagement d'un corridor du Canada médian qui aurait permis la construction, entre autres, d'infrastructures de transport est-ouest dans les régions nordiques du Canada. La proposition définissait le corridor du Canada médian comme étant « la partie continentale du Canada située au nord de la ceinture d'établissements urbains et ruraux contigus et au sud d'une ligne généralisée qui forme la limite septentrionale de la zone forestière » [TRADUCTION]. Les tenants de cette proposition disaient que cette région regorgeait de ressources naturelles qu'il serait possible d'exploiter afin de subvenir aux besoins de grandes populations. À l'époque, ils croyaient que « l'avenir du Canada était intrinsèquement lié à l'exploitation des ressources naturelles, à la mise sur pied d'un réseau de transport et au renforcement de la capacité de défense dans le Canada médian » [TRADUCTION].

En 1969, une conférence sur la mise en valeur du Canada médian a été organisée afin de définir une vision pour la création d'un corridor du Canada médian. Le rapport de la conférence, publié en 1971, ne contenait qu'une seule recommandation : que les « gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux [accordent] la première priorité à l'élaboration et à la coordination de politiques et de plans pour le développement ordonné du Canada médian ». Le rapport a été présenté au premier ministre du Canada plus tard au cours de la même année, mais le gouvernement fédéral n'est pas allé de l'avant avec la création du corridor.

Malgré l'absence d'un plan pour la création du corridor du Canada médian, le Canada a continué de se développer comme nation commerçante de sorte qu'en 2016, le commerce de marchandises représentait 53 % du produit intérieur brut du pays. Depuis l'époque des coureurs des bois jusqu'à la conclusion de l'Accord de libre-échange nord-américain, le Canada a toujours été une nation commerçante. Nous avons la fibre du commerce, et il existe un lien puissant entre le Nord et le Sud.

Nous avons besoin d'un ruban d'acier reliant un océan à l'autre, une idée qui remonte aux Pères de la Confédération. L'autoroute numéro 1, la Transcanadienne, en est une version moderne; les pipelines et les lignes de fibre optique d'aujourd'hui sont les chemins de fer et les routes d'antan.

Depuis la construction du Chemin de fer Canadien Pacifique dans le cadre de la politique nationale établie par John A. Macdonald, nous n'avons pas eu l'occasion de bâtir une infrastructure moderne pour le XXI^e siècle qui pourrait avoir des effets remarquables sur les tendances commerciales du Canada à l'échelle mondiale et sur sa croissance économique. – Jack Mintz

À nous de déjouer le destin et de viser haut!

Le comité a commencé son étude sur la création d'un corridor national en sachant que le gouvernement fédéral du Canada planifie et finance depuis longtemps de grands projets d'infrastructures de transport, comme le réseau ferroviaire transcontinental, la route Transcanadienne et la Voie maritime du Saint-Laurent. Grâce à l'aide qu'il a apportée à ces projets transformateurs, le gouvernement fédéral a fait la démonstration de sa vision à long terme pour le Canada. Ces projets audacieux ont amélioré l'accès à l'ouest du pays, facilité la circulation des biens et des personnes entre les provinces et permis au Canada de se développer en tant que nation commerçante. Toutefois, ces développements se sont surtout produits dans les régions du Sud du pays, celles du nord restant en grande partie sous-développées.

Le 28 septembre 2016, le Sénat a autorisé le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce (le comité) à entreprendre une étude sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs. Le comité accorde une place importante à l'économie canadienne, dont le commerce fait partie. Son intérêt pour ce sujet découle d'une étude précédente sur les questions relatives aux barrières au commerce intérieur.

Convaincu des grands avantages que présente le concept de corridors nationaux, le comité a recommandé, dans son rapport de juin 2016 intitulé *Des murs à démolir : Démantèlement des barrières au commerce intérieur au Canada*, que le gouvernement fédéral « entrepren[ne] sa propre analyse de la faisabilité de corridors nationaux ». Avec cette nouvelle étude, le comité souhaitait surtout en apprendre davantage sur la proposition présentée par MM. Sulzenko et Fellows dans un document publié en mai 2016 par l'Université de Calgary, en collaboration avec CIRANO, qui portait sur la création d'un corridor nordique, ainsi que sur les avantages et les inconvénients d'un tel corridor. Le comité a reçu le témoignage verbal et écrit de groupes des Premières Nations, d'associations commerciales, de ministères et organismes fédéraux, d'universitaires et d'autres parties intéressées. Les observations des témoins ont été à la base des réflexions et des recommandations du comité sur la création du corridor nordique proposé figurant aux chapitres 2 et 3. Les noms des groupes et des personnes qui ont comparu devant le comité et qui ont présenté des mémoires sont indiqués respectivement aux annexes B et C, et leurs observations sont résumées à l'annexe A.

CHAPITRE 2 : UNE OCCASION POUR LE CANADA

A. Défis récents liés au transport

Les États-Unis sont, et seront probablement toujours, le principal partenaire commercial du Canada. En 2016, les exportations canadiennes vers les États-Unis ont représenté près de 76 % de la valeur totale du commerce de marchandises du pays. Cela dit, il peut être problématique de dépendre trop fortement du marché américain comme destination d'exportation, et ce, à divers égards. Par exemple, les exportateurs de pétrole canadiens, n'arrivant pas à avoir accès à des marchés étrangers autres que les États-Unis, doivent vendre leurs produits à des prix inférieurs à ceux obtenus dans d'autres marchés. Aussi, l'existence d'un nombre limité de solutions de rechange au marché américain peut affaiblir le pouvoir de négociation du Canada avec son voisin du Sud. L'intérêt de l'administration Trump à l'égard des mesures protectionnistes met en lumière les risques pour le Canada d'une trop grande dépendance au marché des États-Unis et donc la nécessité pour lui de diversifier ses marchés.

Même si les États-Unis resteront un important marché pour la production canadienne d'énergie, nos voisins deviennent de plus en plus autosuffisants. Il faudra de nouvelles infrastructures pour relier le Canada à de nouveaux marchés et nous permettre de vendre notre production d'énergie au plein prix. – Ressources naturelles Canada

Des témoins ont indiqué au comité que le manque d'accès aux zones côtières, dû à l'infrastructure de transport est-ouest inadéquate, empêche le Canada, dans une certaine mesure, d'exporter des biens sur un éventail de marchés étrangers. L'une des solutions pourrait être la création de nouveaux liens de transport vers les côtes est et ouest du Canada en vue de faciliter l'expédition de biens à l'étranger. Cependant, les processus d'approbation réglementaire actuels peuvent constituer un frein important à la construction de ces infrastructures dans des délais adéquats. Le Canada figure parmi les pays où les processus d'obtention de permis pour la construction d'installations commerciales et industrielles sont les plus longs, et les coûts associés à ces retards – qui affectent également les projets d'infrastructures – sont importants. La réglementation actuelle, en plus d'enjeux d'acceptabilité sociale, ont contribué au récent échec du secteur pétrolier et gazier à obtenir en temps opportun les approbations réglementaires requises pour réaliser certains projets de pipelines – comme le Northern Gateway. Il s'agit là d'un exemple parmi d'autres des difficultés liées à la réalisation de grands projets d'infrastructures.

[Les coûts liés aux retards causés par] la réglementation peuvent diminuer le rendement des projets autant que l'impôt sur l'investissement. C'est un coût d'efficacité extrêmement élevé pour l'économie canadienne. – Jack Mintz

Outre l'option des liens est-ouest pour atteindre les zones côtières, les témoins ont informé le comité du potentiel que recèlent les ports et les routes du Nord pour l'expédition de biens à l'étranger. Selon certains d'entre eux, la construction de ports dans le Nord du Canada, comme

à Churchill, au Manitoba, pourrait devenir nécessaire si la Voie maritime du Saint-Laurent n'arrivait pas à accueillir les gros navires utilisés depuis l'agrandissement du canal de Panama.

Lorsque nous voyons que le port de Churchill fermera ses portes, cela nous prend un peu par surprise, parce que nous serions portés à croire que c'est le port naturel, d'après son emplacement sur la carte, pour expédier en Europe les produits agricoles des provinces des Prairies. – Garret Kent Fellows

L'étude a révélé des problèmes liés aux réseaux de transport actuels du Canada, qui ont une incidence sur la circulation des marchandises au pays. Par exemple, des témoins ont fait état de la fermeture du pont de la rivière Nipigon, laquelle a forcé les camionneurs à faire un important détour par les États-Unis et ainsi exposé une faiblesse de notre réseau routier national.

Cependant, de récents efforts ont été déployés pour améliorer l'efficacité des réseaux de transport du pays, notamment les portes d'entrée et les corridors de commerce stratégiques qui permettent aux entreprises canadiennes d'avoir accès aux marchés étrangers. La réussite de ce type d'initiatives témoigne à la fois de l'approche multimodale employée au cours de leur mise sur pied et de la collaboration sur le plan financier des divers gouvernements et du secteur privé.

Le statu quo, concernant les politiques fédérales de développement d'infrastructures, ou l'option du recours complet au secteur privé ne peuvent pallier le manque de diversification des marchés d'exportation et la difficulté de mener à bien de grands projets d'infrastructure de transport en temps opportun. Les ministères fédéraux et les intervenants dans les réseaux de transport du Canada ont tendance à répondre aux besoins à court terme de ces réseaux malgré le consensus généralisé sur la nécessité de les améliorer à long terme.

Afin de relever ces défis, il est nécessaire d'adopter une approche fédérale ambitieuse, visionnaire et axée sur l'avenir. À savoir une approche exhaustive qui répondra aux besoins à long terme du Canada en tant que nation commerçante. Une telle approche devrait tirer parti de la réussite des portes d'entrée et des corridors commerciaux stratégiques actuels et adopter leurs éléments pertinents. Elle pourrait également s'inspirer du corridor d'acheminement des ressources entre Pilbara et Perth, en Australie. Lors de la création de ce corridor, les gouvernements ont collaboré afin de réserver l'espace nécessaire et permettre au secteur privé de l'utiliser pour des projets d'extraction de ressources.

Le gouvernement a [...] établi une démarche à long terme, et il a fallu plusieurs années pour obtenir les autorisations pour la totalité [du corridor] entre Pilbara et Perth [...] Toutes les négociations ont été menées à bien, et le corridor a été dégagé [...], mais désormais il est effectivement en place à perpétuité pour des utilisations auxquelles nous n'avons pas encore pensé. – Ian Satchwell

B. Proposition relative au corridor nordique

Le comité s'est particulièrement intéressé à la proposition de corridor nordique décrite dans une étude réalisée par l'École de politique publique de l'Université de Calgary en collaboration avec le CIRANO. Les auteurs de l'étude, MM. Sulzenko et Fellows, ont comparu devant le comité pour décrire leur proposition, qui consiste à aménager un corridor dans le Nord et le Nord proche du Canada. Ce corridor, qui s'étendrait sur 7 000 kilomètres, établirait une emprise est-ouest pour les réseaux de transport routier, ferroviaire et pipelinier, ainsi que pour les réseaux de télécommunications et de distribution d'électricité, et serait relié aux réseaux actuels du Sud du Canada. Une fois établie, cette emprise faciliterait la mise sur pied de projets du secteur privé ou public, un peu comme c'est le cas en Australie avec les corridors d'acheminement des ressources. Afin de déterminer si le corridor proposé pourrait être un bon investissement, M. Fellows a indiqué que l'École de politique publique propose un programme de recherche de trois ans dirigé par des universitaires; celle-ci sollicite d'ailleurs 800 000 \$ auprès de diverses sources pour financer la prochaine étape du programme.

Le corridor nordique « suivrait grosso modo la forêt boréale dans la partie nordique de l'Ouest, avec une poussée dans la vallée du Mackenzie; au sud-est, il s'étendrait de la région de Churchill jusqu'au Nord de l'Ontario et au "Cercle de feu"; enfin, il traverserait le Nord-du-Québec jusqu'au Labrador, où se trouveraient des ports améliorés » [TRADUCTION] (voir l'annexe A).

La création du corridor nordique proposé contribuerait à combler le manque d'accès aux zones côtières. De plus, la présence d'une emprise préétablie, pour laquelle des approbations réglementaires auraient déjà été obtenues, faciliterait la réalisation de grands projets d'infrastructures de transport, tel que l'oléoduc Énergie Est de Trans Canada, et ce, plus rapidement.

La création [d'une emprise] sur un même corridor pour différents projets ponctuels a pour principal avantage de faciliter une approche intégrée à long terme pour l'approbation, la construction et l'exploitation d'infrastructures majeures. – Andrei Sulzenko

La possibilité de stimuler l'activité économique, qui découlerait de l'accès à de nouveaux sites miniers, à de nouvelles forêts et à de nouvelles terres agricoles dans le Nord du Canada, serait toute aussi importante dans la résolution de ces problèmes. Le corridor nordique proposé serait aussi l'occasion de développer les infrastructures de télécommunications et d'améliorer l'accès à Internet haute vitesse dans le Nord du Canada. Cela profiterait aux peuples autochtones du pays, aux autres habitants des régions nordiques et au Canada tout entier.

On pourrait concevoir des projets de grande envergure visant à renforcer les liens entre le Nord du Canada et nos réseaux de transport continentaux comme étant de nature transformationnelle, un peu comme l'ont été les projets historiques, comme le chemin de fer transcontinental, l'autoroute transcanadienne et la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ont tous eu un impact positif sur la prospérité

nationale et la qualité de vie de tous les Canadiens. – Transports
Canada

De plus, la création du corridor nordique proposé pourrait réduire les répercussions du transport sur l'environnement dans le Nord du Canada, appuyer les objectifs du pays en matière de souveraineté dans l'Arctique et réduire la congestion routière sur nos réseaux de transport du Sud, qui pourraient alors servir à d'autres fins.

Néanmoins, un projet d'une telle envergure et d'une telle complexité ne peut voir le jour que si un éventail de questions relatives à sa mise en œuvre sont examinées. Entre autres, une attention spéciale devrait être accordée au rôle du gouvernement fédéral, à la participation des peuples et collectivités autochtones, au financement et aux enjeux liés à l'environnement.

C. Rôle du gouvernement fédéral dans la création d'un corridor nordique

Compte tenu de la nature pancanadienne du corridor nordique proposé, le gouvernement fédéral est la meilleure entité habilitée à procéder à son aménagement, au titre de ses pouvoirs relatifs au commerce interprovincial et international et aux infrastructures s'étendant au-delà des limites des provinces, comme les chemins de fer. Par conséquent, le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de chef de file dans la création du corridor proposé. Autrement, ce dernier ne restera jamais qu'à l'état de projet, comme la proposition du corridor du Canada médian mise de l'avant il y a un demi-siècle.

Même si la forme optimale d'un leadership fédéral dépendait de la nature précise du corridor proposé, le comité estime que le gouvernement devrait, au minimum, mettre sur pied un processus qui rassemblerait les intervenants concernés et qui tiendrait compte des divers intérêts afin que les partenariats et les consensus nécessaires à la création en temps opportun du corridor soient établis. Selon le comité, au nombre de ces intervenants devraient figurer les gouvernements provinciaux et territoriaux, les peuples autochtones et le secteur privé.

Avec quelque chose comme le concept de corridor nordique, ou le concept de corridor en général, la structure de gouvernance est un élément crucial en raison de la grande diversité de régions géographiques et d'intérêts individuels. Pour en assurer la bonne gouvernance, je pense qu'il incombe au gouvernement fédéral d'assumer le rôle prépondérant de coordination des intérêts sans pour autant chercher à orienter ces intérêts. – Garret Kent Fellows

Le comité est aussi d'avis que si le gouvernement fédéral souhaite se lancer dans la création du corridor nordique proposé, il devra s'engager à long terme à l'égard de sa mise en œuvre et rallier les Canadiens autour de ce projet.

D. Participation des Autochtones à la création d'un corridor nordique

Le tracé du corridor nordique proposé dans l'étude de MM. Sulzenko et Fellows traverse les territoires traditionnels d'un grand nombre de collectivités autochtones. La participation des Autochtones à la création du corridor nordique proposé est donc essentielle à la réussite du projet. Les peuples et les collectivités autochtones devraient tirer profit d'un tel corridor et leur

participation dans sa création leur donnerait une occasion exceptionnelle de prendre part à un projet transformateur conçu pour accroître la croissance et la prospérité futures de leurs régions.

Nous devons en arriver à un point où les Premières Nations peuvent participer pleinement à la vie économique en tirant avantage des possibilités économiques qui sont offertes à même leurs territoires. – Coalition de grands projets des Premières Nations

Beaucoup de collectivités autochtones sont à la recherche de possibilités d'affaires, telles que les Premières Nations du Nord de la Colombie-Britannique s'étant dites favorables à des projets récents d'oléoducs dans cette région. Le comité est d'avis que plusieurs collectivités autochtones seraient prêtes à participer à l'aménagement du corridor nordique proposé, à titre de promoteurs, d'investisseurs ou autre. Le comité a d'ailleurs rencontré des groupes – en l'occurrence la Coalition de grands projets des Premières Nations et le Conseil de gestion financière des Premières Nations – qui lui ont fait part de leur désir de participer activement aux grands projets proposés qui toucheraient ou traverseraient leurs territoires traditionnels; ils ont aussi exprimé leur volonté de renforcer les capacités de négociation des Premières Nations avec les promoteurs de tels projets, et de favoriser des approches novatrices visant à faciliter une telle participation.

En particulier, la Coalition de grands projets des Premières Nations et le Conseil de gestion financière des Premières Nations ont manifesté leur intérêt pour acquérir une participation en capital dans les grands projets afin de générer un rendement financier, d'influencer les décisions liées aux projets et d'atténuer les risques que les projets posent pour l'environnement, une priorité pour eux. Toutefois, ils ont expliqué que certaines banques canadiennes ont été réticentes à accorder du financement abordable aux Premières Nations pour faciliter leur participation dans des projets. Ils ont donc préconisé l'octroi de garanties d'emprunt par le gouvernement fédéral, ce qui leur permettrait d'avoir accès à du financement à des taux d'intérêt inférieurs à ceux qui leur seraient offerts. Même si l'octroi de telles garanties pour aider les Premières Nations à acquérir une participation financière dans de grands projets peut représenter un risque financier pour le gouvernement, cela représente également une grande opportunité d'améliorer la qualité de vie de ces peuples.

Nous exposons notre économie nationale à des risques en ne prenant pas de mesures et en ne faisant pas les investissements nécessaires qui mettraient les Premières Nations en posture de nouer des partenariats et de profiter de l'activité économique qui a lieu dans leurs territoires traditionnels. – Conseil de gestion financière des Premières Nations

Les intérêts et les priorités des collectivités autochtones doivent être pris en considération dans tout processus établi pour la création d'un corridor nordique. Ces collectivités doivent jouer un rôle de premier ordre dans la création d'un tel corridor, et ce, dès le départ du processus. Ces collectivités pourraient ainsi diriger la conception, la planification ou la gestion de certains volets ou aspects du projet. Cela dit, il faudrait probablement obtenir la collaboration des provinces et

des territoires pour laisser les Premières Nations jouer ce rôle, mais une telle collaboration est possible.

E. Financement d'un corridor nordique

Il faudra probablement recourir à diverses méthodes de financement, impliquant à la fois des fonds publics et privés, pour réaliser un projet ayant l'envergure et la portée du corridor nordique proposé. Une étude exhaustive doit être menée pour dégager les meilleures méthodes de financement des infrastructures d'un tel corridor. La pertinence de chaque méthode de financement – par exemple, le financement public ou privé, les modèles de l'utilisateur-payeur et les partenariats public-privé – dépendra du type d'infrastructures à financer. Par conséquent, il ne serait pas approprié d'adopter une approche uniforme.

Même si le comité est en désaccord avec certains témoins qui soutiennent que les investisseurs du secteur privé ne voudront pas contribuer au financement d'un corridor nordique, il estime qu'il sera effectivement difficile d'attirer des fonds privés pour financer les étapes de recherche et de planification d'un tel corridor. C'est pourquoi le gouvernement fédéral devra probablement financer, au moins partiellement, ces premières étapes.

F. Enjeux liés à l'environnement et au corridor nordique

Les répercussions possibles du corridor nordique proposé sur la forêt boréale du Canada pourraient être importantes; elles pourraient se faire sentir sur la faune, la qualité de l'eau et de l'air, et la terre. De l'avis de certains témoins, il devrait être prioritaire de réaliser des évaluations environnementales exhaustives afin de cerner les effets cumulatifs sur l'environnement des multiples projets mis en œuvre dans une région en particulier. Ces évaluations nécessitent habituellement des années, voire des décennies, pour être réalisées. Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux doivent donc travailler ensemble dès maintenant pour coordonner leurs processus d'évaluation environnementale et ainsi réduire au minimum le temps requis. Cette collaboration pourrait prendre la forme d'évaluations conjointes fédérales-provinciales-territoriales, d'échéanciers concertés ou d'une délégation intergouvernementale de la responsabilité de ces dites évaluations. Une démonstration de leadership de la part du gouvernement fédéral dans la simplification des processus d'évaluation environnementale serait une importante manifestation de son soutien et de son encouragement à l'égard de la création du corridor nordique proposé. La présence d'un tel corridor et de son emprise préétablie pourrait par la suite faciliter l'exécution de grands projets d'infrastructures. Sans la présence d'un tel corridor, il n'est pas assuré que les types de grands projets qui ont été réalisés jadis, comme le chemin de fer transcontinental et la Voie maritime du Saint-Laurent, seraient réalisables dans des délais satisfaisants en utilisant les processus d'évaluation environnementale actuellement en vigueur.

Puisque le corridor nordique proposé traverserait les terres des peuples autochtones et aurait une incidence sur leur mode de vie, la consultation avec ceux-ci est primordiale. Toutefois, leur participation doit aller plus loin : ils doivent jouer un rôle de premier plan dans les processus d'évaluation environnementale mis en place pour tout corridor de la sorte. Selon le comité, avec

le possible soutien de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, les peuples autochtones seraient les mieux placés pour déterminer les répercussions éventuelles de l'aménagement du corridor sur leurs terres et contrer tout effet négatif de façon conforme à leurs besoins.

Ayant effectué sa propre évaluation environnementale du projet [de Woodfibre LNG], la Première Nation des Squamish a imposé au promoteur des conditions contraignantes [...] Cette évaluation établit aussi un précédent, celui de lier les intérêts de la nation pour l'environnement à ses intérêts économiques en stipulant que la satisfaction de ces intérêts fait partie des conditions attachées au certificat environnemental. – Coalition de grands projets des Premières Nations

CHAPITRE 3 : CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Il est largement reconnu que l'essor du Canada en tant que nation a été en grande partie façonné par les grands projets d'infrastructures de transport entrepris tout au long de l'histoire du pays. Ces projets ont connu un franc succès en permettant le développement du Sud du pays, mais le Nord du Canada demeure largement sous-développé.

Tout en facilitant le développement des régions du Sud du Canada, les grands projets d'infrastructures de transport passés ont contribué à l'essor du pays en tant que nation commerçante. Toutefois, le Canada fait face à un certain nombre de défis qui ont une incidence sur sa capacité de commercer sur les marchés étrangers.

La suggestion d'une étude plus poussée sur la faisabilité de la création du corridor nordique proposé par MM. Sulzenko et Fellows est très pertinente. Le gouvernement fédéral doit prendre des mesures concrètes pour un tel corridor. La participation des Autochtones au projet de création du corridor nordique proposé serait essentielle à la réussite du projet. Jusqu'à maintenant, la Coalition de grands projets des Premières Nations et le Conseil de gestion financière des Premières Nations ont accompli un travail fort impressionnant pour faciliter la participation des Autochtones aux grands projets, et ce travail pourrait être un élément clé du développement réussi du corridor nordique.

C'est pourquoi le comité recommande que :

Le gouvernement fédéral accorde jusqu'à 5 millions de dollars à l'École des politiques publiques de l'Université de Calgary et au Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations pour leur programme de recherche sur la création d'un corridor dans le Nord du Canada.

Le gouvernement fédéral doit s'assurer que des représentants des groupes autochtones, dont la Coalition de grands projets des Premières Nations et le Conseil de gestion financière des Premières Nations, participent activement dès le départ au programme de recherche.

L'École des politiques publiques de l'Université de Calgary et le Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations devrait présenter au Ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique et au Comité sénatorial permanent des banques et du commerce un rapport intérimaire dans un délai de 18 mois suivant la réception du financement fédéral.

Après la publication du rapport final du programme de recherche, le gouvernement fédéral devrait établir un groupe de travail pour mener des consultations auprès des collectivités concernées au pays, afin de déterminer les modalités d'exécution du projet de création d'un corridor nordique.

Le comité est conscient que même si les conditions sont optimales et que toutes les exigences sont respectées en temps opportun, la réalisation d'un projet de cette envergure et de cette complexité pourrait prendre des décennies. Par conséquent, le projet de corridor nordique proposé ne pourra être mené à terme que si le gouvernement fédéral est prêt à maintenir son appui pendant une période s'étendant sur plusieurs cycles électoraux.

Le comité est également d'avis que la création d'un corridor est-ouest, qui passerait dans le Nord et le Nord proche du Canada, générerait d'importantes retombées économiques pour le pays. Un projet national d'envergure qui transformerait les infrastructures de transport du Canada permettrait au gouvernement fédéral de répondre à un éventail de défis pressants concernant les réseaux de transport du Canada et de définir une vision pour le développement à long terme du pays. Le gouvernement fédéral doit saisir cette occasion.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, il sera sans aucun doute difficile de mener à bien un projet de cette ampleur, car il faudra tenir compte d'une multitude d'intérêts et de priorités, et répondre à des enjeux complexes, notamment en ce qui concerne les relations avec les peuples autochtones, le financement et l'environnement. Il ne faut cependant pas que cela dissuade le gouvernement fédéral d'être un chef de file dans la création d'un corridor nordique.

Dans cet esprit, le comité conclut par un extrait du rapport de la conférence de 1971 sur la mise en valeur du Canada médian :

Peu de peuples sur terre ont encore la possibilité de façonner le caractère et l'identité de leur pays. Les Canadiens d'aujourd'hui ont cette occasion. Le Canada médian leur offre la chance de tracer une voie de développement unique et d'atteindre une identité véritable. Ce que les Canadiens feront de cette occasion, il appartient à l'histoire et aux milliards d'habitants du globe de le juger.

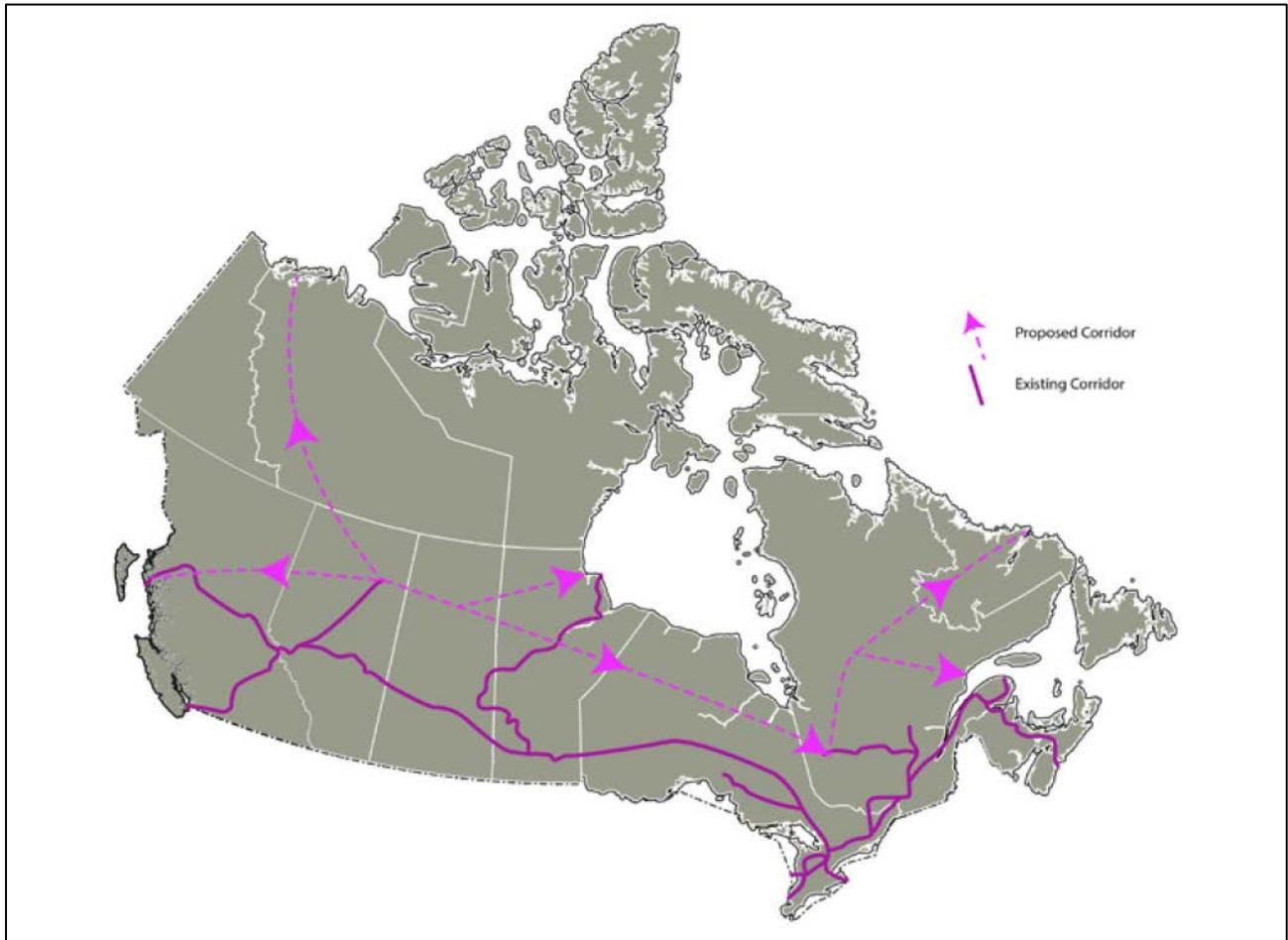
ANNEXE A – RÉSUMÉ DES TÉMOIGNAGES

A. Proposition d'un corridor nordique

1. La proposition

En mai 2016, l'École de politique publique de l'Université de Calgary a publié une étude cosignée par Andrei Sulzenko et G. Kent Fellows et proposant l'aménagement d'un corridor nordique qui s'étendrait sur 7 000 kilomètres et qui établirait une emprise est-ouest pour les réseaux de transport routier, ferroviaire et pipelinier, ainsi que pour les réseaux de télécommunications et de distribution d'électricité dans le Nord canadien et le Nord proche. Ces réseaux partageraient un espace commun ainsi que les coûts afférents, notamment ceux associés à l'arpentage et à la négociation d'accords sur l'utilisation des terres. La figure 1 indique le tracé du corridor proposé et ses connexions aux réseaux existants dans le Sud du Canada.

Figure 1 – Tracé proposé pour le corridor nordique



Source : Andrei Sulzenko et G. Kent Fellows, « [Planning for Infrastructure to Realize Canada's Potential: The Corridor Concept](#) », École de politique publique, Université de Calgary, *SPP Research Papers*, vol. 9, numéro 22, mai 2016 [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

Lors de sa comparution devant le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce (le comité), M. Sulzenko a indiqué que le principal avantage du corridor proposé par rapport à plusieurs projets distincts serait l'établissement d'une approche intégrée à long terme pour l'approbation, la construction et l'exploitation d'infrastructures majeures. Selon lui, à long terme, une approche globale est plus viable qu'une série d'étapes multiples, car elle peut répondre à des intérêts divers.

Lorsqu'il a témoigné, M. Fellows a dit que la grande priorité, en ce qui concerne le corridor nordique, devrait être la construction de routes et de voies ferrées, car les populations établies tout le long du corridor pourront en profiter; alors que les pipelines, par exemple, n'ont des effets bénéfiques qu'aux deux extrémités d'un corridor. La priorité suivante devrait être accordée aux lignes de transport d'électricité, puis aux pipelines et aux fibres optiques.

En ce qui a trait au corridor nordique proposé, Stantec a indiqué que la première étape consisterait à obtenir une emprise pour la route, dont la largeur pourrait varier de quelques centaines de mètres à plus d'un kilomètre. Cette emprise n'entraînerait pas nécessairement la construction d'une route; elle indiquerait plutôt que les terres s'y trouvant seraient la voie privilégiée pour un pipeline, une route ou une ligne électrique.

Jack Mintz, qui a comparu devant le comité à titre personnel, a préconisé des investissements dans les infrastructures améliorant la productivité. Il a mentionné en particulier les infrastructures qui faciliteraient la circulation des personnes dans les centres urbains, et celle des biens et des services vers les marchés étrangers.

À propos du corridor nordique proposé, M. Mintz a souligné qu'il convient de faire une distinction entre ce corridor et les infrastructures qui seront construites en appui à celui-ci. Dans le même ordre d'idées, l'honorable David Emerson, C. P., O.B.C. – qui a comparu devant le comité à titre personnel – a indiqué qu'il est nécessaire de faire la distinction entre un corridor terrestre qui accueillerait divers systèmes de transport et un corridor de commerce qui relie le Canada aux marchés mondiaux. Selon lui, les exigences fondamentales d'un corridor de commerce sont des systèmes de transport et de logistique qui s'articulent autour des principales composantes, comme les chemins de fer, les ports, les technologies et les mesures visant la sécurité et les frontières, et qui permettent aux entreprises canadiennes d'accéder aisément aux marchés mondiaux.

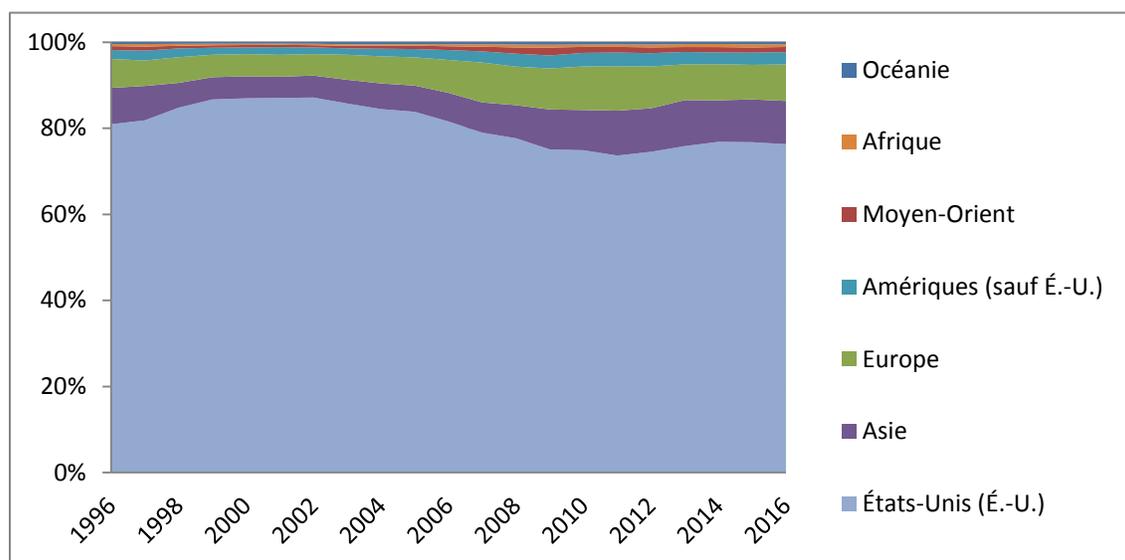
2. Les avantages de la proposition

Les témoins entendus ont relevé un certain nombre d'avantages qui découleraient de la création du corridor nordique proposé. Plus précisément, ils ont mentionné qu'un tel corridor faciliterait les efforts déployés par le Canada pour diversifier ses marchés, améliorerait les processus d'approbation de projets d'infrastructures, stimulerait la croissance économique et la création d'emplois, offrirait des avantages aux Autochtones et aux habitants du Nord canadien, diminuerait le trafic dans les réseaux de transport du Sud du pays, réduirait les impacts environnementaux associés à l'infrastructure de transport dans les régions du Nord et soutiendrait les objectifs de souveraineté du Canada dans l'Arctique.

a. La diversification des marchés

L'étude de MM. Sulzenko et Fellows laisse entendre que l'absence d'infrastructures menant vers les côtes restreint la capacité du Canada d'exporter ses produits énergétiques, agricoles et forestiers vers des marchés situés à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Les entreprises canadiennes sont donc surtout limitées au marché américain, ce qui ne leur garantit pas nécessairement des prix élevés pour leurs produits. Selon cette étude, certains intervenants ont indiqué qu'il faudrait cesser de privilégier les projets d'infrastructures « nord-sud » au profit de projets d'infrastructures « est-ouest » assurant un accès vers les côtes et un transit par les ports canadiens.

Figure 2 – Destinations des exportations par région, 1996–2016



Source : Innovation, Sciences et Développement économique Canada, [Données sur le commerce en direct](#), consulté le 19 avril 2017.

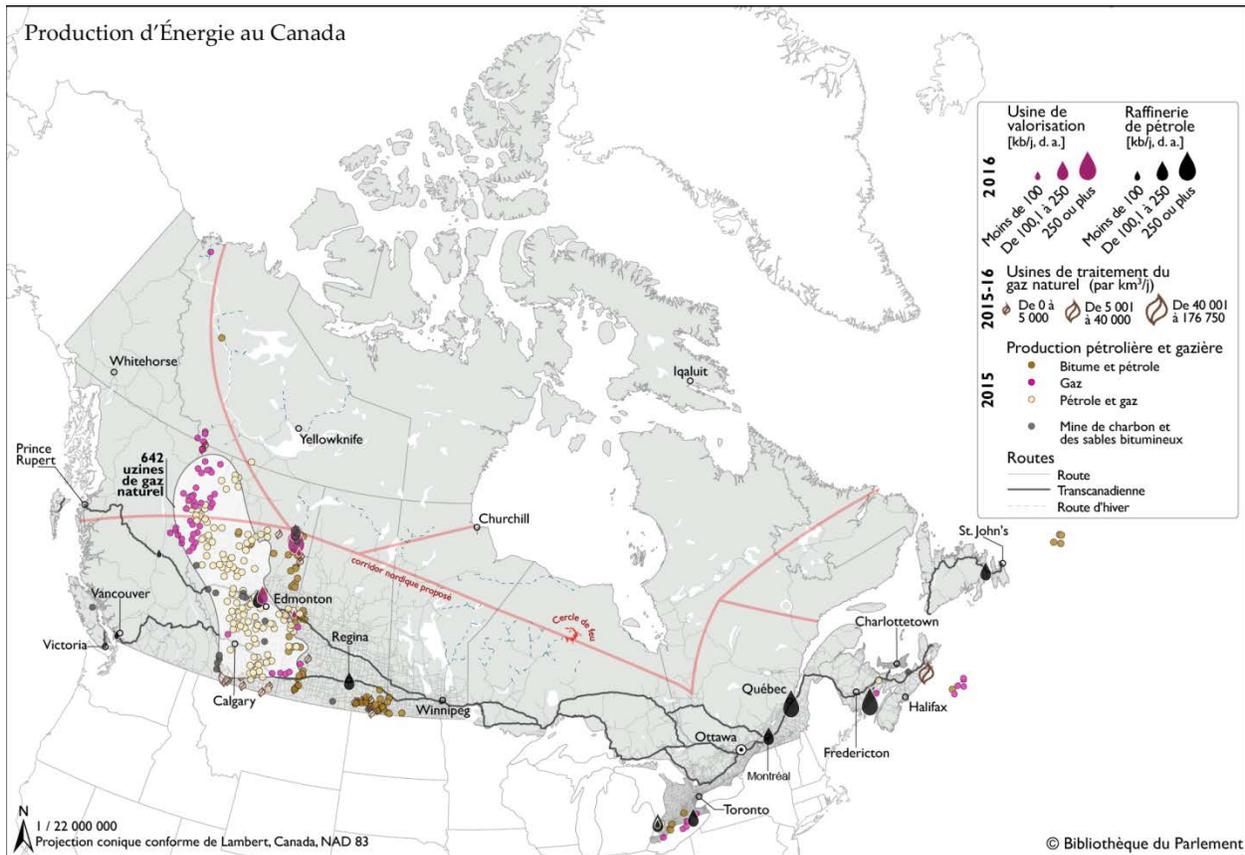
L'étude signale également que le manque d'infrastructures « est-ouest » du Canada est particulièrement problématique en ce qui a trait aux pipelines. On y indique qu'environ 90 % des exportations de pétrole du Canada proviennent de l'Alberta et de la Saskatchewan, et qu'il y a quatre principaux pipelines qui transportent du pétrole brut en provenance de ces provinces; un pipeline transporte le pétrole vers la côte Ouest du Canada, et trois l'acheminent jusqu'aux États-Unis, où les prix du pétrole brut canadien sont inférieurs à ceux des ports côtiers.

Selon Ressources naturelles Canada, l'infrastructure pipelinière du Canada qui achemine le pétrole brut à partir de l'Ouest canadien est utilisée depuis un certain temps pratiquement à son plein potentiel, et une infrastructure pipelinière supplémentaire est nécessaire afin d'éviter une augmentation des expéditions ferroviaires de pétrole brut. Le Ministère a indiqué que 100 000 barils de pétrole brut canadien sont expédiés à l'heure actuelle chaque jour par train. Il a également mentionné qu'en 2015, 99 % des exportations de pétrole brut du Canada et 100 % des exportations gazières du pays étaient destinées aux États-Unis; toutefois, comme les États-

Unis augmentent leur indépendance énergétique, les producteurs d'énergie du Canada doivent exporter vers de nouveaux marchés et s'assurer d'obtenir des prix plus élevés pour leurs produits.

De plus, l'Association canadienne des producteurs pétroliers a affirmé qu'une amélioration de l'accès aux ports côtiers par les pipelines est-ouest au Canada entraînerait une hausse des prix pour les exportations de pétrole et de gaz. Elle a également indiqué que les pays d'Asie sont susceptibles d'accroître leur demande de gaz naturel et que l'aménagement de terminaux gaziers sur les côtes canadiennes serait indispensable pour approvisionner les marchés dans ces pays.

Figure 3 – Production de pétrole et de gaz au Canada



Source : Figure préparée par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa. Tracé proposé pour le corridor nordique, d'après : Andrei Sulzenko et G. Kent Fellows, « [Planning for infrastructure to realize Canada's potential: the corridor concept](#) », École de politique publique, Université de Calgary, *SPP Research Papers*, vol. 9, n° 22, mai 2016 [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT]. Voir la liste complète des sources à l'annexe D.

M. Mintz était d'avis que le Canada pourrait réduire sa dépendance envers les États-Unis comme destination des exportations s'il augmentait ses exportations en transitant par les ports canadiens plutôt que par les ports américains, et que les récents accords de libre-échange que le Canada a conclus avec la Corée du Sud et l'Union européenne démontrent la nécessité de disposer de meilleures infrastructures de transport pour desservir ces marchés. Selon lui,

l'accès à de nouveaux marchés d'exportation renforcerait le pouvoir de négociation du Canada avec les États-Unis. M. Mintz a également signalé que les intérêts économiques du Canada ont parfois été mis à mal par des décisions guidées par des motifs politiques, comme celles liées à l'étiquetage de la viande ou aux dispositions législatives concernant la politique d'achat aux États-Unis. L'Association des chemins de fer du Canada a souligné la nécessité d'une diversification des marchés d'exportation et d'un plus grand pouvoir de négociation avec les États-Unis.

b. L'amélioration des processus d'approbation

Lors de sa comparution devant le comité, M. Sulzenko a déclaré que les récentes difficultés à obtenir l'approbation du gouvernement fédéral pour certains projets d'infrastructures – dont les pipelines – ont mis en évidence le défi à relever lorsqu'on tente de concilier les objectifs économiques, sociaux et environnementaux dans le développement des ressources naturelles. À son avis, le corridor nordique proposé pourrait bien constituer une solution viable à ce défi.

Au sujet du rapport *Doing Business* de 2016 de la Banque mondiale, M. Mintz a fait observer que le Canada compte parmi les pays dont les processus d'obtention des permis de construction des installations commerciales et industrielles sont les plus longs. Il a affirmé que de nombreuses entreprises considèrent qu'il est plus difficile d'obtenir des approbations pour des lignes de transport d'électricité et des chemins de fer au Canada qu'en Australie, en partie grâce aux corridors qui ont été créés dans ce pays. Selon lui, l'un des grands avantages d'un corridor nordique au Canada serait la réduction des coûts et des délais associés à l'obtention des approbations réglementaires des projets d'infrastructures; ces approbations peuvent entraîner une diminution du rendement du capital investi dans un projet d'un montant équivalent aux impôts sur l'investissement. L'Association des chemins de fer du Canada a admis que les coûts associés à la réglementation nuisent au développement économique du Canada et a souligné que la déréglementation a profité au secteur ferroviaire du pays.

Stantec a affirmé que le processus d'approbation pour des entreprises qui financeraient des projets d'infrastructures dans l'emprise du corridor nordique proposé devrait se faire dans des délais moindres que le processus d'approbation actuel pour des projets semblables, parce que les consultations et les évaluations environnementales devraient déjà avoir été effectuées dans le cadre de l'établissement de l'emprise.

c. La stimulation de la croissance économique et de la création d'emplois

M. Sulzenko a déclaré que l'investissement de plusieurs milliards de dollars qui serait nécessaire pour la construction d'infrastructures à l'intérieur du corridor nordique proposé, ainsi que le meilleur accès aux marchés étrangers qui en résulterait, soutiendrait la croissance économique et la création d'emplois. Il a également indiqué qu'un tel corridor donnerait accès à de nouveaux sites miniers et à de nouvelles réserves forestières et terres agricoles.

La Canadian Cattlemen's Association a expliqué que les exploitations d'élevage de bovins sont généralement situées sur des terres qui pourraient être qualifiées de marginales. Elle a indiqué que grâce aux progrès du matériel agricole et de la biotechnologie, qui permettent de cultiver

des terres auparavant considérées comme marginales, les éleveurs de bovins commencent à envisager d'établir des aires d'exploitation plus au nord. À son avis, le développement des infrastructures dans les territoires nordiques du Canada pourrait s'avérer bénéfique pour la production agricole, ainsi que l'industrie du bœuf.

d. Les avantages pour les Autochtones

M. Sulzenko a déclaré que le corridor nordique proposé offrirait aux Autochtones des possibilités d'emploi, des occasions de diversifier leur économie et des avantages découlant des investissements liés au corridor.

Stantec a relevé plusieurs avantages sociaux et économiques relatifs à la mise en place du corridor nordique proposé pour les Premières Nations. Notamment, elle serait favorable au développement d'entreprises des Premières Nations, qui mènerait à des taux d'emploi élevés, et offrirait un meilleur accès aux communautés éloignées des Premières Nations permettant d'améliorer les conditions de logement, d'approvisionnement en eau potable et de traitement des eaux usées. Elle a indiqué que beaucoup de Premières Nations n'ont actuellement pas un accès facile aux marchés et aux investisseurs, et ont donc peu de débouchés économiques.

En mettant plus particulièrement l'accent sur les pipelines, l'Association canadienne de pipelines d'énergie a indiqué qu'en plus de la rémunération provenant de l'emprise sur les terres autochtones, ces derniers pourraient travailler à la construction des pipelines, et bénéficier d'ententes de fourniture de services concernant les pipelines et leur entretien continu. De même, l'Association canadienne des producteurs pétroliers a indiqué que les projets d'infrastructures de gaz naturel liquéfié et de gazoduc situés le long du corridor nordique permettraient aux Premières Nations d'assurer une meilleure gestion de l'environnement, ainsi que de générer de meilleurs avantages économiques et de bénéficier de possibilités d'éducation et de formation.

e. Les avantages pour les habitants des régions du Nord canadien

Selon M. Sulzenko, le corridor nordique proposé procurerait aux habitants du Nord canadien une meilleure qualité de vie et de meilleures possibilités économiques, notamment grâce au développement du tourisme, à une baisse du coût de la vie, à l'accès à un approvisionnement en électricité plus propre et plus fiable, à une plus grande connectivité et à de meilleurs services sociaux. Selon M. Mintz, un corridor nordique favoriserait le développement des réseaux de transport et de communications; le meilleur moyen, selon lui, d'aider les régions à faible croissance économique du Nord du Canada.

Transports Canada a indiqué que les régions du Nord canadien ont des connexions limitées aux corridors commerciaux d'Amérique du Nord, ce qui a une incidence sur les possibilités économiques et les recettes fiscales de ces régions. Il a fait remarquer que, comme le chemin de fer transcontinental, l'autoroute transcanadienne et la Voie maritime du Saint-Laurent, les projets à grande échelle peuvent renforcer les liens avec le Nord du Canada, et peuvent avoir une incidence positive sur la prospérité nationale et la qualité de vie de tous les Canadiens.

En ce qui concerne la manière dont les habitants des régions du Nord du Canada peuvent tirer profit de l'amélioration des télécommunications, Innovation, Sciences et Développement économique Canada a donné l'exemple d'applications Internet, comme Google Docs, qui permettent à des étudiants d'accéder à leurs devoirs à distance. Le Ministère a également donné l'exemple d'une entreprise qui doit fournir ses services vidéo en ligne à haute vitesse et à fort débit, mais qui n'a pas accès à des services Internet à large bande.

f. La diminution du trafic dans les réseaux de transport du Sud

M. Sulzenko a expliqué qu'en déviant le trafic de fret des centres urbains vers un itinéraire de contournement, un corridor nordique permettrait de réhabiliter les emprises existantes pour le trafic du fret, par exemple aux fins du transport public; une telle réhabilitation pourrait contribuer à résoudre les problèmes de congestion et à améliorer la qualité de vie des résidents en zone urbaine. M. Mintz était du même avis et a ajouté que le trafic de fret à Toronto a augmenté la congestion des voies ferrées de la ville et a rendu plus difficile le développement par Metrolinx des services de transport de voyageurs. Toutefois, l'Association des chemins de fer du Canada a souligné qu'un corridor nordique ne permettrait pas de dévier des centres urbains l'ensemble du transport ferroviaire de marchandises dangereuses, car les villes constituent souvent la destination finale de ces marchandises.

L'Association des transitaires internationaux canadiens a indiqué que l'exploitation des pipelines dans le corridor nordique augmenterait la capacité ferroviaire des réseaux de transport du Sud du Canada pour le transport des céréales, et permettrait des fluctuations dans les mouvements de cargaisons conteneurisées.

Selon M. Fellows, un corridor nordique permettrait non seulement de désengorger les réseaux de transport du Sud du Canada, mais aiderait également à contourner les limitations physiques de ces réseaux. Il a expliqué que les cargaisons surdimensionnées destinées au Canada proviennent souvent des États-Unis et empruntent les axes de transport nord-sud; le transport est-ouest de telles cargaisons est très difficile au Canada en raison des limitations physiques des réseaux de transport du Sud du pays.

g. La réduction des impacts environnementaux

M. Sulzenko a indiqué que le corridor nordique permettrait de réduire les impacts environnementaux des infrastructures de transport dans les régions du Nord du Canada, parce que des types différents d'infrastructures seraient combinés à l'intérieur d'un corridor étroit. Il a mentionné de plus qu'un corridor permettrait une surveillance plus efficace des risques environnementaux associés aux infrastructures de transport.

Ressources naturelles Canada et la Coalition de grands projets des Premières Nations s'entendent pour dire que combiner les projets d'infrastructures de transport à l'intérieur d'un seul corridor permettrait de minimiser les impacts environnementaux de ces projets. La Coalition de grands projets des Premières Nations est également d'avis que combiner des projets permettrait aux Premières Nations de gérer plus facilement et de protéger leurs territoires. L'Association canadienne des producteurs pétroliers a aussi indiqué qu'un transport

plus efficace des marchandises au Canada permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

h. Le soutien à la souveraineté du Canada dans l'Arctique

M. Sulzenko a affirmé que la création d'un corridor nordique soutiendrait les objectifs de souveraineté du Canada dans l'Arctique.

3. Prochaines étapes

Afin de déterminer si un corridor nordique pourrait être justifié comme investissement potentiel, M. Fellows a proposé un programme de recherche de trois ans qui serait dirigé par des universitaires; son objectif serait de produire des études évaluées par des pairs qui porteraient sur les différentes dimensions stratégiques du corridor proposé. Selon M. Fellows, ce programme de recherche inclurait des activités de sensibilisation, comme des discussions en table ronde, qui permettraient d'exposer divers points de vue et de recueillir des avis d'experts. Ce programme de recherche serait dirigé par l'École de politique publique de l'Université de Calgary et le CIRANO de Montréal, et tirerait parti des compétences d'universitaires et d'experts de partout au Canada.

M. Fellows a expliqué que la première étape du programme de recherche reposerait sur trois principaux piliers :

- les questions liées à la construction, comme le tracé du corridor nordique, les coûts des différents modes de transport et l'examen des difficultés techniques;
- les questions liées au financement, notamment l'analyse des coûts-avantages de l'investissement proposé et un examen des options de financement pour chaque mode de transport; et
- les questions liées à la propriété foncière, comme l'établissement du droit de propriété et l'obtention d'un consentement préalable et éclairé le long du corridor, ainsi qu'une structure de gouvernance du corridor qui institutionnalise la prise de décisions en collaboration avec les gouvernements, les communautés autochtones et le secteur privé.

Il a également mentionné que les étapes suivantes porteraient sur les répercussions socioéconomiques et environnementales d'un corridor nordique.

En ce qui concerne les coûts liés à la première étape du programme de recherche proposé, M. Fellows a indiqué que l'École de politique publique de l'Université de Calgary espère obtenir 800 000 \$ provenant de diverses sources, dont les gouvernements, des entités du secteur privé et des organisations non gouvernementales. Il a ajouté que le soutien provenant des secteurs public, privé et sans but lucratif garantirait la reconnaissance du caractère impartial et non partisan de la recherche.

Stantec a indiqué qu'il n'est pas nécessaire de mener une nouvelle étude universitaire sur un corridor nordique, et a encouragé le gouvernement fédéral à effectuer une étude de faisabilité approfondie qui traiterait de la planification et des évaluations techniques et environnementales. Elle a mentionné qu'étant donné que le gouvernement fédéral tirerait un avantage financier de

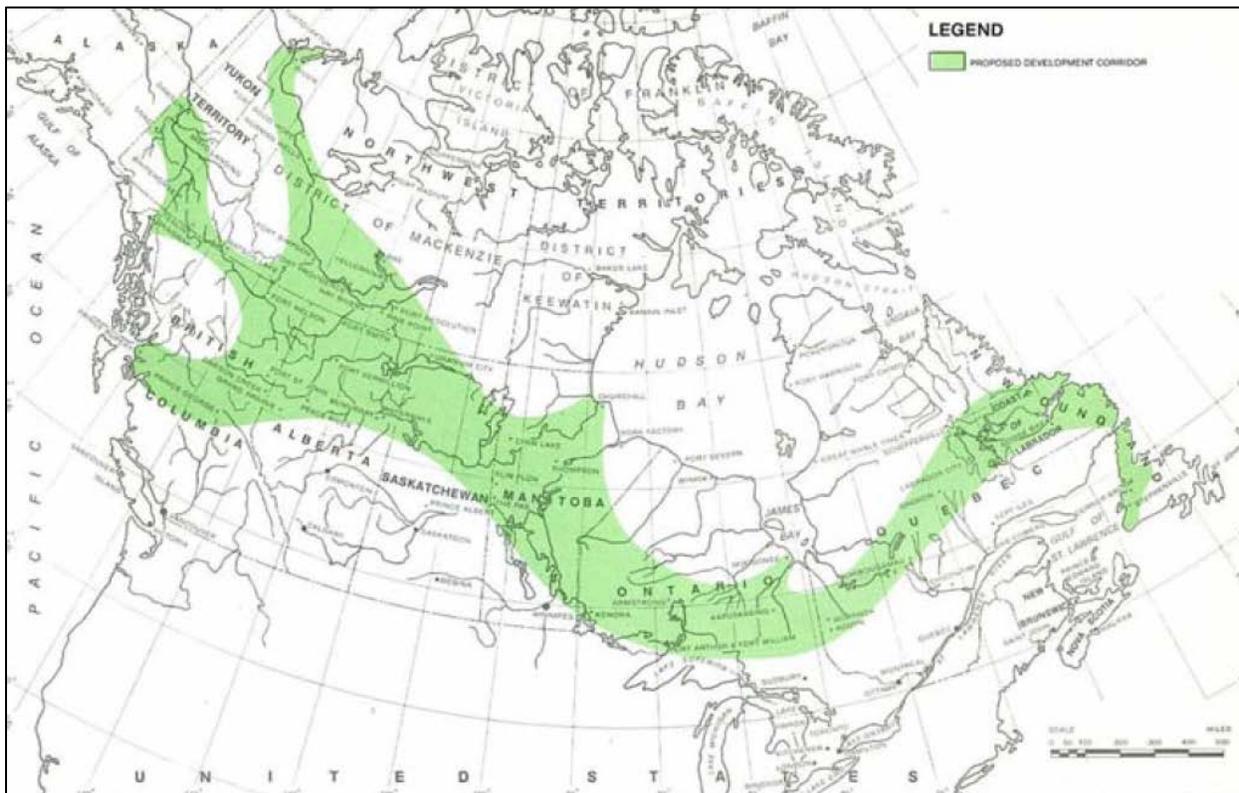
l'activité économique générée par le corridor nordique proposé, il devrait financer cette étude de faisabilité et les premières étapes de la création du corridor. Selon elle, les premières étapes consisteraient à déterminer le meilleur tracé, à garantir l'emprise et à entreprendre des consultations; toutes les autres étapes de la création du corridor, ainsi que leur jalonnement approprié, seraient ensuite définies.

En ce qui a trait au rôle des Premières Nations dans la recherche future sur un corridor nordique, le Conseil de gestion financière des Premières Nations est d'avis que ces dernières devraient participer dès le début de cette recherche.

B. Proposition d'un corridor dans la zone du Canada médian

En 1967, Richard Rohmer et Acres Research & Planning ont publié un document proposant l'aménagement d'un corridor dans la zone du Canada médian, ce qui est défini dans ce document comme étant « la partie continentale du Canada située au nord de la bande d'établissements urbains et ruraux contigus et au sud d'une ligne généralisée qui forme la limite septentrionale de la zone forestière ». Le corridor dans la zone du Canada médian proposé est présenté à la figure 2.

Figure 4 – Proposition de corridor du Canada médian



Source : Richard Rohmer et Acres Research & Planning, [Mid-Canada Development Corridor... a concept](#), 1967 [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

Ce document indique que ce corridor renferme ce qui est considéré comme étant un trésor du point de vue des ressources naturelles, et que l'exploitation de ces ressources contribuerait

grandement à la future croissance économique et démographique du Canada. D'après ce document, la création d'un corridor de ce type imposerait la mise en œuvre d'une politique nationale de planification qui comporterait les éléments suivants :

- le développement de réseaux de voies ferrées et d'autoroutes est-ouest le long du corridor;
- une infrastructure favorisant de meilleures communications;
- le développement de ports sur les côtes des océans Pacifique, Arctique et Atlantique;
- la détermination, par les gouvernements fédéral et provinciaux, des localités et des villes qui deviendraient des centres de croissance démographique.

En 1969-1970, une conférence sur la mise en valeur du Canada médian a été organisée pour étudier une gamme de questions et de politiques liées à la création d'un corridor du Canada médian. Dans leur rapport de 1971, les responsables de la conférence ont recommandé que les « gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux [accordent] la première priorité à l'élaboration et à la coordination de politiques et de plans pour le développement ordonné du Canada médian ».

Lors de sa comparution devant le comité, le lieutenant-général honoraire Richard Rohmer – qui a comparu à titre personnel – a déclaré que les conclusions de la conférence sur la mise en valeur du Canada médian sont encore valables.

C. Récentes initiatives concernant les corridors

Lors de sa comparution devant le comité, le représentant de Transports Canada a décrit des projets de transport liés au commerce entrepris récemment au Canada. Il a souligné que, comme les promoteurs du corridor nordique proposé, le Ministère a adopté une approche multimodale lors de l'examen de ces types de projets et des systèmes de transport.

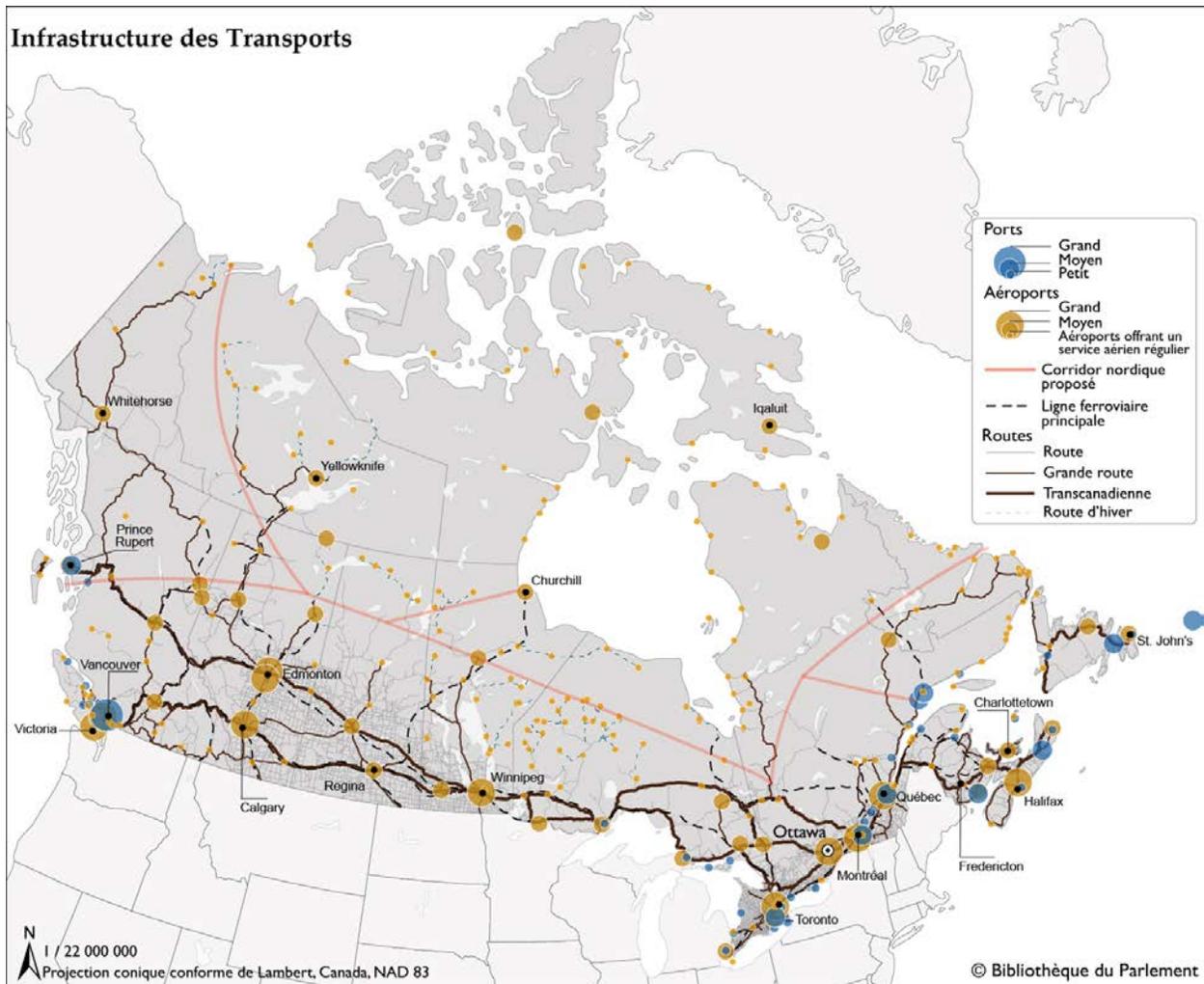
Il a déclaré notamment que le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques de 2007 tient compte d'une approche multimodale dans la création de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, qui relie les ports de Vancouver et de Prince-Rupert aux chaînes d'approvisionnement intérieures; de la Porte et du corridor de commerce de l'Atlantique, qui relie le Canada atlantique à l'Europe et aux autres marchés nord-américains; et de la Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec, qui inclut le réseau de ports de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Il a en outre mentionné que les coûts de ces initiatives ont été partagés entre le secteur public et le secteur privé.

Selon M. Emerson, l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique a connu du succès parce qu'on a priorisé le financement des éléments qui étaient essentiels pour assurer l'efficacité générale du corridor, y compris ceux ayant trait à la technologie et aux autres éléments intangibles. Il a expliqué que les corridors de commerce et de transport ne sont pas limités aux infrastructures intangibles qu'ils contiennent; ils sont composés également d'un éventail d'autres éléments matériels et intangibles, notamment du capital intellectuel et humain, de la technologie et des systèmes de gestion, de sécurité et d'exploitation. Il a fait remarquer

qu'un corridor de commerce peut réaliser son plein potentiel seulement s'il fait partie d'un cadre fédéral régissant le commerce, le transport et la logistique..

L'Association des administrations portuaires canadiennes a exprimé son appui aux initiatives des portes et des corridors mises en lumière par Transports Canada, en affirmant que ces trois corridors ont permis aux principaux ports du Canada de servir de portes d'accès reliant les corridors commerciaux aux marchés mondiaux.

Figure 5 – Infrastructures de transport au Canada



Source : Figure préparée par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa. Tracé proposé pour le corridor nordique, d'après : Andrei Sulzenko et G.Kent Fellows, « [Planning for infrastructure to realize Canada's potential: the corridor concept](#) », École de politique publique, Université de Calgary, *SPP Research Papers*, vol. 9, n° 22, mai 2016 [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT]. Voir la liste complète des sources à l'annexe D.

La Fédération canadienne de l'agriculture convient que les trois corridors décrits par Transports Canada sont importants pour assurer l'accès aux marchés mondiaux, mais elle a souligné que les corridors et les systèmes de transport ne fonctionnent pas toujours comme prévu, évoquant

par exemple le cas en 2013 de l'incapacité du système ferroviaire de transporter un volume important de céréales de l'Ouest du Canada jusqu'aux ports en temps opportun. Elle a fait remarquer que les ports canadiens agrandissent leurs installations, mais que le système ferroviaire reste le goulot d'étranglement qui freine l'acheminement des céréales vers les ports.

L'Association des transitaires internationaux canadiens décrit l'approche en silo adoptée par le Canada à l'égard du transport intermodal des marchandises, et a souligné l'absence d'une stratégie globale de coordination des opérations de l'ensemble des parties concernées par le transport intermodal. Par exemple, elle a mentionné qu'un certain nombre de municipalités ont créé des stratégies pour le transport des marchandises dans les régions, mais qu'elles l'ont fait de manière individuelle et non concertée.

D. Aspects à prendre en considération concernant la création d'un corridor national

Les témoignages ont révélé un éventail d'aspects à prendre en considération concernant la création d'un corridor national au Canada. Plus précisément, ils ont évoqué la nécessité d'augmenter la capacité des corridors existants et d'aménager un corridor national et – à supposer qu'un tel corridor soit nécessaire – ils ont abordé plusieurs points : le rôle du gouvernement fédéral, la participation des Autochtones, le financement, les questions environnementales et le tracé. Ils ont également mentionné un certain nombre de considérations liées aux infrastructures.

1. La nécessité d'augmenter la capacité des corridors existants

En ce qui concerne le transport des cargaisons conteneurisées, l'Association des transitaires internationaux canadiens a remis en question la nécessité de construire un corridor nordique au Canada et a indiqué qu'il faudrait plutôt accroître la capacité des chemins de fer et des ports existants pour répondre aux futurs besoins en matière de transport. De même, la Fédération canadienne de l'agriculture a indiqué qu'avant de s'engager dans la création d'un corridor nordique, le gouvernement fédéral devrait examiner des moyens d'améliorer les corridors commerciaux est-ouest et nord-sud actuels, de doubler la capacité des chemins de fer existants et d'ajouter des embranchements ferroviaires au besoin. L'Association des chemins de fer du Canada a expliqué que la plupart des corridors ferroviaires du Canada n'ont qu'une seule voie et qu'ils pourraient en accueillir une ou deux autres.

Transports Canada a précisé qu'il se concentre sur les besoins immédiats en matière de transport dans le Nord du Canada, comme l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité des services de transport de base, particulièrement les liaisons aériennes entre les collectivités. Le Ministère a mentionné que les gouvernements territoriaux du Canada n'ont pas demandé au gouvernement fédéral de donner la priorité au corridor nordique parce que les infrastructures de transport dans le Nord ne sont pas résistantes en raison des défis posés par les changements climatiques. Il a précisé que, lors de consultations récentes pour définir un plan d'action à long terme pour le transport au Canada, des intervenants ont encouragé le gouvernement fédéral à se concentrer sur des investissements qui permettraient d'accroître la capacité et la fiabilité des corridors de transport qui facilitent la majeure partie du commerce international du Canada. Il a également signalé que le concept de corridors nordiques a été étudié – dans une certaine

mesure – lorsque le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques a été établi en 2007, mais que la viabilité de tels corridors a été remise en question en raison de la valeur et du volume insuffisants des marchandises à transporter.

La Chambre de commerce du Canada a indiqué qu'il est difficile, pour le gouvernement fédéral, de démontrer aux villes la manière dont les projets nationaux qui ont des retombées économiques répondent à leurs besoins et servent leurs intérêts. Par exemple, elle a mentionné que des municipalités du Sud de la Colombie-Britannique ne veulent pas que davantage de lignes de chemin de fer traversent leurs collectivités, mais que les exportateurs de l'Ouest canadien dépendent des systèmes ferroviaires pour transporter leurs marchandises jusqu'aux ports. Elle a fait remarquer qu'étant donné qu'il pourrait y avoir une augmentation notable des volumes de marchandises transportés à l'intérieur des corridors du Canada et jusqu'aux ports du pays d'ici 15 à 30 ans, la capacité des corridors et des ports doit être élargie.

De plus, la Chambre de commerce du Canada a caractérisé le concept d'un corridor nordique d'intéressant. Elle a toutefois indiqué qu'elle préférerait la création, par le gouvernement fédéral, d'un réseau de transport et de corridors de services publics afin de permettre une meilleure intégration de tous les centres urbains au Canada. Tout en reconnaissant qu'une approche fondée sur un réseau serait moins ambitieuse que la création d'un corridor nordique, elle a déclaré que la première approche permettrait d'accroître la capacité des corridors existants là où cela s'avère le plus nécessaire, n'exigerait pas un consensus de l'ensemble des provinces et des territoires à l'égard des projets d'infrastructures, et obtiendrait probablement plus de succès, parce que le gouvernement fédéral pourrait travailler de concert avec les provinces et les territoires qui se montreraient les plus intéressés à participer à des projets précis.

De l'avis de M. Emerson, la création de corridors commerciaux devrait se poursuivre au cours des prochaines générations, en mettant particulièrement l'accent sur les corridors commerciaux pour le transport des marchandises en grande quantité et à grande vitesse; ces corridors devraient relier les côtes Est et Ouest du Canada, le long de la partie inférieure du pays, ainsi que le Canada et le Mexique, en transitant par les États-Unis. M. Emerson a ajouté que des corridors secondaires efficaces, qui soient accessibles aux petites collectivités, doivent également être créés pour assurer le développement et la croissance de ces collectivités. Il a parlé notamment des chemins de fer d'intérêt local, ainsi que des voies de raccordement routières et par camion.

L'Association des administrations portuaires canadiennes a indiqué que le corridor des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent est sous-utilisé, et – dans une perspective d'amélioration du commerce – elle a demandé que soit effectué un examen fédéral-provincial des coûts d'expédition à l'intérieur de ce corridor.

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale s'est dite préoccupée du manque de clarté concernant le corridor nordique proposé, et a suggéré que l'on redouble d'efforts pour étoffer la proposition et que l'on s'assure que toutes les parties concernées et leurs préoccupations soient consultées.

Dans son mémoire au comité, l'Alliance canadienne du camionnage a indiqué que d'autres études sur les avantages économiques du corridor nordique proposé sont nécessaires. Selon elle, il faudrait accorder la priorité aux besoins d'autres infrastructures de transport, notamment les passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis et les aires de repos pour camionneurs.

2. La nécessité de créer un corridor nordique

Selon Ressources naturelles Canada, il est pertinent de réaliser une étude sur les avantages et les inconvénients d'un corridor national. Le Ministère a toutefois fait remarquer que la mise en œuvre des projets de corridors a tendance à prendre plus de temps et que ces projets ne répondent pas nécessairement aux besoins à court terme du marché. De plus, il a indiqué que les collectivités ont souvent le sentiment que la consultation au sujet de ces projets est insuffisante, et que l'entité qui assumera les coûts de la planification, de même que des évaluations environnementales et réglementaires n'est pas toujours clairement définie. Il a précisé que des corridors ont été approuvés dans les années 1970 pour le gazoduc de la route de l'Alaska, mais que l'infrastructure de ce gazoduc n'a pas encore été construite. Il a conclu en disant qu'un corridor national pourrait s'avérer utile pour les besoins énergétiques à long terme, mais qu'il ne répondrait pas aux besoins à court terme en matière d'infrastructures énergétiques.

La Fédération canadienne de l'agriculture et la Canadian Cattlemen's Association ont appuyé le développement d'infrastructures qui soutiendraient l'expansion de la production agricole dans le Nord du Canada, car les changements climatiques rendent cette production possible. Quant à la possibilité d'une telle expansion, la Canadian Cattlemen's Association est d'avis que le Canada fait partie des quelques pays pouvant devenir ce qu'elle a qualifié de superpuissance agricole, à condition que les politiques, les infrastructures et l'environnement concurrentiel appropriés soient en place.

L'Association canadienne de gestion du fret s'est dite raisonnablement optimiste que, tout comme le Chemin de fer Canadien Pacifique, le corridor nordique proposé donne accès à de nouvelles régions et favorise le développement. À son avis, la viabilité du corridor proposé dépendrait du niveau d'activité commerciale atteint. Même si elle a reconnu que les secteurs forestiers et miniers du Canada seraient probablement les principaux utilisateurs d'un tel corridor, elle a signalé que les exportateurs et les importateurs qui empruntent habituellement les corridors commerciaux du Sud du Canada pourraient également utiliser un corridor nordique. Elle a indiqué qu'une situation similaire s'est produite avec l'ouverture du port de Prince Rupert.

3. Le rôle du gouvernement fédéral

Des témoins ont formulé des commentaires sur le rôle que le gouvernement fédéral devrait jouer dans la création d'un corridor national au Canada. Ils ont également parlé de manière plus générale des corridors commerciaux et des systèmes de transport.

a. Le rôle du gouvernement fédéral dans la création d'un corridor national

M. Sulzenko a souligné qu'un corridor nordique devrait être pancanadien et qu'il relèverait de la compétence du gouvernement fédéral en matière de commerce. Il a aussi indiqué qu'il est peu probable qu'un corridor nordique soit mis en œuvre sans une participation importante du gouvernement fédéral. M. Mintz a rappelé que le gouvernement fédéral a une responsabilité constitutionnelle en ce qui a trait à la politique des transports.

La Chambre de commerce canadienne a souligné que les provinces sont réticentes à ce que le gouvernement fédéral intervienne sur des questions liées aux infrastructures et au commerce intérieur, et que, jusqu'à présent, le gouvernement fédéral n'a pas voulu exercer ses pouvoirs constitutionnels en matière de commerce pour faire progresser les initiatives présentant un intérêt économique national.

À propos d'un corridor nordique, M. Fellows a souligné l'importance de mettre en place une structure de gouvernance qui tiendrait compte des divers intérêts des régions du Canada et des parties concernées. Comme MM. Sulzenko et Mintz, il est d'avis que le gouvernement fédéral devrait jouer un rôle de premier plan dans l'élaboration de cette structure et dans l'établissement d'un consensus, parmi les intervenants, sur la création d'un tel corridor. De même, selon Jon Van Nostrand, de SvN Architects + Planners, le gouvernement fédéral devrait exercer un rôle de chef de file, et la planification d'un tel corridor devrait être faite de façon exhaustive.

De l'avis de M. Sulzenko, le gouvernement fédéral devrait exercer un rôle de chef de file et travailler en collaboration avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et d'autres intervenants à l'établissement d'un cadre législatif qui permettrait la création d'un corridor nordique. Il a envisagé une loi-cadre fédérale compatible avec les lois provinciales et territoriales. Il a souligné qu'en raison de l'importance d'un corridor nordique, cette loi devrait intégrer un processus décisionnel fluide. M. Fellows a indiqué, pour sa part, qu'une législation claire contribuerait à réduire l'incertitude concernant la planification d'un tel corridor.

M. Sulzenko a précisé que toute loi permettant l'établissement d'un corridor nordique devrait être conçue de manière à prévenir la formation d'obstacles au commerce intérieur.

M. Mintz a souligné qu'un aspect important du leadership du gouvernement fédéral serait l'articulation d'une vision pour un corridor nordique, ainsi que l'assurance que les problèmes éventuels associés à l'établissement d'un tel corridor, notamment ceux qui sont liés aux Premières Nations et à l'environnement, seraient pris en charge.

Pour ce qui est des entités fédérales devant contribuer à l'établissement d'un corridor nordique au Canada, M. Mintz a parlé de Transports Canada, du ministère des Finances, d'Affaires mondiales Canada, d'Affaires autochtones et du Nord Canada ainsi que d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada. Selon l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, Infrastructure Canada, l'Office national de l'énergie ou Ressources naturelles Canada pourraient jouer un rôle primordial pour l'étude et la création d'un corridor

nordique. Infrastructure Canada a souligné que, jusqu'à présent, tous les projets auxquels le Ministère a participé ont été proposés par ses partenaires, c'est-à-dire des provinces, des territoires et des municipalités. Le Ministère a précisé que ses programmes sont conçus pour privilégier les priorités de ses partenaires.

À propos des étapes éventuelles dans la création d'un corridor national, l'honorable Bob Rae, C.P., O.C., c.r. – qui a témoigné à titre personnel – a évoqué deux conditions essentielles : la participation des Premières Nations, à cause des modifications importantes dans leur situation juridique et constitutionnelle au cours des 50 dernières années résultant de décisions des tribunaux; et le soutien des provinces et du secteur privé. Il a ajouté qu'un partenariat réunissant les gouvernements fédéral et provinciaux, les Premières Nations et le secteur privé devrait alors être établi.

En se fondant sur son expérience dans le développement d'infrastructures et de pipelines, Ressources naturelles Canada a mentionné deux avantages qui seraient associés à un corridor national : la participation directe et le leadership du gouvernement fédéral, qui impliqueraient de réunir les intervenants et de déterminer les endroits où des infrastructures sont nécessaires; et une participation accrue du public et des groupes autochtones au développement des infrastructures.

M. Rohmer a affirmé que le gouvernement fédéral devrait suivre les recommandations énoncées dans le rapport final de la conférence sur la mise en valeur du Canada médian et créer un organisme chargé de l'établissement d'un plan pour le développement ordonné du corridor du Canada médian. Il a expliqué que l'élaboration d'un tel plan nécessiterait la collaboration avec les provinces et les Autochtones. À son avis, pour qu'un tel corridor soit créé, il faudrait obtenir le soutien du premier ministre du Canada.

En décrivant l'expérience de l'Australie concernant le corridor de développement des ressources Pilbara–Perth, Ian Satchwell – qui a témoigné à titre personnel – a indiqué que les gouvernements ont contribué à la création du corridor en consultant les propriétaires fonciers tout le long du tracé du corridor, en négociant avec eux et en obtenant les autorisations requises de leur part. Il a précisé que, même s'il a fallu plusieurs années pour obtenir ces autorisations, les terres situées sur le tracé du corridor sont maintenant réservées. Il a laissé entendre qu'avant de se lancer dans la création d'un corridor, un gouvernement doit définir les utilisations connues et élaborer les scénarios d'utilisations futures. Il a également ajouté qu'il convient d'adopter une approche comportant un éventail d'options lors de la planification d'un corridor et de la prise de décisions liées aux infrastructures, particulièrement lorsque les utilisations futures d'un corridor sont incertaines.

De plus, M. Satchwell a exprimé des réserves quant au fait de permettre au secteur privé de construire ses propres infrastructures sans une surveillance du gouvernement. Il a indiqué que de 1960 à 2000, les sociétés minières étaient autorisées à construire leurs propres systèmes ferroviaires, routes, systèmes d'électricité et localités, mais qu'elles restreignaient l'accès aux systèmes ferroviaires. Il a également mentionné que le Pilbara Planning and Infrastructure Framework, qui a été introduit en 2012, s'est concentré sur la construction d'installations

portuaires et ferroviaires multiusagers et sur l'intégration du réseau de distribution d'électricité et d'alimentation en eau. Il a aussi déclaré que la planification précoce et la coordination entre les secteurs privé et public sont essentielles pour éviter les redondances et minimiser les coûts. Enfin, il a ajouté que le gouvernement aurait dû attacher plus d'importance aux logements, aux installations communautaires et aux infrastructures destinées aux petites entreprises.

b. Le rôle du gouvernement fédéral dans la création de corridors commerciaux et dans la planification des infrastructures

M. Emerson a indiqué que le gouvernement fédéral devrait reconnaître que les corridors commerciaux revêtent une importance économique nationale, et a préconisé le recours à des mécanismes permettant une réservation des terres situées près des corridors commerciaux ou de protéger les corridors commerciaux – en particulier contre les nouveaux aménagements dans les zones urbaines – afin d'éviter les retards dans l'importation et l'exportation de produits.

De plus, M. Emerson a fait valoir que les décisions du gouvernement fédéral à l'égard du commerce, des transports et de la logistique devraient se prendre dans une perspective pangouvernementale. Selon lui, les projets stratégiques de logistique du transport devraient inclure les domaines suivants : les infrastructures, la recherche, le travail, les technologies et l'innovation, les frontières, la sécurité et les évaluations environnementales, et ils devraient être priorisés en fonction de la politique commerciale du Canada et de l'évolution du commerce du pays.

Toujours selon M. Emerson, le gouvernement fédéral devrait assumer un rôle de chef de file dans la gestion des questions interprovinciales et internationales en lien avec les corridors commerciaux. Concernant les questions de compétence, il a indiqué que des mécanismes comme le partage des coûts peuvent être utilisés pour s'assurer que les provinces, les territoires et les municipalités puissent contribuer financièrement à la création de corridors commerciaux.

Transports Canada a déclaré que la coordination et la coopération entre les différents ordres de gouvernement constituent des facteurs importants du succès des corridors commerciaux. Le Ministère a fait remarquer qu'appliquer des solutions du Sud aux problèmes du Nord n'est généralement pas efficace en raison de la complexité de la situation environnementale, sociale et économique propre au Nord; par ailleurs, appliquer des solutions du Nord pour répondre aux priorités du Nord exige un solide engagement auprès des gouvernements territoriaux, des collectivités du Nord et des Autochtones du Canada.

Transports Canada a aussi suggéré de recueillir de plus amples renseignements pour cerner les problèmes associés aux corridors commerciaux existants, les futurs besoins de transport liés au commerce et les investissements stratégiques qui sont les plus nécessaires ou qui auraient le plus d'impact lors de la mise en place d'infrastructures de transport pour les marchés étrangers.

Selon l'Association des transitaires internationaux canadiens, le gouvernement fédéral devrait faire office de chef de file en matière de création de nouveaux corridors qui soutiennent le transport intermodal de marchandises et le transit des cargaisons conteneurisées, et qui accroissent la capacité à l'intérieur des corridors. L'Association des chemins de fer du Canada a souligné la nécessité de protéger les corridors existants – mais non utilisés –, comme celui qui est situé entre le sud de la Saskatchewan et Churchill, ainsi que ceux utilisés par les exploitants de chemins de fer d'intérêt local.

La Chambre de commerce du Canada a affirmé que le gouvernement fédéral devrait diriger un effort public et privé afin d'entreprendre davantage de planification stratégique, sur le long terme et d'envergure nationale par rapport aux infrastructures, car – en ce moment – ni le gouvernement fédéral ni les gouvernements provinciaux et territoriaux ne réalisent des évaluations des besoins à long terme. Elle a fait observer que, grâce à ce type de planification, le gouvernement fédéral peut évaluer la nécessité de se doter d'autres corridors commerciaux et de réserver des parcelles de terre pour de futurs corridors.

La Fédération canadienne de l'agriculture a indiqué que le gouvernement fédéral peut favoriser le rapprochement et la coordination des parties qui souhaitent participer à la planification à long terme du système de transport du Canada parce qu'elle nécessitera probablement un certain nombre de partenariats entre le gouvernement et les autres intervenants.

La Canadian Cattlemen's Association a affirmé que, comme cela s'est produit avec le chemin de fer transcontinental, le gouvernement fédéral devrait envisager de fournir aux agriculteurs des terres publiques le long du tracé du corridor nordique proposé.

4. Les Autochtones

Un certain nombre de témoins ont souligné l'importance de s'assurer que les Autochtones du Canada sont pleinement associés à la création d'un corridor national et à d'autres projets d'infrastructures à l'intérieur de leurs territoires traditionnels. Ils ont relevé des approches actuelles et potentielles visant à s'assurer que les Autochtones participent aux grands projets et qu'ils en tirent profit. En outre, ils ont mis en lumière un certain nombre de difficultés susceptibles de toucher la consultation des Autochtones, dans le cas où de grands projets sont proposés, de même que des solutions possibles pour régler ces difficultés. Enfin, ils ont formulé des commentaires sur la participation financière des Autochtones aux grands projets.

a. Participation aux grands projets

Affaires autochtones et du Nord Canada a souligné l'engagement du gouvernement fédéral à établir de nouvelles relations de nation à nation et des relations financières avec les peuples autochtones du Canada. Il a indiqué que les gouvernements fédéral et provinciaux devront faire participer les Autochtones à tous les aspects et à toutes les étapes des grands projets d'infrastructures, et qu'ils devront tenir compte de leurs intérêts et de leurs priorités. Il a également précisé que de tels efforts devraient procurer aux Autochtones un large éventail d'avantages; dans le contexte d'un corridor national, ces avantages pourraient inclure un accès

aux infrastructures, une participation financière, des possibilités d'emplois et d'affaires, et un rôle dans la gestion du corridor.

Figure 6 – Communautés des Premières Nations et des Inuits au Canada



Source : Figure préparée par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa. Tracé proposé pour le corridor nordique, d'après : Andrei Sulzenko et G. Kent Fellows, « [Planning for infrastructure to realize Canada's potential: the corridor concept](#) », École de politique publique, Université de Calgary, *SPP Research Papers*, vol. 9, n° 22, mai 2016 [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT]. Voir la liste complète des sources à l'annexe D.

M. Rae a mentionné que la majeure partie du développement des ressources au Canada au cours des 150 dernières années n'a pas profité aux Autochtones. Selon lui, il y a maintenant une occasion, et peut-être une obligation légale, de s'assurer que le développement futur se fait avec la pleine participation des Autochtones.

En ce qui a trait à la mesure dans laquelle la gestion de la création d'un corridor national pourrait être confiée aux Premières Nations, M. Rae était d'avis que de leur confier la gestion montrerait que le gouvernement fédéral est capable de faire preuve d'un grand leadership, mais que cela comporterait des risques; et que les provinces devraient soutenir une telle approche.

Pour ce qui est du cadre stratégique concernant le développement de grands projets, l'honorable Gerry St. Germain, C.P. – qui a témoigné à titre personnel –, a déclaré que le cadre actuel a donné des résultats incertains et, par conséquent, qu'il ne sert pas adéquatement les intérêts des Premières Nations ou le reste du Canada. Selon lui et le Conseil de gestion financière des Premières Nations, le mandat actuel des organismes centraux ne permet pas de tenir compte comme il convient des intérêts des Premières Nations dans l'élaboration de grands projets. Le Conseil de gestion financière des Premières Nations a indiqué que le gouvernement fédéral devrait adopter un cadre grâce auquel ces organismes pourraient encourager la participation des Premières Nations d'une manière qui permettrait au gouvernement fédéral de remplir l'obligation de la Couronne de consulter les Premières Nations et de tenir compte de leurs intérêts, s'il y a lieu, comme l'ont confirmé des décisions de la Cour suprême du Canada.

Selon M. St. Germain, on pourrait utiliser des lois fédérales actuelles – comme la *Loi sur la gestion financière des premières nations* – pour inclure la prise en considération des intérêts des Premières Nations dans le nouveau cadre stratégique d'élaboration de grands projets. À son avis, les orientations d'un tel cadre devraient provenir des Premières Nations, qui pourraient s'inspirer des suggestions de la Coalition de grands projets des Premières Nations.

M. Rae a préconisé la mise en place d'un programme, ainsi que des conditions permettant l'autonomie gouvernementale des Premières Nations. À son avis, cela devrait se faire de manière à permettre aux Premières Nations de gérer leur propre développement. Il a mentionné que des études ont révélé que les Premières Nations de la Colombie-Britannique qui ont l'autonomie gouvernementale obtiennent de meilleurs résultats.

M. Rohmer est d'avis que, depuis les années 1970, les relations entre les Autochtones et les gouvernements fédéral et provinciaux ont progressé; par conséquent, la création du corridor du Canada médian devrait être plus facile aujourd'hui qu'à l'époque.

Rick Laliberté, qui a témoigné à titre personnel, a affirmé que la création d'un corridor nordique pourrait donner la possibilité de repenser les rapports que le Canada entretient avec ses peuples autochtones, et a proposé la création d'une troisième chambre au Parlement – une Chambre autochtone – dans laquelle pourraient se tenir les négociations sur des enjeux écologiques, économiques et sociaux, entre autres. En ce qui concerne la mesure dans laquelle – et la manière par laquelle – les peuples autochtones peuvent proposer collectivement une vision d'un corridor national, il est d'avis que cet objectif pourrait être atteint si le premier ministre du Canada invitait tous les dirigeants autochtones à proposer une telle vision.

b. Consultation

Affaires autochtones et du Nord Canada a souligné l'obligation fiduciaire de la Couronne à l'égard des peuples autochtones du Canada, qui consiste en une obligation de consultation véritable et, s'il y a lieu, d'accommodement. Affaires autochtones et du Nord Canada a indiqué que la consultation des Autochtones dans le contexte d'un corridor national soulèverait des questions similaires à n'importe quel autre grand projet, mais que sa portée, son ampleur et sa

complexité seraient importantes en raison du grand nombre de communautés autochtones concernées.

Affaires autochtones et du Nord Canada a aussi indiqué que la création d'un corridor national devrait tenir compte des divers systèmes juridiques autochtones qui s'appliquent aux différentes régions du Canada. À titre d'exemple, le Ministère a expliqué que, dans la majeure partie du Nord du Canada, un corridor national serait assujéti à des traités modernes qui contiennent des dispositions juridiquement contraignantes relatives à l'utilisation des terres; toutefois, il en irait autrement des terres situées dans les réserves.

Affaires autochtones et du Nord Canada a également mentionné l'importance de ne pas tarder à consulter les Autochtones sur la création d'un corridor national; de cette façon, leurs intérêts pourraient être définis et la proposition pourrait être adaptée en conséquence. Il a également souligné que les communautés autochtones ont des intérêts divers, et que certaines peuvent prioriser les avantages économiques et d'autres la protection de leur environnement et/ou de leur culture.

En ce qui concerne la participation des Autochtones, la Coalition de grands projets des Premières Nations a souligné l'importance de s'assurer que les communautés des Premières Nations ont des ressources suffisantes pour bien voir les possibilités, analyser les risques et évaluer les répercussions des grands projets, ainsi que pour négocier avec les promoteurs de ces projets. Elle a expliqué que, lorsqu'un grand projet est proposé, une communauté des Premières Nations peut être appelée à examiner des milliers de pages de documents dans un temps limité; dans de telles circonstances, la communauté pourrait ne pas être en mesure de faire un choix éclairé, et pourrait refuser de donner son appui au projet. Elle a ajouté que cette difficulté est exacerbée lorsque plusieurs projets sont proposés simultanément. Selon elle, l'amélioration des capacités d'évaluation et de négociation des communautés de Premières Nations ainsi que leur participation à la planification préliminaire d'un projet augmenteraient sans doute la probabilité que le projet soit accepté.

De plus, Affaires autochtones et du Nord Canada a évoqué les difficultés auxquelles se sont heurtées les communautés autochtones ayant participé aux processus de consultation qui comportaient des aspects techniques, particulièrement en raison de leur manque de compétences spécialisées en la matière. Il a indiqué que, dans de tels cas, le gouvernement fédéral doit s'assurer que le processus de consultation est valable.

M. Satchwell a mentionné que lorsqu'un grand projet de développement économique – comme une nouvelle mine ou un projet d'infrastructure – touche les terres autochtones, en Australie, le gouvernement offre un financement par le biais de fonds en fiducie qui permet aux Autochtones d'embaucher des conseillers et des experts de manière à ce que les négociations liées à un projet de développement économique se déroulent sur un pied d'égalité. De même, la Nunavut Resources Corporation a suggéré que le gouvernement fédéral crée des bassins de conseillers spécialisés admissibles auxquels les Autochtones pourraient s'adresser.

c. Participation financière

En ce qui concerne la participation financière des Premières Nations aux grands projets, la Coalition de grands projets des Premières Nations a indiqué que le manque d'accès aux sources traditionnelles de capitaux pose problème. Par exemple, elle a expliqué que, dans le cadre d'un accord négocié pour le projet de pipeline Pacific Trail, les Premières Nations ont eu la possibilité d'acquérir une participation en capital de 30 %, mais n'ont pas pu obtenir de financement à un taux d'intérêt acceptable.

Selon le Conseil de gestion financière des Premières Nations, le manque d'accès à des capitaux pour les projets d'infrastructures dans les réserves résulte principalement des limites de la *Loi sur les Indiens*. Le Conseil a demandé l'adoption de mesures qui permettraient aux Premières Nations d'avoir une participation en capital dans les grands projets qui sont proposés sur leurs territoires traditionnels. Comme moyen pour soutenir la participation financière des Premières Nations aux grands projets, le Conseil de gestion financière des Premières Nations a mentionné que dans le cadre de la création de la Banque de l'infrastructure du Canada récemment annoncée, on pourrait y créer un secrétariat autochtone. Selon lui, cette banque pourrait allouer une partie de son financement aux Premières Nations afin de leur permettre d'acquérir une participation en capital dans les grands projets d'infrastructures.

M. St. Germain a appuyé le concept de participation financière des Premières Nations dans les grands projets, en laissant entendre que c'est par l'investissement dans de tels projets que les Premières Nations seraient les mieux placées pour influencer la prise de décisions et pour atténuer les risques environnementaux, qui constituent un enjeu primordial pour eux. Il a ajouté qu'une participation en capital fournirait une source de revenus permettant aux Premières Nations de délaissier les programmes offerts par Affaires autochtones et du Nord Canada.

De plus, M. St. Germain et la Coalition de grands projets des Premières Nations ont préconisé des garanties de prêt fédérales afin de soutenir la participation des Premières Nations aux grands projets. Selon la Coalition, une garantie de prêt fédérale donnerait aux Premières Nations un accès au financement par emprunt à des taux d'intérêt inférieurs à ceux qui leur seraient proposés autrement. Comme modèle potentiel d'une garantie de prêt fédérale, le Conseil de gestion financière des Premières Nations a attiré l'attention sur une fiducie de 50 milliards de livres sterling que le gouvernement du Royaume-Uni a créée en 2008 pour soutenir le développement d'infrastructures. Il a également indiqué que le gouvernement fédéral devrait définir des critères d'admissibilité pour une telle garantie de prêt.

M. St. Germain a noté que ceux qui critiquent l'idée de participation financière des Premières Nations dans les grands projets estiment que le risque financier associé à un tel investissement serait trop grand pour les Premières Nations et que les ententes de partage de revenus ou les montants forfaitaires sont mieux à même de servir les intérêts des Premières Nations. Il est à son avis possible d'atténuer ce risque financier de plusieurs façons. Pour sa part, même s'il n'est pas opposé à l'idée d'une telle participation financière des Premières Nations, M. Rae a fait remarquer que le risque financier peut être très important, comme ce serait le cas pour un

projet minier. Selon lui, en pareils cas, la participation financière ne serait pas nécessairement dans l'intérêt des Premières Nations.

À propos de l'opposition potentielle à la participation financière des Premières Nations dans les grands projets, M. St. Germain a fait état des entreprises qui ne sont pas prêtes à vendre un titre de participation aux Premières Nations; il pourrait y avoir parmi elles certaines entreprises de pipelines. M. St. Germain a indiqué qu'il faudrait convaincre les parties concernées de soutenir l'idée de participation financière.

En ce qui concerne les projets d'exploitation pétrolière et gazière à l'intérieur du corridor nordique, l'Association canadienne des producteurs pétroliers a expliqué que les entreprises du secteur pétrolier et gazier chercheraient des occasions, lorsque leurs intérêts correspondraient à ceux des Premières Nations, et travailleraient en étroite collaboration avec ces Premières Nations pour établir des partenariats. Elle a évoqué la possibilité d'un financement de projet conjoint dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Stantec a indiqué qu'elle avait participé à des dizaines de coentreprises avec les Premières Nations, ce qui incluait le partage des profits, des connaissances et des compétences techniques; les Premières Nations ont donc été amenées à entreprendre des travaux d'ingénierie sur le terrain et à participer à la collecte de données probantes connexes.

La Nunavut Resources Corporation a fait la description du projet de la route et du port de la baie Grays. Il s'agit d'une route de 227 kilomètres utilisée en toute saison et d'un port en eau profonde situé dans la baie Grays, dans le passage du Nord-Ouest. Elle a indiqué que les Inuits possèdent environ 10 % des terres du Nunavut, qu'ils espèrent utiliser pour se doter de ce qu'ils appellent un patrimoine de richesse commune, par exemple à l'aide d'un régime de redevances minières ou par le développement d'infrastructures. Elle a souligné que ce projet est élaboré dans le cadre d'un partenariat entre les Inuits, le gouvernement du Nunavut et la société minière qui prévoit être la principale utilisatrice de la route et du port.

La Nunavut Resources Corporation a énuméré les principales leçons tirées du projet concernant la route et le port de la baie Grays, particulièrement à l'égard de la participation des Autochtones au développement des infrastructures. Elle a indiqué ce qui suit : la participation autochtone aux actifs d'un projet lui confère une acceptabilité sociale ou une approbation par la population locale nécessaire à sa réalisation; la présence d'un groupe autochtone comme propriétaire ou promoteur d'un projet est la meilleure façon de gérer les répercussions de tout développement sur les groupes autochtones; les groupes autochtones ont accès à des fonds fédéraux auxquels les promoteurs du secteur privé n'ont pas accès; le processus de détermination de la propriété d'un projet ne devrait pas dépendre uniquement du montant d'argent investi, mais devrait également faire entrer en ligne de compte les investissements en nature, la reconnaissance de la valeur de l'agrément social à l'égard du projet, et ce qui peut être décrit comme la contribution personnelle; et les groupes autochtones correctement dotés de conseillers possédant une expertise professionnelle et commerciale sont les mieux placés pour évaluer les avantages de la participation financière ou régler les difficultés qui y sont associées. Enfin, elle a mentionné que le projet de la route et du port de la baie Grays a

disposé d'une demande à un programme fédéral de financement des infrastructures et a récemment entrepris un processus d'évaluation environnementale et d'examen réglementaire.

5. Financement

Selon l'étude susmentionnée de MM. Sulzenko et Fellows, le coût en capital du corridor nordique proposé pourrait être d'environ 100 milliards de dollars. On y présume que le financement serait assuré par le secteur privé, ainsi que par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux; le financement potentiel du secteur privé pourrait provenir des entreprises, des fonds de placement privés, des fonds de pension et des fonds souverains. L'étude évoque également un certain nombre de modèles de partage de risques, y compris les partenariats public-privé.

M. Fellows a expliqué que le mode de financement des composantes d'un corridor nordique dépendrait du type d'infrastructure. Il a ajouté que les pipelines et les chemins de fer généreraient des flux de revenus qui les rendraient rentables, mais que les routes – qui peuvent générer des revenus seulement si des postes de péage sont en place – s'apparentent plutôt à des biens publics, qui requièrent habituellement un financement gouvernemental. Il a indiqué que, dans certains cas, les partenariats public-privé constituent une approche potentielle, mais qu'il faut approfondir la recherche sur cette question et d'autres, liées au financement.

Selon M. Mintz, les partenariats public-privé sont un moyen de financer les infrastructures faisant partie d'un corridor nordique. Après avoir fait remarquer qu'une seule partie peut détenir les infrastructures dans le cadre de ces dispositions, il a recommandé la mise en œuvre de règlements visant à assurer que le détenteur ne facture pas de prix exorbitants aux utilisateurs. Il a de plus laissé entendre que les coûts des infrastructures dans un corridor nordique pourraient être récupérés grâce à des droits d'aménagement de projets le long du corridor. Il a également mentionné la possibilité qu'un corridor nordique soit financé et détenu par la Banque de l'infrastructure du Canada.

M. Emerson est d'avis qu'il faudrait avoir recours aux partenariats public-privé pour financer des développements dans les corridors commerciaux du Sud du Canada, alors que le gouvernement fédéral devrait être responsable du financement des infrastructures pour le transport dans le Nord du Canada pour deux raisons : ce serait considéré comme un projet national et il y a en général peu de possibilités de partenariats public-privé dans cette région. En ce qui concerne les partenariats public-privé, il a ajouté que – dans son rôle de partenaire – le gouvernement fédéral peut garantir un taux de rendement pour les investisseurs du secteur privé et atténuer certains des risques liés à un projet.

Stantec a indiqué que le corridor nordique proposé pourrait être développé par étapes, les étapes initiales étant consacrées à l'établissement d'une emprise financée par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux; de son côté, le secteur privé financerait des activités plus précises de planification et d'ingénierie. Stantec a souligné qu'une fois les priorités d'un corridor nordique définies, on examinerait les options de financement; ces options pourraient indiquer la manière dont les parties engagées dans un partenariat public-privé

pourraient tirer des avantages de leur contribution à un projet. Stantec a également préconisé une rémunération appropriée pour les propriétaires fonciers lorsqu'une emprise serait établie.

Infrastructure Canada a évoqué l'établissement et le fonctionnement de la Banque de l'infrastructure du Canada proposée. Le Ministère a expliqué que la banque utiliserait une gamme d'outils fédéraux pour attirer des fonds privés. Ces fonds aideraient à financer les projets d'infrastructures transformateurs proposés par les provinces et territoires, les communautés autochtones ou les ministères fédéraux. Il a fait remarquer que les partenariats public-privé se sont avérés efficaces au Canada, et que les investisseurs institutionnels – comme les fonds de pension – investissent déjà dans des projets d'infrastructures ailleurs dans le monde et qu'ils cherchent des occasions au Canada; ils pourraient investir dans des projets par l'entremise de la banque proposée. Selon le Ministère, les investisseurs institutionnels seraient disposés à prendre davantage de risques que les autres investisseurs et à investir dans un projet à plus long terme afin d'obtenir un meilleur rendement sur leur investissement; ils seraient donc prêts à investir sous forme de participation au capital, plutôt qu'uniquement par le biais d'un financement par emprunt. Il a aussi noté que ces investisseurs peuvent apporter une discipline et une expertise du secteur privé à un projet. Ressources naturelles Canada a indiqué que les compétences du secteur privé seraient nécessaires pour développer les infrastructures contenues dans un corridor national.

Dans son mémoire au comité, le gestionnaire du Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario a indiqué qu'il investit dans les infrastructures parce que de tels investissements procurent des rentrées de fonds à long terme, stables et indexées, qui correspondent au passif du régime de retraite. Il a précisé qu'il investit dans des infrastructures en Australie et au Royaume-Uni, parce que ces pays présentent des environnements réglementaires attirants, des projets clairs et une ouverture à l'égard des partenariats avec des investisseurs institutionnels. Au sujet du Canada, il a expliqué qu'à cause des questions d'envergure et de portée, il est difficile de trouver des projets d'infrastructures appropriés dans lesquels investir; parmi les autres défis à surmonter, mentionnons la résistance manifestée par les Canadiens à l'égard du principe de l'utilisateur-payeur, un manque de concordance entre le cycle de vie des projets entièrement nouveaux et les cycles électoraux, et la nécessité de dégager un consensus entre plusieurs gouvernements provinciaux et territoriaux concernant ces projets. Il a souligné qu'il était favorable à la Banque de l'infrastructure du Canada proposée, qui, à son avis, sera bénéfique au commerce intérieur et international.

L'Association canadienne des pipelines d'énergie a indiqué que la création du corridor nordique proposé constituerait une initiative coûteuse, complexe, et que le secteur privé n'investirait probablement pas dans un projet dont les avantages à long terme sont discutables ou indéterminés.

6. Questions environnementales

Les témoins ont parlé au Comité des impacts environnementaux potentiels du développement d'un corridor national et de la façon dont les évaluations environnementales devraient être menées dans le cadre d'un tel projet.

a. Impacts environnementaux

L'étude de MM. Sulzenko et Fellows précise que l'une des principales préoccupations associées au corridor nordique proposé concerne les effets négatifs sur l'environnement, y compris sur le mode de vie des Autochtones. Selon l'étude, puisque le corridor nordique proposé regrouperait plusieurs modes de transport à l'intérieur d'un couloir étroit, ses impacts sur l'environnement seraient probablement moindres que ceux de projets situés dans des corridors distincts.

Stantec a souligné que le développement d'un corridor nordique dans la forêt boréale pourrait faire en sorte que certaines espèces animales qui se cachent dans des buissons épais soient plus exposées aux prédateurs lorsqu'il y aura des coupes dans la forêt. Elle a aussi mis en lumière d'autres préoccupations environnementales, notamment l'effet des infrastructures de transport sur l'habitat du poisson et les habitudes migratoires, les risques d'érosion, les risques accrus de feux dans la forêt boréale et la capacité de combattre ces feux, et les répercussions des changements climatiques sur la santé de la forêt boréale, particulièrement sur les insectes et les populations d'organismes nuisibles.

Au sujet du développement du corridor nordique proposé et de sa viabilité, Stantec a mentionné que le secteur privé reconnaît la nécessité de respecter des normes environnementales plus rigoureuses, et qu'il serait éventuellement avantageux de diminuer l'utilisation du charbon comme source de combustible dans le Nord canadien et d'adopter des pratiques minières durables.

De plus, Innovation, Sciences et Développement économique Canada a souligné que les impacts environnementaux potentiels des lignes de fibres optiques seraient minimes en raison de leur très faible empreinte environnementale.

b. Évaluations environnementales

L'étude de MM. Sulzenko et Fellows indique qu'il existe d'importants chevauchements entre les processus d'évaluation environnementale du gouvernement fédéral et ceux des provinces et territoires lorsqu'un projet fait intervenir plus d'un gouvernement; ces chevauchements pourraient causer des retards et un manque d'uniformité dans les résultats. L'étude relève un certain nombre d'approches possibles pour régler cette question, telles que la création d'un modèle pancanadien pour les évaluations environnementales ou l'utilisation d'évaluations conjointes nécessitant des échéanciers et des procédures coordonnés, et la délégation des pouvoirs.

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale a indiqué que les projets menés dans le corridor nordique proposé nécessiteraient de nombreux niveaux d'évaluation environnementale. À propos de telles évaluations, elle a expliqué que les lois fédérales pertinentes devraient inclure la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* et, pour les projets situés au nord du 60^e parallèle, des accords fédéraux sur les revendications territoriales renfermant des dispositions relatives aux évaluations environnementales, comme la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie*. L'Agence a également signalé que toutes les provinces

ont un processus d'évaluation environnementale; cependant, la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* vise, entre autres, à coordonner et à favoriser la coopération entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux lorsque ces évaluations sont effectuées.

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale a mentionné qu'en plus de se pencher sur les impacts négatifs d'un projet donné, elle pourrait examiner les projets existants et futurs pour une région en particulier grâce à une étude régionale effectuée par un comité mis sur pied par le ministre fédéral de l'Environnement. À cet égard, une telle étude produirait de l'information qui pourrait servir à l'exécution de futures évaluations environnementales, à la détermination des tracés possibles et des zones écosensibles à éviter, et à faciliter la coordination entre les administrations pour éviter les chevauchements; de plus, elle pourrait faciliter la rationalisation des évaluations environnementales en déterminant les projets pouvant être regroupés.

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale a formulé cinq suggestions au sujet d'une étude régionale sur le corridor nordique proposé :

- un promoteur du projet devrait faire des représentations auprès du comité susmentionné qui réalise l'étude;
- une aide financière serait nécessaire pour s'assurer que le comité dispose des ressources suffisantes pour mener à bien ses travaux;
- l'étude devrait autoriser la participation du public;
- des ressources suffisantes seraient nécessaires pour s'assurer que les travaux réalisés par le comité profitent de l'expertise fédérale; et
- toute administration qui le souhaite devraient pouvoir participer à l'étude régionale.

L'Agence a aussi indiqué que le gouvernement fédéral pourrait être un promoteur du projet, et que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pourrait participer à tous les travaux préliminaires concernant une étude régionale.

Quant à la coordination des évaluations environnementales, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale a indiqué que le gouvernement fédéral et les provinces devraient signer un accord multilatéral décrivant la façon dont les responsabilités en matière d'évaluation environnementale seraient exercées.

La Coalition de grands projets des Premières Nations s'est exprimée sur les processus d'évaluation environnementale, indiquant qu'ils sont limités à des répercussions découlant de projets spécifiques et ne tiennent pas compte des effets cumulatifs de projets multiples dans une région donnée. Elle a suggéré la création d'une nouvelle approche de nation à nation pour les évaluations environnementales. Elle est d'avis qu'une telle approche nécessiterait la collaboration, le rapprochement, la cogestion, les décisions conjointes, une capacité adéquate et du financement destiné aux Premières Nations, y compris pour planifier l'utilisation des terres et la protection de l'environnement. Elle a souligné, comme approche possible, des évaluations environnementales juridiquement contraignantes menées par les Premières Nations, et a mentionné l'évaluation environnementale effectuée par la Première Nation des Squamish dans

le cadre du projet de gaz naturel liquéfié Woodfibre; dans ce dossier, le promoteur a pris des engagements juridiquement contraignants pour veiller aux intérêts des Premières Nations.

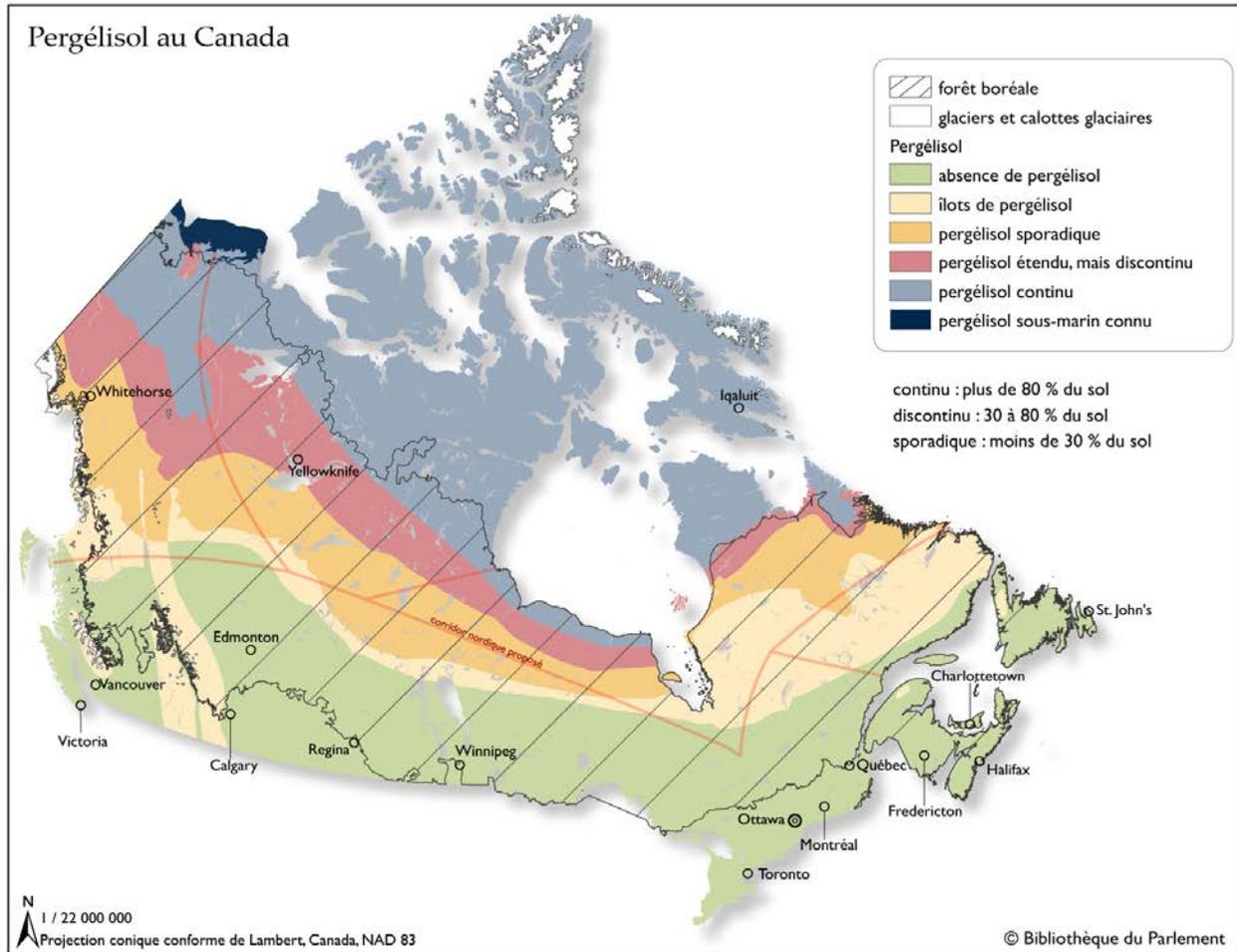
Affaires autochtones et du Nord Canada a jugé que le concept d'un corridor national favorise la planification et le développement à l'échelle régionale, qui pourrait inclure la considération des impacts environnementaux cumulatifs de multiples projets.

L'Association canadienne de gestion du fret a souligné qu'il faut compter environ 15 ans pour terminer une évaluation environnementale dans le cas d'un projet d'infrastructure d'envergure, et qu'il est nécessaire qu'une évaluation environnementale satisfasse aux exigences du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux.

7. Tracé

Selon l'étude susmentionnée, faite par MM. Sulzenko et Fellows, d'un point de vue technique, le principal déterminant du tracé du corridor nordique proposé serait la topographie. L'étude indique qu'il y a peu d'écarts dans l'élévation des terres et les conditions du sol dans toute la forêt boréale, mais qu'on devrait contourner beaucoup de rivières et de lacs, et que certaines régions – comme les terres humides au sud de la baie James – peuvent présenter des défis de taille en matière d'ingénierie. Une attention spéciale devrait être portée aux conditions du sol le long du tracé proposé, et notamment à la présence de pergélisol. L'étude recense également l'emplacement des zones habitées ou des gisements de ressources connus, ainsi que la situation de la propriété des terres le long du tracé, comme autres facteurs susceptibles d'influencer le tracé du corridor proposé.

Figure 7 – Zones de pergélisol au Canada



Source : Figure préparée par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa. Tracé proposé pour le corridor nordique, d'après : Andrei Sulzenko et G. Kent Fellows, « [Planning for infrastructure to realize Canada's potential: the corridor concept](#) », École de politique publique, Université de Calgary, *SPP Research Papers*, vol. 9, n° 22, mai 2016 [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT]. Voir la liste complète des sources à l'annexe D.

À propos du tracé proposé pour le corridor nordique, M. Fellows a souligné qu'à ce stade précoce, aucune évaluation détaillée n'a été effectuée concernant le meilleur tracé. Il a toutefois indiqué que le tracé devrait être planifié de façon globale et qu'il devrait être intégré aux réseaux de transport des régions du Sud du Canada.

Faisant le constat que la création d'un corridor nordique prendrait énormément de temps, M. Fellows a indiqué sa préférence pour la création d'un tel corridor étape par étape. Stantec a affirmé que les parties d'un corridor nordique qui seraient les plus économiquement viables devraient être développées en priorité; de son point de vue, le développement devrait démarrer en Alberta et en Saskatchewan et se poursuivre vers l'ouest jusqu'aux zones côtières, et les étapes ultérieures du développement devraient inclure une expansion progressive du côté est vers Churchill, au Manitoba, et le Cercle de feu, dans le Nord de l'Ontario. M. Mintz a mentionné

que certaines parties du corridor nordique ne seraient peut-être pas développées si les avantages ne sont pas supérieurs aux coûts.

Concernant les priorités potentielles d'un corridor nordique, M. Sulzenko a fait ressortir le lien entre le Nord de l'Alberta et la mer de Beaufort en passant par les Territoires du Nord-Ouest, et a affirmé que le gouvernement des T.N.-O. appuierait probablement la construction d'infrastructures de transport dans cette région. Il a également accordé la priorité à une section qui irait jusqu'à la côte Ouest en passant par le port de Prince Rupert, afin d'améliorer l'accès aux marchés asiatiques.

M. Sulzenko a également fait allusion à une section qui ferait le lien avec la baie d'Hudson en passant par le port de Churchill. M. Mintz, pour sa part, a constaté qu'il y a un intérêt pour le développement de cette section d'un corridor nordique, qui pourrait se faire dans le cadre d'un projet pilote. M. Sulzenko est d'avis que la fermeture du port de Churchill est regrettable, parce que c'était par-là que l'on pouvait emprunter la route la plus courte pour exporter certaines marchandises canadiennes vers l'Europe.

M. Fellows a indiqué que l'élargissement récent du canal de Panama pourrait favoriser l'utilisation de plus grands navires, qui ne seront peut-être pas en mesure d'utiliser les ports le long de la Voie maritime du Saint-Laurent. Soulignant que l'expédition de marchandises par voie maritime est beaucoup moins coûteuse que par voie routière ou ferroviaire, il a mentionné que le port de Churchill est un emplacement idéal à partir duquel expédier des produits agricoles et forestiers en provenance des Prairies vers l'Europe. En effet, il a expliqué que le chemin le plus court vers la côte en provenance des Prairies se fait en transitant par ce port plutôt que par la Voie maritime du Saint-Laurent.

La Fédération canadienne de l'agriculture a déclaré que, plutôt que de créer un nouveau corridor est-ouest qui traverse le pays, il faudrait envisager des voies de transport par la baie d'Hudson, qui se trouve plus près de certaines parties de l'Ouest du Canada, ainsi que de la ceinture d'argile en Ontario et au Québec, que ne le sont d'autres secteurs.

La Nunavut Resources Corporation a préconisé l'exploration de nouveaux sites portuaires, particulièrement dans le Nord du Canada, parce que les ports de Vancouver et de Prince-Rupert fonctionnent au maximum de leur capacité ou presque. Elle a précisé que le projet de la route et du port de la baie Grays au Nunavut offrirait ce qu'il qualifie de soupape de sécurité, lorsque ces ports seront saturés, et a ajouté que la route et le port seraient accessibles quand les changements climatiques permettront d'emprunter le passage du Nord-Ouest. Elle a attiré l'attention sur le fait que le Nunavut ne fait pas partie du tracé du corridor nordique proposé, et a suggéré d'accorder plus d'attention aux routes et aux ports du Nord, notamment aux ports de Churchill, de Tuktoyaktuk et de la baie Grays, plutôt que d'ajouter d'autres corridors commerciaux est-ouest.

L'Association des transitaires internationaux canadiens a fait observer que le port de Prince Rupert est devenu un lieu de transit important pour les cargaisons en provenance d'Asie destinées principalement aux États-Unis, et elle a mentionné l'avantage concurrentiel dont jouit

ce port pour desservir le Midwest américain. À son avis, un corridor nordique ne fera pas du port de Prince Rupert un lieu de transit plus efficace vers les États-Unis.

Par ailleurs, l'Association des transitaires internationaux canadiens a émis des réserves sur la possibilité que le port de Churchill ou un port sur la mer de Beaufort puissent devenir, à long terme, importants pour les cargaisons conteneurisées. Néanmoins, elle a affirmé que ces ports pourraient être utilisés pour l'expédition de marchandises particulières, comme le pétrole et le gaz naturel liquéfié.

Concernant le tracé du corridor nordique proposé, M. Emerson est d'avis qu'il faudrait procéder à une planification minutieuse puisque – en plus de jouer un rôle pour assurer la protection des frontières et des eaux du Nord du Canada – le tracé doit desservir les grands gisements de ressources et permettre de tirer parti des opportunités économiques. De même, la Fédération canadienne de l'agriculture et l'Association canadienne de gestion du fret ont affirmé que les ressources énergétiques, minières, forestières et agricoles et les possibilités de développement dans le Nord du Canada devraient être cartographiées, avant que des investissements dans les projets d'infrastructures dans un corridor nordique ne soient effectués.

À propos du tracé du corridor nordique proposé, M. Sulzenko a attiré l'attention sur les collectivités éloignées qui ne sont accessibles que par avion. Plutôt que de créer un seul corridor nordique, M. Emerson a soutenu l'idée de créer plusieurs corridors comme moyen d'atteindre un grand nombre de collectivités. Il a souligné qu'un corridor nordique vise davantage à desservir les collectivités du Nord et à favoriser les développements miniers, énergétiques et autres, qu'à faciliter le commerce.

Quant au meilleur tracé pour le corridor nordique proposé, Stantec est d'avis qu'il convient d'utiliser un modèle de gestion des effets cumulatifs; cette approche tient compte de toutes les conséquences environnementales d'un projet. Stantec a mentionné également qu'il pourrait y avoir des défis techniques avec un tracé qui traverse la zone du Bouclier canadien et du pergélisol, ainsi que des lacs et des rivières. Elle a également indiqué que le tracé proposé devrait éviter de traverser les terres des Premières Nations et que les terres vouées aux activités traditionnelles ne devraient pas être touchées.

M. Mintz a affirmé que l'établissement d'une emprise dans une région donnée peut faciliter le développement de projets imprévus dans cette région, mais obligerait à utiliser cette emprise plutôt qu'une autre.

Selon M. Mintz, le concept qui sous-tend le corridor nordique proposé pourrait s'appliquer à d'autres régions du Canada, tel un corridor qui relierait le Nouveau-Brunswick aux États-Unis.

Relativement au secteur minier, Ressources naturelles Canada a déclaré qu'il serait difficile de déterminer un tracé particulier pour un corridor national, parce que le succès d'une mine dépend de plusieurs facteurs; ces facteurs incluent le transport, l'attrait comme investissement, les régimes réglementaires et d'imposition applicables, la disponibilité de la main-d'œuvre et la teneur du minerai extrait.

8. Considérations propres aux infrastructures

Les témoins ont formulé un certain nombre d'observations qui portaient sur les routes, les chemins de fer, les pipelines, les télécommunications et les ports.

a. Les routes

La Fédération canadienne de l'agriculture et l'Association des transitaires internationaux canadiens ont souligné qu'au moment d'examiner le système de transport actuel au Canada ou de nouvelles routes, il faudrait envisager le chevauchement dans le système. Elles ont donné l'exemple de la fermeture temporaire, en 2016, du seul pont qui traverse la rivière Nipigon, ce qui a obligé les véhicules circulant sur le réseau routier national à faire un détour par les États-Unis. De l'avis de la Fédération canadienne de l'agriculture, le chevauchement devrait permettre d'assurer l'accès à d'autres routes ou à des routes parallèles permettant le transport des marchandises en tout temps; en ce qui a trait aux routes parallèles, des accords devraient être conclus avec les municipalités pour s'assurer que les routes municipales sont en mesure de supporter la circulation de gros véhicules.

La Canadian Cattlemen's Association a souligné que, pour les installations agricoles qui sont situées encore plus au nord, la construction de routes est nécessaire afin que les produits finis, les intrants de production et les gens puissent circuler. À titre d'exemple, elle a cité les installations agricoles dans le Nord du Québec, près du lac Abitibi. Elle a également mentionné que l'absence de routes est l'une des raisons de l'absence d'installations agricoles de l'autre côté de la frontière provinciale dans le Nord de l'Ontario.

Stantec a indiqué que la construction d'une autoroute peut coûter une fortune, mais que le coût dépend du type de route construite. Elle a signalé qu'une route toutes saisons en gravier coûte moins cher qu'une route asphaltée. De surcroît, elle a dit que l'agrégat provenant du Bouclier canadien pourrait servir à la construction des routes en gravier.

La Nunavut Resources Corporation a expliqué que certaines routes du Nord canadien – celles qu'on appelle les routes de glace – sont seulement accessibles l'hiver; cependant, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pense convertir certaines routes de glace en routes toutes saisons.

b. Les chemins de fer

La Fédération canadienne de l'agriculture a déclaré que le transport du grain par camion peut être extrêmement coûteux et que, en conséquence, investir dans les corridors ferroviaires existants serait approprié. De plus, elle a mentionné que la construction de nouvelles voies ferrées devrait être faite dans les secteurs présentant des faiblesses et des obstacles; par exemple, une voie ferroviaire du Nord serait utile si aucune ne passe dans les communautés, ce qui constitue une faiblesse dans le réseau ferroviaire du Sud de l'Ontario.

L'Association canadienne de gestion du fret a souligné l'efficacité énergétique des chemins de fer en raison de la faible résistance de roulement des roues en acier sur des rails d'acier;

cependant, il faut que les passages à niveau présentent une dénivellation d'au moins 1 % ou une élévation de 12 po tous les 100 pi. En conséquence, elle a signalé que l'ingénierie ferroviaire n'est pas toujours compatible avec les exigences en matière de routes, de pipelines et d'autres infrastructures partageant un corridor.

c. Les pipelines

L'Association canadienne de pipelines d'énergie a expliqué que les pipelines servent principalement à acheminer les produits énergétiques depuis leur lieu d'extraction vers des marchés spécifiques; comme le corridor nordique proposé ne semble pas viser un marché particulier, il ne serait probablement pas une option viable pour un futur réseau de pipelines. De surcroît, elle a estimé que l'accès à un couloir polyvalent n'aurait aucune incidence sur les types de consultations et les considérations du marché que les sociétés énergétiques soulèveraient au moment de planifier de grands projets de pipelines.

Selon Ressources naturelles Canada, les défis techniques associés au transport du pétrole et au transport du gaz sont différents; par conséquent, le tracé optimal du pipeline ne sera pas le même pour les deux combustibles. Par ailleurs, le Ministère a fait remarquer que, pour des raisons de coût, les pipelines proposés au Canada sont généralement situés près des corridors existants.

d. Les télécommunications

Innovation, Sciences et Développement économique Canada a parlé d'un grand nombre de technologies utilisées dans le domaine des télécommunications. Le Ministère a indiqué que les fibres optiques sont largement acceptées et rapides, qu'elles offrent un service de haute qualité et que, dans les régions éloignées, il est préférable de concevoir des réseaux en anneau comme protection contre les coupes dans les lignes de fibres optiques. Selon lui, le coût par kilomètre de la transmission par fibre optique varie entre 5 000 \$ et 10 000 \$ pour une ligne simple au-dessus du sol et s'élève à plus de 50 000 \$ pour des lignes enfouies ou des lignes installées en terrain accidenté.

En ce qui concerne les tours à micro-ondes, Innovation, Sciences et Développement économique Canada a affirmé que ces tours coûtent moins cher que les fibres optiques; le coût de construction d'une tour, qui couvre généralement un rayon de 5 à 30 kilomètres, s'élève à environ 500 000 \$. Toutefois, il a indiqué que l'exploitation et l'entretien de ces tours peuvent se révéler difficiles dans des environnements hostiles et/ou isolés.

Selon Innovation, Sciences et Développement économique Canada, les coûts peuvent être réduits en déployant une infrastructure de télécommunications d'une manière coordonnée avec d'autres types d'infrastructures. Le Ministère a fait état d'une étude menée par la Commission européenne qui démontre que l'utilisation efficace d'une infrastructure existante peut réduire le coût de déploiement de fibres optiques dans une proportion pouvant aller jusqu'à 58 %. De plus, le coût associé à l'ajout de fibres optiques à un corridor national serait extrêmement faible.

De surcroît, Innovation, Sciences et Développement économique Canada a indiqué que le corridor nordique proposé répondrait seulement à une portion des besoins en infrastructure de télécommunications nécessaire dans les régions du Nord du Canada. Il a expliqué que le Ministère n'adopte habituellement pas une approche de type corridor pour le déploiement de pareille infrastructure dans les communautés nordiques, car elles sont trop dispersées. Néanmoins, il a affirmé qu'il est plus facile d'offrir des services de télécommunications dans les communautés isolées lorsque les fibres optiques sont déployées plus loin dans le nord du Canada. Relier des communautés par fibres optiques permet à d'autres communautés d'avoir accès à la transmission par satellite.

e. Les ports

L'Association des transitaires internationaux canadiens a suggéré que la capacité d'un corridor national à améliorer le commerce dépend de la capacité des ports aux extrémités du corridor. Par exemple, elle a mentionné que l'inefficacité des services d'aiguillage a entraîné récemment, dans le port de Vancouver, des retards dans le mouvement des cargaisons conteneurisées. À son avis, la responsabilité et la surveillance des autorités portuaires devraient être améliorées pour éviter que de telles situations ne se reproduisent.

ANNEXE B – LISTE DE TÉMOINS

Le jeudi 6 avril 2017

- Simon O’Byrne, vice-président, Planification (*Stantec*)

Le mercredi 5 avril 2017

- L’honorable David Emerson, C.P., président, Emerson Services Ltd. (*À titre personnel*)
- Chris Bloomer, président et chef de direction (*Association canadienne de pipelines d’énergie*)

Le jeudi 9 mars 2017

- Robert Ballantyne, président (*Association canadienne de gestion du fret*)
- John McCauley, directeur général, Secteur des opérations régionales (*Agence canadienne d’évaluation environnementale*)

Le jeudi 2 mars 2017

- John Foran, directeur, Division des pipelines, du gaz et du GNL, Secteur de l’énergie (*Ressources naturelles Canada*)
- Terrence Hubbard, directeur général, Direction des ressources pétrolières, Secteur de l’énergie (*Ressources naturelles Canada*)
- Scott Northey, chef des opérations (*Nunavut Resources Corporation*)
- Stefania Trombetti, directrice générale, Direction de la politique et de l’économie, Secteur des terres et des minéraux (*Ressources naturelles Canada*)

Le mercredi 1^{er} mars 2017

- Glenn Campbell, directeur exécutif, Bureau de transition pour la Banque de l’infrastructure du Canada (*Infrastructure Canada*)
- Marc Fortin, sous-ministre adjoint, Opérations des programmes (*Infrastructure Canada*)
- Ryan Greer, directeur, Politiques du transport et de l’infrastructure (*Chambre de commerce du Canada*)
- Mike Ircha, conseiller principal (*Association des administrations portuaires canadiennes*)
- Wendy Zatylny, présidente (*Association des administrations portuaires canadiennes*)

Le jeudi 8 décembre 2016

- Michael Bourque, président-directeur général (*Association des chemins de fer du Canada*)
- Ruth Snowden, directrice générale (*Association des transitaires internationaux canadiens*)

Le mercredi 7 décembre 2016

- Harold Calla, président exécutif, Conseil de gestion financière des Premières Nations (*À titre personnel*)
- L'honorable Bob Rae, C.P., O.C., c.r. (*À titre personnel*)
- L'honorable Gerry St. Germain, C.P., ancien sénateur (*À titre personnel*)

Le jeudi 24 novembre 2016

- Ron Bonnett, président (*Fédération canadienne de l'agriculture*)
- John Masswohl, directeur, Relations gouvernementales et internationales (*Canadian Cattlemen's Association*)

Le jeudi 17 novembre 2016

- Sheilagh Murphy, sous-ministre adjointe, Terres et développement économique (*Affaires autochtones et du Nord Canada*)
- Lieutenant-général honoraire Richard Rohmer, Forces armées canadiennes (*À titre personnel*)
- Bruno Steinke, directeur, Unité de la consultation et de l'accommodement (*Affaires autochtones et du Nord Canada*)

Le mercredi 16 novembre 2016

- Jack Mintz, boursier du recteur, École de politique publique de l'Université de Calgary (*À titre personnel*)
- Jonathan Stringham, gestionnaire – Politique financière (*Association canadienne des producteurs pétroliers*)

Le jeudi 27 octobre 2016

- Ian Satchwell, agrégé supérieur de recherche, Perth USAsia Centre (*À titre personnel*)

Le mercredi 26 octobre 2016

- Chef Joseph Bevan, président (*Coalition de grands projets des Premières Nations*)
- Harold Calla, président exécutif (*Conseil de gestion financière des Premières Nations*)
- Chef Corrina Leween, membre (*Coalition de grands projets des Premières Nations*)
- Del Natrass, conseiller économique et financier (*Coalition de grands projets des Premières Nations*)
- Angel Ransom, conseillère et membre (*Coalition de grands projets des Premières Nations*)

Le jeudi 20 octobre 2016

- Craig Hutton, directeur général, Politiques stratégiques, Politique stratégique et innovation (*Transports Canada*)

- Sandra LaFortune, directrice générale, Relations internationales et la politique de commerce (*Transports Canada*)
- Rick Laliberte (*À titre personnel*)
- John Van Nostrand, directeur fondateur (*SvN Architects + Planners*)

Le jeudi 6 octobre 2016

- Andre Arbour, Gestionnaire, Analyse industrielle et réglementaire, Politique des télécommunications, Secteur de la politique stratégique (*Innovation, Sciences et Développement économique Canada*)
- Adam Scott, directeur, Analyse industrielle et réglementaire, Politique des télécommunications, Secteur de la politique stratégique (*Innovation, Sciences et Développement économique Canada*)

Le mercredi 5 octobre 2016

- Garret Kent Fellows, associé de recherche – Politique énergétique et environnementale (*École de politique publique, Université de Calgary*)
- Andrei Sulzenko, membre exécutif (*École de politique publique, Université de Calgary*)

ANNEXE C – MÉMOIRES

- Alliance Canadienne du Camionnage
- Coalition de grands projets des Premières Nations
- Conseil du régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario

ANNEXE D – SOURCES DÉTAILLÉES DE CERTAINES FIGURES

Figure 3 : Carte préparée par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2016, à l'aide de données tirées de : Ressources naturelles Canada (RNCan). *Principales régions minières, principales mines productrices et principaux champs de pétrole et de gaz du Canada*. Carte de série « A » de la Commission géologique du Canada. Ottawa : RNCan, 2016; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Limites \(polygones\)](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/5 000 000*. Ottawa : RNCan, 2013; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Noms de lieux](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/15 000 000*. Ottawa : (RNCan), 2012; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Routes](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/1 000 000*. Ottawa : RNCan, 2014; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Routes](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/5 000 000*. Ottawa : RNCan, 2013; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Étendues d'eau](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/1 000 000*. Ottawa : RNCan, 2014; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Étendues d'eau](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/15 000 000*. Ottawa : RNCan, 2012; Coopération nord-américaine en matière d'information sur l'énergie (NACEI). [Mapping Data](#). Ottawa : Ressources naturelles Canada, décembre 2015; Tracé proposé pour le corridor vers le Nord, d'après : A. Sulzenko et G.K. Fellows, « [Planning for infrastructure to realize Canada's potential: the corridor concept](#) », *University of Calgary School of Public Policy Research Papers*, vol. 9, mai 2016; Ministère du Développement du Nord et des Mines et Forestry, Mining Lands Section. [Ontario Mining Land Tenure Spatial Data](#). (Consulté le 15 décembre 2016). Le logiciel suivant a été utilisé : Esri, ArcGIS, version 10.3.1. Il renferme des renseignements offerts en vertu d'une licence visée par [Licence du gouvernement ouvert – Canada](#).

Figure 5 : Carte préparée par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2016, à l'aide de données tirées de : Ressources naturelles Canada (RNCan). [Limites \(polygones\)](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/5 000 000*. Ottawa : RNCan, 2013; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Noms de lieux](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/15 000 000*. Ottawa : (RNCan), 2012; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Étendues d'eau](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/15 000 000*. Ottawa : RNCan, 2012; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Routes](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/5 000 000*. Ottawa : RNCan, 2013; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Routes](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/1 000 000*. Ottawa : RNCan, 2014; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Chemins de fer](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/15 000 000*. Ottawa : RNCan, 2012; Natural Earth. [Ports](#). Version 2.0.0, 1,10m Cultural Vectors; Natural Earth. [Airports](#). Version 2.0.0, 1,10m Cultural Vectors; Statistique Canada, « [Tableau 13 – Transport maritime intérieur et international — Tonnage du fret chargé et déchargé dans les 50 principaux ports canadiens par secteur](#) », *Le transport maritime au Canada*. Catalogue n° 54-205-X. 2012; Tracé proposé pour le corridor vers le nord, d'après : A. Sulzenko et G.K. Fellows, « [Planning for infrastructure to realize Canada's potential: the corridor concept](#) », *University of Calgary School of Public Policy Research Papers*, vol. 9, mai 2016; Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. [Rapport sur la viabilité des petits aéroports rédigé par le Groupe de travail sur les questions aériennes. Annexe C - Tableaux chronologiques détaillés](#). Ottawa, 13 septembre 2006. Le logiciel suivant a été utilisé : Esri, ArcGIS, version 10.3.1. Il renferme des renseignements offerts en vertu d'une licence visée par [Licence du gouvernement ouvert – Canada](#) et [Entente de licence ouverte de Statistique Canada](#).

Figure 6 : Carte préparée par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2016, à l'aide de données tirées de : Affaires autochtones et du Nord Canada (AANC). [Localisation des Premières Nations](#). Gatineau

(Québec) : AANC, 2015; Affaires autochtones et du Nord Canada (AANC). [Localisation des collectivités inuites](#). Gatineau (Québec) : AANC, 2016; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Limites \(polygones\)](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/5 000 000*. Ottawa : RNCan, 2013; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Étendues d'eau](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/15 000 000*. Ottawa : RNCan, 2012; Tracé proposé pour le corridor vers le nord, d'après : A. Sulzenko et G.K. Fellows, « [Planning for infrastructure to realize Canada's potential: the corridor concept](#) », *University of Calgary School of Public Policy Research Papers*, vol. 9, mai 2016; Le logiciel suivant a été utilisé : Esri, ArcGIS, version 10.3.1. Il renferme des renseignements offerts en vertu d'une licence visée par [Licence du gouvernement ouvert – Canada](#).

Figure 7 : Carte préparée par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2016, à l'aide de données de : [Ressources naturelles Canada](#) et J.P. Brandt, « The extent of the North American boreal zone ». *Environmental Reviews*, vol. 17, 2009, p. 101-161; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Noms de lieux](#). Dans : Série de *Données de l'Atlas du Canada à l'échelle nationale de 1/15 000 000*. Ottawa : (RNCan), 2012; Ressources naturelles Canada (RNCan). [Pergélisol du Canada, Commission géologique du Canada](#). Ottawa : (RNCan), 2000; Tracé proposé pour le corridor vers le Nord, d'après : A. Sulzenko et G.K. Fellows, « [Planning for infrastructure to realize Canada's potential: the corridor concept](#) », *University of Calgary School of Public Policy Research Papers*, vol. 9, mai 2016; Le logiciel suivant a été utilisé : Esri, ArcGIS, version 10.3.1. Il renferme des renseignements offerts en vertu d'une licence visée par [Licence du gouvernement ouvert – Canada](#).