



ᖃᑦᑦᑦᑦᑦᑦᑦᑦ  
ᑦᑦᑦᑦᑦ ᑦᑦᑦᑦᑦᑦᑦᑦ ᑦᑦᑦᑦᑦᑦᑦ  
GRAYS BAY ROAD AND PORT  
QURLUQTUARYUNGMI  
APQUTIKHANGA TULUQTAQVIKHANGA  
HAVAKTAKHAT  
ROUTE ET PORT À GRAYS BAY



## Mémoire de la Nunavut Resources Corporation présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2019

**Recommandation 1** : Soutenir les investissements en matière de croissance économique et de compétitivité canadiennes, de souveraineté de l'Arctique et de réconciliation avec les peuples autochtones par le financement fédéral pour la construction de la route et des installations portuaires de Grays Bay, afin de stimuler le développement des ressources dans la province géologique des Esclaves, dans la région de Kitikmeot, au Nunavut.



ᓃᓃᓃᓃᓃᓃᓃᓃ  
ᓃᓃᓃᓃ ᓃᓃᓃ ᓃᓃᓃᓃᓃᓃᓃᓃ ᓃᓃᓃᓃᓃᓃ  
GRAYS BAY ROAD AND PORT  
QURLUQTUARYUNGMI  
APQUTIKHANGA TULUQTAQVIKHANGA  
HAVAKTAKHAT  
ROUTE ET PORT À GRAYS BAY



## Mémoire de la Nunavut Resources Corporation présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires

### Introduction

La Nunavut Resources Corporation (NRC) apprécie cette possibilité de présenter le présent mémoire au Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le cadre des consultations prébudgétaires. Comme vous le verrez, le projet proposé par la NRC soutient fortement la croissance économique et la compétitivité du Canada, autant pour le Canada dans son ensemble que pour les régions économiquement défavorisées du Nord. Par ailleurs, à titre de projet mené par des promoteurs inuits, le soutien de ce projet serait un effort significatif de réconciliation et un investissement dans le bien-être social et économique de l'ouest du Nunavut.

Le projet pour la route et les installations portuaires de Grays Bay (GBRP) est un réseau transformateur et édificateur qui, lorsqu'il sera terminé, raccordera les riches ressources minérales de la province géologique des Esclaves, chevauchant le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest (T.N.-O.), aux routes maritimes de l'Arctique. Le projet est mené par la NRC, dont l'Association inuite de Kitikmeot (« KIA ») est la seule propriétaire.

Le GBRP consiste en une route permanente de 227 km reliant la route hivernale de Tibbitt-Contwoyto au port en eau profonde de Grays Bay, dans le passage du Nord-Ouest. Une fois complété, ce réseau de transport renforcera l'exploration minière et déplacera les ressources de façon économique de la région de Kitikmeot, dans le Nunavut, vers les marchés mondiaux, au profit de tous les Canadiens. Les installations portuaires constitueront en outre le premier et seul port en eau profonde de l'Arctique occidental.

Comme résultat, le GBRP :

1. livrera une infrastructure qui stimulera les investissements consacrés au développement des ressources dans la formation géologique riche en minéraux connue sous le nom de la province géologique des Esclaves;
2. créera la première liaison terrestre entre le Nunavut et le reste du Canada;
3. fournira des preuves tangibles de l'engagement du gouvernement fédéral dans la réconciliation avec les peuples autochtones;
4. affirmera la souveraineté canadienne dans le Nord, grâce à l'établissement d'un port arctique en eau profonde, situé de façon stratégique au milieu du passage du Nord-Ouest.

Les avantages du GBRP ont été reconnus dans le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada (LTC), présenté à la Chambre des communes par le ministre des Transports en 2016, et qui



ᑖᑦᑦᑦᑦᑦᑦᑦᑦ  
ᑦᑦᑦᑦᑦ ᑦᑦᑦᑦᑦᑦᑦᑦᑦ ᑦᑦᑦᑦᑦᑦ  
GRAYS BAY ROAD AND PORT  
QURLUQTUARYUNGMI  
APQUTIKHANGA TULUQTAQVIKHANGA  
HAVAKTAKHAT  
ROUTE ET PORT À GRAYS BAY



recommandait le soutien immédiat du projet de Grays Bay en guise de première phase de développement pour le stratégique « corridor Yellowknife – Golfe du Couronnement ».

L'amélioration de la concurrence générée par l'infrastructure signifie que le projet générera d'importants revenus permanents provenant des usagers commerciaux du secteur minier. Le rapport d'examen de la LTC estimait que le développement d'une infrastructure pour ce corridor pourrait rapporter 21 fois les sommes investies<sup>1</sup>.

Le projet GBRP verra l'expertise et le capital des investisseurs provenant du secteur privé (canadien et étranger), favorisé par les investissements des dirigeants inuits locaux et du gouvernement fédéral afin de développer un corridor de transport et de commerce dans l'Arctique canadien et qui profitera aux économies du Nunavut, des T.N.-O. et du Canada. L'effet sera transformateur, entraînant un important développement des ressources, des emplois payants, des recettes publiques considérables et une présence canadienne innovante dans le passage du Nord-Ouest. Le projet est soutenu par le gouvernement du Nunavut et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

### Survol du projet

D'après une recherche de l'industrie minière, un projet minier dans une région très éloignée peut coûter près de trois fois plus cher, en raison du manque d'infrastructures qui représente une cause considérable de disparité.<sup>2</sup> Sans moyens pour transporter les concentrés de métaux vers les marchés outremer ou les installations de traitement de façon rentable, la plupart des ressources minérales connues se trouvant dans la province géologique des Esclaves demeureront inexploitées. Le GBRP a pour objectif de fournir les infrastructures nécessaires afin d'attirer les investissements miniers dans le Nunavut occidental.

Le GBRP est le projet de corridor commercial le plus avancé au Nunavut. La conception du projet en est aux dernières phases et le processus d'évaluation environnemental est en cours. Il devrait être prêt à démarrer en 2020, puis mis en activités d'ici 2024. La NRC demande un financement fédéral de 415 millions de dollars (75 % de l'investissement total).

Pour un coût total de 550 millions de dollars (soit 110 M\$ pour le port et 440 M\$ pour la route), avec des frais supplémentaires de 300 millions de dollars pour l'infrastructure partagée avec MMG Ltée,

---

<sup>1</sup> Coûts-avantages estimés pour des investissements dans le Nord, rapport d'examen de la LTC : Volume un, Page 65, [https://www.tc.gc.ca/fra/examenlrc2014/CTAR\\_Tome1\\_FR.pdf](https://www.tc.gc.ca/fra/examenlrc2014/CTAR_Tome1_FR.pdf)

<sup>2</sup> Corriger les inégalités : Soutenir les activités d'exploration et d'exploitation minières dans les régions éloignées et nordiques du Canada; <http://mining.ca/sites/default/files/documents/Corriger-les-inegalites-2015.pdf>



ᕐᑲᕐᕐᕐᕐᕐᕐ  
 ᕐᑲᕐᕐᕐᕐᕐᕐᕐ ᕐᑲᕐᕐᕐᕐᕐᕐᕐ ᕐᑲᕐᕐᕐᕐᕐ  
**GRAYS BAY ROAD AND PORT**  
 ᕐᑲᕐᕐᕐᕐᕐᕐᕐᕐ ᕐᑲᕐᕐᕐᕐᕐᕐᕐᕐᕐ  
 ᕐᑲᕐᕐᕐᕐᕐᕐᕐᕐᕐᕐ  
**ROUTE ET PORT À GRAYS BAY**



un partenaire du secteur privé; les composantes principales du projet GBRP comprennent la construction et l’exploitation :

- d’une route permanente à accès contrôlé de 227 km allant de Grays Bay au site de la mine Jericho;
- d’installations portuaires en eau profonde convenant à la navigation commerciale à Grays Bay;
- d’un port pour les petites embarcations dans les installations portuaires de Grays Bay;
- des pistes d’atterrissage (temporaires et permanente) près des installations portuaires de Grays Bay;
- des installations d’entreposage, de transit et de manutention des matériaux dans les installations portuaires de Grays Bay;
- des installations d’entreposage du carburant en vrac dans les installations portuaires de Grays Bay;
- des structures de franchissement des cours d’eau;
- des carrières temporaires et permanentes, allant jusqu’à 40;
- des installations d’entreposage et de transit du carburant sur le site de la mine Jericho;
- des travaux temporaires et permanents pour entretenir le projet, incluant l’électricité, l’hébergement, l’administration, la gestion des eaux usées, l’approvisionnement en eau, le réapprovisionnement, les abris d’urgence, les installations d’exploitation, de maintenance et d’urgence, ainsi que les infrastructures de télécommunications à relier aux composants du projet GBRP.

Les infrastructures du GBRP auraient une incidence double : les coûts d’exploration baisseraient, conduisant probablement à l’augmentation des activités d’exploration et à de nouvelles découvertes, et les coûts associés au développement des découvertes connues seraient réduits, ce qui rendrait économiquement viable le déplacement d’une gamme de gisements et de marchandises vers la production.

La combinaison des infrastructures routières et portuaires établira les conditions nécessaires pour attirer les investissements des sociétés de ressources qui, jusqu’ici, ont trouvé les coûts d’exploitation dans la région prohibitifs. Une société minière, MMG, est déjà fortement engagée à aller de l’avant lorsque la route et les installations portuaires seront construites. MMG Lté détient des gisements considérables de zinc et de cuivre dans une région appelée le corridor Izok. MMG a réalisé d’importants investissements initiaux afin de faire avancer le projet GBRP et la société s’est préparée à contribuer à l’usage partagé des infrastructures portuaires à raison de 300 millions de dollars.



ᑕᑭᑦᑭᑦᑭᑦᑭᑦᑭᑦ  
ᑕᑭᑦᑭᑦᑭᑦᑭᑦᑭᑦ ᑕᑭᑦᑭᑦᑭᑦᑭᑦᑭᑦ  
GRAYS BAY ROAD AND PORT  
QURLUQTUARYUNGMI  
APQUTIKHANGA TULUQTAQVIKHANGA  
HAVAKTAKHAT  
ROUTE ET PORT À GRAYS BAY



Deux mines de diamant dans les T.N.-O. sont également intéressées à utiliser la route et les installations portuaires, puisque la route de Grays Bay offrirait un corridor plus rentable et plus fiable que leurs routes de glace actuelles, dont les saisons ne cessent de raccourcir.

Compte tenu des autres concessions minières et de la richesse en minerais de la région, la construction de ces infrastructures devrait provoquer des investissements supplémentaires provenant du secteur privé en matière d'exploration et de développement minier. Une multitude de possibilités existent parmi une vaste gamme de minerais. Les réserves de métaux de base qui attendent d'être exploitées comprennent : le zinc, le cuivre, le plomb et le nickel. On trouve également de l'or, de l'argent, du platine, des diamants et de l'uranium.

La route proposée est destinée à être la première étape de développement d'un corridor de transport toute saison, traversant l'étendue complète de la province géologique des Esclaves, du port de Grays Bay jusqu'à Yellowknife. Le gouvernement des T.N.-O. approfondit activement ses plans afin de développer la portion sud de ce corridor et, par conséquent, de soutenir le GBRP.

### **Avantages économiques et sociaux**

Ce projet transformateur conduirait à des avantages économiques et sociaux considérables au Nunavut et dans le reste du Canada. Comme nous l'avons mentionné, le rapport d'examen de 2016 de la LTC estimait que le développement complet du « corridor Yellowknife – Golfe du Couronnement » pourrait rapporter jusqu'à 21 fois les sommes investies.

D'après une évaluation économique du GBRP et du développement minier par MMG, il est estimé que le projet créera l'équivalent de 2 250 emplois à temps plein (ETP) au Nunavut pendant la construction de la route et des installations portuaires à elles seules, tout en contribuant au PIB du Nunavut à raison de 189,5 millions de dollars.

Le développement connexe aux gisements de zinc et de cuivre de MMG à Izok Lake et à High Lake est un projet à deux milliards de dollars. Cela créerait 1 260 emplois ETP lors de sa construction sur trois ans, ainsi que 1 400 emplois ETP pour 11 années d'exploitation. La construction de la mine augmenterait le PIB du Canada de 1,5 milliard de dollars, tandis que la production de minerai ajouterait 7,5 milliards de dollars au PIB canadien. Les exploitations minières pourraient également contribuer jusqu'à 665 millions de dollars en recettes publiques, en incluant 327,5 millions de dollars en impôts fédéraux des sociétés et des particuliers.

Cependant, ces avantages ne seraient que le début. Davantage d'exploration et de développement miniers dans cette région pourrait considérablement augmenter le rendement financier du projet. La



ᓃᓃᓃᓃᓃᓃᓃᓃᓃ  
ᓃᓃᓃᓃᓃ ᓃᓃᓃᓃᓃᓃᓃᓃᓃ ᓃᓃᓃᓃᓃᓃ  
GRAYS BAY ROAD AND PORT  
QURLUQTUARYUNGMI  
APQUTIKHANGA TULUQTAQVIKHANGA  
HAVAKTAKHAT  
ROUTE ET PORT À GRAYS BAY



route pourrait également être une importante route de transport pour les mines des T.N.-O. D'importantes possibilités d'affaires afin de soutenir l'exploitation minière sont également probables.

L'amélioration de la compétitivité stimulée par le projet fournirait les moyens de livrer un développement économique et social substantiel et représentatif à l'intérieur de la région de Kitikmeot et du reste du Nunavut. Des liaisons routières améliorées devraient aider à diversifier l'économie du Nunavut par le développement accru des ressources. La diversification économique aiderait les Nunavummiuts à devenir plus autonomes et à améliorer leur qualité de vie pour leurs familles.

Le projet générera un nombre considérable d'emplois pour les habitants du Nord, dans une région qui souffre actuellement de très hauts taux de chômage et de peu de possibilités pour les jeunes. La KIA anticipe déjà les besoins en matière d'éducation et de formation qui nécessitent de la préparation afin d'assurer que ses gens puissent pleinement tirer parti des possibilités engendrées par le GBRP.

Les installations portuaires renforceraient et soutiendraient également de façon considérable les infrastructures de la collectivité et son réapprovisionnement. Actuellement, les matériaux de construction et les autres biens doivent être commandés en mars pour recevoir une livraison maritime en septembre, ce qui laisse peu de temps pour la construction de maisons et d'autres activités avant que l'hiver nordique ne s'installe. En fournissant à la collectivité une chaîne de réapprovisionnement provenant de l'Ouest et du Sud, le projet GBRP offrirait à la région un service plus fiable et vigoureux, ce qui entraînerait une réduction des coûts estimée jusqu'à 40 %, ou jusqu'à 500 \$ par personne, un somme importante dans une région où le revenu annuel médian est de 18 440 \$ (2014).

Il existe également d'importants avantages stratégiques et politiques pour le gouvernement du Canada. La présence d'installations portuaires, associée à une liaison de transport vers le Sud, serait un investissement considérable afin de faire avancer la souveraineté du Canada dans l'Arctique ainsi que la réconciliation avec les peuples autochtones du Nord de façon significative. Les installations portuaires procureraient une capacité de surveillance et d'intervention d'urgence améliorée dans un corridor maritime qui connaît une hausse de la circulation.

En raison de son emplacement stratégique au milieu du passage du Nord-Ouest, le port pourrait également servir d'infrastructure importante pour la Garde côtière canadienne (GCC) et les Forces armées canadiennes (FAC). Le port pourrait offrir un important soutien aux navires de la GCC et de la Marine royale canadienne engagés dans les interventions en cas d'incident maritime et de déversement de pétrole, les recherches et les secours, ainsi que les missions de patrouille de souveraineté. Cela permettrait d'accéder à un port en eau profonde, fournissant des installations pour les changements d'équipage, le ravitaillement et les réparations de navires. La GCC et les FAC

