



Chambre des communes  
CANADA

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

---

AANO • NUMÉRO 023 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 10 juin 2010**

—  
**Président**

**M. Bruce Stanton**



## Comité permanent des affaires autochtones et du développement du Grand Nord

Le jeudi 10 juin 2010

•(1545)

[Traduction]

**Le président (M. Bruce Stanton (Simcoe-Nord, PCC)):** La séance est ouverte.

Bonjour à tous les membres.

À nos témoins, qui ont pris le temps de se joindre à nous aujourd'hui pour cette étude importante du développement économique des territoires du Nord, nous vous sommes gré de votre patience pendant que nous avons réglé une question liée aux travaux du comité que nous étions en train de terminer.

Comme vous le savez — ou comme vous le savez peut-être —, il s'agit de notre avant-dernière réunion concernant notre étude sur les barrières et les solutions au développement économique du Nord canadien.

Nous sommes enchantés de souhaiter la bienvenue à chacun d'entre vous ici aujourd'hui. Je vais vous présenter chacun séparément.

Comme c'est l'habitude ici, nous allons demander à chacun de vous de faire un exposé allant jusqu'à 10 minutes. Nous allons faire cela en succession. À la fin de ces exposés, nous passerons à la période des questions des membres. Je vais vous donner un peu plus d'information à ce sujet lorsque nous allons commencer la période de questions.

Les gens vont prendre la parole en respectant l'ordre établi dans l'ordre du jour de la réunion d'aujourd'hui.

Je vais inviter en premier M. Missal à prendre la parole.

Ai-je bien prononcé votre nom, Greg?

**M. Greg Missal (vice-président, Affaires générales, Baffinland Iron Mines Corporation):** C'est bien, oui, c'est Missal. Merci.

**Le président:** Merci beaucoup. C'est bien que les choses soient claires dès le début, de cette façon, les membres le sauront également.

Alors, Greg Missal est vice-président, Affaires générales, de Baffinland Iron Mines Corporation.

Allez-y, monsieur, vous avez 10 minutes.

**M. Greg Missal:** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux membres du comité, d'accueillir aujourd'hui Baffinland pour vous parler un peu du projet et également, pour vous livrer certaines de nos pensées concernant certaines des barrières au développement du Nord, particulièrement en ce qui nous concerne, mais il y a fort à parier que cela concerne également la plupart des projets de développement minier dans le Nord du Canada.

Pour vous donner un peu de contexte au sujet de Baffinland Iron Mines, il s'agit d'une entreprise inscrite à la Bourse de Toronto. Elle travaille actuellement à développer un projet de minerai de fer à l'extrémité nord de l'île de Baffin, à environ 1 000 km au nord

d'Iqaluit. Les collectivités les plus proches du site du projet, appelé projet de Mary River, sont Pond Inlet et Iglulik, situées toutes deux à environ 200 km de distance.

Le projet de Mary River est unique du fait qu'il s'agit d'un minerai de fer à très haute teneur de fer, presque du minerai de fer à l'état pur, si vous voulez. Il existe très peu de projets à l'échelle mondiale qui sont d'une qualité aussi élevée. Nous avons également la chance que le gisement soit de très grande taille. Jusqu'à présent, la société a découvert cinq gisements sur le site. L'avant-projet actuel précise que le gisement numéro un contient 375 millions de tonnes de minerai de fer, mais en plus, c'est du minerai que l'on peut expédier sans traitement préalable. Je veux dire par là que le minerai serait extrait du sol, concassé, criblé et expédié sur la côte où il serait chargé sur des navires pour expédition directe vers le marché européen.

Ce produit est assez unique comparativement à d'autres gisements de minerais de fer dans le monde dont la teneur en fer est plus faible. Certains de ces gisements nécessitent un traitement ou bouletage. Le gisement de Mary River n'a pas besoin de traitement, c'est du minerai que l'on peut expédier sans traitement, ce qui est un avantage énorme pour tout le monde.

L'avant-projet actuel prévoit que la mine constituerait un projet d'extraction de 18 millions de tonnes de minerai par année sans traitement préalable qui durerait pendant une période de 21 ans. L'entreprise considère cela comme la première phase de ce projet. Lorsque vous pensez à une espérance de vie de 20 ans pour le gisement numéro un, il est assez facile de concevoir que ce projet s'échelonne sur des décennies au-delà de ces 20 ans. Il y a d'autres mines de minerai de fer à l'échelle mondiale qui ont une telle longévité. Certains des gisements de classe mondiale ont cette caractéristique.

Comme vous pouvez l'imaginer, le projet en soi, à cause de sa taille et de son échelle, serait un moteur économique absolu pour le territoire et, en particulier, pour l'île de Baffin. Pendant la phase de construction, il créera beaucoup d'emplois. Nous estimons qu'il faudra probablement environ 1 700 personnes durant cette phase. Ce chiffre diminuerait légèrement pendant la production, mais nous parlons tout de même d'une fourchette de 400 à 500 emplois pendant la période d'activité.

Il semble assez bien connu que le minerai de fer est un produit très populaire et très recherché sur le marché mondial à l'heure actuelle. Les prix sont très fermes et rien n'indique qu'ils baisseront d'une manière importante dans un avenir rapproché.

Je pense que le projet de Mary River n'est probablement pas très différent des autres projets miniers dans le Nord en ce sens que les principaux obstacles qui existent sont liés à l'infrastructure. Essentiellement, il n'y a pas d'infrastructure dans le Nord. Pour un projet comme celui-là, tout devra être acheminé par avion, dans les deux sens, ou par transport maritime. De toute évidence, lorsque vous faites cela, tous les coûts sont extrêmement élevés. Alors, ce sont des projets à très forte intensité de capital, ce qui place véritablement des entreprises comme la nôtre et d'autres dans une situation désavantageuse lorsqu'elles entreprennent des projets comme celui-là.

• (1550)

Un autre obstacle qui semble exister dans le Nord est l'absence de bonnes compétences générales chez les gens de la région. Les gens semblent avoir les compétences nécessaires pour occuper les emplois qui existent dans les collectivités aujourd'hui, mais pour ce qui est de desservir des projets comme celui-là, la base de compétences n'existe tout simplement pas.

Si nous envisageons des horizons de trois, quatre ou cinq ans, nous serions enchantés de voir une bonne acquisition de compétences par les gens de manière qu'ils puissent participer activement dans ces projets parce que, comme on peut l'imaginer, pour faire en sorte que les activités fonctionnent dans ces projets miniers très isolés, il faut une gamme de compétences très étendue.

Je pense qu'en ce qui concerne les compétences, il vaut également la peine de noter que les fonds consacrés à la formation doivent être liés à cela de toute évidence, mais je veux dire que l'argent consacré à la formation pour ce que j'appellerai les meilleurs candidats qui existent, et non pas simplement l'argent pour les gens qui pourraient être admissibles à l'AE ou qui reçoivent des prestations d'aide sociale en ce moment. De toute évidence, nous voulons que les meilleurs candidats possibles viennent travailler à notre site minier et c'est là que nous avons besoin que l'argent consacré à la formation soit dépensé également.

Je vais m'arrêter ici pour aujourd'hui, monsieur le président. Je serai heureux de répondre à vos questions à la fin des exposés.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Missal.

Écoutons maintenant M. Mackey — Peter de son prénom —. Il est président et directeur général de la Société d'énergie Qulliq. Nous sommes heureux que vous soyez parmi nous aujourd'hui. Allez-y, s'il vous plaît; vous avez 10 minutes.

**M. Peter Mackey (président et directeur général, Qulliq Energy Corporation):** Je vous ai apporté des exemplaires de mon exposé pour que vous puissiez les distribuer.

**Le président:** Dans les deux langues officielles?

**M. Peter Mackey:** En français et en anglais, oui.

**Le président:** Très bien, absolument, notre personnel s'en chargera pour vous.

S'il vous plaît, allez-y. Nous allons faire circuler les documents aussi rapidement que possible.

**M. Peter Mackey:** Très bien.

Premièrement, merci à vous, monsieur le président, et aux membres du comité de m'avoir invité à représenter la Société d'énergie Qulliq.

Je vais vous donner quelques renseignements de base sur la Société d'énergie Qulliq. Nous sommes le fournisseur d'énergie électrique du Nunavut. Nous sommes actifs dans 25 collectivités au moyen de 27 centrales au diesel isolées. Il n'y a pas de réseaux de

transport et la totalité de notre énergie est produite par la combustion de combustibles fossiles.

Comme Greg pourrait le confirmer, je pense, nous travaillons dans certaines des conditions environnementales les plus rigoureuses qu'il est possible d'avoir pour ce qui est d'approvisionner et de réapprovisionner nos équipements. Vous avez droit à une occasion durant l'été pour obtenir un réapprovisionnement par mer; si cet approvisionnement ne se fait pas, vous devrez vous en passer.

Certains des obstacles que nous avons, à titre de service public d'électricité — et ce sont des obstacles auxquels sont confrontées la plupart des personnes qui envisagent de créer des entreprises dans le Nord —, sont le réapprovisionnement en combustibles fossiles par mer et le coût du combustible. Même une augmentation minime du prix du combustible se traduit par une augmentation très marquée de nos coûts d'exploitation, comme c'est le cas pour quiconque exploite une mine ou une centrale au diesel dans le Nord.

Nous avons essayé d'examiner des énergies de remplacement pour réduire notre dépendance à l'égard des combustibles fossiles, ainsi que pour éliminer les risques liés aux combustibles fossiles en termes de coût d'exploitation. Les choix en matière d'énergie de remplacement dans le Nord sont limités et notre capacité de les mettre en oeuvre est limitée par la disponibilité des technologies et de l'équipement dans le Nord ainsi que par la disponibilité de l'expertise pour faire fonctionner ces solutions de remplacement.

Un autre obstacle auquel nous sommes confrontés à titre de service public d'électricité, pour ce qui est de tout développement dans le Nord, c'est notre plan d'investissement qui a été affecté par le développement du nouveau territoire. Les centrales qui fonctionnent dans les 25 collectivités ont été conçues initialement pour des collectivités de plus petite taille des Territoires du Nord-Ouest.

La division des Territoires du Nord-Ouest en deux territoires a entraîné une forte croissance dans un grand nombre de ces collectivités. La plupart des collectivités ont été décentralisées et ont accueilli un ministère du gouvernement, ce qui a entraîné une croissance énorme. La taille de certaines collectivités a doublé. L'infrastructure en place, qui a été conçue là-bas, ne peut faire face à ce genre de croissance.

Nous devons trouver d'énormes capitaux pour améliorer la situation dans ces collectivités. Le problème, c'est que nos dépenses en immobilisations se traduisent par une augmentation directe des tarifs pour nos abonnés qui paient certains des prix les plus élevés pour l'électricité, certainement au Canada mais, peut-être, dans le monde.

Le tarif le moins élevé au Nunavut est de 39 ¢ le kilowatt-heure. À Iqaluit, il faut ajouter à cela un ajustement de tarif d'environ 5 à 6 ¢ le kilowatt-heure. Nous sommes sur le point de présenter notre requête en majoration tarifaire générale, dans laquelle nous verrons des augmentations encore plus grandes de ces tarifs d'électricité. Certaines collectivités paieront plus de 1 \$ le kilowatt-heure d'électricité.

Un autre aspect est la main-d'oeuvre comme Greg l'a mentionné dans son exposé. Nous sommes obligés d'embaucher des gens venant du Sud pour occuper beaucoup d'emplois techniques qui sont situés dans le Nord. Typiquement, les gens venant du Sud constituent une main-d'oeuvre de nature éphémère; ils occupent le poste pendant une courte période de temps, puis s'en vont ailleurs. Ils ne sont pas là à long terme. Lorsqu'ils partent, ils emportent avec eux les connaissances qu'ils ont acquises et laissent un vide, que vous devez combler, encore une fois, par des gens du Sud. Les travailleurs du Sud, lorsqu'ils viennent dans le Nord, constatent à quel point le coût de la vie est élevé dans le Nord et décident de rester le moins longtemps possible.

Nous reconnaissons la nécessité de développer cette expertise au Nunavut même. Certains événements qui ont eu lieu contribueront certainement au développement. Une école de métiers ouvrira ses portes à Rankin Inlet, et nous allons en profiter. Mais il faudra encore attendre de nombreuses années avant d'avoir le niveau de compétence nécessaire pour répondre aux seuls besoins actuels, alors que dire de l'expertise technique nécessaire pour la croissance future des mines ou de toute autre forme d'exploration qui se fait dans le Nord.

Comme solution à ces obstacles, la Société d'énergie Qulliq ne peut réunir à elle seule les sommes nécessaires pour faire ces investissements au niveau de l'infrastructure pour examiner les énergies de remplacement. Cela entraînerait une très forte augmentation des tarifs pour nos abonnés et en tant que service public, nous ne pouvons soutirer ce genre de revenus de nos abonnés.

Il y a deux ans, la vérificatrice générale, dans les changements proposés, nous a demandé de passer de la comptabilité liée aux tarifs réglementés à la comptabilité fondée sur les principes comptables généralement reconnus, en grande partie parce que nous ne pouvons pas, à titre de service public, utiliser les revenus provenant de nos abonnés pour financer notre programme d'immobilisations et nos programmes d'exploitation et de maintenance.

• (1555)

Nous envisageons la possibilité d'établir des partenariats avec des organismes inuits dans le Nord, avec le gouvernement fédéral et le gouvernement territorial, et nous envisageons même des solutions comme les PPP. Nous étudions la possibilité d'établir un partenariat avec une société privée pour le développement du financement des immobilisations dans le Nord.

Un des projets que nous examinons actuellement est un projet d'hydroélectricité pour Iqaluit, dont les coûts de mise en oeuvre seraient substantiels, mais qui aurait la possibilité de réduire de plus de 35 p. 100 notre consommation de combustibles fossiles dans le Nord. Pour mettre cela en perspective, nous parlons d'environ 40 millions de litres qui ne seront pas brûlés dans le Nord si nous parvenions à mettre ce projet sur pied.

Comme je l'ai indiqué, toute forme de développement par la Société d'énergie Qulliq nécessite d'énormes sommes d'argent et nous avons cherché à obtenir du financement du gouvernement fédéral pour les infrastructures, ainsi que toute autre forme de financement qui a été offerte. Récemment, un des succès à ce chapitre a été le financement obtenu de CanNor qui nous a permis d'installer des moteurs plus efficaces et d'une plus grande fiabilité dans huit collectivités différentes. Ces moteurs ont permis d'apporter des améliorations à l'infrastructure sans qu'il y ait de répercussions sur le tarif payé par nos abonnés.

Nous prenons d'autres mesures pour corriger les problèmes de main-d'oeuvre que nous avons. Nous sommes devenus très actifs

pour ce qui est de chercher à développer au sein même du Nunavut. Par exemple, nous avons récemment eu un camp d'apprentissage. Nous avons fait venir 50 personnes du Nord et leur avons fait subir une période de formation de deux à trois semaines. Nous avons pris les 18 meilleurs candidats et nous en avons fait des apprentis à temps plein au Nunavut. Ce sont des gens de la place que nous espérons voir terminer avec succès nos programmes de formation pour qu'ils puissent ensuite occuper certains de nos postes dans le domaine mécanique-électrique ainsi que nos postes techniques. Ce sont des personnes qui viennent du Nord et qui vivent dans le Nord. Elles sont chez elles, alors, elles ont un intérêt direct. De cette façon, nous sommes en mesure d'utiliser ce genre de formation et de programmes pour corriger certains de nos problèmes en matière de main-d'oeuvre.

Pour résumer, de notre point de vue, à titre de service public d'électricité dans le Nord, il est très coûteux de faire des affaires dans le Nord, comme l'a signalé Greg. Nous avons des coûts d'expédition, qui s'appliquent une fois durant l'année. Si vous manquez votre coup, c'est perdu. Les coûts de construction sont extrêmement élevés, dans la plupart des cas, presque deux fois plus élevés que dans le Sud. La main-d'oeuvre pour assurer la maintenance après qu'un projet est mis sur pied est coûteuse. Typiquement, cela veut dire inclure des gens du Sud dans la rotation ou avoir des employés du Sud à très court terme. Les coûts d'exploitation sont élevés, comme en témoigne le coût de l'électricité dans le Nord.

Une des choses que nous avons à coeur, pour ce qui est d'essayer de favoriser le développement économique du Nunavut, c'est de garder tous les coûts aussi bas que possible. Et parmi ces coûts figure l'électricité. Les tarifs commerciaux dans toutes nos collectivités sont extrêmement élevés, ce qui décourage les petites entreprises de s'installer. Toute forme de développement représente pour elles un coût énorme.

Une des choses que nous essayons de faire, c'est d'obtenir plus d'investissements de la part des intervenants dans le Nord. À cette fin, nous envisageons d'établir des partenariats avec le gouvernement du Nunavut, le gouvernement fédéral, des organismes inuits et l'industrie privée.

Voilà c'est tout. Merci.

• (1600)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Mackey.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Erik Blake, qui est président de Icefield Instruments Inc. M. Blake se joint à nous depuis Trondheim, en Norvège. Comme vous le savez, la Norvège est un des partenaires circumpolaires du Canada.

Monsieur Blake, je vous remercie de votre patience cet après-midi. Je suppose que ce n'est pas l'après-midi là où vous êtes. Je sais que vous êtes en soirée. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps, au cours de cette partie tardive de la journée, de nous aider dans notre étude.

Vous pouvez m'entendre clairement, je suppose.

**M. Erik Blake (président, Icefield Instruments inc.):** Oui, et vous, m'entendez-vous bien?

**Le président:** Oui, nous vous entendons à 100 p. 100. Alors, vous avez 10 minutes, allez-y.

Merci.

**M. Erik Blake:** D'accord. Parfait.

Je tiens à vous remercier, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, de me permettre de m'adresser à vous aujourd'hui. Je vous remercie également d'avoir fait les arrangements nécessaires pour permettre cette vidéoconférence compte tenu de mes déplacements de dernière minute. Aussi, je vous demande d'excuser mes vêtements froissés — je viens de recevoir mes valises après avoir été retardé en cours de route.

Icefield Instruments est une entreprise de haute technologie qui mène des activités dans le Nord depuis près de 20 ans. Nos bureaux sont situés à Whitehorse, au Yukon, et nous créons, fabriquons et vendons toute une gamme d'instruments électroniques et électromécaniques destinés à des clients des secteurs minier, universitaire, pétrolier et gazier.

Compte tenu de la petite taille du marché local, nous offrons des produits-créneaux vendus par très peu de concurrents à l'échelle mondiale, et même parfois par aucun, et nous dépendons fortement de l'exportation. Par exemple, nous fabriquons des carottiers de glace utilisés par des établissements d'enseignement ainsi que du matériel de diagraphie de puits utilisé par les industries minière, pétrolière et gazière partout dans le monde. Dans les deux cas, nous n'avons que très peu de concurrents.

Lorsque nous avons commencé à faire des affaires à Whitehorse, deux obstacles systématiques empêchaient l'établissement d'une industrie du savoir. Le premier était un manque de confiance dans le talent local. Heureusement, cette situation a changé avec le temps. Les gens reconnaissent maintenant qu'on peut accomplir de grandes choses dans de petites collectivités. Or, il demeure difficile, par exemple, d'obtenir du financement. En effet, nombre de banques locales n'ont pas les compétences requises pour évaluer ce qu'on pourrait appeler des entreprises du Nord hors de l'ordinaire; elles s'en remettent donc à des décideurs du Sud, qui ne croient peut-être pas qu'une entreprise nordique puisse réussir.

Un autre point qui continue à poser problème, c'est le manque de masse critique. J'ai de la difficulté à trouver des personnes de même sensibilité à qui soumettre mes idées pour la simple raison que le nombre d'habitants est si peu élevé. Je ne suis pas certain qu'on puisse résoudre ce problème; après tout, c'est moi qui ai choisi de diriger une entreprise en région éloignée, mais cela diffère beaucoup de travailler à partir d'une collectivité ou d'une ville du Sud.

Cependant, le gouvernement du Yukon, en collaboration avec des partenaires fédéraux et locaux, a mis en place d'excellents programmes. En effet, le centre d'information sur la technologie et le programme de développement des entreprises du Yukon ont été sans pareil sur le plan de fournir du financement pour la recherche et le développement, ainsi que du mentorat d'entreprise qui nous ont vraiment aidés à relever notre société. Nous avons également reçu de l'appui du Fonds du commerce et de l'investissement du Yukon, ce qui nous a permis de participer à des salons professionnels et à d'autres manifestations commerciales auxquelles nous n'aurions peut-être pas pu assister autrement faute de fonds.

En outre, le gouvernement du Yukon, en collaboration avec un certain nombre de partenaires, a fondé récemment le Centre d'innovation en climat froid du Yukon. L'institution est relativement nouvelle, et nous espérons qu'elle permettra d'élargir l'industrie du savoir dans le Nord et de surmonter certaines difficultés liées au manque de possibilités d'échanger des idées avec des membres de l'industrie.

Les coûts de transport nous posent aussi des problèmes, quoique peut-être à une moindre échelle. Nous offrons surtout des produits haut de gamme. Les coûts unitaires sont donc élevés, ce qui fait que

les frais additionnels pour l'expédition ne sont pas importants. Je pense que la situation serait différente si l'on tentait de vendre des gadgets de 15 \$. Nos produits coûtent des milliers de dollars; ce n'est donc pas un problème grave.

L'expédition pose aussi problème, en particulier en ce qui a trait à l'exportation sur le marché mondial. Il n'y a plus de service de fret aérien international à Whitehorse. Air Canada a cessé de transporter des marchandises et la compagnie aérienne locale, Air North, n'a pas d'ententes de transbordement avec d'autres transporteurs.

En ce moment, nous devons donc travailler uniquement avec des entreprises de messagerie. Or, nombre d'entre elles ont aussi des pratiques étranges; par exemple, lorsqu'elles transportent les pièces que nous commandons de l'extérieur, elles nous facturent le service aérien, mais elles expédient les marchandises par voie terrestre. Il est possible de procéder par voie terrestre à Whitehorse, mais les retards qui en découlent sont frustrants.

Nous n'avons pas de difficulté à recruter du personnel, mais je sais que d'autres entreprises du savoir ont eu des problèmes sur ce plan. Nous sommes un peu éloignés des grandes réserves de talents.

• (1605)

Une fois les employés trouvés, la conservation du personnel ne pose pas tellement problème, car de façon générale, les gens qui déménagent au Yukon veulent y rester une fois rendus.

Voilà ce que je voulais dire. Je serai ravi de répondre à des questions le temps venu.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Blake.

Nous passons maintenant à la première série de questions pour les membres du comité. Le temps de parole de sept minutes comprend les questions et les réponses. Les membres peuvent s'adresser à l'un d'entre vous ou à tous, et ils choisissent la façon de procéder au fur et à mesure. Bien sûr, il est toujours préférable pour nous que les membres et les témoins soient concis dans leurs questions et leurs réponses; cela nous permettra de traiter une plus grande partie de la matière cet après-midi.

Nous invitons M. Russell à poser la première question; vous avez sept minutes.

**M. Todd Russell (Labrador, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous. Nous sommes heureux de vous compter parmi nous comme nous mettons fin à notre étude exhaustive sur le développement économique du Nord.

Presque toutes les déclarations que nous avons entendues contenaient une mention, sous une forme ou une autre, concernant le manque d'infrastructure. Si vous aviez le choix, que voudriez-vous qu'il se produise sur ce plan? Peut-être y a-t-il un point ou deux que vous considérez comme des priorités. Il sera peut-être difficile de répondre, étant donné la multiplicité des choix.

J'ai aussi une question pour M. Mackey. Vous avez soulevé un point que nous avons entendu à quelques reprises: bien sûr, le transport aérien de marchandises coûte cher. On fait un seul envoi maritime par année. En est-il toujours ainsi maintenant que la saison est plus longue et que la couverture de glace est moindre? Selon certains, notamment des entreprises de transport de ma circonscription, il serait maintenant possible pour quelques ports, au Nunavut par exemple, d'avoir une saison de transport régulière, pendant quatre ou cinq mois de l'année peut-être, disons s'il y avait dans certains ports un quai qui permette la manutention horizontale.

Je m'interroge à ce sujet.

J'ai également une question un peu plus directe pour M. Missal. Si le gouvernement construit de l'infrastructure et que votre mine se trouve à une distance de  $x$  kilomètres, devrait-il bâtir précisément pour votre mine, ou devrait-il se concentrer sur la collectivité, pour ensuite tenter de relier les deux? Votre mine pourrait se situer à 300 kilomètres au nord d'une collectivité; or, si l'on construit un quai pour une société minière en particulier, toutes les autres en voudront un près de leur mine. Toutefois, il doit y avoir une vision qui permette d'établir des liens entre le développement de l'infrastructure et celui des mines ou autres.

J'aimerais savoir ce que vous avez à dire là-dessus.

**M. Peter Mackey:** Merci de la question.

Vous avez raison, en effet. Je vais préciser sur le plan du transport des marchandises. Certaines collectivités, comme Iqaluit, reçoivent trois ou quatre cargaisons de ravitaillement au cours de la saison de transport. Or, il n'en est pas de même dans nombre de collectivités du Nord, qui ne reçoivent normalement qu'une seule cargaison. Une partie du problème, c'est qu'on parle, dans certains cas, de collectivités formées de 500 ou 600 personnes. Les ravitaillements sont donc limités. Les plus grands clients sont les magasins du Nord, les coopératives, et puis peut-être nous qui y exploitons une centrale électrique. Il n'y a pas assez de demande pour envoyer l'approvisionnement. Les entreprises de transport privées ne se rendront pas jusque là pour livrer de très petites quantités de marchandises.

• (1610)

**M. Todd Russell:** Si les entreprises s'en chargeaient, pourrait-on augmenter la fréquence des envois à un endroit comme Iqaluit?

**M. Peter Mackey:** À Iqaluit, il y a presque assez de ravitaillement, et lorsqu'on tient compte du fait que cette collectivité est le siège du gouvernement fédéral pour le Nunavut et que nombre de nos entreprises s'en servent comme base... Sur le plan logistique, c'est une porte d'entrée vers l'île de Baffin; on y envoie donc beaucoup de ravitaillement. Or, ce sont dans les 24 autres collectivités que nous avons de la difficulté sur le plan de la construction ou de l'obtention du matériel de construction nécessaire pour réaliser un projet ou quoi que ce soit. Si le seul navire qui vient ne transporte pas tout ce dont vous avez besoin, vous êtes faits.

**M. Todd Russell:** D'accord.

Greg.

**M. Greg Missal:** Merci beaucoup de la question. Elle est très pertinente et bonne.

La question de construire des routes pour fournir de l'infrastructure est sûrement très complexe, car on ne commencera sans doute pas à relier les collectivités de l'île de Baffin au moyen de routes. Je ne pense pas que qui que ce soit demande une telle chose.

En ce qui concerne notre projet, et probablement un certain nombre d'autres projets surtout au Nunavut, je pense que tous s'entendent pour dire que les ports en eau profonde permettraient vraiment de produire beaucoup de synergie pour une multitude de groupes: en effet, l'industrie, les collectivités, et peut-être la garde côtière ou la défense pourraient en tirer avantage. Vous pourriez probablement faire des remue-ménages à n'importe quel niveau. Il n'existe tout simplement pas de ports en eau profonde modernes.

Il nous en faudra un pour notre projet. Si nous l'accomplissons, il comptera un port en eau profonde. Si nous avons de l'aide pour ce faire, oui, il est possible que le tout soit réalisé plus tôt.

**M. Todd Russell:** Très brièvement, quelles sont les collectivités les plus proches?

**M. Greg Missal:** Iglulik et Pond Inlet sont situés à deux ou trois cents kilomètres. Pour ces collectivités, les avantages sont qu'on fait venir des navires beaucoup plus résistants et que la seule cargaison qu'on reçoit par année est beaucoup plus sûre.

Dans le cadre du projet en question, nous considérons la possibilité de transporter des marchandises toute l'année. On entrera donc avec des brise-glaces 12 mois par année, des navires de construction particulière qui pourront approvisionner ces collectivités toute l'année.

**M. Todd Russell:** Je ne dis pas qu'il s'agit là de votre situation exacte, mais s'il y a un port en eau profonde près de Pond Inlet — et voici pourquoi j'ai posé la question —, ainsi qu'une route entre votre mine et la collectivité, celle-ci bénéficiera de l'infrastructure et du transport amélioré toute l'année.

**M. Greg Missal:** C'est exact.

**M. Todd Russell:** Or, si nous ne construisons pas de port en eau profonde et que vous en installez un près de votre mine, il sera situé à des centaines de kilomètres de Pond Inlet, et la collectivité n'aura l'avantage ni du port, ni du transport 12 mois par année.

Nous devons donc penser à créer des synergies de ce genre, à trouver les façons dont le gouvernement peut investir dans l'infrastructure pour aider premièrement la collectivité, et aussi, indirectement, les projets comme le vôtre.

**M. Greg Missal:** C'est tout à fait juste.

**M. Todd Russell:** Vous aurez ainsi du transport pendant 12 mois. Je sais qu'il ne s'agit pas d'une collectivité énorme, mais lorsqu'une personne veut des fruits et des légumes, cela peut s'appliquer à tout.

**M. Greg Missal:** C'est exact.

**M. Todd Russell:** La situation est presque la même dans le cas d'Iqaluit.

**M. Greg Missal:** C'est exact, et on a beaucoup parlé, comme Peter le sait, de construire un port en eau profonde à Iqaluit. C'est difficile de faire fonctionner le côté économique, même pour une ville de la taille d'Iqaluit. Il faut vraiment un projet charnière — quelque chose de grand comme ce que notre entreprise propose. Ce genre d'initiative peut vraiment servir de moteur pour des projets comme un port en eau profonde.

[Français]

**Le président:** Merci, monsieur Russell. Monsieur Lemay, vous avez la parole pour sept minutes.

**M. Marc Lemay (Abitibi—Témiscamingue, BQ):** Merci. Je vais attendre que vous mettiez les écouteurs. Monsieur le président, ne démarrez pas le chronomètre tout de suite.

**Le président:** Je le démarre maintenant.

**M. Marc Lemay:** Non, il faut d'abord qu'ils obtiennent la traduction. Il faut toujours que je vous surveille, monsieur le président!

Je ne poserai pas beaucoup de questions. Je préfère que le temps soit utilisé pour les réponses. Vous avez la traduction? Ça va?

Monsieur Mackey, j'ai une question pour vous. Je n'ai pas vu dans votre présentation les possibilités de solution. En fait, je vais poser deux questions, et la deuxième s'adresse à peu près à tout le monde.

Que fait-on en ce qui concerne les sources d'énergie alternatives? Je vois dans votre présentation la photo d'une belle éolienne à Rankin Inlet, mais je me demande s'il y a d'autres projets de cette nature pour réduire la dépendance aux produits fossiles, aux 40 millions de litres de combustible que vous transportez, ce qui est incroyable. Est-ce que des travaux sont faits dans ce domaine ou même dans celui de l'hydro-électricité? C'est ma première question pour vous, monsieur Mackey. Pour tous les trois, j'en ai une autre et j'aimerais que vous y répondiez.

Vous avez parlé des programmes d'infrastructure et je voudrais vous entendre au sujet de l'éducation, de la formation et de l'emploi des personnes, donc des Inuits qui sont dans le Nord. Pour ce qui est du Yukon, je comprends que ce sont des Autochtones. Je voudrais vous entendre à ce sujet parce que je ne le vois pas dans votre présentation. Est-ce qu'on fait appel aux Inuits? Est-ce qu'on leur donne de la formation? Est-ce qu'on est équipé pour donner de la formation, surtout dans le Nord? Qu'en est-il en ce qui concerne les Premières nations du Yukon? Je vais vous laisser répondre, monsieur Mackey. Ensuite, j'aimerais entendre M. Missal et M. Blake, s'il vous plaît.

• (1615)

[Traduction]

**M. Peter Mackey:** Merci de la question, Marc.

En ce qui concerne l'énergie de remplacement, oui, nous avons fait des essais avec l'énergie éolienne, à seulement deux ou trois endroits différents. Certains des défis ou des obstacles que nous avons nommés ont en fait mené à l'échec de ces projets. Nous avons introduit l'énergie éolienne à des endroits comme Kugluktuk, mais personne dans la collectivité n'avait les compétences nécessaires pour entretenir les éoliennes. La collectivité ne connaissait pas la technologie. Nous avons eu de la difficulté à l'intégrer à un petit réseau local isolé, et les éoliennes ont fini par cesser de fonctionner en raison du manque d'entretien.

En ce qui a trait à l'énergie de remplacement dans son ensemble, nous tentons activement de faire des progrès sur ce plan. Or, je dois mettre l'accent sur le fait que chaque projet d'énergie éolienne que nous lançons entraîne une hausse des taux pour la collectivité au sein de laquelle nous nous trouvons. Une collectivité qui paye 75 ¢ le kilowattheure ne veut pas dire que nous construisions une éolienne ou que nous mettions en oeuvre un projet hydroélectrique, car elle sait que les taux augmenteront pour atteindre 1,50 \$ ou 2 \$ le kilowattheure. C'est ce que payent déjà certaines collectivités du Nord. Ainsi, lorsque nous travaillons à quelque chose comme le projet hydroélectrique que nous tentons de réaliser à Iqaluit, s'il est possible d'obtenir des fonds ailleurs, nous essayons toujours de le faire, car ce genre de financement n'a pas d'incidence sur les taux que payent nos clients.

Pour vous donner une meilleure idée de ce que nous pouvons faire sur le plan de l'énergie de remplacement, je vous donne l'exemple suivant: dans le cadre de notre dernière requête en majoration tarifaire générale, nous avons demandé à nos clients de verser un demi-cent le kilowattheure dans la recherche, le développement et la mise en oeuvre relativement à l'énergie renouvelable. Or, notre requête a été refusée, et ce, tant par les Nunavummiuts que par le Conseil d'examen des taux des entreprises de service. Nous n'avons pas obtenu la permission que nous demandions. En tant qu'entreprise de service, nous n'avons pas l'autorisation d'investir un seul cent dans

les énergies de remplacement à moins d'obtenir les fonds d'une autre source, de façon à ce que nos clients n'en ressentent pas les conséquences.

Pour le projet hydroélectrique auquel nous travaillons à Iqaluit, nous avons mené une étude de pré-faisabilité quatre saisons et nous sommes maintenant prêts à passer à l'étude de faisabilité... pour laquelle nous avons besoin de 6,1 millions de dollars. Or, nous n'avons pas reçu de fonds destinés à cette fin. Nous avons fait plusieurs demandes de financement d'infrastructure, sans succès. Le projet restera donc en suspens jusqu'à ce que nous obtenions des fonds.

En ce qui a trait à la deuxième partie de votre question et à la formation, nous en fournissons certainement. Comme je l'ai dit lorsque je parlais du programme d'apprentissage, nous formons ces personnes à l'interne. Nous nous occupons d'elles. Normalement, pour garantir leur succès, si elles doivent prendre des cours dans le Sud pendant huit semaines au cours de leurs premières années, nous envoyons des employés affectés aux affaires avec elles pour veiller à ce qu'elles réussissent. Le succès de ces personnes nous tient à coeur, car il s'agit de nos futurs employés. En outre, nous établissons des partenariats avec la division de l'apprentissage du ministère de l'Éducation du gouvernement du Nunavut. Nous tentons également de mettre sur pied un programme d'accréditation pour les exploitants de centrales électriques du Nunavut, car nous sommes conscients qu'il y en a dans 25 collectivités. Les mines en auront aussi besoin pour les usines génératrices diesel. De plus, nous travaillons avec le ministère de l'Éducation et des écoles de métiers à Rankin Inlet, où nous établissons des programmes dont nous pouvons nous servir et qui nous permettent de former des partenariats; nous leur fournissons aussi un peu de financement, dans la mesure du possible. Nous allons également demander à l'industrie et aux sociétés minières de nous appuyer afin de faire progresser ces initiatives.

Merci.

[Français]

**M. Marc Lemay:** Monsieur Missal.

[Traduction]

**M. Greg Missal:** Merci beaucoup pour les questions.

Je vais commencer par me pencher brièvement sur les énergies de remplacement.

Dans le cadre d'un projet comme le nôtre, nous n'avons guère recours aux énergies de remplacement, surtout à cause du fait que nous utilisons de grosses machines et de lourds équipements d'exploitation minière, ce qui exige évidemment l'utilisation de combustibles fossiles. À l'heure actuelle, il n'existe aucune technologie pour ce type de matériel.

Bien que ce soit à un stade embryonnaire, nous avons étudié un réseau hydrographique près du site minier, qui semble être propice à la construction d'un barrage hydroélectrique. Toutefois, nous n'envisageons pas d'explorer cette piste avant l'étape de la production et avant de pouvoir générer des liquidités. Ce type d'énergie de remplacement ne servirait probablement qu'à notre installation de campement, qui consomme très peu de combustibles par rapport aux équipements sur place et aux génératrices.

• (1620)

[Français]

**M. Marc Lemay:** Qu'en est-il de la formation?

[Traduction]

**M. Greg Missal:** Pardon?



**M. Marc Lemay:** La formation. Ma deuxième question.

**M. Greg Missal:** En ce qui concerne la formation, il faut peut-être souligner un point: une des exigences pour presque tout projet minier, surtout dans le Nord, c'est l'élaboration d'une entente sur les répercussions et les avantages — en l'occurrence, une entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits. Notre société travaille là-dessus, en collaboration avec la Qikiqtani Inuit Association. Ce travail va bon train. Une des principales parties de cette entente porte sur les possibilités d'emploi et de formation sur le site minier. Nous disposerons des ressources nécessaires pour donner de la formation, de pair avec les entrepreneurs qui travaillent pour nous. Le nombre d'emplois réservés aux Inuits sera un des points saillants de tout contrat que nous concluons pour ce projet. C'est une question que nous prenons très au sérieux.

[Français]

**M. Marc Lemay:** Monsieur Blake.

**M. Erik Blake:** La situation au Yukon est un peu différente. Toutes les communautés, sauf une, sont accessibles par la route. Il n'y a que Old Crow qui n'est accessible que par avion.

**M. Marc Lemay:** Qu'en est-il de la formation?

[Traduction]

**M. Erik Blake:** Pour ce qui est de l'éducation, une petite entreprise comme la nôtre ne dispose pas vraiment des ressources nécessaires pour embaucher des stagiaires. Mais nous participons, chaque année, à un programme d'été offert par le gouvernement du Yukon aux étudiants dans divers domaines. Notre entreprise reçoit des étudiants en ingénierie, dont les salaires sont payés par le gouvernement du Yukon. Nous trouvons que ce programme donne de très bons résultats. Il est très gratifiant d'accueillir, au sein de notre équipe, des étudiants universitaires qui travaillent avec nous et qui proposent des idées stimulantes.

**Le président:** Merci, monsieur Blake. Je vous prie de terminer ce que vous avez à dire, parce que nous avons un peu dépassé la limite de temps. Je vais vous laisser conclure votre réponse à la question de M. Lemay.

**M. Erik Blake:** D'accord. J'allais simplement ajouter, pour revenir à la question de l'infrastructure, que même si nous jouissons d'un accès routier à chaque collectivité, à l'exception d'Old Crow, il ne faut pas oublier que le Yukon est aussi grand que la France, avec une population de 35 000 habitants. Alors, le maintien de cette infrastructure coûte assez cher pour le gouvernement du Yukon.

Je vais m'arrêter là-dessus.

**Le président:** D'accord. Très bien.

Merci à vous, monsieur Blake, et aux autres témoins.

[Français]

Merci, monsieur Lemay.

[Traduction]

Nous invitons maintenant Mme Ashton, qui s'est jointe à notre comité aujourd'hui.

Mme Ashton est la députée de Churchill.

À vous la parole, pour sept minutes.

**Mme Niki Ashton (Churchill, NPD):** Merci beaucoup.

J'ai quelques questions à vous poser. Comme on l'a dit, je suis députée de Churchill, alors je connais fort bien certains des défis auxquels se heurtent l'industrie minière, les sociétés d'exploration, etc. dans les régions isolées. Bien entendu, la situation est quelque

peu différente de celle des territoires, mais il y a certainement des points en commun.

Ma première question porte sur l'infrastructure. Commençons peut-être par examiner certaines des questions transfrontalières. Quelles sont certaines des difficultés que vous éprouvez en matière de transport des marchandises dont vous avez besoin à destination ou en provenance des territoires? En tout cas, dans notre coin de pays, il y a pas mal de transactions avec le Nunavut par le truchement de Churchill, mais j'aimerais connaître, de façon générale, certains des défis possibles dans votre région.

La deuxième question concerne l'éducation. Les ententes qui imposent des quotas et encouragent l'embauche à l'échelle locale ne me sont pas étrangères. Toutefois, il arrive souvent que les taux de réussite ne soient pas aussi élevés que nous l'aurions souhaité. Je me demande si c'est une expérience que vous connaissez, vous aussi. Bien que des engagements soient pris, il peut s'avérer difficile de garder des gens dans la région. D'après vous, quels sont certains des défis? Avez-vous constaté des obstacles — que ce soit la distance, les moyens de communication ou peu importe — qui méritent d'être inclus dans le programme de formation établi? Je connais bien d'autres facteurs qui empêchent les gens de continuer un emploi auprès d'entreprises dans leurs régions. J'aimerais donc vous entendre là-dessus également.

• (1625)

**Le président:** Nous devons peut-être procéder dans l'ordre inverse, en commençant par M. Blake; ce sera donc en sens opposé.

Deux questions ont été posées.

Allez-y, monsieur Blake.

**M. Erik Blake:** Pour ce qui est des questions de transport, j'ai mentionné dans mon exposé quelques problèmes auxquels nous faisons face, notamment quand on essaie d'expédier des marchandises à l'étranger. Ces difficultés sont tout simplement attribuables aux changements survenus dans le secteur privé. Les entreprises qui offrent ces services, c'est-à-dire qui transportent des marchandises vers notre région, imposent des barèmes de prix ou des dispositions de services pour le moins étranges: en effet, nous payons le fret aérien mais nous recevons un service au sol, ce qui cause des retards lourds de conséquences sur l'exploitation de notre entreprise.

Un autre problème se pose parfois en matière de transport: les expéditions vers notre voisin de l'ouest, c'est-à-dire l'Alaska. Dans la foulée des enjeux réglementaires concernant les passages frontaliers, les lignes aériennes basées au Yukon ne transportent plus de cargaison aérienne en Alaska parce qu'il y a beaucoup trop de formalités administratives. Elles ne s'en occupent donc pas. En fait, il est plus rentable d'expédier des marchandises vers l'Alaska en passant par les 48 États dans le sud, ce qui paraît très étrange. C'est également le cas pour les expéditions par voie routière de Whitehorse à l'Alaska. Il s'agit d'une situation frustrante.

**Le président:** Monsieur Missal.

**M. Greg Missal:** Merci beaucoup pour ces questions. En ce qui a trait aux questions transfrontalières — je pense que c'est ainsi que vous les appelez —, pour autant que je sache, le défi que nous devons relever dans la région du Nunavut concerne l'éloignement et les difficultés inhérentes à l'hiver, notamment la glace.

Il existe des conjonctures favorables de très courte durée, particulièrement dans certaines collectivités septentrionales sur l'île de Baffin, pour le ravitaillement par mer sur une base annuelle. La difficulté, c'est que les gens doivent commander des articles presque un an à l'avance pour pouvoir les recevoir. Par ailleurs, je sais que les gens ont aussi du mal avec les modalités de paiement. Bref, à mon avis, le cycle saisonnier est probablement l'un des principaux défis pour le Nunavut et, en particulier, l'île de Baffin. C'est le même cas, je dirais, dans l'ouest du Nunavut.

Sur le plan de l'éducation, je crois qu'un des défis réels que nous observons dans notre industrie, c'est le maintien en poste des employés. Comme vous l'avez souligné, il est difficile d'atteindre et de maintenir certains des objectifs d'emploi que nous fixons à cœur joie au début de nos projets et que nous tâchons d'atteindre. Ce n'est pas toujours une tâche facile.

Je pense qu'en réalité, ce n'est pas tout le monde qui peut travailler sur un site minier éloigné. Quand les gens en entendent parler pour la première fois, ils trouvent l'idée fort intéressante. Après tout, il s'agit d'emplois très bien rémunérés, et on a l'occasion d'acquérir toute une gamme de compétences. Le hic, c'est que les gens souffrent parfois du fait d'être loin de leur famille, de leur conjoint ou conjointe et de leurs enfants. Cela pose un véritable défi.

**Le président:** Merci.

**M. Peter Mackey:** D'abord, merci pour la question, Niki. En fait, je souscris à certaines des observations faites par Greg.

De notre point de vue, en ce qui concerne le ravitaillement unique, il y a des questions qui revêtent une grande importance, notamment le fait que le ravitaillement ne nous parvient pas avant la fonte des glaces dans les collectivités du Nord. Autrement dit, il faut parfois attendre jusqu'en septembre avant que le navire de ravitaillement n'arrive.

La saison de construction dans notre région est extrêmement courte. Les travaux sont à peine commencés que déjà la première neige se met à tomber. La saison de construction est donc très limitée, d'une durée d'un mois ou deux, après quoi le climat devient trop rigoureux pour entreprendre des travaux en plein air; alors, tout est mis en suspens. Le projet ne commence que l'année d'après.

Voilà donc un des aspects du problème. Par ailleurs, durant la courte saison de construction, on espère pouvoir trouver la main-d'oeuvre nécessaire — qui n'existe pas à l'échelle locale. Il faut amener ces gens dans le Nord pour qu'ils commencent à travailler pour nous. D'habitude, si on ne saute pas immédiatement sur une occasion de main-d'oeuvre disponible, d'autres chantiers s'en accapareront. Le cas échéant, il sera impossible d'entreprendre les travaux durant la brève saison de construction.

Notre société de service public a été forcée de trouver des solutions, notamment la conception de centrales de type modulaire que nous pouvons faire construire dans les régions méridionales, puis transporter dans le Nord, de pair avec les grues et les équipements pour ensuite rassembler le tout sur le site. Si nous procédons ainsi, c'est parce que nous ne pouvons pas construire de centrale de type classique dans un endroit comme le fjord Grise. On ne dispose ni de l'équipement, ni du talent, ni de la main-d'oeuvre sur place, ce qui signifie que le projet nécessitera cinq ans avant d'être achevé.

En ce qui concerne l'éducation, Greg a mis le doigt dessus. À titre d'important employeur d'Inuits, c'est quelque chose que nous observons tout le temps. En règle générale, nous essayons d'embaucher des Inuits dans le cadre de programmes de stage et de mentorat, que ce soit sur le plan financier ou autre. Nous avons

mis en place une foule d'initiatives pour essayer d'accroître notre recrutement d'Inuits.

Quand une personne quitte sa collectivité... Et sachez que nous avons accueilli des gens très talentueux, très performants et très polyvalents au sein de notre entreprise. Nous les embauchons dans le cadre de programmes coopératifs par l'entremise d'une université ou dans le cadre de stages, et nous sommes prêts à les appuyer jusqu'à la fin de leurs études.

En raison de la culture inuite et du fait d'être loin de la famille, bon nombre d'entre eux finissent par abandonner le programme et rentrer chez eux, sauf dans les cas où ils comptent déjà des proches dans la nouvelle collectivité. Ils préfèrent être chez eux, avec leur famille, quitte à rester sans emploi, plutôt que d'être à Iqaluit ou à Rankin ou à Cambridge. Voilà le problème. Dans les régions centrales, nous avons des bureaux régionaux dotés d'un personnel qui peut réellement travailler avec ces gens et les aider à progresser dans le cadre des programmes de formation que nous offrons.

• (1630)

**Le président:** Très bien. Merci, madame Ashton.

Nous passons maintenant à M. Duncan, pour sept minutes, après quoi nous entamerons un tour de cinq minutes.

Monsieur Duncan, allez-y.

**M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, PCC):** Merci beaucoup.

Je vais commencer par interroger M. Missal sur les progrès réalisés. Tout d'abord, je comprends que vous avez pris des dispositions pour expédier votre minerai en Allemagne. Vous pourriez peut-être nous en parler plus longuement, histoire de nous expliquer concrètement la catégorie de minerai et les perspectives qui s'y rattachent.

**M. Greg Missal:** Volontiers. Merci pour la question, monsieur Duncan.

Une partie du cycle de développement régulier de ces projets, c'est l'étape du prélèvement d'un échantillon en vrac, comme nous l'appelons. C'est un peu comme un grand échantillon pour essai; il faut extraire des minerais pour ensuite les mettre en vente. Nous voulons en évaluer la qualité et la valeur. Ces résultats sont ensuite consignés dans ce que nous appelons notre étude de faisabilité du projet.

En 2008, Baffinland a levé des capitaux sur les marchés publics, au montant de plus de 200 millions de dollars, en vue d'entreprendre un projet d'échantillon en vrac. Elle a expédié environ 150 000 tonnes de fer sur le marché européen. D'ailleurs, les chiffres mentionnés dans notre étude de faisabilité proviennent de cette expérience. C'est ainsi que nous pouvons affirmer que notre gisement de minerai de fer est l'un des plus riches à ce jour. C'est du minerai de fer à l'état pur. Il s'agit d'un minerai de fer à environ 66 ou 67 p. 100 — et 67,4 ou 67,5 p. 100 à l'état pur. Alors, la qualité est là et, heureusement, nous avons la quantité aussi. Il est utile de préciser également que cet exercice montre qu'un tel projet est bien faisable dans le nord de l'île de Baffin.

**M. John Duncan:** Pour que nous ayons une idée du projet, auprès de combien de collectivités du Nunavut avez-vous recruté des employés?

**M. Greg Missal:** Vu la grande superficie de l'île de Baffin, nous avons tendance à nous considérer comme un projet du nord de l'île de Baffin, ce qui comprend les cinq collectivités du nord de l'île de Baffin. Leur distance par rapport au site varie probablement de 200 à près de 500 kilomètres. Il est certain que nous envisagerions la possibilité d'embaucher des gens de ces collectivités dans le cadre de notre projet. Nous assumerions les frais de transport aérien des gens qui sont intéressés, disposés et qualifiés pour qu'ils viennent travailler sur notre site minier.

En ce qui concerne l'échelle, c'est difficile à évaluer, mais pour l'instant, le premier gisement a un cycle de vie de 20 ans, à raison de 18 millions de tonnes par année. Cela représente des expéditions sur 12 mois par année. Il s'agit donc d'un cycle de vie de 20 à 21 ans. En ce qui concerne nos autres gisements — deux, trois, quatre et cinq —, nous parlons d'un projet de 100 ans, ce qui aura évidemment de grandes retombées sur l'emploi intergénérationnel, la formation et le perfectionnement des compétences.

• (1635)

**M. John Duncan:** Je crois comprendre qu'en 2008, vous aviez embauché 453 personnes sur le site.

**M. Greg Missal:** C'est exact.

**M. John Duncan:** D'où venaient ces 453 personnes?

**M. Greg Missal:** C'était très varié, comme dans n'importe quel de ces projets. Je crois qu'environ 30 à 35 p. 100 de notre main-d'œuvre était des employés locaux. Pour le reste, nous avions des gens d'Iqaluit et certaines personnes des grands centres du sud du Canada. Bien entendu, il faut différents niveaux de compétences pour répondre à ces besoins. Nous aimerions bien pouvoir recruter des employés à partir des collectivités locales, au lieu d'aller les chercher dans le sud du Canada.

**M. John Duncan:** Vous dites que 30 ou 35 p. 100 étaient des « locaux »; comment ces gens ont-ils subi le licenciement massif? Ce n'est pas tous les jours qu'on voit une situation dramatique comme celle-là: votre effectif est passé de zéro à 450, puis à 60. Cela a dû toucher de façon notable ces collectivités.

**M. Greg Missal:** D'après les réactions que cela a suscité, lesquelles continuent de parvenir à nos oreilles, à partir du moment où les gens se sont rendu compte du genre d'emplois dont il était question, ils voulaient savoir quand on allait les réembaucher. Tout le monde comprenait que nous allions extraire seulement un échantillon industriel et que c'était un programme d'une seule saison. Il ne fait aucun doute que les gens ont apprécié ces emplois à la mine et le fait de travailler à proximité de chez eux.

**M. John Duncan:** Quand les activités de la mine vont-elles reprendre?

**M. Greg Missal:** Un énoncé des incidences environnementales est présentement en cours d'élaboration. C'est en quelque sorte le rapport d'évaluation environnementale que nous allons soumettre à toutes les instances réglementaires. Dans notre cas, le processus d'approbation doit passer par la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions, puis par l'Office des eaux du Nunavut. Nous croyons pouvoir compléter l'énoncé des incidences environnementales d'ici la fin de 2010. Nous avons amorcé le processus réglementaire depuis un an déjà et nous estimons en avoir encore pour deux ans. Alors d'ici la fin de 2012 ou le début de 2013, si tout se passe bien, nous aurons obtenu toutes les approbations requises pour amorcer la construction.

**M. John Duncan:** Votre entreprise sera intégrée verticalement. Vous allez avoir des navires, un chemin de fer, une mine, une

communauté et tous les équipements d'entretien et de production d'électricité — il y aura un guichet unique pour tout.

**M. Greg Missal:** C'est exact. C'est la façon dont des sites semblables se développent. Ils doivent être entièrement autonomes. Bien évidemment, notre projet se distingue du fait qu'il y aura des expéditions à l'année longue. Il va de soi qu'il nous faudra des navires de très grande capacité pour ce faire. Ils devront être construits spécialement en fonction de nos besoins. Nous avons collaboré à la conception de ces navires avec Fednav qui travaille avec les chantiers maritimes pour l'établissement des plans.

Le chemin de fer est sans doute l'élément de construction le plus important de notre projet, car il doit traverser la toundra du Nord-de-l'île-de-Baffin qui est également plutôt accidentée.

**Le président:** Merci, monsieur Duncan et monsieur Missal.

Nous passons à M. Russell; vous avez cinq minutes.

**M. Todd Russell:** Merci.

Vous parlez d'infrastructures. Je crois que le gouvernement prévoit une construction ou des activités à Nanisivik. Combien de personnes résident là-bas?

• (1640)

**M. Greg Missal:** Très peu.

**M. Todd Russell:** Il n'y en a pas beaucoup. Peut-être pourrait-on trouver le chiffre exact.

Le transport des marchandises douze mois par année, c'est une nouveauté pour cette région. Est-ce que cela a été pris en compte dans votre processus d'évaluation environnementale?

**M. Greg Missal:** Tout à fait.

**M. Todd Russell:** Quelles sont les lacunes actuelles en matière de cartes marines, d'aides à la navigation, de phares et de choses semblables? Je voudrais seulement en avoir une idée car, pour avoir parlé à des gens de cette région, j'estime que l'on devrait également s'employer à mettre en place des infrastructures de la sorte.

**M. Greg Missal:** Vous avez tout à fait raison. Il y a bien des éléments d'information à prendre en compte pour déterminer si le transport maritime est effectivement possible et jusqu'où on peut aller exactement. L'entreprise a consacré des sommes considérables à cette fin. Au cours de la saison 2008, nous avons dépensé quelque 5 millions de dollars pour des levées bathymétriques mesurant la profondeur d'eau dans le secteur de Steensby Inlet où notre port serait construit.

D'autres travaux bathymétriques sont nécessaires. Nous croyons que cela pourrait se faire très facilement en mettant à contribution les navires de la Garde côtière ou les programmes gouvernementaux pour l'établissement des cartes. Je dirais que nous considérons que cet aspect cartographie relève du gouvernement fédéral. Il y a certes des façons pour nous de collaborer avec le gouvernement à ce chapitre.

**M. Todd Russell:** Combien y a-t-il d'aides à la navigation actuellement en place?

**M. Greg Missal:** Il n'y en a aucune. Il faudrait tout mettre en place. Peut-être que Peter pourrait vous en dire davantage à ce propos. Une grande partie de ces équipements sont électroniques. Ils sont beaucoup plus petits qu'autrefois. Il s'agit de choisir vos emplacements et d'établir vos balises. Il y a aussi un important travail de réflexion à faire.

**M. Todd Russell:** Je pense que cela dépendrait notamment de l'itinéraire d'acheminement choisi.

**M. Greg Missal:** C'est exact.

**M. Todd Russell:** Vous n'allez pas baliser tous les écueils et tous les hauts-fonds.

**M. Greg Missal:** Effectivement. Heureusement pour nous, la mine de Voisey's Bay est déjà en exploitation dans le détroit d'Hudson. Voilà un certain nombre d'années que des navires font des aller-retour là-bas. Ce serait le point d'entrée pour nous pour aller jusqu'à Steensby Inlet. On connaît déjà très bien les conditions maritimes grâce au projet de Voisey's Bay.

**M. Todd Russell:** Comme je suis du Labrador, il va de soi que je connais bien Voisey's Bay. Je crois qu'ils ont encore du travail de cartographie à faire. Il faut sans doute compter encore 800 milles, voire davantage, pour atteindre par bateau l'emplacement de votre projet.

**M. Greg Missal:** Effectivement.

**M. Todd Russell:** Puis-je vous demander une précision, monsieur Mackey, au sujet de l'approvisionnement en énergie?

Nous en sommes à un dollar le kilowatt et les centrales au diesel sont également chose fréquente au Labrador. Bon nombre de nos collectivités sont d'ailleurs encore desservies par ces centrales et les taux élevés qui s'ensuivent. Notre gouvernement provincial subventionne l'utilisation domestique ou individuelle d'électricité, mais il n'y a aucune forme de compensation pour les utilisateurs commerciaux.

Comment est établi votre système de tarification? Dans quelle mesure les utilisations domestiques et commerciales sont-elles subventionnées?

**M. Peter Mackey:** Comme je suis moi-même originaire du Labrador, je connais également bien votre région. J'ai même travaillé pour Labrador Hydro.

Les clients résidentiels bénéficient effectivement d'une subvention qui fluctue selon les saisons. Pendant les mois d'été, les premiers 700 kilowattheures sont subventionnés. Pendant l'hiver, la subvention s'applique aux premiers mille kilowattheures.

Dans le Nord, personne ne paie les coûts véritables de l'électricité, du chauffage ou des autres formes d'énergie. Le tout est largement subventionné par le gouvernement du Nunavut. Celui-ci assume entre 75 et 80 p. 100 des coûts de l'énergie — ce qui inclut le chauffage et l'électricité —, d'autant plus que le gouvernement est lui-même l'un des principaux utilisateurs.

Les clients commerciaux ont également droit à un taux subventionné, mais dans une mesure beaucoup moindre que les clients résidentiels. Le seul autre recours est offert aux petites entreprises qui peuvent demander une subvention au gouvernement du Nunavut si elles sont en mesure de démontrer que leurs coûts d'énergie se situent entre 1 et 2 millions de dollars pour l'année en cours.

•(1645)

**M. Todd Russell:** Merci.

**Le président:** Merci. C'est terminé pour vous.

**M. Todd Russell:** Je voulais seulement souligner que notre attaché de recherche vient de trouver que la population de Nanisivik était de 77 personnes, d'après le recensement de 2001 — ce qui, je dois l'admettre, est un peu plus que Williams Harbour, la localité dont je suis originaire.

**M. Peter Mackey:** Il n'y a plus personne aujourd'hui à Nanisivik. Nous exploitons une centrale électrique utilisant trois petites turbines à Nanisivik pour la piste d'atterrissage qui est utilisée par Arctic Bay

d'ici à ce que le gouvernement du Nunavut mette en opération son aéroport. Il n'y a donc actuellement aucun résidant à Nanisivik.

**M. Todd Russell:** C'est donc un peu plus petit que ma localité d'origine.

**Le président:** L'information est confirmée par le recensement de 2006; la population est de zéro.

**M. John Duncan:** Certains pourraient prétendre le contraire.

**Le président:** Je vais poser les prochaines questions au nom du parti ministériel.

Monsieur Blake, vous avez indiqué dans vos observations être actif au Yukon. Avez-vous travaillé dans les deux autres territoires?

**M. Erik Blake:** Oui. Nous avons expédié des produits dans les Territoires du Nord-Ouest.

La situation est plutôt intéressante. Dans le cas des Territoires du Nord-Ouest, nos clients sont dans l'industrie minière. Les sièges sociaux de ces sociétés sont situés à Vancouver et à Toronto principalement, et nous établissons les contacts à l'occasion des foires commerciales tenues dans le Sud du Canada. Les projets se déroulent ensuite durant l'été.

Pour l'expédition, il y a des liens aériens réguliers entre le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. Il est plus problématique d'envoyer des marchandises vers l'ouest en direction de l'Alaska. C'est un marché plutôt difficile d'accès en raison des problèmes à la frontière.

**Le président:** De quels problèmes parlez-vous exactement?

**M. Erik Blake:** C'est peut-être simplement dû au fait que la quantité de biens traversant la frontière par la voie des airs est si faible que les compagnies aériennes assurant la liaison entre le Yukon et l'Alaska préfèrent ne pas transporter de marchandises.

Pour le transport routier, nous devons nous en remettre à des camionneurs longue-distance qui vont arrêter à Whitehorse pour ramasser un petit colis et lui faire traverser la frontière en nous facturant un prix exorbitant pour ce service. Notre seule véritable solution consiste donc à expédier les articles vers Seattle avant de les faire remonter vers le nord, ce qui cause bien évidemment des retards.

Dans le secteur minier, il n'est pas rare que la situation soit urgente. En cas de bris d'équipement, nous essayons d'envoyer des pièces de remplacement, et il faut compter quatre jours plutôt qu'un seul.

**Le président:** D'accord.

Je me rends compte que ce sont surtout vos clients qui sont sur le terrain pour extraire des carottes d'échantillon et des choses semblables. D'après ce qu'ils ont pu vous dire, auriez-vous des observations à nous faire quant aux différences entre les régimes réglementaires avec lesquels ils doivent composer dans le cadre de leur travail?

Si je comprends bien, la plupart de vos clients entrent en action une fois que les relevés et la géocartographie sont terminés. Ils se rendent sur le terrain pour prendre les échantillons. Est-ce que je me trompe?

**M. Erik Blake:** Nos produits sont surtout utilisés dans l'exploitation minière, et principalement au cours de la phase de prospection, au début du projet lorsqu'on essaie simplement de définir la teneur des ressources souterraines.

En toute franchise, je ne connais pas les régimes réglementaires en vigueur en Alaska, alors je ne serais pas en mesure de vous répondre.

**Le président:** Je comprends.

Monsieur Mackey, je me posais des questions au sujet de toute l'organisation matérielle entourant l'approvisionnement en combustible de vos différents sites à la grandeur du territoire. Vous avez indiqué très clairement que sans l'apport du ravitailleur, votre situation devient vraiment problématique.

Que se passe-t-il dans les faits si vous avez mal évalué les quantités requises ou si vous n'obtenez pas le ravitaillement que vous attendiez? Les gens doivent-ils alors quitter leur communauté pour le reste de la saison? Pourriez-vous nous expliquer ce qui se passe en pareil cas?

**M. Peter Mackey:** Certainement.

Pour ce qui est du réapprovisionnement en combustible, nous avons tendance à privilégier l'accumulation de réserves, plutôt que des stocks risquant d'être trop bas. Comme service public, nous n'avons jamais manqué de combustible. C'est un peu plus compliqué au Nunavut, car nous n'avons pas d'installations de stockage en vrac dans toutes nos collectivités, ce qui nous oblige à compter sur la division des produits pétroliers du gouvernement du Nunavut pour emmagasiner une partie de notre combustible. Nous travaillons par leur intermédiaire, en leur indiquant les quantités de combustible qu'ils doivent acheter et stocker pour nous, et nous les payons au moment de la livraison.

Certaines localités ont effectivement déjà manqué de combustible, pas parce qu'elles ont mal évalué la quantité requise, mais en raison de problèmes de réapprovisionnement dus à une débâcle tardive ou à un navire de ravitaillement qui ne se présente pas au moment prévu. Nous sommes conscients que certaines localités vont manquer de combustible. Un avion muni de réservoirs souples les approvisionne alors, jusqu'à ce que le navire de ravitaillement puisse se rendre sur place.

**Le président:** Vous avez parlé de la saison de la construction en réponse à une question d'un membre du comité. Vous avez indiqué que votre saison de construction est plutôt tardive — août, septembre, octobre —, mais je me demande s'il ne serait pas possible de l'amorcer plus tôt, disons en juin ou juillet, et d'ainsi la prolonger si le premier ravitaillement du début de l'été vous apportait les matériaux requis. Pourquoi devez-vous attendre la fin de l'été pour débiter votre saison de construction?

• (1650)

**M. Peter Mackey:** C'est simplement dû au fait que c'est souvent à cette période que le premier navire de ravitaillement nous arrive.

**Le président:** En septembre?

**M. Peter Mackey:** Cette année, le premier navire de ravitaillement ne devrait pas atteindre Iqaluit avant la première moitié du mois de juillet.

Le premier navire à se rendre au Nunavut s'arrête toujours à Iqaluit.

Le volume de réapprovisionnement requis à Iqaluit est tel que le navire ne peut souvent ne faire qu'une ou deux autres escales avant de devoir reprendre la route du sud pour pouvoir ramener d'autres marchandises.

**Le président:** Alors, même si vous pouvez planifier littéralement une année à l'avance, que vous connaissez exactement les articles dont vous avez besoin et que vous êtes en mesure d'obtenir toutes les marchandises nécessaires, le tout n'arrive sur place qu'à la fin de l'été?

**M. Peter Mackey:** Tout à fait.

**Le président:** Ma parole!

D'accord, c'était tout le temps à ma disposition.

Madame Ashton, aviez-vous une autre question?

Le Bloc n'a pas d'autres questions.

Allez-y, madame Ashton.

**Mme Niki Ashton:** Merci.

Un peu dans la même veine, nous disons souvent que le Nord joue un peu le rôle du canari dans la mine de charbon pour ce qui est des changements climatiques et des impacts sur notre environnement et nos collectivités, et surtout sur nos industries. C'est une problématique que nous connaissons très bien dans le Nord.

J'aimerais savoir ce que vous pensez tous les trois des nouveaux défis qui se posent, surtout au chapitre des infrastructures et des répercussions sur votre travail, compte tenu de l'évolution des choses, notamment en raison de la fonte du pergélisol et de la fluctuation des saisons pour la navigation.

**Le président:** Il nous reste environ quatre minutes, ce qui vous laisse un peu plus d'une minute chacun.

M. Mackey d'abord, puis M. Missal et M. Blake.

**M. Peter Mackey:** Le principal effet des changements climatiques que nous constatons vient de la fonte du pergélisol qui a un impact sur les infrastructures déjà en place. Dans des endroits où nous n'avions jamais vu le sol se réchauffer suffisamment pour causer des problèmes en raison des mouvements de terrain, nous constatons maintenant ce phénomène occasionnellement. C'est une réalité que nous devons désormais prendre en considération dans tout notre travail de conception: le sol va se réchauffer; notre pergélisol n'est plus ce qu'il était; et les profondeurs évoluent.

Pour ce qui est de la situation climatique en général, nous constatons une évolution des conditions météorologiques. Dans des localités où nous savions pouvoir atterrir sans problème en cas d'urgence au cours des mois d'hiver, car aucun phénomène météo étrange n'aurait pu nous en empêcher, nous devons maintenant composer avec une plus grande variation des conditions météorologiques qui peuvent passer du blizzard une journée au brouillard le lendemain. Nous perdons ainsi l'accès à ces collectivités, ce qui ne s'est jamais produit dans le passé. De tout nouveaux modèles météorologiques font leur apparition.

**M. Greg Missal:** Je suis d'accord avec Peter concernant l'évolution des conditions météo. Nous avons constaté la même chose. Il y a davantage de brouillard pendant des périodes inhabituelles de la saison, ce qui rend plus difficile de mettre des avions dans les airs, alors que le transport aérien est au coeur de toutes nos activités.

Dans les secteurs entourant l'île de Baffin, certains résidents locaux constatent que la glace marine se forme en moins grande quantité et nous n'avons pas ainsi à composer avec une banquise aussi épaisse qu'elle le serait normalement. Il y a donc peut-être un léger avantage à ce chapitre.

**Mme Niki Ashton:** Avez-vous le même problème avec le pergélisol et ses effets sur la conception ou la construction?

**M. Greg Missal:** Nous devons effectuer des vérifications sur tous les sites où des structures permanentes sont construites. Nous constatons que chaque site comporte ses petites différences, alors nous n'avons pas vraiment noté un changement climatique en particulier qui aurait un impact. Chaque site est en quelque sorte unique.

**Le président:** Monsieur Blake, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Erik Blake:** Au Yukon, je ne travaille pas directement sur ces questions, alors je ne suis pas certain de ce que j'avance, mais il va de soi que les coûts d'entretien des routes qui traversent les régions de pergélisol augmentent lorsque le climat se réchauffe. Je sais qu'il y a des problèmes avec la formation de routes de glace au-dessus des rivières où on offre normalement des services de traversier en été. On doit parfois attendre plus longtemps pour que ces routes se forment et pour que la glace se stabilise suffisamment pour permettre la traversée.

• (1655)

**Le président:** Il vous reste encore une minute, madame Ashton, si vous avez autre chose.

**Mme Niki Ashton:** En matière d'éducation, je trouve vos réflexions pertinentes. Dans notre région, on se dit qu'il est souhaitable que les établissements d'enseignement soient près de la population, non seulement dans une perspective éducative, mais également pour former de la main-d'oeuvre sur place et l'y maintenir. Évidemment, nous avons beaucoup entendu parler du projet d'université de l'Arctique, et je voudrais savoir ce que vous pensez de l'idée qu'un tel établissement puisse se trouver à proximité de l'endroit où vous travaillez.

**Le président:** Je ne sais pas exactement à qui la question s'adresse.

Monsieur Missal, allez-y.

**M. Greg Missal:** Je pense que c'est tout à fait juste. Les gens ont intérêt à disposer d'un établissement d'enseignement près de chez eux. On ne peut pas dire que tout le monde soit touché de la même manière sans généraliser outre mesure, mais je dirais que c'est un facteur qui touche la plupart des gens. Ils ne veulent pas être obligés d'aller vivre loin de chez eux pour leurs études. Ils préfèrent que l'établissement soit à proximité. Lorsqu'ils doivent poursuivre leurs études loin de chez eux, ils sont susceptibles d'y mettre fin.

**Le président:** Merci, madame Ashton.

C'est maintenant le tour de M. Dreeshen de poser une question.

Allez-y. Vous avez cinq minutes.

**M. Earl Dreeshen (Red Deer, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Et merci à vous, messieurs.

Ma première question devrait probablement s'adresser à vous, Greg. Avez-vous des calculs concernant la pureté du minerai dont vous parlez? N'importe quel minerai doit être envoyé à la fonderie pour y être transformé en métal, d'une manière ou d'une autre. Avez-vous en main des calculs montrant de combien les émissions de CO<sub>2</sub> seraient inférieures avec ce minerai, par rapport aux minerais que l'on trouve habituellement?

**M. Greg Missal:** Ces calculs ont été faits. Je ne serais pas capable de vous donner une réponse de mémoire. Toutefois, on a fondu des échantillons de minerai brut dans des fourneaux en Europe, et on y a fait toutes les mesures nécessaires. Je sais que, grâce à la pureté du minerai, il est beaucoup plus facile à traiter dans les fourneaux. On nous a dit qu'en fait, le fabricant d'acier mélangerait probablement le minerai avec des minerais provenant d'ailleurs, de manière à en hausser la teneur et à en faciliter le traitement.

**M. Earl Dreeshen:** Je vous ai également entendu parler tout à l'heure de la structure de paiement. Vous avez dit que les gens devaient déboursier beaucoup d'argent d'un seul coup parce qu'ils doivent commander pour toute l'année. Pourriez-vous me donner une idée du genre d'arrangement qui est possible dans ces circonstances?

**M. Greg Missal:** Certainement. Je n'habite pas dans le Nord, alors je n'ai pas à vivre personnellement cette situation. Toutefois, j'en ai beaucoup parlé avec les gens. Si je comprends bien, ils doivent verser environ 50 p. 100 du prix de la marchandise à la réception, puis le solde...

Est-ce bien exact, Peter? Sauriez-vous répondre à cette question?

**M. Peter Mackey:** Notre entreprise, Quilq Energy, doit faire ses paiements selon les modalités applicables normalement à tout autre client. Nous devons payer le prix négocié dans les 30 jours. Nous devons faire nos achats à l'avance en raison de la courte durée de la saison de la construction et du ravitaillement. Alors, nous faisons la commande et nous la payons, mais nous la recevons seulement huit mois plus tard, lorsque le ravitaillement est possible.

**M. Earl Dreeshen:** Voilà qui est intéressant. Au cours de nos discussions, nous n'avons jamais abordé ce problème. Personne ne l'a jamais soulevé. Alors, vous faites bien de nous en parler.

**M. Greg Missal:** Oui. Et bien entendu, ce serait exactement la même chose pour l'industrie minière. La courte durée de la fenêtre pendant laquelle certaines activités sont possibles constitue une difficulté énorme à surmonter dans le cas d'un projet minier, particulièrement au cours de la phase de lancement ou d'obtention des autorisations réglementaires. Il est crucial d'obtenir les autorisations au moment opportun de manière à pouvoir mettre à profit l'année à venir. Le coût est énorme si on rate la fenêtre optimale parce qu'on doit payer à l'avance les commandes de matériel. On n'a pas le choix que de faire ces commandes au moment où les autorisations nécessaires ne sont pas encore délivrées. Il est difficile de convaincre des investisseurs de financer un projet dans de pareilles conditions.

**M. Earl Dreeshen:** Erik, puisque nous vous parlons par vidéoconférence, j'en profite pour vous poser une question. Les autres pourront y répondre également. Comment l'accès à une connexion Internet à haut débit dans le Nord et les services de communication qu'on souhaite offrir sont-ils utiles à vos entreprises, notamment en ce qui a trait à la formation et aux gains d'efficacité? Erik, vous avez peut-être un mot à dire là-dessus.

• (1700)

**M. Erik Blake:** Certainement, notre entreprise a un grand besoin de l'accès à Internet. Nous oeuvrons dans le secteur technologique. Nous devons nous procurer des composants partout dans le monde, et Internet nous est indispensable. Notre entreprise ne pourrait pas fonctionner dans le Nord sans l'accès à Internet, et il lui est crucial de disposer d'un accès à haut débit. Heureusement, au Yukon, on a commencé il y a longtemps à développer l'accès à Internet, et je crois que l'accès à haut débit est disponible aujourd'hui dans toutes les agglomérations du Yukon.

**M. Earl Dreeshen:** Peter, comment cette question s'insère-t-elle dans le portrait d'ensemble? Quelle utilité y voyez-vous dans votre territoire pour la formation et peut-être aussi dans l'optique de vos propres activités?

**M. Peter Mackey:** Nous nous sommes dotés d'un accès Internet à haut débit longtemps avant que le gouvernement du Nunavut généralise ce service. En tant qu'entreprise de service public, nous nous sommes dotés de notre propre système de transmission par satellite et nous avons négocié l'utilisation de la bande passante avec Telesat pour notre principal bureau régional et pour notre siège social. Nous avons abondamment recours à Internet pour la formation et le perfectionnement. C'est un instrument essentiel pour mettre à la disposition de nos employés des documents en ligne. Nous sommes en train d'augmenter encore notre capacité dans ce domaine et de nous doter de programmes auxquels tous nos employés auront accès, notamment des programmes d'apprentissage ou des programmes pour les comptables qui veulent devenir comptables agréés. Internet est donc un instrument très avantageux pour nous également.

**M. Greg Missal:** Je souscris entièrement à ce qui vient d'être dit. Notre entreprise dépend énormément d'Internet dans le cours de ses activités.

Nous nous sommes aperçus qu'Internet était également utile pour nos employés sur place, qui peuvent s'en servir pour communiquer avec leurs proches, que ce soit par courriel, en utilisant le logiciel de téléphonie Skype ou par un autre moyen. Internet est un moyen de communication supplémentaire.

**Le président:** Merci, monsieur Dreeshen.

Les membres du comité ont-ils d'autres questions à poser? Madame Ashton, allez-y.

**Mme Niki Ashton:** J'aimerais donner à M. Mackey et M. Blake la possibilité de dire un mot en réponse à la question soulevée par M. Missal, sur l'utilité qu'aurait dans le Nord un établissement comme l'éventuelle Université de l'Arctique, pour intégrer davantage aux mentalités la culture de la connaissance et pour faciliter le maintien de la main-d'oeuvre sur place.

**M. Peter Mackey:** Merci de me donner cette occasion.

J'ai indiqué tout à l'heure, au sujet des métiers, que nos apprentis doivent normalement être formés dans le Sud. Nous espérons pouvoir offrir désormais au moins la première et la deuxième période de formation à l'école de métiers qui est en train d'ouvrir ses portes à Rankin Inlet. Mais, dans le passé, nous avons dû envoyer tous nos apprentis dans le Sud. Le taux de rétention a été pratiquement nul, sauf lors que nous avons pris des mesures particulières. Il y a cinq ou sept ans, nous avons commencé à envoyer une personne de métier avec les apprentis dans le Sud, pour leur première période de huit semaines. La personne de métier était payée pour observer, pour s'assurer que les apprentis assistent aux cours et, si leur culture leur manquait ou s'ils avaient le mal du pays, pour veiller à ce qu'ils bénéficient d'une oreille attentive les aidant à franchir cette étape et à réussir leur cours.

Nous avons dû avoir recours à ce genre de moyen. Il serait formidable que la formation puisse être offerte aux apprentis dans le Nord, une fois que l'école de métiers sera ouverte. Nous économiserons certainement de l'argent, mais ce sera également avantageux pour augmenter le taux de réussite.

Pour ce qui est du projet de fonder une université dans le Nord, c'est aussi extrêmement intéressant. Nous avons repéré des gens très performants parmi les bénéficiaires des accords sur les revendications territoriales et parmi les Inuits. Nous voudrions les aider à faire

des études universitaires complètes. Une partie des cours pourraient être offerts en ligne, mais il faudrait envoyer les étudiants dans le Sud pour suivre certains cours. Ce sont des candidats brillants, au grand potentiel. Aucun espoir de carrière ne leur est interdit dans notre entreprise. Ils s'intéressent typiquement à des études universitaires à long terme. Mais, une fois qu'ils auront passé trois mois dans le Sud, il faudra les oublier. Il est arrivé très peu souvent que des personnes parties étudier ainsi dans le Sud reviennent pour profiter des offres que nous leur avons faites.

**Le président:** Monsieur Blake.

**M. Erik Blake:** Le campus principal du Collège du Yukon se trouve à Whitehorse, mais des campus satellites offrant divers programmes se trouvent aussi dans toutes les agglomérations du Yukon. Dans certains cas, en particulier pour la formation générale et pour les métiers, il s'agit d'un atelier mobile de formation. La Yukon mine training association offre par ailleurs des cours de formation de base pour les gens qui veulent travailler dans le domaine de l'exploration et de la production minière. Alors, je crois qu'au Yukon, nous sommes assez chanceux à cet égard. Nous jouissons d'un assez bon système de formation pour les métiers.

Malheureusement, nous perdons beaucoup de jeunes gens parce qu'ils vont travailler entre autres dans les champs de pétrole. Ils s'en vont travailler au Sud et ne reviennent pas nécessairement.

• (1705)

**Mme Niki Ashton:** Merci.

**Le président:** Merci, madame Ashton.

Comme il n'y a pas d'autres questions, permettez-moi de vous remercier de vous être mis à notre disposition cet après-midi. Dans le cas de M. Blake, c'est plutôt le soir.

Quelle heure est-il où vous êtes, monsieur Blake?

**M. Erik Blake:** Il est presque vingt-trois heures. Il y a un décalage de six heures.

**Le président:** C'est très gentil de votre part d'être avec nous.

**M. Erik Blake:** Ça va. Je fonctionne encore à l'heure du Yukon, alors mon corps me dit en fait que nous sommes encore au début de l'après-midi.

**Le président:** Et bien voilà. C'est quand même chic de votre part. Nous vous en remercions.

Monsieur Mackey et monsieur Missal, votre présence a été très utile.

J'en profite pour informer les membres du comité du programme de la semaine prochaine. Mardi prochain à 15 h 30, nous consacrerons une heure à faire un tour d'horizon en compagnie des fonctionnaires du ministère. Le même jour, nous nous consacrerons aussi au rapport sur le programme Nutrition Nord, comme nous l'avions prévu. Jeudi, nous pourrions commencer à donner nos instructions aux analystes concernant le rapport exhaustif sur le développement économique du Nord canadien, qui fait l'objet de la séance actuelle.

Messieurs, nous vous disons au revoir. Merci encore de vous être joints à nous cet après-midi.

La séance est levée.







**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943  
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

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

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

### SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5  
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943  
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

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