



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

INAN • NUMÉRO 122 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mercredi 17 octobre 2018**

—  
**Présidente**

**L'honorable MaryAnn Mihychuk**



## Comité permanent des affaires autochtones et du Nord

Le mercredi 17 octobre 2018

• (1530)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. MaryAnn Mihychuk (Kildonan—St. Paul, Lib.)):** Bienvenue à tous. Nous sommes le Comité permanent des affaires autochtones et du Nord. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous réalisons une étude sur les projets et stratégies d'infrastructure dans le Nord. Nous accueillons aujourd'hui des témoins à Ottawa et par vidéoconférence. Je vous souhaite tous la bienvenue. La procédure est la suivante: les témoins ont 10 minutes pour présenter une déclaration, et on passe ensuite à la période de questions.

Avant de commencer, il est très important pour nous de reconnaître que nous nous trouvons sur un territoire non cédé du peuple algonquin, ici, à Ottawa. Dans le cadre du processus de vérité et de réconciliation du Canada, il s'agit, non pas simplement d'une formalité, mais d'une façon de nous rappeler notre processus vers l'égalité et la justice.

Nous allons commencer par l'honorable Wally Schumann, ministre, du ministère de l'Industrie, du Tourisme et de l'Investissement du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Il participe par vidéoconférence.

Allez-y, dès que vous êtes prêt.

**L'hon. Wally Schumann (ministre, ministère de l'Industrie, du Tourisme et de l'Investissement, ministère de l'Infrastructure, Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest):** Merci, madame la présidente.

Si je dépasse les 10 minutes et que vous devez m'interrompre, n'hésitez pas à le faire, parce que je ne sais pas combien de temps dure ma déclaration.

**La présidente:** Je vais essayer de vous faire signe.

**L'hon. Wally Schumann:** Au nom du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, je vous remercie de me donner l'occasion de parler de nos préoccupations, de nos priorités et de la façon dont nous pouvons travailler ensemble pour améliorer la vie des habitants du Nord.

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest travaille activement en collaboration avec le gouvernement du Canada pour promouvoir les besoins en matière d'infrastructure transformationnelle dans l'ensemble du territoire. En participant à la production de documents stratégiques clés comme le Cadre stratégique pour l'Arctique et le cadre stratégique sur le transport pour l'Arctique, et grâce à nos efforts sur d'autres tribunes, notre gouvernement a fait connaître son objectif global de créer un avenir prospère et durable pour la population des Territoires du Nord-Ouest.

Une économie forte et diversifiée est le fondement qui fournit aux résidents les emplois et les possibilités économiques nécessaires

pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille. Un développement responsable des ressources a été et continuera d'être l'épine dorsale de notre économie. Il est en outre essentiel à l'existence d'une classe moyenne forte. Grâce à une solide base de développement des ressources, nous pourrions soutenir la diversification de nos économies locales dans des secteurs nouveaux et bien établis comme le tourisme, les économies traditionnelles, l'agriculture, les arts et l'artisanat, la fabrication et la pêche commerciale. Cette diversification a pour effet d'augmenter la durabilité de notre économie et d'élargir les possibilités qui s'offrent aux habitants du Nord.

Avant de parler des priorités précises en matière d'économie et d'infrastructure, je vais vous parler de la façon dont notre gouvernement s'efforce de créer des occasions dans les Territoires du Nord-Ouest, grâce à notre partenariat avec les gouvernements et les entreprises autochtones.

Le premier ministre a beaucoup parlé de la réconciliation avec les Autochtones, et c'est une priorité importante et bienvenue pour de nombreux Canadiens. Les Territoires du Nord-Ouest sont un exemple de la façon dont de réels partenariats avec les gouvernements autochtones régionaux et communautaires — fondés sur un respect mutuel et une reconnaissance — peuvent mener à une plus grande autodétermination politique et une participation économique accrue des peuples autochtones.

La réconciliation est un processus continu, mais, selon nous, notre territoire a beaucoup d'avance sur le reste du Canada, et nous avons des leçons à partager. Les Territoires du Nord-Ouest constituent l'unique administration au sein de laquelle on a conclu des accords sur les processus décisionnels et le partage des revenus tirés des ressources avec les gouvernements autochtones. C'est un domaine dans lequel nous sommes fiers d'être des chefs de file, tant pour le bien de notre territoire que pour celui de ceux qui choisiront d'y investir à l'avenir.

Notre économie dynamique et moderne est définie en grande partie par nos entreprises autochtones novatrices. Qu'il s'agisse d'exploitation minière ou des services connexes, de la culture autochtone, du tourisme et de tout le reste, notre milieu des affaires autochtones a évolué au fil des décennies, grâce à une participation autochtone de premier plan dans le milieu des affaires et dans le cadre du développement économique. Les entreprises autochtones ont prouvé qu'elles pouvaient jouer un rôle actif et être pleinement engagées dans l'économie, et elles encouragent le gouvernement et les organisations des Territoires du Nord-Ouest à agir et investir en conséquence.

L'augmentation et l'accroissement de la participation et de la mobilisation des entreprises autochtones, en particulier, témoignent de l'évolution et du développement rapides de l'économie des Territoires du Nord-Ouest. Plus tôt ce mois-ci, les dirigeants des gouvernements des Dénés, des Métis et des Inuvialuit, ainsi que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest se sont réunis pour une discussion approfondie de deux jours sur l'avenir de l'économie des Territoires du Nord-Ouest et pour trouver des moyens concrets de travailler en collaboration, de façon à créer un territoire solide et prospère, tout en respectant les droits autochtones et individuels ainsi que les pouvoirs juridiques et les priorités de chaque gouvernement. À la fin du symposium de deux jours, les dirigeants ont accepté d'envisager la création d'un groupe de travail composé de représentants des divers gouvernements autochtones et du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest chargé de cerner les occasions économiques et les prochaines mesures concrètes à prendre ensemble, de façon à assurer un avenir durable et prospère à tous les résidents des Territoires du Nord-Ouest.

La détermination des priorités économiques communes de notre gouvernement et des gouvernements autochtones nous aide à obtenir le consensus dont nous avons besoin pour aller de l'avant en tant que territoire. Un tel processus aide aussi notre gouvernement, tandis que nous continuons de travailler en collaboration avec le gouvernement fédéral afin de parachever un Cadre stratégique pour l'Arctique, qui définira les priorités fédérales et les engagements en matière de dépense en soutien au développement social et économique du Nord. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest soutient activement la diversification économique, grâce à des investissements stratégiques à même de soutenir le tourisme, le cinéma, l'agriculture, l'économie de l'information et du savoir, l'économie traditionnelle, le secteur de la fabrication et d'autres initiatives axées sur les ressources renouvelables à l'échelle locale, nationale et internationale.

Même si notre économie évolue, l'exploitation des ressources reste le principal moteur de l'économie des Territoires du Nord-Ouest et constituera une source importante d'emplois et de débouchés pour la classe moyenne, et ce, pendant encore longtemps. Notre territoire possède les ressources minérales et pétrolières nécessaires pour en faire le principal moteur économique du pays. La récente annonce par le ministre LeBlanc et le ministre Sohi — y compris le début des négociations relativement aux ressources extracôtières — était un premier pas dans la bonne direction digne de mention de notre gouvernement.

● (1535)

Les Territoires du Nord-Ouest abritent de nombreux gisements de minéraux qui alimenteront l'économie verte mondiale, y compris du cobalt, de l'or, du lithium, du bismuth et des terres rares. Parallèlement à nos ressources minérales, notre territoire possède un important potentiel énergétique. Tandis que nous poursuivons la transition vers des solutions de recharge à faibles émissions de carbone, notre développement hydroélectrique a le potentiel de répondre aux besoins du marché et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Un environnement sain est essentiel pour les habitants du Nord. Nous avons des dizaines d'années d'expérience dans le développement sécuritaire et responsable des ressources, et nous sommes déjà bien placés afin de stimuler l'innovation dans le domaine de la recherche sur le climat froid.

Malgré notre énorme potentiel économique et nos solides partenaires autochtones, les Territoires du Nord-Ouest continuent d'éprouver des difficultés dans la mesure où nous avons encore besoin d'une bonne partie de l'infrastructure déjà en place dans les

administrations du Sud, y compris des routes auxquelles bon nombre de nos collectivités n'ont pas accès. En partenariat avec le Canada, nous devons continuer à bâtir l'infrastructure territoriale et communautaire nécessaire pour soutenir les collectivités saines et prospères et réduire le coût de la vie.

Les investissements à grande échelle dans les corridors des infrastructures d'énergie, de transport et de communication dans le Nord sont essentiels si l'on veut générer des investissements et des occasions économiques dans tous les secteurs. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a cerné quatre projets d'infrastructure stratégique prioritaire, y compris le projet d'agrandissement de la centrale de la rivière Taltson, la route toutes saisons Ticho, la route de la vallée du Mackenzie et le corridor d'accès à la province géologique des Esclaves. Chacun de ces projets est susceptible d'avoir une incidence transformationnelle sur les territoires en aidant à libérer notre plein potentiel économique, à assurer la transition vers une économie à faibles émissions de carbone et à stabiliser le coût de la vie.

Nous ne sommes pas nombreux et nous ne pouvons pas y arriver seuls. Même si nous allons travailler avec les gouvernements et les entreprises autochtones, ainsi qu'avec les intervenants de l'industrie, le gouvernement fédéral doit aussi être un partenaire clé. Le gouvernement du Canada a été un promoteur central de la vision et de la réalisation d'investissements transformateurs dans l'infrastructure, et nous espérons pouvoir continuer de travailler en collaboration avec le Canada pour nous assurer que le Nord est à l'avant-garde des projets et des investissements transformateurs qui favorisent l'édification de la nation et profiteront à l'ensemble du Canada.

En travaillant avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pour faire des investissements transformateurs dans l'économie, l'infrastructure, le peuple et l'environnement des Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement fédéral a l'occasion d'atteindre ses objectifs liés à la croissance de la classe moyenne, à la promotion d'une véritable réconciliation, à la protection de l'environnement, à la promotion de la souveraineté et au positionnement solide du Canada en tant que nation arctique.

L'agrandissement de la centrale de la rivière Taltson est un élément clé de notre vision visant à transformer notre économie en réduisant les émissions industrielles, en améliorant la sécurité énergétique, en tirant parti de l'innovation et en réduisant le coût de la vie tout en fournissant un accès à de l'énergie propre qui alimentera le secteur des technologies et favorisera la réconciliation avec les Autochtones. Le fait de raccorder la centrale hydroélectrique de la rivière Taltson et la centrale hydroélectrique Snare, de renforcer la capacité de la centrale de la rivière Taltson permettra de fournir une énergie plus propre et plus fiable à plus de 70 % de nos résidents et entreprises tout en jetant les bases d'un développement minier plus écologique, actuellement et à l'avenir.

Les partenariats avec les gouvernements autochtones dans le but de faire progresser le projet d'agrandissement de la centrale de la rivière Taltson sont essentiels pour parvenir à une véritable réconciliation économique, et il s'agira d'un élément clé au début du projet. Le fait d'intégrer les droits, les connaissances et les valeurs culturelles des Autochtones dans la conception et la mise en oeuvre du projet aidera à assurer la prospérité et à créer des moyens de subsistance durables. La propriété autochtone et la participation au capital constituent une composante intégrale du projet.

Le projet misera sur des techniques novatrices et une gérance environnementale, grâce au déploiement du premier câble sous-marin à courant continu à haute tension du Canada en eaux douces sur plus de 100 kilomètres à travers le Grand lac des Esclaves, qui arrive au 10<sup>e</sup> rang des plus grands lacs du monde. La phase 1 inclura une expansion de 60 mégawatts et une ligne de transport pour relier les installations actuelles de la rivière Taltson dans la partie Sud-Est des Territoires du Nord-Ouest à la centrale hydroélectrique Snare du côté nord du Grand lac des Esclaves.

Cette expansion permettrait d'intégrer la ligne de transport dans le corridor d'accès proposé de la province géologique des Esclaves, ce à quoi s'ajouterait l'avantage d'un accès routier accru permettant un réapprovisionnement et un développement plus efficaces des mines dans cette région riche en ressources, pendant que les coûts énergétiques réduits, grâce au projet de la rivière Taltson, permettraient de transformer complètement l'environnement d'investissements pour l'industrie et l'avenir économique du territoire.

La centrale de la rivière Taltson génère actuellement 18 mégawatts d'hydroélectricité, mais elle possède un potentiel de 200 mégawatts qu'on pourrait exploiter progressivement. Toutes les phases s'appuieraient sur une technologie au fil de l'eau sans qu'il soit nécessaire de procéder à de nouvelles inondations.

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a entamé des discussions avec Environnement Canada au sujet d'un soutien financier pour les travaux préliminaires, y compris...

• (1540)

**La présidente:** Monsieur le ministre, puis-je vous demander de résumer, s'il vous plaît?

**L'hon. Wally Schumann:** Nous avons parlé du projet de la rivière Taltson. Il y a les projets routiers qui ont été cernés, la route toutes saisons Tlichio, la route de la vallée du Mackenzie et la province géologique des Esclaves. Pour ce qui est du projet Tlichio, on a obtenu un financement conditionnel en PPP. Pour la route de la vallée du Mackenzie, nous avons demandé 700 millions de dollars, et nous avons un peu plus de 100 millions de dollars pour aider à faire avancer le dossier. Ces fonds serviront à construire le pont de la rivière Great Bear et à réaliser certaines études environnementales en plus de faire avancer le processus et de bâtir le petit tronçon de Wrigley au mont Gaudet.

Nous allons présenter le projet lié à la province géologique des Esclaves dans la prochaine ronde de l'Initiative des corridors de commerce et de transport, et nous avons besoin de votre soutien pour obtenir ces fonds, parce que nous croyons que l'avenir de la plus grande composante de notre économie au sein des Territoires du Nord-Ouest passe par là, et que ce sera bénéfique pour l'ensemble du Canada.

Les avantages qui découlent des investissements dans l'infrastructure dans les Territoires du Nord-Ouest ont été clairement démontrés par ce que nous avons fait dans le cas de la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk, que nous avons eu la chance d'ouvrir l'année dernière. Le ministre Sohi, la ministre Bennett et la gouverneure générale sont venus. Ils étaient là pour la grande ouverture, et je peux dire clairement à tous les membres du Comité aujourd'hui que l'ouverture de cette route, cette année, a transformé cette collectivité. Les résidents ont été submergés de touristes. Il y a une toute nouvelle situation avec laquelle il faut composer à Tuk, parce qu'il y a tellement de gens qui viennent que les résidents doivent apprendre à composer avec des problèmes de capacité et les autres investissements nécessaires.

Au cours des prochaines semaines, nous allons ouvrir la route d'accès à Canyon Creek, une petite section de route à l'extérieur de Norman Wells et la route de la vallée du Mackenzie. Ça se passera en novembre, mais...

**La présidente:** Monsieur le ministre, vous avez beaucoup de besoins.

Votre exposé est excellent, et je suis sûre que nous aurons beaucoup de questions à vous poser, ce qui vous donnera l'occasion de poursuivre vos propos.

**L'hon. Wally Schumann:** D'accord.

**La présidente:** Je demanderais aux deux autres témoins d'essayer de ne pas dépasser les 10 minutes afin que nous puissions respecter l'horaire.

Nous allons passer à Hilda Broomfield Letemplier du Conseil national de développement économique des Autochtones.

Bienvenue.

• (1545)

**Mme Hilda Broomfield Letemplier (membre du conseil d'administration, Conseil national de développement économique des Autochtones):** Bonsoir à tous les membres du Comité. Je vous remercie de m'avoir invité à vous parler aujourd'hui. Je voudrais d'abord souligner que nous sommes rassemblés sur le territoire traditionnel non cédé des peuples algonquin et anishinabe.

Je m'appelle Hilda Broomfield Letemplier. Je viens de Happy Valley-Goose Bay, au Labrador, et je représente le Conseil national de développement économique des Autochtones. Notre conseil est composé de dirigeants du monde des affaires et des collectivités des Premières Nations, des Inuits et des Métis du Canada, et notre mandat est de conseiller l'ensemble du gouvernement fédéral sur les questions relatives au développement économique des Autochtones. Je sais que vous avez entrepris une étude sur les projets et les stratégies d'infrastructure dans le Nord. Le Conseil aimerait vous faire part de ses points de vue sur ce sujet en présentant les travaux que nous avons réalisés concernant l'infrastructure dans le Nord.

En abordant la question cruciale du développement économique autochtone dans le Nord, nous avons ciblé l'infrastructure comme étant un élément essentiel du développement économique et social. Par conséquent, le Conseil a publié des rapports et des études sur les infrastructures du Nord qui ont mené à l'ajout d'un indice d'infrastructure dans notre plus récent rapport d'étape sur l'évolution de l'économie des Autochtones de 2018, qui sera publié en février 2019.

La première étude que nous avons commandée est intitulée *Répondre aux besoins en infrastructures des collectivités autochtones du Nord* et portait sur les collectivités du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, du Nunavik et d'Eeyou Istchee dans le Nord du Québec — pris dans leur ensemble — ainsi que sur le Nunatsiavut à Terre-Neuve-et-Labrador. L'étude a montré que, même si chaque région nordique est unique, plusieurs collectivités autochtones du Nord sont confrontées aux mêmes problèmes d'infrastructures. Dans les petites collectivités nordiques, et particulièrement dans les zones reculées et peu peuplées, l'infrastructure essentielle au développement économique est souvent déficiente ou inexistante.

L'étude a révélé que les transports, l'énergie et les télécommunications sont les principaux types d'infrastructure les plus étroitement liés au développement économique. Permettez-moi de donner des précisions sur ces principaux points.

Pour ce qui est du transport, en raison du manque de systèmes de transport efficace, des solutions de rechange coûteuses doivent être mises au point. L'infrastructure portuaire est très limitée. Dans la plupart des collectivités, les navires doivent utiliser des barges pour décharger la cargaison — un processus appelé allègement — qui prend énormément de temps et coûte cher.

L'énergie est fondamentale pour les activités quotidiennes de chaque entreprise. Pour les organisations qui évaluent les coûts et les avantages d'investissements dans les collectivités éloignées, la disponibilité et le coût de l'énergie sont essentiels, ce qui signifie que le manque d'options énergétiques peu coûteuses et respectueuses de l'environnement constitue un obstacle majeur à l'investissement des entreprises.

L'infrastructure de télécommunication est d'une importance cruciale pour l'économie et les collectivités du Nord. Environ 50 % des collectivités du Nord dépendent du réseau de télécommunication par satellite pour prendre en charge les télécommunications de base. Par conséquent, elles ont un accès limité à l'économie numérique et aux secteurs des services électroniques en raison de la basse vitesse, de la mauvaise qualité et du coût élevé de leurs systèmes.

Nous savons que les investissements dans l'infrastructure, notamment les infrastructures de transport, d'énergie et de télécommunication, peuvent avoir un effet de levier sur le développement économique. Cependant, la croissance économique à long terme repose également sur une infrastructure collective qui favorise une économie diversifiée et une bonne qualité de vie pour les membres de la collectivité.

Les entreprises du Nord ont du mal à attirer et à fidéliser des employés lorsqu'il y a un manque de logements convenables.

Notre deuxième étude était une analyse de rentabilisation liée à un système d'infrastructure économique dans le Nord. Pour déterminer l'impact réel en dollars de l'investissement accru dans l'infrastructure du Nord, nous avons commandé une deuxième étude. Il s'agissait dans ce cas-ci d'une analyse de rentabilisation de huit grands projets d'exploitation des ressources proposés dans le Nord, où les coûts de l'infrastructure nécessaire ont été comparés aux avantages prévus des projets. L'étude a révélé que les investissements publics dans l'infrastructure économique du Nord qui soutiennent les grands projets d'exploitation des ressources donneront lieu à des retombées économiques et financières considérables.

Plus précisément, pour chaque dollar dépensé dans les infrastructures de transport et d'énergie, environ 11 \$ de retombées économiques et 11 \$ en avantages financiers sont générés. L'étude a également révélé que les emplois créés par les grands projets d'exploitation des ressources dans le Nord peuvent générer 3 \$ par dollar dépensé par les gouvernements pour fournir des services à la population. En résumé, les investissements publics dans les infrastructures économiques du Nord qui génèrent des emplois dans le cadre d'importants projets d'exploitation des ressources apportent un avantage financier important aux gouvernements.

Le fait de réduire la pauvreté abaisse les coûts financiers de tous les gouvernements, ce qui est important parce que hausser le niveau de vie des Autochtones du Nord jusqu'au niveau des autres Canadiens au moyen des ressources publiques nécessiterait bien davantage d'argent des contribuables que le fait de simplement offrir plus de possibilités d'emploi aux Canadiens autochtones du Nord.

• (1550)

Nous avons ensuite mené une table ronde et produit un rapport. En plus des études menées par le Conseil, nous avons organisé une table

ronde à Whitehorse afin de consulter les détenteurs de savoir locaux pour trouver des idées qui permettraient d'optimiser les investissements dans les infrastructures du Nord.

Nos études et nos consultations avec les dirigeants du Nord ont préparé le terrain pour la rédaction du rapport intitulé *Recommandations sur le développement d'infrastructures nordiques à l'appui du développement économique* publié par le Conseil en 2016.

Le Nord canadien connaît un manque important en matière d'infrastructure, et cela nuit à la qualité de vie des collectivités autochtones qui y habitent. On peut nommer, par exemple, la construction et l'entretien des infrastructures qui sont plus coûteuses dans le Nord. En fait, les coûts des infrastructures sont d'environ 150 % plus élevés dans le Nord que dans le reste du Canada. En outre, l'accès à des capitaux dans le but de soutenir des projets d'infrastructure peut s'avérer difficile en raison des risques qu'ils comportent.

Un déficit d'infrastructure majeur place le Nord dans une position où il doit rattraper le retard. La plupart des mécanismes de financement offerts dans le Nord semblent être dépassés par l'ampleur des déficits d'infrastructure, ce qui laisse peu de place pour des investissements stratégiques dans les infrastructures.

En ce qui a trait aux travaux récents du Conseil au sujet d'une infrastructure, à la suite de notre rapport contenant des recommandations de 2016, dans lequel nous réclamions des investissements audacieux dans des projets d'infrastructure d'envergure favorisant l'édification de la nation, ainsi que des investissements plus importants dans les infrastructures pour les collectivités, le Conseil a mis au point un indice d'infrastructure pour son prochain rapport d'étape sur l'évolution de l'économie des Autochtones de 2018. Les résultats préliminaires montrent que les principaux enjeux liés à l'infrastructure persistent dans les collectivités du Nord.

Parmi les principales conclusions, notons le fait que le manque d'infrastructure est le plus criant chez les Inuits, suivis des Premières Nations et des Métis, que le manque d'infrastructures le plus important concerne le logement, surtout pour les Inuits. De plus, les collectivités non autochtones éloignées bénéficient d'un niveau d'infrastructure supérieur à celui des collectivités autochtones éloignées.

Le Conseil sera ravi de revenir devant le Comité pour discuter plus en détail de son rapport d'étape sur l'évolution de l'économie des Autochtones de 2018, surtout pour parler de l'indice d'infrastructure, après sa publication, en février 2019.

De plus, en février 2018, notre conseil a entendu la Commission de la fiscalité des Premières Nations parler d'une nouvelle initiative très intéressante. La Commission propose de créer un organisme national dirigé par les Premières Nations qui appuierait un meilleur système d'infrastructure des Premières Nations. L'organisme d'infrastructure proposé offrirait un modèle de prestation de service d'infrastructure amélioré qui résoudrait le manque actuel d'infrastructures dans les réserves tout en renforçant la capacité des Premières Nations. La Commission de la fiscalité des Premières Nations a mis en place un conseil de développement chargé d'explorer davantage le concept. Elle travaille en collaboration également avec les organisations régionales existantes en vue de déterminer de quelle façon elles pourraient travailler ensemble pour offrir une expérience de prestation de service améliorée aux Premières Nations.

Nous sommes heureux d'appuyer cette initiative dirigée par des Autochtones. Un système d'infrastructure amélioré pour les Premières Nations permettra de réduire les coûts de développement de l'infrastructure, d'améliorer les résultats sociaux et en matière de santé et de favoriser la croissance des économies, des Premières Nations afin de créer des collectivités et des nations durables.

Nous encourageons le gouvernement du Canada à continuer de travailler en collaboration avec le Conseil de développement pour explorer ce concept et d'autres options proposées par les collectivités et les organisations autochtones qui pourraient améliorer le système d'infrastructure des Premières Nations.

En fonction de tous les travaux antérieurs et récents, le Comité a cerné plusieurs occasions. Je vais en mentionner trois: le marché de la dette cherche des possibilités d'investissement stable à long terme; il y a une possibilité de gains importants pour quiconque investit dans des infrastructures dans le Nord; et les grands projets d'exploitation des ressources dans le Nord pourraient générer 3 \$ en recettes publiques, par travailleur, pour chaque dollar dépensé par les administrations publiques.

Pour favoriser le développement en infrastructures nordiques à l'appui du développement économique, le Conseil recommande au gouvernement du Canada de prendre les mesures suivantes: coordonner les investissements dans l'infrastructure de développement économique, augmenter le financement pour les infrastructures et soutenir la capacité des collectivités du Nord en finançant les recherches et la planification communautaire.

Le Conseil est d'avis que la mise à niveau des infrastructures existantes et des infrastructures de développement économique représente une condition préalable à la construction de logements abordables et durables dans le Nord. En fait, les infrastructures communautaires et les infrastructures à grande échelle vont de pair pour soutenir un Nord prêt à recevoir des investissements.

Le Conseil aimerait profiter de l'occasion de rappeler que l'infrastructure dans le Nord est insuffisante pour répondre aux besoins de tous les Canadiens du Nord, autochtones et non autochtones et qu'elle limite notre capacité globale de réaliser le potentiel énorme du Nord. Il faut agir maintenant.

Sur ce, j'aimerais entendre vos commentaires et je serai heureuse de répondre à vos questions.

Merci.

**La présidente:** Merci.

Notre dernier témoin du groupe est Patrick Duxbury, de la Nunavut Resources Corporation.

**M. Patrick Duxbury (conseiller, Nunavut Resources Corporation):** Merci, madame la présidente, et merci aux membres du Comité.

Je comparais au nom des dirigeants de la Kitikmeot Inuit Association et de la Nunavut Resources Corporation, qui, malheureusement, ne peuvent pas être ici aujourd'hui parce qu'ils tiennent leur assemblée générale annuelle à Cambridge Bay, au Nunavut, cette semaine.

À titre d'information, la Kitikmeot Inuit Association, ou KIA, est une association inuite régionale dont le pouvoir est enchâssé dans l'Accord du Nunavut. La KIA représente plus de 6 000 Inuits vivant dans la région la plus à l'ouest du Nunavut. La Nunavut Resources Corporation, ou NRC, est une filiale en propriété exclusive de la KIA qui se concentre sur le développement des infrastructures.

Au nom de mes collègues, je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous.

Mon exposé aujourd'hui porte sur un projet d'infrastructure transformationnelle que la KIA propose, la route et le port de la baie Grays, ou RPBG. Si on le réalise, ce projet améliorera de façon importante les perspectives économiques et sociales des résidents de la région de Kitikmeot et générera d'importants avantages pour l'ensemble du Canada tout en soutenant les efforts de réconciliation avec les Inuits de l'Ouest du Nunavut.

Le projet présente un attrait national. La Chambre de commerce du Canada est d'accord avec notre évaluation des avantages de ce projet et a récemment adopté une résolution à son assemblée générale annuelle demandant au gouvernement fédéral de financer le projet.

En se faisant le champion du projet de la baie Grays, la KIA s'efforce de permettre aux Inuits de mettre au point, de mettre à niveau et de posséder les infrastructures stratégiques à même de générer de plus grandes possibilités économiques, en particulier celles des terres appartenant aux Inuits qui sont assorties de droits miniers. Pour la KIA, ce genre d'infrastructure crée la base d'une économie capable d'offrir de multiples avantages et occasions pour les générations à venir.

Le projet de RPBG est une initiative d'édification de la nation. C'est une version moderne du développement ferroviaire du 19<sup>e</sup> siècle au Canada. Le projet réunit trois composantes majeures: premièrement, un tout nouveau port tout équipé à la baie Grays, qui serait situé sur le passage du Nord-Ouest entre les collectivités de Kugluktuk et de Cambridge Bay; deuxièmement, une route de gravier praticable en toutes saisons qui s'étend sur 230 kilomètres vers le sud à partir du port jusqu'à la mine Jericho, où elle serait reliée à la route d'hiver qui se rend à Yellowknife, puis, de là, au réseau routier national; et, troisièmement, une piste de 1 800 mètres sur le site portuaire.

Le coût total du projet, y compris les fonds pour imprévus, s'élève à un peu plus de 550 millions de dollars. Une portion des coûts de construction devrait être financée par des tiers au moyen d'un financement par emprunt du projet qui serait remboursé grâce à des péages routiers et des droits d'utilisation du port. Cependant, afin de combler l'écart, un soutien important du gouvernement fédéral est nécessaire pour que cette première connexion terrestre avec le Nunavut fonctionne.

En plus de stimuler l'économie des ressources de la région, deux avantages stratégiques majeurs sont associés au projet.

Le premier, c'est que le port en eaux profondes le plus proche de la baie Grays auquel le gouvernement du Canada a accès se trouve à Nanisivik, à plus de 1 300 kilomètres de là par voie aérienne et à près de 2 000 kilomètres par la voie maritime. Le port de la baie Grays pourrait aider le Canada à mieux répondre à l'augmentation de la circulation dans le passage du Nord-Ouest en soutenant les opérations de recherche et de sauvetage de la Garde côtière, les interventions en cas de déversement maritime, les exercices navals et la souveraineté en général dans l'Arctique.

Le port est également bien placé pour servir de plaque tournante dans le cadre du réapprovisionnement des collectivités et des projets d'exploitation. Les marchandises pourraient être transportées par camion de Yellowknife jusqu'au port, le long de la route d'hiver, puis transportées par barge une fois que les eaux seront rouvertes en juillet. Il s'agirait d'une énorme amélioration par rapport à la situation actuelle, où les marchandises arrivent habituellement de la fin août au début d'octobre. Non seulement le réapprovisionnement communautaire se ferait plus rapidement par le port de la baie Grays, mais il coûterait moins cher.

Aux yeux du Canada, la principale justification économique pour soutenir le projet, c'est qu'il réduirait le coût d'accès, d'exploration et d'exploitation de la province géologique des Esclaves, qui se trouve en partie dans l'Ouest du Nunavut. Avec des gisements d'or, de diamants, de métaux communs et de terres rares abondants et connus, la province géologique des Esclaves est reconnue comme l'une des régions minières les plus prometteuses du Canada.

Cependant, le fait de compter sur un grand potentiel minier ne permet pas à lui seul d'avoir une économie prospère. Nous savons que, comparativement à leurs homologues du Sud, les promoteurs exploitant des ressources dans le Nord sont confrontés à des coûts beaucoup plus élevés à toutes les étapes du cycle de développement, de l'exploration à la remise en état.

Le manque d'infrastructure est au cœur de la situation. Le manque à gagner en matière d'infrastructure est un élément qui contribue de façon incontestable au coût élevé des affaires dans le Nord. Cette affirmation a été confirmée par de nombreuses parties, y compris le Conseil national de développement économique des Autochtones et l'Association minière du Canada.

• (1555)

Pour dire les choses simplement, le déficit d'infrastructure dans le Nord est un goulot d'étranglement au chapitre du développement qu'il faut supprimer si on veut réaliser le plein potentiel de cette région du Canada.

En se faisant la championne de ce projet transformationnel, la Kitikmeot Inuit Association tente de remodeler son avenir conformément à une vision qui avait été adoptée par les négociateurs inuits dans le cadre des pourparlers de l'Accord du Nunavut.

La KIA possède déjà plus de 106 000 kilomètres carrés dans la région de Kitikmeot, des terres choisies pendant la négociation de l'entente. Il y a des terres qui comprennent des droits miniers, qui ont été choisies en raison de leur potentiel économique connu et qui pourraient permettre aux Inuits de devenir plus autonomes sur le plan économique. Le projet de la baie Grays serait tout particulièrement efficace à cet égard. Le corridor proposé donnerait accès à une plus forte concentration de terres appartenant aux Inuits et assorties de droits miniers dans l'Ouest du Nunavut.

Il y a déjà des compagnies minières qui détiennent des droits miniers le long du corridor de la baie Grays. Cependant, sans le type d'infrastructure financé par l'État qui a permis de soutenir le développement des ressources dans d'autres régions canadiennes, la plupart de ces projets restent impossibles à réaliser. Les minéraux resteront dans le sol, et le Canada renoncera à une importante occasion de tirer parti du développement économique de la région.

Soyons clairs: le coût de renonciation est bien réel. Déjà, une société minière, MMG, est prête à investir 1,5 milliard de dollars dans le développement d'une mine et 300 millions de dollars de plus en infrastructures à usage partagé qui seraient mises à la disposition d'autres utilisateurs, y compris le gouvernement fédéral. Cependant, l'analyse de rentabilisation de ce projet ne fonctionne pas sauf si un

autre intervenant que la compagnie minière construit la grande route vers le port en eaux profondes.

On s'attend à ce que la mise en production de cette seule mine génère une moyenne annuelle de 3 500 emplois au pays sur une période de 11 ans. On pourrait ainsi générer des recettes fiscales prévues de plus de 665 millions de dollars pour le gouvernement fédéral et le gouvernement territorial durant les mêmes 11 années, en plus de générer une augmentation de 7,5 milliards de dollars du produit intérieur brut.

Si ces avantages semblent théoriques, la situation cet été a montré très clairement pourquoi un port à la baie Grays est aussi important. Vous savez peut-être que le ravitaillement annuel par transport maritime est essentiel à la survie des collectivités isolées de l'Arctique. La région de Kitikmeot est desservie par des entreprises de transport maritime sises à Montréal ou à Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest. Cette année, les conditions de glace dans l'Arctique ont été particulièrement difficiles, et, par conséquent, le navire en provenance de Montréal est arrivé plusieurs semaines plus tard qu'à l'habitude. Pour ce qui est du navire de Hay River, les conditions de glace l'ont empêché de se rendre à Kugluktuk ou Cambridge Bay. Par conséquent, des milliers de tonnes de fournitures et de véhicules à destination de Kitikmeot sont maintenant coincés à Inuvik. Pour les gens qui vivent dans ces régions touchées et dont la vie et l'entreprise sont chamboulées par cette situation, c'est un désastre. Dans un même ordre d'idées, de telles situations seraient complètement évitées à l'avenir ou, en tout cas, grandement atténuées s'il y avait un port dans la région de Kitikmeot assorti d'une connexion terrestre au réseau routier national.

Je vais conclure en formulant nos recommandations au gouvernement du Canada. Les efforts considérables que nous avons déployés à Ottawa pour promouvoir ce projet ont suscité des éloges presque universels. Cependant, il n'y a aucune voie claire pour obtenir le financement public nécessaire qui permettrait de libérer le potentiel social et économique de la région. Les enveloppes actuelles pour les programmes d'infrastructure dans le Nord ne sont pas assez importantes pour un tel projet d'édification de la nation à même de générer des recettes fiscales.

Au-delà du soutien direct pour notre projet, nous avons trois recommandations à formuler au gouvernement fédéral.

Il s'agit premièrement de financer davantage le Fonds national des corridors commerciaux, ce qui irait de pair avec l'objectif du gouvernement en matière de diversification du commerce.

Deuxièmement, il faut s'assurer que toute enveloppe de financement pour l'infrastructure dans le Nord est suffisante pour soutenir des projets de l'envergure de la RPBG et aussi refléter le fait que les coûts associés au développement des infrastructures sont beaucoup plus élevés dans le Nord et qu'on manque dans les territoires de ressources publiques conventionnelles comparativement à la situation dans le reste du Canada.

Ma troisième recommandation, consiste à s'assurer qu'il y a suffisamment de fonds consacrés à des programmes comme l'Initiative sur les partenariats stratégiques pour permettre aux promoteurs autochtones d'essayer de diriger et de mettre au point leurs propres projets à l'appui du secteur des ressources naturelles.

Voilà qui met fin à mon exposé, merci.

• (1600)

**La présidente:** Merci.



Pour ce qui est des questions, la parole revient maintenant au député Yves Robillard.

[Français]

**M. Yves Robillard (Marc-Aurèle-Fortin, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins de leurs excellents témoignages.

Mes questions s'adressent à Mme Broomfield Letemplier.

Dans votre rapport annuel de 2016-2017, vous exposez l'enjeu de la sous-représentation de la main-d'oeuvre autochtone dans plusieurs milieux. La situation est-elle en voie de s'améliorer? Quels sont les facteurs qui pourraient jouer un rôle important dans ce cas?

• (1605)

[Traduction]

**Mme Hilda Broomfield Letemplier:** Nous estimons que l'éducation autochtone s'améliore assurément, mais il y a encore place à du soutien, de la formation et pour... L'une des choses sont nous sommes sûrs, étant Inuits, c'est que c'est notre chez-nous. C'est là où nous vivons. Lorsque le gouvernement investit en nous, dans nos collectivités...

C'est notre chez-nous, et nous ne voulons pas partir. C'est là où nous voulons être, c'est là que nous voulons rester. Quand on investit en nous, on reste là. Nous n'allons pas disparaître. Les grandes sociétés d'exploitation des ressources... Un grand nombre de ces entreprises misent sur une main-d'oeuvre qui vient et repart en avion et elles font venir leurs employés de partout au Canada.

Quand on investit dans les gens qui vivent ici, c'est une occasion fantastique pour assurer la croissance et le développement de nos collectivités. Les fonds sont alors investis dans nos collectivités. Ce sont les personnes qui vivent ici qui, en fait, peuvent redonner aux collectivités. Elles peuvent mieux subvenir aux besoins de leur famille. Elles peuvent aussi redonner à la collectivité. Elles ont accès à une vie beaucoup plus enrichissante et peuvent avoir une bien meilleure estime d'elles-mêmes. C'est une situation tellement plus saine pour les gens dans les collectivités.

[Français]

**M. Yves Robillard:** Dans le même rapport, il est écrit que le financement par habitant signifie que les territoires reçoivent moins de financement en infrastructure que les provinces, car ils sont moins peuplés.

Dans quelle mesure le modèle de financement proportionnel au nombre d'habitants contribue-t-il au manque d'infrastructures dans le Nord? En quoi ce système influe-t-il sur les différentes économies de l'Arctique?

[Traduction]

**Mme Hilda Broomfield Letemplier:** Je sais qu'il y a moins de gens là-bas, mais je ne soulignerai jamais assez l'importance pour les gens qui vivent dans ces collectivités de pouvoir redonner à la communauté, de voir qu'ils peuvent le faire aussi bien que les gens du reste du Canada. C'est important de voir que nous pouvons assurer la croissance de nos propres collectivités. Nous avons toutes les occasions de nous doter d'un niveau de vie aussi bon que partout ailleurs au Canada.

Nous avons aussi tant d'autres choses à offrir. Il y a le tourisme, la nature, la belle vie animale, la chasse et la pêche, autant d'éléments qui attirent des gens dans nos collectivités, mais il est tellement plus important pour nous de nous sentir aussi bons que les autres.

Simplement parce que nous sommes Inuits — il pourrait s'agir de n'importe quel autre groupe autochtone —, il est important pour nous de montrer que nous sommes égaux aux autres habitants du Canada ou, en fait, du monde. Nous avons tellement plus à offrir. La compassion et l'émotion, toute notre façon d'être naturelle... Voilà ce que nous avons à offrir.

• (1610)

[Français]

**M. Yves Robillard:** La plupart des habitants des collectivités arctiques du Canada ont moins de 30 ans.

Quelle incidence la population relativement jeune de l'Arctique a-t-elle sur les besoins présents et futurs en infrastructure?

[Traduction]

**La présidente:** Il vous reste 30 secondes.

**Mme Hilda Broomfield Letemplier:** C'est très important. Les jeunes ont beaucoup à apporter. Nous sommes de la vieille école, nous sommes vieux et nous faisons les choses à l'ancienne.

En raison des télécommunications et des occasions offertes par les télécommunications, il y a énormément de choses qu'on peut faire maintenant en ce qui concerne la santé, la sécurité et l'apprentissage, vu la façon dont Internet a donné accès à tout dans le monde.

Les jeunes ont des points de vue très différents. Ils ont des idées différentes, des technologies différentes. Ils ont tant à partager. Ils sont novateurs.

**La présidente:** Merci.

La parole va maintenant au député Kevin Waugh.

**M. Kevin Waugh (Saskatoon—Grasswood, PCC):** Merci aux deux groupes devant nous ainsi qu'à ceux qui participent par vidéoconférence.

Monsieur le ministre des Territoires du Nord-Ouest, je vais commencer par vous.

En quoi le moratoire sur les forages dans le Nord a-t-il touché votre région?

**L'hon. Wally Schumann:** J'imagine que nous pouvons être vraiment francs devant le Comité.

Initialement, lorsqu'il a été mis en place, nous n'avons pas vraiment reçu un préavis concernant toute la question du moratoire et du potentiel dans la mer de Beaufort. Il y avait des millions et des millions — peut-être même des milliards — de dollars de dépôts de soumission et de baux fonciers là-haut. Le moratoire a éliminé tout espoir que nous avions de mettre en valeur la mer de Beaufort.

Par conséquent, vu l'annonce, la semaine dernière, du ministre Sohi et du ministre LeBlanc concernant leur intention de s'asseoir et de commencer à discuter de l'élaboration et de la cogestion de ces ressources, nous-mêmes et avec la Société régionale Inuvialuit — et je crois que le gouvernement du Yukon est aussi mentionné dans le communiqué —, eh bien, cela nous donne au moins un certain espoir qu'on pourra aller de l'avant, même si le moratoire est toujours en vigueur.

**M. Kevin Waugh:** Nous avons parlé des ports lundi. C'est ironique, parce que, dans l'Arctique, vous avez moins d'infrastructure marine que dans toutes les autres régions du Canada. Vous n'avez pas de ports en eaux profondes et avez peu de ports pour bateaux. En fait, il y a bien Churchill, mais on parle ici des Territoires du Nord-Ouest.

Que pouvons-nous faire pour améliorer cette situation? Comme vous le savez, les ports, plus que tout le reste, permettent de donner accès à votre région, surtout durant l'hiver.

**L'hon. Wally Schumann:** Exactement.

Un témoin a fait allusion à la situation à laquelle nous avons été confrontés cette année dans la mer de Beaufort.

Il y a environ une semaine, j'ai comparu devant le comité s'intéressant à la question de la souveraineté qui fait une tournée dans le Nord. Le comité s'est rendu à Iqaluit et Inuvik, et il est ensuite venu ici me rencontrer et rencontrer deux ou trois autres personnes. J'ai eu une bonne occasion de parler exactement de la même chose aux membres de ce comité.

En fait, 40 % du littoral canadien se trouve sur la côte Arctique. Nous n'avons aucun port dans l'Ouest du Canada. La souveraineté est un enjeu important pour nous. Le trafic maritime a augmenté ces dernières années, même si nous avons eu un problème cette année.

Nous travaillons en étroite collaboration relativement à la question de la protection des océans. Il y a quelques jours, nous avons annoncé que les responsables ont soutenu notre demande relativement à des barges à double coque afin que nous puissions livrer la marchandise dans ces collectivités plus rapidement et de façon plus sécuritaire et efficace. C'est là quelque chose qui aidera un peu, mais ce n'est pas de cette façon qu'on éliminera le besoin de discuter du port, si nous voulons exploiter d'une façon ou d'une autre une usine de gaz naturel liquéfié en mer pour appuyer toutes les activités qui s'offrent.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration, je crois que la plupart des gens ne se rendent pas compte du potentiel que présente la route de la vallée du Mackenzie et la mer de Beaufort au chapitre du pétrole et du gaz. Il y a là des billions de pieds cubes de gaz et des milliards de barils de pétrole qui sont bloqués là à cause du manque de ressources, et la construction d'un port là-bas pourrait assurément faire une grande différence, non seulement pour nous aider à faire croître notre économie, mais aussi à assurer notre souveraineté.

**M. Kevin Waugh:** Merci de votre réponse.

Je m'intéresse aux recommandations tirées du rapport du Conseil national de développement économique des Autochtones.

Pouvez-vous me parler du projet de la baie Grays inclus dans ces recommandations? Ce projet a-t-il le soutien de votre Conseil?

• (1615)

**Mme Hilda Broomfield Letemplier:** Oui, il a le soutien du Conseil, mais nous n'avons pas encore pu rencontrer les responsables. Ils ont demandé à nous rencontrer. Je ne peux pas vous assurer du plein soutien du Conseil tant qu'il n'y aura pas de rencontre en tant que telle et que je ne serai pas sûre que tous les membres du Conseil sont d'accord.

**M. Kevin Waugh:** Quand la rencontre aura-t-elle lieu?

**Mme Hilda Broomfield Letemplier:** Nous nous rencontrons les 27 et 28 novembre. En fait, nous allons les rencontrer lorsque nous étions dans le Nord, mais les plans ont changé afin que les réunions aient lieu ici, à Ottawa.

**M. Kevin Waugh:** Je vous remercie de vos chiffres. Chaque dollar que nous dépensons au chapitre du transport et de l'énergie produira des retombées économiques de 11 \$ en plus de 11 \$ de retombées financières. Merci. C'est quelque chose que nous devons savoir. Le Nord peut générer 3 \$ pour chaque dollar investi par le gouvernement pour assurer la prestation de services aux gens, mais nous n'avons pas d'infrastructure là-haut.

C'est intéressant, parce que, comme vous le savez, le financement par habitant signifie que les territoires — le Nunavut et tout ce qu'il y a dans le Nord — reçoivent moins que les provinces du Sud.

**Mme Hilda Broomfield Letemplier:** Oui. Le financement par habitant nuit au Nord en raison de sa population plus restreinte. Les coûts sont plus élevés, et les investissements ne permettent pas d'en faire autant, ce qui complique les choses.

**M. Kevin Waugh:** Monsieur Duxbury, il n'y avait pas de programme fédéral qui finançait des projets d'édification de la nation, c'est-à-dire des projets qui ne produiront pas un rendement positif sur l'investissement sur une période de 20 ans, tout en générant des retombées économiques importantes pour le pays. La Banque de l'infrastructure du Canada ne tient compte que de la capacité d'un projet de générer un rendement positif à moyen terme, sur une période de 5 à 15 ans, de sorte que vous êtes exclus d'entrée de jeu.

**M. Patrick Duxbury:** Oui.

**M. Kevin Waugh:** Parlons-en. Il est ridicule que vous affichiez — à moins que je me trompe — la croissance la plus forte au Canada dans le Nord, mais que vous soyez tout de même exclus en raison des règles qui jouent en votre défaveur. Qu'est-ce que le Comité peut faire pour aider à ouvrir le Nunavut, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest? Si la Banque de l'infrastructure du Canada ne vous accorde que de 5 à 15 ans, à quoi cela vous sert-il dans le Nord?

**M. Patrick Duxbury:** Nous avons pensé à la Banque de l'infrastructure du Canada et au fait qu'elle pourrait être une source de financement. Cependant, vous avez assez raison. Ce qu'elle offre ne nous aidera pas dans le cadre de notre projet, principalement parce que, même si la route de la baie Grays et le projet de port offrent un rendement économique — et j'ai mentionné que, hypothétiquement, une entreprise minière pourrait générer 665 millions de dollars de recettes fiscales pour le gouvernement —, ce n'est pas quelque chose dont tient compte — d'après ce qu'on a compris — la Banque de l'infrastructure du Canada. La banque met l'accent sur le rendement du marché. Nous ne pouvons pas offrir un rendement sur le marché dans un délai de 20 ans. Dans un délai de 50 ans, c'est une tout autre histoire, mais ce n'est pas ce qui est proposé pour l'instant.

Qu'est-ce que le Comité pourrait faire? Je vous recommanderais fortement d'élaborer une vision au sujet des projets d'édification de la nation. L'édification de la nation n'est pas terminée. Le pays n'est pas terminé, et le Nord est assurément l'endroit où il reste du travail à faire. Comme je l'ai souligné, et je crois que c'est quelque chose qui a été confirmé, il y a un potentiel incroyable dans ces régions. Il faut des efforts et un acte de foi, mais un acte de foi fondé sur la réalité. C'est confirmé du point de vue géologique, et on a confirmé que les gens, ici, ont la capacité de faire avancer les choses.

**La présidente:** La parole revient maintenant à la députée Rachel Blaney.

**Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD):** Merci, madame la présidente.

Pour commencer, je tiens à tous vous remercier d'être ici aujourd'hui.

Je vais m'adresser d'abord au Conseil national de développement économique des Autochtones.

Merci de votre exposé. L'une des choses dont vous avez parlé, c'est le logement. La pénurie de logements adéquats est un défi énorme. Pouvez-vous nous parler un peu plus longuement de l'impact concret de ce problème dans votre région?

**Mme Hilda Broomfield Letemplier:** Notre rapport arrive à point nommé, alors que le gouvernement du Canada veut adopter une approche axée sur les partenariats pour investir dans l'infrastructure de façon à améliorer les résultats sociaux, environnementaux et économiques pour les collectivités du Nord et les Autochtones là-bas. Le gouvernement du Canada a accueilli le rapport de notre Conseil et ses recommandations visant à améliorer l'infrastructure nordique pour favoriser de meilleurs résultats sociaux et économiques. Le nouveau gouvernement canadien a indiqué qu'il fera de nouveaux investissements importants dans les transports en commun, l'infrastructure verte et l'infrastructure sociale.

C'est extrêmement important. L'une des choses que nous avons remarquées, d'entrée de jeu, c'est que les fonds fournis pour l'infrastructure nordique ne peuvent pas servir en raison de besoins fondamentaux qui ne sont pas comblés, comme l'eau potable, une alimentation saine et un bon endroit où vivre, par exemple. Tous les fonds destinés à l'infrastructure nordique n'arrivent même pas à répondre aux besoins de base, alors nous avons déjà du retard, ce qui rend la situation très difficile. Nous n'arrêtons pas de recommander l'affectation de plus d'argent pour bâtir l'infrastructure dans le Nord, parce que, si on ne peut même pas survivre, comment voulez-vous qu'on pense à ce genre de choses, s'il faut prendre l'argent qu'on reçoit pour acheter de la nourriture? Il y a des collectivités qui n'ont même pas d'eau potable.

• (1620)

**Mme Rachel Blaney:** Merci de votre réponse. Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord a comparu plus tôt, cette semaine, et l'une des choses que les représentants ont très clairement entendues de la part des gens du Nord, c'était qu'ils en avaient assez d'une approche corrective et qu'il fallait des investissements transformateurs dans l'infrastructure.

Vous avez dit qu'il coûte environ 150 % plus cher pour construire et entretenir les infrastructures dans votre région. Pouvez-vous nous donner un exemple des coûts réels? Je crois que ce serait très utile pour notre Comité de mieux comprendre ce que cela signifie vraiment.

**Mme Hilda Broomfield Letemplier:** C'est assurément une information que je pourrais fournir au Comité, ainsi que des statistiques réelles. Je ne pourrais pas vous les fournir tout de suite.

**Mme Rachel Blaney:** Ce serait fantastique.

**Mme Hilda Broomfield Letemplier:** Je serai heureuse de vous les faire parvenir.

**Mme Rachel Blaney:** Je ne peux même pas l'imaginer. Je représente une circonscription dans le Nord de l'île de Vancouver. Je pense à certaines de nos collectivités éloignées, où il faut expédier de la nourriture. C'est tellement plus dispendieux, et ce n'est rien comparativement aux défis auxquels vous êtes confrontés. Je crois que ces chiffres nous aideront vraiment.

Vous avez aussi parlé du fait que 50 % des collectivités du Nord dépendent d'une infrastructure de télécommunication de base par satellite. Pouvez-vous nous en dire un peu plus au sujet des défis que crée cette dépendance?

Vous avez parlé des coûts élevés. Encore une fois, pouvez-vous me donner des chiffres sur les coûts?

**Mme Hilda Broomfield Letemplier:** J'aimerais aussi vous donner cette information. Je ne peux pas vous dire exactement ce qu'il en est maintenant.

C'est malheureux, parce que le manque de télécommunications réduit tellement nos possibilités. Avec de bonnes télécommunica-

tions, nous pourrions en faire tellement plus au sujet de l'éducation, de la formation et de toutes les choses qui sont tenues pour acquises, selon moi, dans le Sud. Nous n'avons pas l'occasion d'obtenir ces choses dans le Nord.

On peut faire tellement plus de choses avec les jeunes. La question des télécommunications est tellement novatrice... C'est ainsi que les jeunes fonctionnent. Je fais les choses à l'ancienne, mais pas eux. Je viens de recruter une CPA, une jeune fille qui me montre des choses et me fait avancer à pas de géant. C'est ce que les jeunes ont à offrir maintenant. Il faut assurément régler la question des télécommunications, parce que le fait d'être coincé à un endroit où on ne peut tout simplement pas sauter dans un véhicule pour se rendre au magasin local ou avoir accès à tout ce à quoi les gens ont accès dans le Sud rend les choses d'autant plus difficiles.

**Mme Rachel Blaney:** Oui, absolument. Merci beaucoup.

Monsieur Duxbury, vous avez parlé de votre projet, le projet de la baie Grays. J'ai bien aimé ce que vous avez dit. Vous avez dit que le déficit d'infrastructure est un goulot d'étranglement pour l'économie là-haut.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur ce à quoi ressemble ce goulot d'étranglement, au bénéfice de gens comme moi? Je ne sais pas, je ne viens pas de là. Ce serait vraiment utile de pouvoir avoir une idée de la façon dont les choses se présentent.

**M. Patrick Duxbury:** Je crois que je vais vous renvoyer à la carte qui vous a été distribuée. Le fait est qu'il y a des gisements minéraux de classe mondiale dans la région, dont beaucoup se trouvent sur des terres appartenant aux Inuits, des terres qui sont essentiellement inaccessibles pour l'instant. Plus particulièrement, nous parlons des métaux de base, une ressource qui exige vraiment une infrastructure de transport. Il y a des activités d'exploitation minière dans le Nunavut, dans des mines d'or, particulièrement dans cette région, celle de Kitikmeot. Il y a une mine d'or, mais c'est une marchandise très limitée, dans la mesure où on peut la transporter dans un seau, alors que, évidemment, dans le cas des matériaux plus lourds, comme les métaux de base, il faut des ports et des routes pour y avoir accès.

Il s'agit d'un goulot d'étranglement physique. Sans une telle infrastructure, ces projets ne peuvent pas aller de l'avant ou ils ne sont pas rentables. On ne peut pas s'attendre à ce que les promoteurs de projet ou une entreprise minière construisent l'infrastructure pour toute la région. C'est injuste. Je vous demande: à quel autre endroit procède-t-on de cette façon?

Si le Canada veut vraiment bâtir notre pays, il faut éliminer ces goulots d'étranglement grâce à une infrastructure qui permettra non seulement à une entreprise, mais à de multiples entreprises, et aussi au gouvernement du Canada, d'en sortir gagnants. Comme je l'ai mentionné dans mes notes, il existe des enjeux importants au sujet de la souveraineté et il faut pouvoir, essentiellement, être présent dans cette région du globe.

Je vais m'arrêter ici.

• (1625)

**Mme Rachel Blaney:** Oui, c'est important.

J'ai une dernière question pour vous. Vous avez dit que les enveloppes de financement pour le Nord ne sont tout simplement pas suffisantes. Selon vous, qu'est-ce qui serait plus efficace dans cette région? C'est maintenant votre chance de nous le dire.

**M. Patrick Duxbury:** Honnêtement, il faudrait dix fois plus d'argent.

Je vais vous donner un exemple. Le Fonds national des corridors commerciaux, un fonds assorti d'une enveloppe de 2 milliards de dollars, prévoit 400 millions de dollars réservés pour des projets dans le Nord. Ces fonds seront dépensés sur une période de 10 ans.

Je n'en dirai pas plus.

**La présidente:** La prochaine intervention revient au député Will Amos, il a accepté de me permettre de poser une brève question au ministre.

Je crois savoir que les Territoires du Nord-Ouest ont une politique en matière de transport, soit de connecter toutes les collectivités. Est-ce une position sage, vu les nouvelles technologies? Pouvez-vous tout simplement nous parler rapidement de votre politique visant à connecter les collectivités? Vous parlez d'une connexion routière?

**L'hon. Wally Schumann:** Vous parlez des transports?

**La présidente:** Oui, des transports.

**L'hon. Wally Schumann:** Il y a 33 collectivités dans les Territoires du Nord-Ouest. Il ne s'agirait pas d'une politique. Il y a certaines collectivités dans l'Arctique où on ne pourra jamais se rendre par route. Sachs Harbour, Paulatuk et Ulukhaktok, mais, pour ce qui est de la connectivité assurée par les télécommunications, nous avons maintenant un service cellulaire dans toutes nos collectivités. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a récemment terminé l'installation d'un lien de fibre optique de 80 millions de dollars qui part d'Inuvik, suit la vallée du Mackenzie et se rend jusqu'en Alberta. Nous évaluons de quelle façon nous allons connecter certaines de ces collectivités, peut-être par la route de Tuk, maintenant qu'elle est ouverte, afin de leur offrir la fibre optique. On prévoit aussi le faire à deux ou trois autres endroits. On vient de tenir le sommet sur la connectivité autochtone, à Inuvik, la semaine dernière. La Internet Society était là-bas avec 15 participants pour sensibiliser les gens à ces questions.

**La présidente:** Votre objectif, c'est d'avoir de la fibre optique dans chaque collectivité? Ou utilisez-vous le satellite?

Je vais ensuite céder la parole à Will.

**L'hon. Wally Schumann:** Dans certaines collectivités, nous ne pourrions jamais offrir un service de fibre optique, mais la fibre optique est là dans la vallée, et nous allons évaluer de quelle façon nous pouvons raccorder le reste des collectivités dans la vallée...

**La présidente:** D'accord, Will.

**M. William Amos (Pontiac, Lib.):** Merci, madame la présidente. Merci à nos témoins.

J'aimerais poursuivre dans la même veine avec le ministre. C'est une bonne série de questions. Évidemment, le Nord n'est pas le seul à vouloir une meilleure couverture à large bande et sans fil. Toutes les régions rurales du Canada souffrent à cet égard, alors, monsieur le ministre, c'est vraiment formidable d'entendre de quelle façon votre gouvernement a donné la priorité à ce genre d'investissement dans la téléphonie cellulaire et le sans fil.

Monsieur le ministre, vous avez de nombreuses possibilités d'investissement dans l'infrastructure routière, et j'imagine que les demandes d'investissement de diverses entreprises sont importantes.

Nous avons une proposition, ici que nous examinons, la route de la baie Grays, mais il y en a beaucoup d'autres du genre. De quelle façon établissez-vous l'ordre de priorité de ces propositions, vu qu'on ne pourra pas construire toutes les routes et tous les ports? À un moment donné, il y a un déficit d'infrastructure, mais il faut aussi reconnaître que, tout comme dans nos collectivités rurales, on ne peut pas tout construire.

**L'hon. Wally Schumann:** Mon exposé énumère nos priorités pour le projet de la rivière Taltson et le réseau routier. Pour ce qui est du réseau routier, le gouvernement avait pour mandat de proposer les trois projets. Nous avons réservé et obtenu un financement conditionnel pour la route Whati dans le cadre d'un projet de PPP par l'entremise de PPP Canada. Ce projet fait actuellement l'objet d'un processus d'évaluation environnementale, et nous travaillons en collaboration avec les trois derniers promoteurs qui ont soumis. Sept entités se sont présentées. Nous en avons conservé trois, et nous travaillons là-dessus.

Pour ce qui est des deux autres, nous avons récemment obtenu 102 millions de dollars pour la route de la Vallée du Mackenzie. Cette demande a été divisée en six composantes. Plutôt que de demander un gros montant forfaitaire, les fonctionnaires et moi avons décidé qu'il fallait diviser le projet en composantes, pour faciliter un peu les choses, vu la rareté du financement disponible au Canada.

J'aimerais à cet égard faire une mise à jour à l'intention du Comité. Je participe à dix différentes tables FPT à l'échelle du pays, et, par conséquent, mon point de vue sur la façon dont les choses avancent est un peu différent de celui de beaucoup d'autres ministres. Dans le dossier du transport, lorsque nous nous sommes présentés à la table après l'arrivée au pouvoir du gouvernement libéral, je me souviens très bien d'avoir dit à tous les ministres du Canada qu'il fallait appuyer Marc Garneau, parce que, à ce moment-là, il avait 1 milliard de dollars pour tout le pays. J'aurais pu dépenser ce milliard de dollars en un clin d'œil, seulement pour les routes dans les Territoires du Nord-Ouest, sans parler de tout le Canada.

Nous avons eu de la chance, et il a obtenu 2 milliards de dollars; et il en a réservé 400 millions pour le Nord. Ce n'est pas ce dont on avait besoin, mais c'est déjà quelque chose. Nous procédons de la même façon dans le cadre de nos deux autres projets, la route de la vallée du Mackenzie et le projet de la province géologique des Esclaves.

La chose très importante lorsqu'il est question de dossiers de ce genre — et je crois que les gens savent peut-être que je l'ai dit sur un certain nombre de tribunes —, c'est qu'il faut arrêter d'évaluer ces types de projets nationaux en fonction d'un cycle électoral de quatre ans. Nous n'irons nulle part. Ce n'est pas une façon de nous aider à développer notre pays. Au cours des deux ou trois dernières réunions auxquelles j'ai participé, nous avons parlé de la réconciliation avec les Autochtones, ce qui est parfait. Je crois que nous devons le faire, et, comme je l'ai dit dans ma déclaration, je crois que nous sommes des chefs de file en la matière. Cependant, une partie importante de ce qu'il faut faire, — et dont on a parlé — c'est la façon dont on peut promouvoir notre image de marque et nous vendre en tant que pays au sein de l'économie mondiale. Je l'ai dit au dernier comité devant lequel j'ai comparu — celui qui est responsable de la souveraineté, qui est passé par ici il y a deux ou trois semaines —: nous avons nos propres problèmes sur notre territoire et il faut trouver des solutions pour certaines de ces choses aussi. Nous n'arrivons même pas à construire un oléoduc sur notre propre territoire. Nous avons beaucoup de problèmes à régler à l'interne, mais, en même temps, lorsqu'il est question de ces types de projets d'infrastructure, 2 milliards de dollars pour tout le pays, c'est de la petite monnaie. La Banque de l'infrastructure est une occasion, mais... Quelqu'un a demandé ce qu'on peut faire différemment en ce qui a trait à la Banque d'infrastructure pour le Nord. L'une des possibilités que nous pourrions saisir, c'est de ne pas en faire le don au Fonds national des corridors commerciaux. Nous pourrions peut-être réserver des fonds pour le Nord et les assortir d'un ensemble un peu différent de règles et de conditions, ce qui pourrait aider, parce que notre situation est très différente de celle du reste du Canada.

Nos demandes dans le cadre de la prochaine ronde concerneront la province géologique des Esclaves.

• (1630)

**La présidente:** Nous avons environ 30 ou 45 secondes.

**M. William Amos:** Bien sûr.

Pourriez-vous résumer très rapidement, en quelques mots, pour le reste du Canada rural — où les gens ne comprennent peut-être pas pourquoi le Nord a des besoins beaucoup plus importants que les autres collectivités rurales et où les gens ont aussi l'impression qu'ils n'en obtiennent pas assez — quel est votre revendication?

**L'hon. Wally Schumann:** Nous avons probablement de 20 à 30 années de retard en ce qui a trait à l'infrastructure dans le Nord du Canada. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest affiche un déficit en matière d'infrastructure qui s'élève probablement à de 3 à 4 milliards de dollars. Nous n'avons pas accès à beaucoup des choses de base auxquelles l'essentiel des gens ont accès. Nous n'avons pas de routes. Nous n'avons pas d'accès à toutes ces choses. Comme je l'ai dit, j'ai participé à de nombreuses tables différentes, et il y a une certaine préoccupation en ce qui concerne les provinces rurales et nordiques, c'est sûr, mais je crois que nous sommes dans une situation beaucoup plus difficile. En outre, le coût de la vie est hallucinant.

**La présidente:** Très bien. C'est un énorme défi, mais aussi une grande occasion. Merci beaucoup d'être venu témoigner.

Voilà qui termine notre premier groupe de témoins. Nous allons prendre une courte pause. Nous reprendrons immédiatement après avec notre deuxième groupe de témoins.

Merci beaucoup.

• (1630)

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1635)

**La présidente:** Je veux donner suffisamment de temps à tous les membres pour qu'ils puissent vous poser des questions et pour que vous puissiez présenter vos propositions au Comité.

Bienvenue devant le Comité permanent des affaires autochtones et du Nord. Nous en sommes à notre deuxième heure. Nous avons deux témoins.

Encore une fois, vous avez jusqu'à 10 minutes pour présenter votre déclaration, puis, après les deux présentations, les membres auront l'occasion de poser des questions.

Nous allons commencer par Tom Zubko, de New North Networks Ltd.

**M. Tom Zubko (président, New North Networks Ltd.):** Merci, madame la présidente.

J'ai avec moi un livre qui soulignera certains des enjeux dont je veux vous parler. J'ai pensé que je pourrais peut-être le faire circuler parmi les membres du Comité pendant que nous en discutons.

**La présidente:** Mike dit que ce ne sera pas possible.

**M. Tom Zubko:** Je suis sûr qu'il restera bloqué à un endroit.

J'ai ici, madame la présidente, une revue qui a été publiée dans le Nord. On dit sur la page couverture que tout le monde a les yeux tournés vers le Grand Nord du Canada, sauf les Canadiens. C'est ce que nous pensons nous aussi souvent. Il est bon de voir que votre Comité se penche sur la question.

Je m'appelle Tom Zubko. Je suis né à Aklavik avant la création et la construction de la ville d'Inuvik. J'ai été pilote pour mon père, le premier exploitant d'aéronefs au nord du Cercle Arctique, en 1946. Ma mère a été la première infirmière de Fort McPherson, en 1948, jusqu'à ce que mon père l'attire à Aklavik et l'épouse. Nous avons déménagé à Inuvik en 1959, l'année de l'ouverture de l'école et des pensionnats.

Après ma carrière dans l'aviation, je me suis tourné vers les communications. Jusqu'à aujourd'hui, nous travaillons encore sur des systèmes de communication comme la télévision par câble, Internet de nombreux autres systèmes.

J'aimerais profiter de l'occasion pour aborder certaines questions liées au développement de l'Arctique. J'aimerais premièrement aborder la question de la politique sur l'Arctique. Notre ministre Schumann y a fait en partie allusion.

Je ne suis pas sûr de savoir pourquoi vous avez entrepris l'actuel processus, à part le fait qu'il a été pratique courante pour chaque parti au pouvoir d'abandonner la politique du parti précédent au pouvoir et d'en élaborer une nouvelle. Aviez-vous un désaccord philosophique ou fondamental relativement à la politique du gouvernement précédent? Probablement pas, selon moi, ce que souligne l'absence de toute position officielle énoncée depuis le début du mandat. Je dirais donc, alors, que l'enjeu du Nord du Canada et le traitement que lui ont traditionnellement réservé les partis du Sud du Canada est plus une question de politique qu'une question stratégique.

D'autres pays nordiques comme la Norvège ont des politiques durables concernant l'Arctique, et je vous recommande fortement, au terme de l'actuel processus du Comité, de trouver une façon de définir une position durable du gouvernement du Canada en matière de développement dans le Nord.

Je ne veux pas dire ici qu'une telle politique ne devrait pas être un document évolutif, mais les changements devraient être apportés avec délicatesse: il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain et le bain, aussi, et tout recommencer à neuf. Vous pourriez peut-être entreprendre le processus en adoptant certains éléments de la politique précédente du gouvernement, puis partir de là.

Commençons par le tissu social. L'absence de politique cohérente a été très dommageable pour le tissu social et économique du Nord. Après l'expérience des pensionnats et les perturbations du tissu social de la deuxième moitié du dernier siècle, de nombreuses parties du Nord canadien ont reçu la promesse qu'elles auraient de solides occasions d'accéder à une économie salariale durable et d'exploiter le potentiel connexe de bâtir des familles solides tout en pouvant se permettre de conserver un semblant de mode de vie traditionnel, comme l'ont assez bien réussi les Inupiat en Alaska.

Puisque, dans quasiment tous les cas, ces possibilités ont été anéanties, tout ça a été fait de façon assez dramatique et perturbatrice, ce qui a plongé de nombreuses familles dans la tourmente, dans une situation où les soutiens de famille sont maintenant au chômage et ne peuvent plus subvenir aux besoins des leurs. Cette situation a mené à l'embarras, la honte, l'alcoolisme, de graves problèmes de discorde familiale et les problèmes socioconexes évidents avec lesquels nos collectivités sont aux prises aujourd'hui.

Pire encore, dans mon coin du Nord, ce cycle d'expansion et de ralentissement s'est répété à trois reprises majeures au cours de ma vie: on bâtit, on détruit tout, et on recommence. Le Nord est devenu un endroit où tout développement est considéré comme à risque élevé, et ce, pour les mauvaises raisons. Il devient de plus en plus difficile d'attirer des capitaux à chaque débâcle.

Ensuite, je vais parler de consultations et de l'économie journalière. En 1969, le gouvernement du Canada a indiqué aux entreprises pétrolières des États-Unis qu'il n'allait pas examiner une demande pour construire un oléoduc de Prudhoe Bay au reste des États-Unis, oléoduc qui passerait par le Nord du Yukon et la vallée du Mackenzie. Cela s'est fait sans aucune consultation des résidents du Nord.

Ce manque de consultation a rapidement été suivi par des consultations, et celles-ci se poursuivent jusqu'à aujourd'hui. Bien sûr, il y a eu la Commission Berger, un processus qui a duré trois ans et demi. Il y a ensuite eu des audiences sur le gaz exporté ainsi que les audiences sur l'oléoduc Norman Wells au début des années 1980. Chaque fois, le processus durait environ trois ans. Puis, il y a eu la Commission d'examen conjoint qui a duré six ans durant les années 2000. Entre tout ça, il y a eu un certain nombre d'études et de processus, comme le Programme d'initiatives pétrolières et gazières dans le Nord et la région touchée par les répercussions de l'exploitation, et encore là, le processus a duré un certain nombre d'années, où on a tenté de déterminer de quelle façon maximiser les répercussions positives et réduire au minimum les effets négatifs.

● (1640)

Au total, il y a eu 15 ans et demi d'audiences sur le pétrole et le gaz et de nombreux autres processus visant à régir le développement au cours des 50 dernières années. Il est justifié de se demander pourquoi.

Chaque audience s'est soldée par les mêmes éléments de conclusion: il faut bien faire les choses et respecter les gens et l'environnement. Un résultat qui a été compris dès le début par certains habitants du Nord — et certainement par bon nombre de consultants et d'avocats — c'est que là où il y avait vraiment de

l'argent à faire de façon durable, c'était dans les audiences et les consultations. Beaucoup de carrières au Canada se sont construites et ont duré presque exclusivement grâce à de telles activités. Selon moi, ce sont des escrocs, puisque toute résolution du problème serait négative de leur point de vue.

En plus de tout ce qui précède, nous savons que bon nombre d'autres groupes d'intérêts spéciaux et de groupes environnementaux actifs dans le Nord sont financés par des intérêts étrangers, qui n'agissent pas dans l'intérêt du Canada ou du Nord canadien.

De telles activités financées ou soutenues par le gouvernement perpétuent et amplifient le point de vue selon lequel l'étude et la consultation sont plus importantes que la prise de risques en matière de développement. Dans un tel contexte, il a été très troublant de voir le premier ministre imposer un moratoire sur le forage dans la mer de Beaufort sans aucune consultation.

Pour ce qui est du Nord et de sa place dans le cadre économique canadien, la question est la suivante: de quelle façon le Canada peut-il avoir une politique sur l'Arctique s'il force tout le monde à partir? L'accès à Internet et l'accessibilité au monde et le fait d'être exposé à tout ça font en sorte que les gens se rendent compte qu'il y a peut-être plus d'options, et qu'aucune d'elles n'inclut le fait de rester dans le Nord, comme des réfugiés dans notre propre pays.

De plus en plus, on voit nos leaders les plus brillants et les plus prometteurs qui terminent l'école, partent pour l'université et décident de ne pas revenir.

Les occasions perdues et les activités scientifiques dans le Nord... En 1969, juste après la découverte de la baie Prudhoe, Banister Pipelines a mené un groupe d'entreprises dans des installations de recherche à Inuvik, où ils ont transporté deux kilomètres de tuyaux de quatre pieds de diamètre et du pétrole lourd pour bâtir une installation d'essai afin de déterminer quelle était la meilleure façon de construire un oléoduc dans des conditions de pergélisol. Ils ont aussi construit une installation d'essai près de Sans Sault Rapids, à proximité de Fort Good Hope, où ils ont fait des expériences concernant des options d'oléoduc pour le gaz naturel, comme en gelant le sol pour maintenir la stabilité. Ces recherches ont aidé les ingénieurs à concevoir et à construire l'oléoduc TransCanada et d'autres aménagements sur le versant nord de l'Alaska.

Le développement de la mer de Beaufort a donné lieu à d'importants systèmes de mise en chantier et de déglacage pour permettre des opérations dans les eaux encombrées de glace. Des îles artificielles avec des plages tampons ont été mises à l'essai dans la mer de Beaufort. On a conçu de nouveaux brise-glaces permettant aux navires de passer efficacement en utilisant à une fraction de la puissance exigée par les conceptions précédentes. Des caissons de plusieurs types ont été construits et déployés dans la mer de Beaufort. Des études d'essai sur les effets du pétrole rejeté sous la glace ont été réalisées et largement documentées, tout comme des expériences sur de possibles mesures d'atténuation en cas de tels événements.

Un très grand nombre de recherches ont été réalisées au fil des ans, mais les gens qui prennent les décisions sur l'avenir du Nord ne sont que peu — voire pas du tout — au courant de tout ça.

J'ai une carte...

● (1645)

**La présidente:** Il reste une minute.

**M. Tom Zubko:** Très bien. Je vous montrerai la carte plus tard.

Une grande partie de cet équipement et de ces connaissances sont allés en Russie, qui exploite rapidement ses ressources nordiques, comme en fait foi l'ouverture récente du réseau de gaz naturel de Yamal, qui permet d'expédier du GNL vers la Chine et la Corée dans des navires-citernes de GNL brise-glace.

Très rapidement, j'ai un exemple de gouvernement qui n'agit pas dans l'intérêt du Nord. Des stations terrestres satellites ont été construites à Inuvik en raison de son emplacement. Il y a un site du gouvernement canadien, et, il y a deux ans, un site privé a été construit en collaboration avec des clients des États-Unis et de la Norvège, qui n'ont pas pu conclure un arrangement avec le site du gouvernement du Canada. Cela fait plus de deux ans que ces entreprises ont communiqué avec Affaires mondiales Canada pour obtenir une licence. Ce n'est toujours pas terminé. RNCan travaille activement à empêcher la délivrance des licences, car il voit là une menace à la station qu'il a construite.

**La présidente:** Merci. Nous allons devoir poursuivre. Vous aurez l'occasion de terminer votre exposé lorsque les membres vous poseront certaines questions.

Nous avons une autre déclaration, cette fois-ci de la Kivalliq Inuit Association, qui nous parlera d'un de ses projets.

Vous avez 10 minutes pour présenter votre déclaration. Allez-y.

**M. David Ningeongan (président, Kivalliq Inuit Association):** Merci.

J'ai des commentaires importants à formuler aujourd'hui, alors je vais lire une déclaration que j'ai préparée. Je serai heureux de discuter avec vous après mon exposé.

*[Le témoin s'exprime en inuktituk.]*

Bonjour, madame la présidente. Je m'appelle David Ningeongan. Je suis le président de la Kivalliq Inuit Association. Je suis accompagné de représentants qui travaillent en collaboration avec nous, David Chadwick et Tom Garrett, de Chadwick Consulting. Je suis aussi accompagné aujourd'hui de Phil Duguay, vice-président canadien d'Anbaric Development Partners, qui travaille aussi en collaboration avec nous.

Je suis heureux de voir que le Comité s'intéresse au sujet important des projets d'infrastructure dans le Nord et des stratégies connexes. Les collectivités nordiques sont des collectivités éloignées et isolées, et les gens là-bas payent certains des coûts les plus élevés de tout le Canada pour les biens et services.

En tant que président de la Kivalliq Inuit Association, je représente sept collectivités de la région de Kivalliq du Nunavut située directement au nord du Manitoba. Il s'agit des collectivités d'Arviat, de Whale Cove, de Rankin Inlet, de Chesterfield Inlet, de Nauyasat, de Coral Harbour et de Baker Lake, qui représentent, en tout, une population de plus de 12 000 résidents, soit environ le tiers du Nunavut.

Notre région connaît une croissance, tant du point de vue de la population que du point de vue des occasions économiques. Rankin Inlet, à lui seul, a affiché une croissance de 30 % au cours des trois dernières années. Les membres de nos collectivités sont jeunes, et ils cherchent des occasions. Ce qui nous empêche de saisir la plupart des occasions de développement économique, c'est le manque d'infrastructure que le Sud du Canada tient pour acquis. L'absence d'accès Internet à large bande a une incidence sur notre éducation et nos soins de santé. L'absence de routes et d'installations portuaires appropriées influe sur la capacité des collectivités de partager leurs ressources ou des gens, de se rendre facilement sur un site d'emploi.

C'est un moment critique pour le gouvernement fédéral d'avoir de telles discussions. Grâce à une nouvelle relation de réconciliation, nous avons l'occasion de créer un partenariat, ensemble, pour investir dans des projets d'infrastructure qui seront bénéfiques pour les collectivités et le gouvernement fédéral.

Aujourd'hui, je vais concentrer mes déclarations sur un projet d'infrastructure nationale critique dans notre région, la ligne d'électricité et de liaison par fibre optique de Kivalliq.

Le manque d'énergie renouvelable et d'infrastructure à large bande fiable dans la région de Kivalliq est un problème avec lequel est aux prises l'ensemble du Nunavut. Cependant, nous avons une occasion unique à saisir à l'heure actuelle. Je vais décrire de quelle façon ce projet dirigé par les Inuits progresse à un moment critique, fort d'un appui généralisé du gouvernement et de partenaires privés.

J'ai fait beaucoup de chemin pour comparaître devant vous aujourd'hui. En réalité, je ne pouvais pas participer par vidéoconférence depuis ma collectivité, Rankin Inlet, en raison du mauvais service Internet à large bande dans ma collectivité.

Comme je l'ai mentionné, il y a de plus en plus d'occasions économiques dans notre région. Le plus grand employeur du secteur privé au Nunavut, les mines Agnico Eagle, exploitent une mine d'or dans le Nord de Baker Lake. Ils construisent une nouvelle mine à ciel ouvert au nord de Baker Lake, et les travaux de construction d'une nouvelle et imposante mine d'or située à 25 kilomètres au nord de Rankin Inlet sont très avancés.

Ces deux projets de construction à eux seuls représentent un investissement du secteur privé de plus de 1,2 milliard de dollars. On estime que, l'année prochaine, lorsque ces nouvelles mines seront opérationnelles, elles emploieront chacune 2 000 personnes, dont un tiers d'Inuits. Chaque année, le gouvernement fédéral recevra plus de 60 millions de dollars en charges sociales provenant de ces nouvelles mines.

J'ai mentionné ces mines, parce qu'elles révèlent que, malgré des coûts très élevés et l'absence d'infrastructures de base, notre région affiche un immense potentiel minier et économique. Ce que nous devons faire, c'est exploiter ce potentiel grâce à une énergie renouvelable, fiable et abordable et un accès à large bande. Et c'est maintenant qu'il faut le faire.

• (1650)

Les sept collectivités et mines de la région de Kivalliq, comme l'ensemble du Nunavut, dépendent entièrement de la combustion du diesel pour la production d'électricité et le chauffage. Il n'y a pas d'accès à l'électricité ni aux réseaux de gaz naturel de l'Amérique du Nord, et il n'y a aucune route dans la région de Kivalliq ni de routes reliant ses collectivités.

Le carburant diesel est transporté par navire vers la région de Kivalliq durant les mois d'été et est conservé dans chaque collectivité. L'utilisation du diesel entraîne des problèmes environnementaux, comme des émanations toxiques, le risque de contamination des sols, des déversements et des émissions de gaz à effet de serre. Bon nombre des centrales au diesel fonctionnent au-delà de leur espérance de vie et doivent être remplacées. Ce sont des usines qui ont été construites et qui appartiennent au gouvernement fédéral depuis environ 40 ans: elles représentent un héritage du gouvernement fédéral.

Nous avons un plan qui permettrait à notre première collectivité de cesser de produire de l'électricité avec du diesel d'ici juin 2024. La région de Kivalliq partage une frontière avec la province du Manitoba, qui possède d'abondantes ressources hydroélectriques renouvelables. On a donc là l'occasion de connecter les collectivités et les mines de la région de Kivalliq au Manitoba et au réseau énergétique d'Amérique du Nord. Le projet inclut aussi un plan touchant des réseaux de câbles à fibre optique, de façon à ce que pour la première fois, nous puissions avoir accès à des services Internet à large bande fiables et rentables dans notre région.

Le projet aurait pour effet de lier le Nunavut au reste du Canada, et ce, pour la première fois.

Comme je l'ai mentionné, c'est maintenant qu'il faut agir. La Kivalliq Inuit Association travaille sur le dossier depuis de nombreuses années. Nous avons terminé une étude technique sur la portée du projet en 2015. Cette étude a conclu que le projet permettrait au gouvernement fédéral ou au gouvernement du Nunavut de faire des économies de plus de 40 millions de dollars par année en réduction des subventions pour l'alimentation au diesel, tout en permettant de dissiper certaines préoccupations environnementales. Les économies pour l'industrie minière ont été estimées à plus de 60 millions de dollars par année. Avec l'entrée en vigueur prochaine de la tarification du carbone, ces montants augmentent, tout comme l'urgence de trouver des solutions en matière d'énergie renouvelable.

L'industrie minière a besoin d'énergie pour fonctionner et assurer sa croissance. Nous en sommes à un moment critique où il faut veiller à ce que les investissements du secteur privé dans l'énergie renouvelable permettent de maximiser les retombées pour les collectivités. C'est ce que fera la ligne de transmission d'hydroélectricité et le raccord au réseau de fibre optique, et c'est la raison pour laquelle nous préférons ce projet.

Je suis heureux d'informer aujourd'hui le Comité que nous avons aussi franchi une étape importante dans le cadre de notre processus de planification. Nous avons créé un partenariat avec une entreprise de transport du secteur privé, Anbaric Development Partners. Anbaric est soutenue par un investisseur institutionnel, ce qui permettra au gouvernement fédéral de mobiliser d'importants capitaux du secteur privé pour mener à bien le projet.

Il s'agit d'une occasion incroyable pour les Inuits du Nunavut. Grâce au soutien fédéral, nous pourrions conclure un partenariat en coparticipation et aller de l'avant avec le projet. Notre planification liée aux études d'ingénierie et de faisabilité avance très bien.

Il s'agit d'un projet d'infrastructure d'édification de la nation, qui bénéficie du solide soutien du gouvernement du Nunavut, de nos organisations inuites territoriales et nationales, de Nunavut Tunngavik Incorporated, de Inuit Tapiriit Kanatami, de tous les dirigeants locaux des collectivités de Kivalliq, de Qulliq Energy, la société d'électricité de notre territoire, du secteur minier et des Mines Agnico Eagle.

Plus tôt cet été, nous avons présenté un mémoire dans le cadre des consultations prébudgétaires au Comité permanent des Finances de la Chambre des communes décrivant le projet proposé et l'occasion d'investissement du secteur privé en partenariat avec les Inuits afin de promouvoir ce projet d'infrastructure. Je fournirai au greffier le mémoire, qui inclut des lettres de soutien relativement au projet.

Le projet pourrait également devenir un élément clé d'un nouveau cadre stratégique fédéral pour l'Arctique. Lundi, vous avez entendu des ministères du gouvernement fédéral dire que le nouveau Cadre

stratégique pour l'Arctique a permis de cerner la nécessité d'adopter de nouvelles approches pour répondre aux besoins des territoires.

En conclusion, le projet hydroélectrique et de fibre optique fournira une énergie renouvelable, fiable et abordable. Il sera un moteur de développement économique qui sera bénéfique pour l'ensemble du Nunavut et du Canada. Le lien hydroélectrique et de fibre optique favorise la réconciliation entre le Canada et les Nunavummiut dans la région de Kivalliq. Il s'agit d'un projet d'infrastructure qui générera des possibilités économiques et favorisera un environnement plus propre.

● (1655)

Merci d'avoir écouté un bref résumé concernant l'infrastructure dans le Nord et le besoin de construire un lien hydroélectrique et de fibre optique entre le Nunavut et le Manitoba.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

**La présidente:** Merci.

Nous allons commencer tout de suite avec le député Don Rusnak.

**M. Don Rusnak (Thunder Bay—Rainy River, Lib.):** Merci à tous les témoins d'être venus et d'être venus d'aussi loin.

Je vais partager mon temps avec le député du Nunavut, M. Tootoo, mais, avant, j'ai une seule question. C'est une question que j'ai posée aux représentants de RNCan lorsqu'ils étaient ici, l'autre jour.

Vous parlez d'un projet, une ligne de transport d'électricité, de l'ordre de 2 milliards de dollars et plus. Avez-vous envisagé autre chose, comme une combinaison d'énergie renouvelable dans les collectivités? Je sais que, dans le Nord-Ouest de l'Ontario, le gouvernement fédéral a investi 1,6 milliard de dollars pour la ligne de transport d'électricité Wawatay permettant de relier 16 ou 17 collectivités de la région. Certaines collectivités envisagent de produire de l'électricité au fil de l'eau. Je sais que Pic River et Pic Moberg procèdent ainsi sur des rivières qui se jettent dans le lac Supérieur. Est-ce une option pour certaines des collectivités dans le territoire que vous représentez? A-t-on envisagé d'autres sources possibles d'énergie? A-t-on réalisé une analyse de rentabilité pour comparer tout ça avec l'argent dépensé pour construire une ligne de transport?

● (1700)

**M. David Ningeongan:** Merci de la question.

Le coût du projet est d'environ 1,2 milliard de dollars. Le projet permet aussi un raccord au réseau de fibre optique, ce que nous n'avons pas actuellement. Pour l'instant, nous utilisons un service satellitaire à large bande. Ce projet permettrait aussi d'amener la fibre optique dans notre région.

C'est le projet que nous préférons, parce qu'il nous permettra d'amener la fibre optique dans notre région afin que nous puissions communiquer comme le font les habitants du reste du Canada et du Sud du Canada.

**M. Don Rusnak:** C'est un projet groupé. C'est 1,2 milliard de dollars pour la fibre optique et la ligne de transmission?

**M. David Ningeongan:** Absolument. C'est pour les deux. Le projet permettra de connecter cinq collectivités et deux mines. Ce n'est pas un projet à la pièce.

**M. Don Rusnak:** Avez-vous envisagé d'autres solutions pour fournir une énergie renouvelable dans les collectivités? Est-ce quelque chose qui a été fait?



**M. David Ningeongan:** Je sais que notre gouvernement territorial a regardé des options liées aux rivières dans la région, mais cela ne permet pas de réaliser la composante du projet liée à la fibre optique. D'autres options ont été évaluées, mais, selon nous, la fibre optique est essentielle si l'on veut que notre région et le territoire puissent laisser cet accès à large bande — l'accès à large bande par satellite — au reste du Nunavut.

**La présidente:** Monsieur le député Tootoo.

**L'hon. Hunter Tootoo (Nunavut, Ind.):** Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur Rusnak,

Bienvenue, David.

David vient de ma ville natale. Le projet qu'il nous présente aujourd'hui est probablement un projet dont on parlait lorsque nous étions adolescents, à Rankin Inlet. Ça vous montre à quel point on en parle depuis longtemps.

Comme nous l'avons entendu précédemment, il y a un manque d'infrastructure. Ce type d'infrastructure permettra à la région du Nord de connaître une croissance économique et un développement économique considérable tout en aidant à créer et à maintenir une économie durable dans le Nord.

C'est quelque chose dont on parle depuis longtemps, et je sais que votre étude est très avancée. Quelles sont certaines des principales choses actuellement qui sont nécessaires pour passer de là où nous sommes actuellement à là où nous devons nous rendre, pour mettre la dernière main à cette ligne de transmission et pouvoir fournir à la région une énergie bon marché et la fibre optique?

Merci, madame la présidente.

**M. David Ningeongan:** Nous avons un partenariat avec le privé en place qui va nous permettre d'aller de l'avant avec le projet. Avant, nous n'avions jamais eu un tel partenariat. De plus, la raison pour laquelle il est urgent d'agir, c'est que Agnico Eagle est prêt à investir maintenant. Le secteur privé est prêt à participer, et il y a aussi la tarification du carbone... Au bout du compte, c'est ce qui nous permettra d'aller de l'avant et de créer des débouchés économiques dans la région.

**La présidente:** Vous avez deux minutes.

**L'hon. Hunter Tootoo:** Pour ce qui est du projet, il semble que toutes les étoiles s'alignent et que le projet prend forme, avec les investissements du secteur privé et l'industrie, tous ces intervenants étant prêts à passer à l'action et à contribuer eux aussi au projet.

Dans vos commentaires, vous avez mentionné que ce que vous avez mis sur pied avec eux aiderait le gouvernement fédéral, avec leur soutien, à obtenir beaucoup de fonds du secteur privé.

Pour ce qui est de l'importance de l'investissement du secteur privé dans le cadre de ce projet, pouvez-vous nous donner un ordre de grandeur?

**M. David Ningeongan:** Nous avons espéré avoir les chiffres disponibles aujourd'hui. Nous espérons les obtenir au cours des trois prochaines semaines, après les réunions stratégiques de la semaine prochaine. Nous pourrions alors les communiquer. Je suis désolé de ne pas les avoir actuellement.

**L'hon. Hunter Tootoo:** D'accord. Je sais que cela a toujours été un obstacle: l'obtention d'un soutien du secteur privé, plutôt que de seulement se fier à 100 % au gouvernement.

Avez-vous un chiffre approximatif, comme 40 %, 50 %, 60 % ou je ne sais trop, une idée de la part des fonds qui viendraient du

secteur privé; une estimation de la portion des fonds du projet du gouvernement fédéral qui proviendraient du secteur privé?

Merci.

• (1705)

**M. David Ningeongan:** Bien sûr. Nous travaillons en étroite collaboration avec les ministres fédéraux en vue de peaufiner notre demande au gouvernement fédéral pour le budget de 2019. Un engagement fédéral permettrait aux Inuits d'être des partenaires dans le cadre du projet réalisé en coparticipation avec le secteur privé. Nous avons besoin du filet de sécurité du gouvernement fédéral pour appuyer le projet. Nous allons assurément tenter d'obtenir des subventions du gouvernement fédéral afin de nous permettre d'aller de l'avant et de réaliser ce projet majeur dans la partie centrale du Nunavut, la région de Kivalliq.

Encore une fois, je ne peux pas vous fournir les chiffres maintenant.

**La présidente:** Votre temps est écoulé.

Nous allons passer au député Arnold Viersen.

**M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC):** Merci, madame la présidente.

Je remercie nos invités de leur présence ici aujourd'hui.

David, le projet de la baie Grays est-il proche de chez vous? Non?

**M. David Ningeongan:** Il existe d'autres associations inuites. Je viens du Centre, et elles viennent de l'Ouest.

Il y a trois régions: l'Est du Nunavut, le Centre et l'Ouest.

**M. Arnold Viersen:** D'accord, ce n'est donc pas proche. Cela ne vous toucherait pas du tout.

**M. David Ningeongan:** Non.

**M. Arnold Viersen:** Dommage!

Une des choses qui m'ont intéressé, c'est l'infrastructure routière. Vous avez parlé de vous raccorder au Sud du Manitoba. Est-ce l'accès routier? Cela vient-il de Churchill? Où voudriez-vous accéder au Manitoba?

**M. David Ningeongan:** Ce pourrait être une combinaison de routes ou de chemins de fer venant du Manitoba et allant dans notre région. Que cela vienne de Churchill, de The Pas ou de Thompson, il faudrait étudier cela. La Kivalliq Inuit Association a demandé un financement au titre du Fonds national des corridors commerciaux pour des routes afin que nous puissions relier deux de nos collectivités à Rankin Inlet. Elles sont situées à environ 70 kilomètres au nord et au sud de Rankin Inlet. À l'heure actuelle, un vol de 15 minutes coûte plus de 400 \$ entre Rankin et Chester ou Whale Cove. Si nous avions une route entre les trois collectivités, le trajet coûterait entre 20 \$ et 40 \$. Il y a donc une lacune importante à cet égard. Nous avons également besoin d'infrastructures dans nos collectivités de Kivalliq.

Autre exemple: les habitants des collectivités que je viens de mentionner ne peuvent même pas conduire jusqu'à la mine au nord de Rankin Inlet, qui se trouve à 25 kilomètres de leur collectivité d'origine. Ils doivent prendre l'avion.

**M. Arnold Viersen:** D'accord.

Comment la taxe sur le carbone a-t-elle touché votre collectivité?

**M. David Ningeongan:** Ce sera un défi, mais ce sera également une occasion, car cela favorisera le développement, et nous pourrions envisager l'énergie verte vers laquelle nous n'avons pas eu la chance de nous tourner dans le passé. Je pense que les étoiles sont alignées en ce moment pour nous permettre de lancer ce projet, si nous pouvons obtenir l'engagement du gouvernement fédéral à soutenir cette initiative.

**M. Arnold Viersen:** Merci.

Tom, vous avez mentionné que le Cadre stratégique pour l'Arctique avait changé plusieurs fois au cours de votre vie et de votre expérience là-bas.

Je parcourais simplement le livre que vous avez remis. Il semblait y avoir beaucoup d'activité dans les années 1970 et 1980. Est-ce ce truc de première vague? Vous avez dit « trois époques ». Voyez-vous des choses qui se passent actuellement du côté du forage, de l'exploration, etc.?

Les témoins qui vous ont précédé nous ont appris que la route menant à Tuk avait considérablement amélioré les choses pour la collectivité de Tuktoyaktuk. Avez-vous vu beaucoup plus de circulation à cause de cela? Le tourisme touche-t-il votre région? Qu'en est-il du développement minier, également?

• (1710)

**M. Tom Zubko:** Nous n'avons pas beaucoup de perspectives minières à proximité. Nos ressources naturelles sont le pétrole et le gaz. J'ai une carte ici que je peux vous montrer après la réunion, si cela vous intéresse.

Près de 200 puits ont été forés dans la mer de Beaufort, principalement dans les années 1980. À propos, il n'y a jamais eu d'incident important lié à ces puits.

**M. Arnold Viersen:** Ces puits produisent-ils encore aujourd'hui?

**M. Tom Zubko:** Ils ne produisent pas du tout, rien du tout.

De nombreux puits ont également été forés dans la région du delta de Mackenzie et ses environs. Norman Wells, qui produit du pétrole depuis 1929, est le seul gisement pétrolier et gazier important qui existe actuellement. Il s'agit du gisement de pétrole où Alexander Mackenzie a remarqué que du pétrole s'écoulait dans le fleuve Mackenzie à partir de sa surface, le long de la rive. Autrement...

Les trois périodes, soit dit en passant, étaient antérieures à 1977, la première étant lorsque l'enquête Berger et l'Office national de l'énergie ont mis fin aux possibilités de développement; la deuxième coïncidait avec l'exploitation dans la mer de Beaufort. La troisième a eu lieu vers 2000, lorsque les sociétés pétrolières ont estimé qu'elles pourraient probablement exploiter une conduite de gaz dans la région de Beaufort et dans la vallée. Un peu d'activité s'en est suivi, jusqu'à ce qu'il soit clair que le processus d'examen ne semblait vraiment pas avoir de fin, et tous les promoteurs ont cessé toutes leurs activités dans l'attente d'une certitude quelconque au terme de l'examen environnemental et social qui se poursuivait.

Cela a duré six ans. C'était terrible, à mon avis, et cela n'a servi à rien.

**M. Arnold Viersen:** Une chose que je remarque, puisque je viens du Nord de l'Alberta, c'est que le secteur pétrolier et l'industrie forestière exigent des routes; ils ont besoin d'un service Internet, d'un service cellulaire ou, s'ils ne peuvent pas l'obtenir, assurément d'un service radio. On met donc en place des répéteurs et ce genre de choses.

Était-ce l'expérience en 1977 et 2000? Quoi qu'il arrive, ils montaient là-bas et construisaient la route; ils achetaient un gros

camion, et ils exigeaient probablement un service radio à ce moment-là? Est-ce ce que vous avez connu à cette époque aussi?

**La présidente:** C'est une réponse par oui ou par non. Nous avons dépassé notre temps.

**M. Tom Zubko:** Oui.

**La présidente:** Je cède la parole à la députée Rachel Blaney.

**Mme Rachel Blaney:** Merci à tous. Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui et de nous avoir présenté votre exposé.

David, si je pouvais commencer par vous, je l'apprécierais. Vous avez parlé du projet, et je veux vous poser quelques questions.

Vous avez parlé de la manière dont cela inclurait la fibre optique, qui permettrait de connecter plusieurs collectivités. Pourriez-vous nous dire quels autres débouchés pourraient s'offrir à ces collectivités si elles possédaient ce type de connexion?

**M. David Ningeongan:** Ce projet d'acheminement de l'électricité et de la fibre optique offre de nombreuses possibilités. Cela permettra à plus d'entreprises de voir le jour dans la région. Le recyclage, par exemple, ou les boulangeries, dont l'exploitation coûte cher, seront alors disponibles.

En ce qui concerne plus particulièrement la fibre optique, l'éducation est un élément clé. Nous ne pouvons pas faire de formation à distance pour le moment en raison de nos problèmes de haut débit par satellite. Ainsi, les habitants du territoire auront cette option.

À propos des soins de santé, il y a la télésanté. Nous avons régulièrement des problèmes avec la télésanté, car nous n'avons pas cette fibre optique dans la région.

Une fois que la fibre optique aura été installée dans la région de Kivalliq, elle offrira une plus grande largeur de bande passante pour les autres collectivités du territoire. Cela ne profitera pas seulement à cinq ou à sept collectivités de ma région; cette option aura une incidence durable sur l'ensemble du territoire.

• (1715)

**Mme Rachel Blaney:** Il s'agit d'un investissement important dans l'infrastructure, et il vous permettrait probablement de ne pas toujours avoir à prendre l'avion pour Ottawa afin de venir à ces réunions. Je parie que vous apprécieriez cette possibilité.

Je sais que c'est concret et que vous n'avez peut-être pas de réponse, mais ce serait bien si vous pouviez en parler au Comité. Je me demande notamment quelle sera la différence de coûts entre l'alimentation au diesel et l'installation de ce système afin que vous puissiez avoir l'électricité. Je pense qu'il serait très utile que notre comité comprenne cela lorsque nous formulons des recommandations. Si vous ne pouvez pas répondre à cette question aujourd'hui et que vous pouvez le transmettre au Comité, je l'apprécierais beaucoup.

**M. David Ningeongan:** Oui.

**Mme Rachel Blaney:** Je veux parler un peu du diesel. Dans ma circonscription, dans le Sud de la Colombie-Britannique, la neige est telle que tout le monde reste à la maison, car ils ne savent pas quoi faire. Je ne vous ferai donc jamais concurrence en ce qui concerne ces réalités. L'une des collectivités autochtones que je représente, Dzawada'enuxw, utilise également le diesel pour ses collectivités très isolées. Leur infrastructure pour le diesel se dégrade; elle vieillit rapidement. Elles ont des préoccupations importantes.

Vous l'avez mentionné dans votre exposé. Pourriez-vous parler des risques liés à cette infrastructure vieillissante pour le diesel?

**M. David Ningeongan:** Il n'y a pas si longtemps, notre centrale électrique de Rankin Inlet a été fermée. Toutes les génératrices étaient hors service. Ils ont dû envoyer par avion des génératrices d'urgence dans notre collectivité. Cela a eu beaucoup de répercussions sur les gens. En outre, cela ne concerne pas uniquement notre infrastructure. Notre collectivité utilise un réseau de distribution aérien sous coffrage; donc, une fois que vous n'êtes plus alimentés, les canalisations d'eau commencent à geler.

Avec le vieillissement des centrales, le risque que cela se reproduise est bien réel. La modernisation de leurs centrales coûtera des millions de dollars par collectivité. À titre d'exemple, pour notre collectivité la plus à l'ouest de l'autre région, la région de Kugluktuk, cela a coûté 30 millions de dollars rien que pour mettre à niveau la centrale il y a peu de temps.

Si vous comptez 30 millions de dollars fois sept, cela représente un investissement potentiel de 210 millions de dollars que le gouvernement devra faire dans notre région, car toutes les centrales ont une durée de vie de 40 ans, et toutes nos centrales ont déjà dépassé leur durée de vie.

**Mme Rachel Blaney:** De toute évidence, vous vivez dans un climat très froid. Par conséquent, à quels types de risques les collectivités que vous représentez sont-elles exposées si le système de production de l'électricité au diesel tombe en panne pendant les périodes les plus froides de l'année?

**M. David Ningeongan:** Lorsque nous avons connu une panne totale, c'était en hiver.

La collectivité se démène pour faire brancher des génératrices temporaires aux fournaies ou à une chaudière. Toutes les maisons n'ont pas cette possibilité. Ce ne sont pas tous les propriétaires d'une maison qui ont cette option, pas même les logements sociaux.

Nous avons des problèmes avec les gels. C'est un véritable défi pour nos collectivités de la région de Kugluktuk et du Nunavut, car cela s'est produit dans plusieurs collectivités différentes.

**Mme Rachel Blaney:** Merci.

Vous avez également parlé des mines d'or et de leur travail, ainsi que des travaux réalisés pour la construction d'infrastructures dans les régions où vous offrez des services. Vous avez également parlé du fait qu'un tiers de l'emploi des Inuits de votre région provient de cette mine d'or. En ce qui concerne le projet dont vous nous entretenez aujourd'hui, pourriez-vous nous parler un peu de cette infrastructure, de ce que cela signifierait pour l'emploi d'un plus grand nombre d'Inuits dans la région et quels pourraient en être les effets?

**La présidente:** Vous avez une minute.

**Mme Rachel Blaney:** En une minute, puis mettons fin à la séance.

**M. David Ningeongan:** Merci de cette question

Le logement est un problème réel dans toutes les collectivités du Nunavut, comme vous l'avez entendu dire, mais cela ne permet pas à d'autres personnes de la région de venir à Rankin pour travailler à la mine. Nous apprécions beaucoup Agnico, en tant qu'organisation inuite, qui investit des millions de dollars pour aménager des routes privées menant à ses mines; le fait que nous puissions conduire sur ces routes a également aidé notre peuple et nos cueilleurs.

Cela profite vraiment non seulement à l'industrie, mais également aux habitants de Rankin. Au lieu de travailler deux semaines puis de

prendre deux semaines de congé, les habitants de Rankin pourront rentrer chez eux le soir pour retrouver leur famille. Je pense que si l'option est de mettre en place du logement convenable dans la collectivité, d'autres familles déménageront à Rankin pour pouvoir rentrer chez elles à la fin de la journée. C'est une préoccupation réelle en matière d'infrastructure également.

● (1720)

**La présidente:** Je vais simplement vous demander de nous fournir les chiffres lorsque vous les aurez reçus, et nous essaierons de les intégrer à votre exposé.

Maintenant, la parole est à MM. Will Amos et Terry Duguid. Terry commencera cette période de questions.

**M. Terry Duguid (Winnipeg-Sud, Lib.):** Combien de temps reste-t-il, madame la présidente?

**La présidente:** Il reste sept minutes ou un peu moins, car le Comité doit effectuer quelques travaux.

**M. Terry Duguid:** C'est bien. Je n'ai qu'une question, madame la présidente. J'espère que mon collègue reviendra.

**La présidente:** D'accord.

**M. Terry Duguid:** Ces deux exposés étaient très intéressants. Merci beaucoup d'être ici et d'avoir parcouru un long chemin.

Comme Hunter le sait, j'ai participé à la table ronde de la Baie d'Hudson pendant de nombreuses années, et cette question a été lancée il y a très longtemps. Je comprends certainement votre impatience croissante. Je me suis aussi rendu à deux reprises à Rankin Inlet. Je suis resté chez tante Dorothy — la tante de Hunter — et je pouvais voir un match de football de la NFL à la télévision, mais je ne pouvais pas avoir de vidéo YouTube. J'ai vraiment connu de près ce qui constitue un obstacle au commerce, à la création de petites entreprises et en particulier à l'éducation et à la connexion des jeunes à une si grande partie de ce que le monde a à offrir.

La nouvelle chose pour moi aujourd'hui, c'est votre partenaire du secteur privé. Existe-t-il un risque, si nous n'agissons pas assez vite, que l'intérêt du secteur privé disparaisse? C'est un problème. Je m'interroge sur l'intérêt d'Agnico Eagle, qui participe également, car il a évidemment un intérêt commercial.

Aussi, pouvez-vous me donner les dernières nouvelles sur les intérêts du gouvernement du Manitoba? Je sais que j'ai déjà entendu le précédent gouvernement dire que cela coûte très cher et que les responsables de l'électricité semblent être quelque peu réticents. Avez-vous fait valoir les grands avantages économiques? Auparavant, lorsque j'avais quelque chose à voir avec le port de Churchill, les relations économiques avec Kivalliq étaient très, très fortes. Elles sont beaucoup plus faibles maintenant. Le carburant provient maintenant de Montréal, ainsi que les matériaux de construction car, bien sûr, nous n'avons pas de chemin de fer en exploitation...

**La présidente:** J'aimerais que vous soyez vraiment plus concis, car il nous faut cinq minutes pour une séance à huis clos.

**M. Terry Duguid:** Les questions portent sur le risque que les intérêts du secteur privé disparaissent, tout comme l'intérêt du gouvernement du Manitoba.

**M. David Ningeongan:** Merci.

Le gouvernement du Manitoba attend essentiellement le signal du gouvernement fédéral sur la façon dont nous allons de l'avant avec ce projet. Je pense que notre partenaire du secteur privé est là pour de bon, pourvu que nous obtenions le soutien du gouvernement fédéral pour faire avancer le projet. Actuellement, sans le soutien du gouvernement fédéral, je ne pense pas que ce projet irait de l'avant, mais nous ferons en sorte que...

**M. Terry Duguid:** Mais, diriez-vous toujours que le temps presse?

**M. David Ningeongan:** Absolument. Il est urgent d'investir sur le plan des énergies renouvelables dans le Nord. Pour nous, l'objectif est de maximiser les avantages pour la collectivité, et ce projet le fait. Il rassemble cinq collectivités, deux mines et de la fibre optique, d'un seul coup.

**La présidente:** Merci.

**M. Terry Duguid:** Merci.

Dites bonjour à tante Dorothy pour moi.

**La présidente:** Merci beaucoup. *Meegwetch.*

Bon voyage. Merci d'être venus.

Nous allons passer à huis clos, alors nous demandons à tout le monde de quitter la salle afin que nous puissions nous occuper de quelques travaux du Comité.

Ils veulent savoir si nous allons voyager, combien de temps dure cette étude, et il y a trois questions.

[ *La séance se poursuit à huis clos.* ]

---







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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

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

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

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes  
à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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

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

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

---

Also available on the House of Commons website at the  
following address: <http://www.ourcommons.ca>