



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

LE CHEMIN DE LA CROISSANCE : INVESTIR DANS LE NORD

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

L'honorable MaryAnn Mihychuk, présidente

**AVRIL 2019
42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION**

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 : www.noscommunes.ca

**LE CHEMIN DE LA CROISSANCE : INVESTIR
DANS LE NORD**

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

**La présidente
L'hon. MaryAnn Mihychuk**

AVRIL 2019

42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES AUTOCHTONES ET DU NORD

PRÉSIDENT

L'hon. MaryAnn Mihychuk

VICE-PRÉSIDENTS

Cathy McLeod

Rachel Blaney

MEMBRES

William Amos

Mike Bossio

T.J. Harvey

Yvonne Jones (Secrétaire parlementaire — Membre sans droit de vote)

Marc Miller (Secrétaire parlementaire — Membre sans droit de vote)

Yves Robillard

Don Rusnak

Dan Vandal (Secrétaire parlementaire — Membre sans droit de vote)

Arnold Viersen

Kevin Waugh

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Harold Albrecht

Niki Ashton

Ramez Ayoub

Randy Boissonnault

Terry Duguid

Jacques Gourde

Hon. Kent Hehr

Matt Jeneroux

Georgina Jolibois

Wayne Long

James Maloney
John Oliver
Blake Richards
Ruby Sahota
Marwan Tabbara
Dave Van Kesteren

GREFFIERS DU COMITÉ

Leif-Erik Aune
Michael MacPherson

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Isabelle Brideau, analyste
Olivier Leblanc-Laurendeau, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES AUTOCHTONES ET DU NORD

a l'honneur de présenter son

DIX-HUITIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié les projets et stratégies d'infrastructure dans le Nord et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	VII
SOMMAIRE	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	3
LE CHEMIN DE LA CROISSANCE : INVESTIR DANS LE NORD.....	5
Introduction.....	5
Contexte	6
Les caractéristiques particulières de l'Arctique.....	6
Les nouveaux défis.....	9
L'État actuel de l'Infrastructure	10
Infrastructure de transport.....	10
Transport maritime.....	11
Transport terrestre	13
Transport aérien.....	15
Infrastructure énergétique	16
Infrastructure de télécommunication	18
Logement et infrastructure communautaire	19
Les enjeux émergents relatifs à l'infrastructure dans le nord	21
Changement climatique dans l'Arctique.....	21
Exploitation des ressources naturelles dans le Nord	23
Souveraineté dans l'Arctique canadien.....	23
Répondre Aux Besoins Urgents Et Émergents.....	24
Importance des priorités locales.....	24
Financement fédéral de l'infrastructure.....	25
Diversification de la production de l'électricité dans l'Arctique.....	27
Agir contre le changement climatique	28

Accessibilité.....	29
Conclusion.....	30
ANNEXE A: LISTE DES TÉMOINS.....	31
ANNEXE B: LISTE DES MÉMOIRES.....	35
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.....	37
OPINION DISSIDENTE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA.....	39
OPINION DISSIDENTE DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA.....	41

SOMMAIRE

De nombreuses collectivités dans l'Arctique n'ont toujours pas accès à l'infrastructure de base que la population tient souvent pour acquise ailleurs au pays. Cette situation a un impact direct sur les habitants du Nord. Ceux-ci, parce qu'ils ne disposent pas d'une infrastructure de transport adéquate, doivent payer beaucoup plus cher leurs biens et services – aliments y compris – que les autres Canadiens. De même, l'électricité est plus chère dans le Nord qu'ailleurs au pays, parce qu'on y utilise surtout du carburant coûteux pour chauffer les résidences et exploiter les entreprises. Enfin, les collectivités du Nord connaissent une crise du logement et sont pour la plupart sous-desservies – voire complètement laissées pour compte – par l'infrastructure numérique. Réunis, ces facteurs entravent considérablement le développement socioéconomique.

Le 24 septembre 2018, le Comité permanent des affaires autochtones et du Nord de la Chambre des communes (le Comité) a décidé d'entreprendre une étude approfondie sur les projets et les stratégies d'infrastructure nordique dans le contexte d'un éventuel appui du gouvernement fédéral. Après avoir recueilli des témoignages en octobre et en novembre 2018, le Comité a rédigé le présent rapport, où il adresse au gouvernement du Canada plusieurs recommandations visant à améliorer l'appui accordé à la construction et à l'entretien de l'infrastructure dans le Nord.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada intègre à son nouveau Cadre stratégique pour l'Arctique un processus élaboré conjointement afin de garantir la prise en compte des perspectives locales et autochtones lorsque seront prises les décisions sur la construction et l'entretien de l'infrastructure du Nord..... 27

Recommandation 2

Que le gouvernement considère un financement distinct consacré uniquement à l'infrastructure dans le Nord; que les critères de financement et mécanismes de versement tiennent compte des réalités de l'Arctique, comme le coût plus élevé du transport et des projets de construction, la petite taille et l'éloignement des collectivités, et le besoin d'accélérer le rythme des décisions de financement; et que ce financement et ses paramètres appuient les objectifs des administrations et gouvernements locaux, territoriaux et autochtones..... 28

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada mette en œuvre, en partenariat avec les collectivités du Nord, des programmes d'appui à la sécurité énergétique et à l'abandon graduel du diesel comme source d'électricité; et que, pendant la transition vers les sources d'énergie plus propres, le gouvernement du Canada travaille à améliorer la fiabilité et l'efficacité des centrales électriques qui seront remplacées..... 30

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada, en partenariat avec ses partenaires locaux, territoriaux et autochtones, exige que les projets d'infrastructure dans le Nord fassent l'objet d'une évaluation de la vulnérabilité climatique, pour garantir la durabilité et la résilience climatique de l'infrastructure du Nord; et que les résultats de ces évaluations servent à déterminer les mesures d'adaptation à prendre pour contrer les risques potentiels associés au changement climatique. 30

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada reconnaisse le besoin urgent d'agir concrètement pour lutter contre le changement climatique et s'assure que la mise en œuvre de la tarification du carbone dans l'Arctique soit suffisamment souple pour répondre aux besoins des ménages, des entreprises et des administrations locales; et qu'il s'assure que la tarification du carbone et les autres mesures d'adaptation au changement climatique n'imposent pas un fardeau financier excessif aux habitants du Nord. 31

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada, reconnaissant que l'accessibilité de l'infrastructure est essentielle à l'égalité des chances entre tous les habitants du Nord, exige que tous les projets d'infrastructure dans le Nord fassent l'objet d'une évaluation de l'accessibilité. 31



LE CHEMIN DE LA CROISSANCE : INVESTIR DANS LE NORD

INTRODUCTION

D'un océan à l'autre, le Canada connaît un déficit infrastructurel qui, selon les estimations, serait de l'ordre de 50 à 570 milliards de dollars¹. Les lacunes infrastructurelles sont les plus criantes dans le Nord et dans les collectivités éloignées ou autochtones². Elles entravent considérablement le développement socioéconomique et, en étant « en soi un obstacle à la construction de nouvelles infrastructures », contribuent à « un cycle de sous-développement dans le Nord³ ».

Conscient de cette situation, le Comité permanent des affaires autochtones et du Nord de la Chambre des communes (le Comité) a décidé le 24 septembre 2018 d'entreprendre une étude sur les projets d'infrastructure nordique essentiels et les stratégies régionales en matière d'infrastructure dans le Nord du Canada⁴. Le Comité était particulièrement intéressé par les routes, les chemins de fer, les ponts, les aéroports, les ports, l'infrastructure énergétique, le logement, les télécommunications et toute autre composante d'une stratégie d'infrastructure régionale plus vaste. Les mots « le Nord du Canada » devaient s'entendre des régions visées par le Cadre stratégique pour l'Arctique annoncé par le gouvernement du Canada : le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut, Inuit Nunangat⁵, le Nunatsiavut, le Nunavik et le Nord du Manitoba. Dans le présent rapport, les termes « Nord » et « Arctique » sont utilisés de manière interchangeable pour désigner ces régions.

Au cours de son étude, le Comité a tenu huit audiences publiques et entendu 51 témoins, y compris des représentants de collectivités du Nord, d'associations

-
- 1 La Chambre de commerce du Canada, *Les bases d'un Canada compétitif : La nécessité d'investir de façon stratégique dans les infrastructures*, décembre 2013, p. 8.
 - 2 Comité permanent des affaires autochtones et du Nord de la Chambre des communes (INAN), *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 19 novembre 2018, 1635 (Annette Bergeron, présidente, Ingénieurs Canada).
 - 3 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 31 octobre 2018, 1540 (Matt Belliveau, directeur exécutif, Northwest Territories and Nunavut Construction Association).
 - 4 INAN, *Procès-verbal*, 42^e législature, 1^{re} session, 24 septembre 2018.
 - 5 On entend par « Inuit Nunangat » les terres, les eaux et les glaces du territoire inuit dans ce qui est aujourd'hui le Canada. Le terme englobe le Nunatsiavut, le Nunavik, le Nunavut et la région désignée des Inuvialuit.



autochtones, de services publics et d'entreprises privées actives dans le Nord. Six mémoires écrits ont également été reçus. Le Comité remercie sincèrement tous les particuliers et groupes qui ont participé à cette étude, faisant part de leurs connaissances et proposant des solutions concrètes pour relever les défis du développement et de l'entretien de l'infrastructure dans le Nord.

Il est à noter, toutefois, que cette brève étude n'a pu donner une idée exhaustive d'une question aussi complexe. Le Comité reconnaît que ce rapport ne touche que la pointe de l'iceberg et qu'il reste beaucoup à faire.

CONTEXTE

Les caractéristiques particulières de l'Arctique

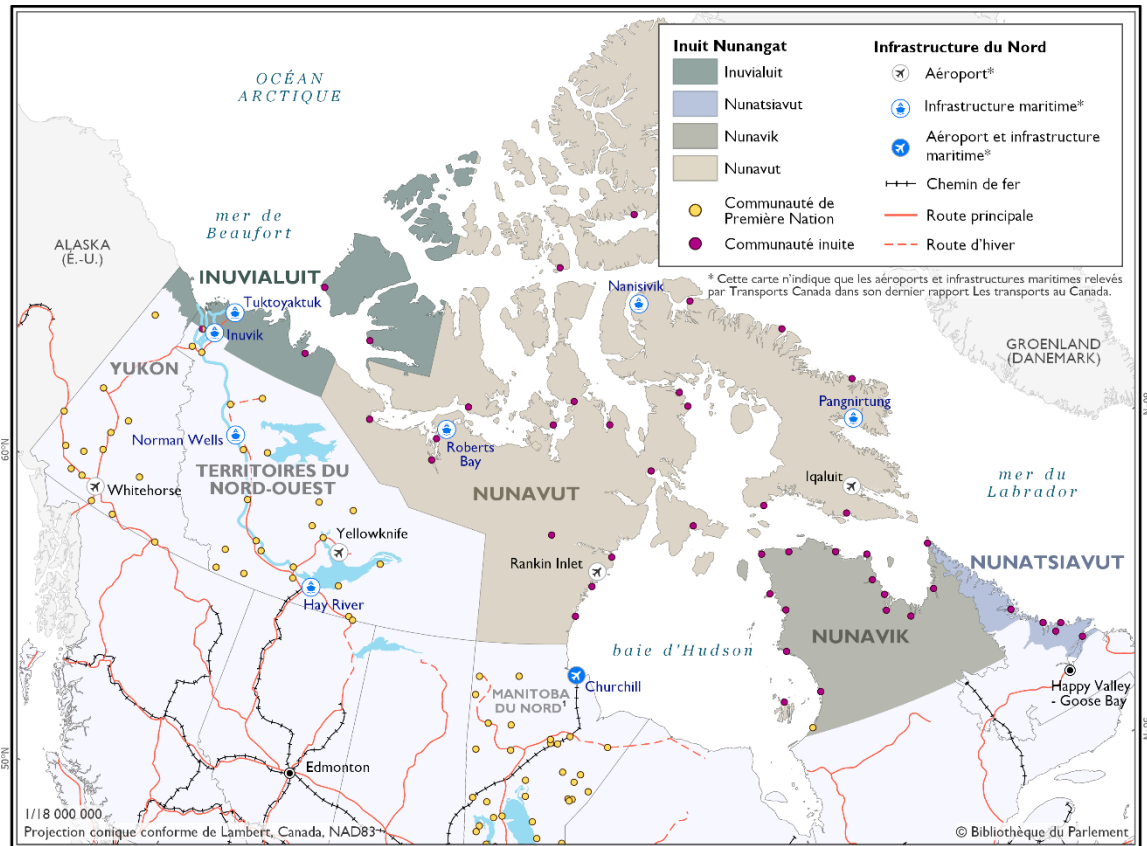
L'Arctique présente des caractéristiques qui lui sont propres et, de même, les défis et les possibilités qu'y rencontre sa population sont différents de ceux qu'on trouve ailleurs au pays. Les facteurs environnementaux — rudesse du climat, difficulté du terrain — limitent la durée de la saison de la construction et du transport des matériaux, ce qui ne facilite guère le développement et l'entretien de l'infrastructure dans le Nord. De fait, la conception de cette infrastructure doit composer avec la présence de pergélisol, de neige et de glace.

Par ailleurs, les collectivités de l'Arctique sont relativement éloignées et isolées, tant par rapport au Sud que les unes par rapport aux autres. Selon des représentants du gouvernement, « [i]l y a environ 200 000 habitants dans ce que nous appelons l'Arctique⁶ ». C'est dire que moins de 1 % de la population totale du pays habite l'Arctique, une région qui représente presque la moitié de la masse terrestre du Canada⁷. La figure 1 ci-dessous illustre l'emplacement des collectivités dans l'Arctique. Elle montre aussi où se trouvent les principales routes toutes saisons et hivernales ainsi que les voies ferrées, l'infrastructure maritime et certains aéroports.

6 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1615 (Wayne Walsh, directeur général, Politiques Stratégiques du Nord, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien).

7 Statistique Canada, *Profil du recensement, Recensement de 2016*, n° 98-316-X2016001 au catalogue, Ottawa, 8 février 2017.

Figure 1 — Infrastructure de transport dans l'Arctique et délimitation géographique du Cadre stratégique pour l'Arctique



¹ Comme Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada n'utilise pas de définition normalisée permettant de délimiter le « Nord du Manitoba », cette carte n'illustre pas les limites de cette région, mais les collectivités des Premières Nations qui y sont situées sont néanmoins indiquées.

Source : Carte produite par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2019, à partir de données de Ressources naturelles Canada (NRCan), *Limites administratives au Canada — Série CanVec*, « [Entités administratives](#) », 1:5M, Ottawa, NRCan, 2018; *Lacs, rivières et glaciers au Canada — Série CanVec*, « [Entités hydrographiques](#) », 1:5M, Ottawa, NRCan, 2018; *Réseaux de transport au Canada — Série CanVec*, « [Entités transport](#) », 1:15M, Ottawa, NRCan, 2018; Affaires autochtones et du Nord Canada (AANC), *Régions inuites (Inuit Nunangat)*, Gatineau, 2017; AANC, *Localisation des collectivités inuites*, Gatineau, 2016; AANC, *Localisation des Premières Nations*, Gatineau, 2016; Natural Earth, *Physical Vectors*, Physical Labels, « Marine Areas », 1:50m, version 4.1.0 [en anglais]. Voici le logiciel utilisé : Esri, ArcGIS Pro, version 2.1.1. Contient de l'information visée par la [Licence du gouvernement ouvert — Canada](#).

Nota 1 : La majorité des collectivités ont un aérodrôme ou une piste d'atterrissage. Cette carte n'indique que les aéroports relevés par Transports Canada dans son dernier rapport [Les transports au Canada](#) (voir la carte 4 à l'annexe A).



L'éloignement et la petite taille des collectivités du Nord, ainsi que les effets du changement climatique sur les bâtiments et l'environnement, sont d'autres obstacles à la construction et à l'entretien de l'infrastructure dans le Nord⁸. Petites et dispersées, les localités de l'Arctique sont difficiles d'accès, ce qui accroît les coûts de transport et de construction. Ces facteurs contribuent aux coûts élevés associés aux activités commerciales dans le Nord et constituent des défis logistiques.

Il en résulte que le manque d'infrastructures devient lui-même un « goulot d'étranglement au chapitre du développement⁹ » qui étouffe le potentiel du Nord. Et si le coût des affaires est élevé pour les entreprises, le coût de la vie l'est aussi pour les habitants. En particulier, les lacunes de l'infrastructure de transport peuvent nuire à la prestation des services dans les collectivités du Nord. L'aîné George Kemp de la Première Nation de Berens River a par exemple indiqué que :

Chaque fois que nous voyons des routes toutes saisons aménagées, c'est toujours pour l'extraction de ressources. Et nous, le peuple? Nous sommes là. Regardez-nous. Il y a 20 000 personnes dans une région concentrée [le Nord du Manitoba] qui souffrent¹⁰.

Autre caractéristique particulière de l'Arctique : une grande proportion des habitants sont membres des Premières Nations, Inuits ou Métis. C'est particulièrement le cas au Nunavut, au Nunavik et au Nunatsiavut, où 85, 89 et 90 % de la population respectivement se définit comme inuite. Cette population est plus jeune et présente un taux de croissance plus élevé que celle du reste du pays, ce qui ajoute aux pressions sur l'infrastructure en place. Il ressort aussi de cette réalité démographique que la région a besoin de structures communautaires, ainsi que d'installations pour la prestation des

« Chaque fois que nous voyons des routes toutes saisons aménagées, c'est toujours pour l'extraction de ressources. Et nous, le peuple? Nous sommes là. Regardez-nous. »

8 Conseil national de développement économique des Autochtones (CNDEA), *Recommandations sur le développement d'infrastructures nordiques à l'appui du développement économique*, janvier 2016; Conference Board du Canada, Centre pour le Nord, *Étude sur les façons de répondre aux besoins en infrastructure dans les collectivités autochtones nordiques* (élaborée pour le CNDEA), décembre 2014.

9 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1555 (Patrick Duxbury, conseiller, Nunavut Resources Corporation).

10 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1725 (aîné George Kemp, Berens River First Nation, À titre personnel).

soins de santé, de l'éducation et des autres services sociaux.

Attirer et maintenir en poste une main-d'œuvre qualifiée dans l'Arctique constitue une autre difficulté à surmonter pour la construction et l'entretien de l'infrastructure. Les possibilités de formation ne sont pas courantes dans la région. En outre, le Comité a appris que les projets d'infrastructure sont rarement assez longs pour donner aux gens le temps de compléter leur apprentissage, ce qui fait qu'il est encore plus difficile de constituer et de maintenir des effectifs qualifiés à l'échelle locale¹¹. Les fonctionnaires fédéraux ont expliqué que les résidents du Nord essaient de trouver des solutions à la « pénurie [...] d'expertise à l'appui de la maintenance à long terme des infrastructures¹² ». En attendant, il faut souvent faire venir des travailleurs d'ailleurs au pays pour mener les projets à bien¹³.

Les nouveaux défis

Tout au long de l'étude, les témoins ont souligné qu'il y a urgence de prendre des mesures concrètes quant au déficit d'infrastructure, notamment en raison de la menace du changement climatique. En effet, la majeure partie du sol dans l'Arctique et aux environs repose sur une couche de pergélisol qui est en train de fondre. De même, les routes d'hiver qu'utilisent les habitants du Nord deviennent de moins en moins fiables : « [I]es changements climatiques réduisent certainement leur efficacité et leur durée¹⁴ ». Ainsi, les collectivités du Nord sont particulièrement vulnérables aux répercussions du changement climatique, alors qu'elles ne contribuent pas significativement à ce phénomène. Selon Annette Bergeron, présidente d'Ingénieurs Canada, « les collectivités du Nord et les collectivités autochtones et éloignées sont loin de pouvoir résister convenablement aux risques liés aux changements climatiques, ce qui contribue à creuser davantage leur déficit infrastructurel¹⁵ ».

Le Comité a aussi entendu que le secteur minier et ses partenaires locaux et autochtones ne peuvent pas exploiter le plein potentiel de la région en raison du manque d'infrastructure de transport, d'approvisionnement en énergie et de télécommunication. La question de la souveraineté de l'Arctique a aussi été soulevée.

11 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 31 octobre 2018, 1540 (Matt Belliveau).

12 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1530 (Wayne Walsh).

13 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 31 octobre 2018, 1605 (Matt Belliveau).

14 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 19 novembre 2018, 1720 (David Lapp, gestionnaire, Mondialisation et Développement durable, Ingénieurs Canada).

15 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 19 novembre 2018, 1635 (Annette Bergeron).



Les témoins ont fait valoir que le développement et l'entretien de l'infrastructure dans les régions nordiques du Canada est une bonne façon pour le pays d'y affirmer sa souveraineté. Le Comité croit que ces enjeux, discutés en détail ci-dessous, donnent à cette étude un caractère particulièrement opportun.

L'ÉTAT ACTUEL DE L'INFRASTRUCTURE

Le Comité s'est intéressé à divers types d'infrastructure, notamment dans les secteurs du transport, de l'énergie, des télécommunications et du logement. On trouvera ci-dessous un résumé des témoignages entendus sur l'état actuel de l'infrastructure du Nord et sur les défis que présentent sa construction et son entretien.

Infrastructure de transport

Les collectivités du Nord ont absolument besoin d'une infrastructure de transport sûre et durable leur permettant d'être reliées les unes aux autres, de s'approvisionner en nourriture, en carburant et en marchandises, d'obtenir des services de santé, d'exploiter l'industrie du tourisme et des voyages, et d'assurer une intervention rapide en cas d'urgence. Comme l'a dit un témoin, le transport est « vital pour les collectivités du Nord et un catalyseur essentiel pour le développement économique¹⁶ ».

Cependant, plusieurs facteurs, comme la rigueur du climat et de l'environnement, la petite taille et l'éloignement relatifs des collectivités du Nord, et la distance qui les sépare les unes des autres, compliquent la construction et l'entretien de l'infrastructure de transport dans le Nord : « [p]ar conséquent, les infrastructures de transport de base sont limitées dans le Nord, ce qui pose des problèmes pour tous les modes de transport et rend difficile, long et coûteux le déplacement des passagers et des biens à destination et en provenance des collectivités du Nord¹⁷ ».

Dans l'Arctique, la plupart des collectivités dépendent de plusieurs moyens de transport, tant pour les personnes que pour les marchandises. Les réseaux de transport terrestre, maritime et aérien doivent donc se compléter les uns les autres. De plus, selon le Conseil national de développement économique des Autochtones, « [I]es recherches indiquent qu'il existe des avantages plus importants pour les collectivités qui sont positionnées stratégiquement par rapport aux réseaux de transport multimode qui combinent » ces

16 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1630 (Craig Hutton, directeur général, Politiques stratégiques, Ministère des Transports).

17 *Ibid.*

trois modes de transport¹⁸. Or, le Comité a entendu que les infrastructures servant au commerce et au transport dans le Nord « souffrent du manque d'intégration des plans¹⁹ », d'où peuvent résulter des pertes d'efficacité.

En réponse à cette situation, la Chambre de commerce du Yukon a recommandé l'élaboration et la mise en œuvre « d'une stratégie panterritoriale en matière de transport et la création d'un organisme de coordination des corridors territoriaux²⁰ ». À cet égard, le Comité a appris que le ministère des Transports travaille actuellement à développer « un cadre stratégique multimodal pour le transport dans l'Arctique²¹ »; le Comité espère que cette initiative répondra à certains des problèmes soulevés par les témoins.

Transport maritime

Dans l'Arctique, les voies maritimes servent d'autoroutes régionales²². En effet, en raison des lacunes du réseau routier, de nombreuses collectivités s'approvisionnent en produits essentiels et en matériaux de construction par la voie des mers. Le transport maritime est d'ailleurs l'un des modes de transport les plus efficaces pour les collectivités côtières de l'Arctique.

Pourtant, l'Arctique est moins bien desservi par l'infrastructure maritime que d'autres régions du Canada, et les services maritimes auxquels les habitants du Nord ont accès « demeurent de bien piètre qualité²³ ». Les témoins ont dit au Comité qu'il fallait construire de nouvelles structures de transport maritime et améliorer celles qui existent déjà. À mesure que la saison de navigation se prolonge sous l'effet du changement climatique, la circulation de navires devrait augmenter. Selon l'honorable Johannes Lampe, président du gouvernement du Nunatsiavut :

Le nombre de navires naviguant le long de la côte Nord du Labrador est en hausse et continuera d'augmenter au fur et à mesure que les voies de navigation nordiques se

18 Conseil national de développement économique des Autochtones, *Étude sur les façons de répondre aux besoins en infrastructure dans les collectivités autochtones nordiques*, décembre 2014, p. 26.

19 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 19 novembre 2018, 1655 (Kells Boland, vice-président, président du comité du transport et des infrastructures, Chambre de commerce du Yukon).

20 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 19 novembre 2018, 1645 (Kells Boland).

21 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1635 (Craig Hutton).

22 Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada, *Table ronde régionale sur le Cadre stratégique pour l'Arctique : Happy Valley-Goose Bay*, 12 octobre 2017.

23 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1655 (Johannes Lampe, président, gouvernement du Nunatsiavut).



multiplieront. C'est la raison pour laquelle il est si important de réclamer l'aménagement d'infrastructures maritimes et la réfection des infrastructures existantes dans nos communautés. En même temps, il faut veiller à mettre en place des mécanismes, des règles et des technologies adaptés pour réduire les risques de catastrophes maritimes. Une telle catastrophe le long des côtes du Nunatsiavut serait terrible²⁴.

En conséquence, les habitants réclament une présence accrue de la Garde côtière canadienne dans l'Arctique, ce que l'organisme reconnaît²⁵. Entre autres choses, la Garde côtière aide à assurer la navigation sécuritaire dans les eaux canadiennes, y compris par le déglacage et la gestion des glaces²⁶. Sur les « autoroutes maritimes » de l'Arctique, les brise-glaces de la Garde côtière sont « les chasse-neige du Nord²⁷ ». Bien que la couverture de glace diminue en raison du changement climatique, des risques demeurent (et de nouveaux surgissent) maintenant qu'« une glace pluriannuelle plus dure et plus dangereuse se déplace vers les eaux du Sud de l'Arctique²⁸ ».

« Un port opérationnel [en] eau profonde est essentiel pour soutenir diverses industries, dont les ressources naturelles et le tourisme. »

Dans le contexte de cette évolution de l'environnement marin, les collectivités du Nord ne peuvent se passer d'installations portuaires. Actuellement, le seul port en eau profonde dans l'Arctique canadien se trouve à Churchill. Murad Al-Katib, qui représentait l'Arctic Gateway Group, un consortium s'étant récemment porté acquéreur du chemin de fer de la baie d'Hudson dans le Nord du Manitoba, a déclaré que Churchill et son port, étant donné qu'ils sont reliés au système ferroviaire, pourraient devenir une véritable porte d'entrée vers l'Arctique²⁹. Il a également souligné qu'en raison des changements

24 *Ibid.*

25 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1640 (Gregory Lick, directeur général, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans).

26 Le *mandat* de la Garde côtière canadienne couvre aussi d'autres responsabilités, comme les communications maritimes, et la recherche et le sauvetage maritimes.

27 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1640 (Gregory Lick).

28 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1645 (Gregory Lick).

29 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 31 octobre 2018, 1535 (Murad Al-Katib, président-directeur général, AGT Food and Ingredients Inc.).

climatiques et de la fonte des glaces marines, « le transport maritime commercial sera possible toute l'année avec l'aide d'un brise-glace³⁰ ».

Un autre port en eau profonde est en construction à Iqaluit, mais il ne sera pas en exploitation à longueur d'année; selon la Madeleine Redfern, mairesse d'Iqaluit, il sera également trop petit pour répondre à toutes les possibilités futures³¹. Par ailleurs, aucun port en eau profonde ne se trouve dans la partie ouest de l'Arctique canadien, alors que, selon ce qu'on a dit au Comité, « [u]n port opérationnel [en] eau profonde est essentiel pour soutenir diverses industries, dont les ressources naturelles et le tourisme³² ». Un éventuel port du côté ouest de l'Arctique pourrait être construit, selon les témoins, à Grays Bay (Nunavut), à Tuktoyaktuk (Territoires du Nord-Ouest) ou à King Point (Yukon)³³. L'honorable Jackie Jacobson, conseiller de Tuktoyaktuk, a dit que le gouvernement local cherche à obtenir du soutien à l'étranger ou auprès du secteur privé pour convertir ses installations actuelles en port d'eau profonde³⁴.

Transport terrestre

Le réseau routier de l'Arctique n'est ni aussi développé ni aussi fréquenté que celui du Sud du Canada, mais il joue néanmoins un rôle important pour les collectivités isolées et éloignées. Par exemple, l'Aîné George Kemp a expliqué l'impact positif de la nouvelle route qui, dans le Nord du Manitoba, relie la Première Nation de Berens River à l'autoroute. Selon lui, cette route a réduit l'isolement de sa collectivité et amélioré son accès aux ressources nécessaires pour construire, reconstruire ou mettre à niveau l'infrastructure³⁵. Toutefois, comme le nombre de routes toutes saisons reste limité dans le Nord, les habitants continuent de dépendre largement des routes d'hiver pour le transport terrestre.

M. Al-Katib a souligné l'importance, pour le développement économique, de l'accès à une infrastructure ferroviaire stable³⁶. Or, exception faite des chemins de fer se rendant

30 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 31 octobre 2018, 1540 (Murad Al-Katib).

31 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1705 (Madeleine Redfern, mairesse, Ville d'Iqaluit).

32 *Mémoire* présenté par la Société régionale Inuvialuite le 2 novembre 2018, p. 4.

33 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1545 (l'hon. Jackie Jacobson, conseiller, Hameau de Tuktoyaktuk); INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 19 novembre 2018, 1650 (Kells Boland); *Mémoire* présenté par la Société régionale Inuvialuite le 2 novembre 2018, p. 4.

34 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1545 (l'hon. Jackie Jacobson).

35 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1725 (aîné George Kemp).

36 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 31 octobre 2018, 1555 (Murad Al-Katib).



à Hay River (Territoires du Nord-Ouest) et à Churchill (Manitoba), il y a très peu de voies ferrées dans l'Arctique.

D'autres témoins ont dit que le manque d'infrastructure de transport terrestre nuit à l'industrie — celle des ressources naturelles ou des télécommunications, par exemple — parce qu'il entraîne une forte hausse des dépenses de fonctionnement. Par exemple, un témoin a expliqué que « [l]e manque de routes fait que des ressources minérales comme le cobalt, l'or, le lithium, le bismuth et certains métaux du groupe des terres rares nécessaires pour alimenter l'économie verte mondiale sont, pour la plupart, inaccessibles³⁷ ».

Par ailleurs, le Comité a appris que la nouvelle route toutes saisons dans la vallée du Mackenzie avait donné accès à de nouvelles possibilités pour Tuktoyaktuk. À lui seul, le gouvernement fédéral a investi 199 millions de dollars dans ce projet, un coût élevé reflétant les réalités de l'Arctique. Selon Merven Gruben, maire de Tuktoyaktuk, le nombre de touristes au hameau a plus que doublé depuis la construction de la nouvelle « route de Tuk »³⁸. L'honorable Jackie Jacobson, toutefois, a précisé qu'il « n'y a pas de financement afin de construire un restaurant pour acheter du café ou un hôtel à Tuk ». Malgré les possibilités touristiques que présente la nouvelle route, le hameau n'a toujours pas l'infrastructure nécessaire pour accueillir les touristes³⁹.

M. Gruben a aussi expliqué qu'avec l'appui d'autres ordres gouvernementaux, Tuktoyaktuk pourrait agrandir ses installations portuaires et d'entreposage : il a proposé « de faire venir les marchandises par camion tout l'hiver et d'entreposer ce dont nous avons besoin dans le Nord. [On pourra] expédier les marchandises bien plus tôt aux communautés si on les fait venir tout l'hiver par la route⁴⁰ ». En profitant de la nouvelle route toutes saisons, le hameau pourrait effectivement devenir une plaque tournante dans la région. Ce témoignage concorde avec celui de Michael Spence, maire de Churchill. Selon M. Spence, Churchill et ses « infrastructures peuvent continuer d'avoir une utilité régionale et contribuer à la prospérité de l'Arctique⁴¹ ». Construire des

37 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 29 octobre 2018, 1650 (Jay Grewal, présidente-directrice générale, Société d'énergie des Territoires du Nord-Ouest).

38 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1540 (Merven Gruben, maire, Hameau de Tuktoyaktuk).

39 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1600 (l'hon. Jackie Jacobson).

40 *Ibid.*

41 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1530 (Michael Spence, maire, Ville de Churchill).

infrastructures à des endroits stratégiques pourrait remédier au manque de routes et de chemins de fer dans l'Arctique.

Inversement, la Société de conservation du Yukon a souligné l'impact potentiellement négatif de l'environnement bâti, en particulier de l'infrastructure de transport terrestre, sur la faune et la biodiversité : « chaque utilisation des terres qui empêche les espèces de circuler librement et les membres de la collectivité d'accéder à la nourriture et aux médicaments déstabilise des relations qui ont toujours été interdépendantes⁴² ». Ainsi, la Société de conservation du Yukon a recommandé de traiter la perte de biodiversité et le développement de l'infrastructure comme un tout.

Transport aérien

Vu l'absence de routes, la plupart des collectivités arctiques ne sont accessibles que par la voie des airs. Le transport aérien reste donc « le principal moyen d'amener les gens et les fournitures sur place⁴³ » et, souvent, le seul mode de déplacement offert à longueur d'année. Cependant, la disponibilité et la condition des pistes d'atterrissage dans le Nord forcent les exploitants aériens à « trouver des solutions à des problèmes opérationnels qui n'existent tout simplement pas dans le Sud du Canada⁴⁴ ». Certains de ces problèmes ont à voir avec la longueur des pistes ou les difficultés de navigation⁴⁵. Par exemple, nombre de pistes d'atterrissage dans l'Arctique sont trop courtes pour accueillir certains avions. Les conditions météorologiques extrêmes, ou encore l'obscurité prolongée, sont autant de facteurs de risque⁴⁶. Qui plus est, sur les 117 aérodromes situés au nord du 60^e parallèle, « [s]eulement 10 [...] ont des pistes asphaltées, et la moitié seulement ont un revêtement en bon état. Pour les cinq autres, l'asphalte est à refaire⁴⁷ ».

42 [Mémoire](#) présenté par la Société de conservation du Yukon le 27 novembre 2018, p. 4.

43 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1650 (Dilhari Fernando, directrice générale, Direction des politiques, de la planification et des partenariats, Service météorologique du Canada, ministère de l'Environnement).

44 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1550 (Glenn Priestley, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).

45 [Mémoire](#) présenté par la Northern Air Transport Association le 2 novembre 2018, p. 4-5.

46 *Ibid.*

47 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1610 (Glenn Priestley).



Comme un si grand nombre de collectivités isolées et éloignées ne sont accessibles que par avion, ou ne peuvent être atteintes par la voie routière ou maritime que pendant des périodes limitées, l'infrastructure d'aviation civile est de la plus grande importance. En conséquence, le Comité est d'accord avec les témoins pour qui l'amélioration des renseignements météorologiques pour pilotes, des installations aéroportuaires et des aides à l'approche s'impose.

« [On doit] trouver des solutions à des problèmes opérationnels qui n'existent tout simplement pas dans le Sud du Canada. »

Infrastructure énergétique

Le secteur de l'énergie n'échappe pas au déficit de l'infrastructure dans le Nord. Le Comité a entendu parler d'une situation d'« inégalités énergétiques » dans les collectivités de l'Arctique, « où le coût de l'électricité dans un bon nombre d'entre elles est plus de 10 fois supérieur au coût moyen au Canada selon les estimations⁴⁸ ». Ces lacunes de l'infrastructure énergétique ont des conséquences considérables sur la vie des résidents du Nord.

Un grand nombre de collectivités utilisent presque exclusivement le diesel — un produit coûteux — pour produire de l'électricité, ce qui pose un défi particulier. Selon des responsables de Ressources naturelles Canada, « il y a environ 200 collectivités au Canada qui ne sont pas connectées au réseau électrique nord-américain et qui dépendent entièrement du diesel pour générer de l'électricité⁴⁹ ». Selon ces témoins, le gouvernement fédéral aide actuellement les collectivités du Nord à remplacer le diesel par d'autres sources d'énergie, au moyen par exemple du nouveau programme Énergie propre pour les collectivités rurales et éloignées lancé par le ministère des Ressources naturelles. Cependant, le nombre de demandes reçues excède l'enveloppe de 220 millions de dollars sur six ans allouée à ce programme⁵⁰.

48 [Mémoire](#) présenté par l'Association canadienne de l'électricité le 14 novembre 2018, p. 1.

49 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1540 (Marco Presutti, directeur général, Direction des ressources en électricité, ministère des Ressources naturelles).

50 *Ibid.*

La réduction de la dépendance envers le diesel est un défi technique autant que financier. Selon Bruno Pereira, président-directeur général de la Société d'énergie Qulliq du Nunavut, les sources d'électricité de remplacement, comme l'énergie solaire ou éolienne, ne fonctionnent que par intermittence; le diesel doit donc les compléter⁵¹. Similairement, la Société de conservation du Yukon note que les énergies solaire et éolienne ont des limites : « elles sont intermittentes et le stockage de l'énergie sous une forme ou une autre est donc nécessaire pour que ces ressources soient comparables à l'énergie hydraulique et remplacent complètement les combustibles fossiles⁵² ».

« [N]ous en sommes au point où certains de nos clients doivent choisir entre acheter à manger pour la famille et payer la facture de services publics pour continuer à avoir de l'électricité. »

Comme mentionné ci-dessus, les tarifs d'électricité sont considérablement plus élevés dans le Nord qu'ailleurs au pays : les collectivités du Nord « sont malheureusement celles où les tarifs d'électricité sont parmi les plus élevés au pays⁵³ ». Selon Jay Grewal, présidente-directrice générale de la Société d'énergie des Territoires du Nord-Ouest, « [n]ous en sommes au point où certains de nos clients doivent choisir entre acheter à manger pour la famille et payer la facture de services publics pour continuer à avoir de l'électricité⁵⁴ ».

Le Comité s'est fait dire que, dans les Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement territorial avait fait une priorité du projet d'agrandissement de la centrale de la rivière Taltson⁵⁵ en vue de fournir de l'énergie plus propre, plus fiable et à meilleur marché aux collectivités et aux industries⁵⁶. L'honorable Wally Schuman, ministre de l'Infrastructure du territoire, a expliqué que « la centrale de la rivière Taltson génère actuellement 18

51 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 29 octobre 2018, 1720 (Bruno Pereira, président-directeur général, Qulliq Energy Corporation).

52 *Mémoire* présenté par la Société de conservation du Yukon le 27 novembre 2018, p. 11.

53 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 29 octobre 2018, 1650 (Jay Grewal).

54 Ibid.

55 Ce projet consiste à agrandir la centrale et à fournir de l'énergie aux résidences et aux entreprises de la province géologique des Esclaves.

56 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1535 (l'hon. Wally Schumann, ministre de l'Industrie, du Tourisme et de l'Investissement, ministère de l'Infrastructure).



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 inondations⁵⁷ ». De même, M^{me} Grewal a dit du projet qu'il « peut et doit aller de l'avant », soulignant que l'expansion de la centrale « jettera également les bases d'une mise à niveau écologique pour le développement des activités minières actuelles et futures⁵⁸ ».

Infrastructure de télécommunication

En 2016, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) a déclaré que l'accès à Internet devrait être considéré comme un service de base à la grandeur du pays. L'organisme prévoit que, d'ici 2021, 90 % de tous les Canadiens auront accès à des services à large bande fixes de 50 Mbps en téléchargement et de 10 Mbps en téléversement⁵⁹. Or, on a dit au Comité que « des régions très importantes de notre pays sont mal branchées, mal desservies et, dans certains cas, sans le moindre service⁶⁰ ». La situation varie grandement d'une collectivité à l'autre, et « [a]méliorer la connectivité dans les collectivités éloignées du Nord du Canada exigera des solutions concertées qui tiennent compte de la complexité de la région⁶¹ ».

Le Comité a appris que le secteur privé fait des progrès et met en œuvre des solutions novatrices, avec le soutien des gouvernements fédéral et territoriaux. Par exemple, depuis 2018, SSi Micro Ltd. fournit des services de communication sans fil de voix et de données à toutes les collectivités du Nunavut — beaucoup d'entre elles accèdent ainsi à ces services

« Nous devons mobiliser les idées, la technologie et les compétences locales pour mieux faire les choses. Nous ouvrirons ainsi la voie à une émancipation numérique. »

57 *ibid.*

58 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 29 octobre 2018, 1655 (Jay Grewal).

59 Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, *Internet à large bande : Comblent l'écart*.

60 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 7 novembre 2018, 1705 (Dean Proctor, directeur de l'expansion de l'entreprise, SSi Micro Ltd.).

61 *Mémoire* présenté par la Northwestel Inc. le 5 novembre 2018, p. 5.

pour la première fois⁶². De même, Northwestel Inc. s'attend à fournir l'accès à large bande de 15 Mbps et un réseau pour téléphone intelligent aux Nunavummiut d'ici la fin de 2019⁶³. Autre exemple positif de collaboration public-privé : la liaison par fibre optique dans la vallée du Mackenzie, un lien de près de 1 200 km de fibre qui relie maintenant le lac McGill au sud à Inuvik au nord. Récemment achevé, ce projet de l'entreprise Northern Lights « a apporté un accès Internet plus rapide à des coûts réduits dans la Vallée et favorise des programmes, des services et des occasions de développement économique gouvernementaux améliorés⁶⁴ ».

Ces exemples sont prometteurs, mais des obstacles importants existent toujours. Selon Dean Proctor, directeur de l'expansion de l'entreprise chez SSi Micro Ltd. :

Le défi n'est pas la technologie, la logistique ou le financement. Ce qu'il nous faut, c'est une approche holistique à un problème qui comporte de multiples facettes. Nous devons mobiliser les idées, la technologie et les compétences locales pour mieux faire les choses. Nous ouvrirons ainsi la voie à une émancipation numérique où tous les Canadiens dans toutes les régions du pays pourront participer pleinement à la démocratie numérique⁶⁵.

Les témoins ont souligné l'importance de disposer d'une infrastructure de télécommunication fiable dans le Nord. L'accès à Internet est essentiel pour que l'Arctique puisse se brancher au reste du monde et s'ouvrir à des possibilités qui, sinon, échapperaient aux collectivités éloignées et isolées. Par exemple, des témoins ont mentionné que l'infrastructure de télécommunication, lorsqu'elle est adéquate, facilite l'éducation à distance et la télésanté⁶⁶. Le Comité est d'accord avec le fait que « [l]es résidents du Nord méritent des télécommunications rapides, fiables et à un coût comparable⁶⁷. »

Logement et infrastructure communautaire

Le logement et l'infrastructure communautaire font aussi défaut. Selon les témoins, le Nord traverse une crise du logement : les unités d'habitation sont trop rares et elles

62 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 7 novembre 2018, 1645 (Dean Proctor).

63 *Mémoire* présenté par la Northwestel Inc. le 5 novembre 2018, p. 3.

64 *Mémoire* présenté par la Northwestel Inc. le 5 novembre 2018, p. 3.

65 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 7 novembre 2018, 1645 (Dean Proctor).

66 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1620 (Hilda Broomfield Letemplier, membre du conseil d'administration, Conseil national de développement économique des Autochtones); 1710 (David Ningeongan, président, Kivalliq Inuit Association).

67 *Mémoire* présenté par la Northwestel Inc. le 5 novembre 2018, p. 2.



coûtent trop cher, en plus d'être surpeuplées et peu sécuritaires⁶⁸. En date de 2016, dans l'Inuit Nunangat, 31,5 % de la population inuite vivait dans un logement ayant besoin de réparations majeures et 51,7 %, dans des logements surpeuplés⁶⁹. Cette situation entrave sérieusement le développement socioéconomique parce que « 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 collectivité⁷⁰ ». L'environnement physique, y compris les conditions de logement, est aussi un déterminant important de la santé⁷¹. Par conséquent, les logements inadaptes et surpeuplés peuvent contribuer à la transmission des maladies et avoir un impact négatif sur la santé et le bien-être.

La Société régionale Inuvialuite a qualifié de « sans précédent⁷² » les investissements récents⁷³ dans le logement abordable dans l'Arctique. Cependant, elle a avancé que « le rythme des décisions de financement et la nature du mode de financement » seraient améliorés si les fonds accordés une année à la fois étaient remplacés par des subventions pluriannuelles⁷⁴. En ce qui concerne la situation au Labrador, la première

68 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1715 (David Ningeongan); INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1610 (Merven Gruben, maire, Hameau de Tuktoyaktuk); INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1615 (Dominique Girard, vice-président, Section corporative, Nunavut, Agnico Eagle Mines Limited); 1720 (Kate Mitchell, première ministre, gouvernement du Nunatsiavut); INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 7 novembre 2018, 1715 (Dean Proctor).

69 Thomas Anderson, « Les conditions de logement des peuples autochtones au Canada », Recensement en bref, Statistique Canada, Ottawa, 25 octobre 2017.

70 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1545 (Hilda Broomfield Letemplier).

71 Gouvernement du Canada, [Déterminants sociaux de la santé et inégalités en santé](#).

72 Le [budget 2016](#) a consacré 739 millions de dollars sur deux ans au logement abordable dans les collectivités des Premières Nations, des Inuits et du Nord. Le [budget 2017](#) a accordé 300 millions de dollars supplémentaires sur 11 ans au logement dans le Nord. Enfin, le [budget 2018](#) octroie 400 millions de dollars supplémentaires sur 10 ans pour le logement dans les régions inuites du Nunavik, du Nunatsiavut et d'Inuvialuit.

73 [Mémoire](#) présenté par la Société régionale Inuvialuite le 2 novembre 2018, p. 6.

74 *Ibid.*

ministre Kate Mitchell a dit que le gouvernement du Nunatsiavut « fai[t] des progrès » et qu'il a commencé « à améliorer vraiment les choses dans [ses] collectivités » en matière de logement⁷⁵. Le Comité reconnaît le besoin urgent de régler la crise du logement dans l'Arctique et encourage le gouvernement à poursuivre sur cette lancée.

LES ENJEUX ÉMERGENTS RELATIFS À L'INFRASTRUCTURE DANS LE NORD

Pendant l'étude, les témoins ont parlé d'enjeux émergents ou de réalités en évolution qui concernent l'infrastructure du Nord. Les sections ci-dessous résument les témoignages entendus sur l'exploitation des ressources naturelles, le changement climatique et la souveraineté dans l'Arctique.

« [L]a 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. »

Changement climatique dans l'Arctique

Les témoins ont souvent parlé de l'impact du changement climatique sur l'infrastructure du Nord. L'augmentation des températures cause la fonte du pergélisol sur lequel repose le sol dans l'Arctique et aux environs⁷⁶, ce qui a « des conséquences directes sur l'intégrité des fondations des bâtiments, des routes, des pistes, des oléoducs et de l'infrastructure côtière⁷⁷ ». Selon les témoins, le changement climatique affecte également l'infrastructure maritime et la navigation⁷⁸ ainsi que le transport aérien⁷⁹. Les impacts se feront effectivement ressentir à grande échelle, puisque :

[L]'intégrité de nombreux écosystèmes nordiques et des infrastructures construites dépend de la stabilité du pergélisol; le pergélisol subit des changements rapides, ce qui

75 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1720 (Kate Mitchell).

76 Pour une carte détaillée de la distribution, des caractéristiques et de la délimitation du pergélisol et de la glace de sol au Canada, voir l'[Atlas national du Canada](#).

77 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1530 (Wayne Walsh); voir aussi : INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1650 (Dilhari Fernando); INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1550 (Mervyn Gruben); 1715 (aîné George Kemp).

78 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1710 (Gregory Lick).

79 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1610 (Glenn Priestley).



pourrait menacer la stabilité structurale et la capacité fonctionnelle de l'infrastructure existante; l'affaissement des côtes et la perte de glace de mer augmentent les risques d'inondation en raison de l'élévation du niveau de la mer et des ondes de tempête dans certaines régions⁸⁰.

Comme l'ont fait remarquer les responsables du ministère de l'Environnement, « le processus qui alimente le réchauffement accru que nous observons dans l'Arctique n'est pas attribuable aux activités qui se produisent dans la région⁸¹ ». Pourtant, cette région connaîtra « un réchauffement de deux à trois fois supérieur à la moyenne mondiale⁸² ». Vu la disproportion de ses effets dans l'Arctique, il est urgent de prendre des mesures concrètes pour lutter contre le changement climatique. Cela inclut, sans s'y limiter, la construction d'une infrastructure durable et résistante au climat.

Les collectivités du Nord sont affectées par le changement climatique de façon disproportionnée et unique. C'est pourquoi la mise en œuvre de mesures d'atténuation et d'adaptation au changement climatique ne devrait pas négliger les caractéristiques uniques de la région. Les collectivités du Nord sont aussi vulnérables aux impacts potentiels d'une stratégie pancanadienne de réduction de notre empreinte carbone. M. Al-Katib a noté qu'un prix sur la pollution « pourrait représenter des coûts supplémentaires » dans ce qui est « un environnement assez difficile nécessitant une base de coûts importante⁸³ ». Compte tenu des défis propres au Nord, l'Association minière du Canada « a toujours réclamé la prise en compte des particularités du Nord sur la question de la tarification du carbone⁸⁴ ».

Ce sont tous les Canadiens qui devront tenir compte de cette réalité, car la lutte au changement climatique ne repose pas uniquement sur les épaules des populations du Nord. En outre, il faudra tenir compte, dans la mise en œuvre de mesures d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, des caractéristiques uniques de chacune des régions du Canada.

80 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1650 (Dilhari Fernando).

81 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1700 (Chris Derksen, chercheur scientifique, Section des processus climatiques, Division de la Recherche climatique, ministère de l'Environnement).

82 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1650 (Dilhari Fernando).

83 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 31 octobre 2018, 1620 (Murad Al-Katib).

84 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1615 (Brendan Marshall, vice-président, Affaires économique et du Nord, Association minière du Canada).

Exploitation des ressources naturelles dans le Nord

Le secteur minier est le premier employeur dans l'Arctique⁸⁵. Selon l'honorable Wally Schumann, le secteur des ressources naturelles est « l'épine dorsale de notre économie⁸⁶ ». Les entreprises de prospection et d'exploitation investissent des milliards de dollars dans leurs projets, mais elles ont aussi besoin de financement des infrastructures, sans quoi elles ne peuvent accéder aux ressources et créer de l'emploi. Le Nord a beaucoup de potentiel, mais s'il ne se dote pas d'une infrastructure adéquate — routes, voies ferrées, ports, aéroports, installations de transmission de l'énergie et de télécommunication —, ses ressources naturelles demeureront inexploitées. Selon Lisa McDonald, de l'Association canadienne des prospecteurs et entrepreneurs du Canada, « [n]ous avons besoin d'infrastructures stratégiques pour encourager l'exploration et exploiter le potentiel que recèle le Nord⁸⁷ ». Pour l'instant, le déficit infrastructurel étouffe le développement⁸⁸.

Les dépenses d'immobilisations et de fonctionnement associées à la construction de mines peuvent être 2,5 fois plus élevées dans le Nord qu'ailleurs au Canada⁸⁹. Brendan Marshall de l'Association minière du Canada a expliqué que « [l]es infrastructures jouent un rôle crucial pour réduire les coûts d'immobilisations initiaux dans le secteur de l'exploitation minière dans le Nord⁹⁰ ». Certaines sociétés, comme Agnico Eagle Mines Ltd., construisent les routes dont elles ont besoin, sans attendre le soutien du gouvernement (il leur en coûte 1 million de dollars par kilomètre⁹¹). Par contre, les entreprises de moins grande envergure ne peuvent pas en faire autant.

Souveraineté dans l'Arctique canadien

La question de la souveraineté dans l'Arctique, bien qu'elle ne fût pas au cœur de l'étude du Comité, a été soulevée par quelques témoins. Par exemple, certains ont dit

85 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1540 (Brendan Marshall); INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 7 novembre 2018, 1635 (Lisa McDonald, directrice exécutive par intérim, Association canadienne des prospecteurs et entrepreneurs).

86 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1530 (l'hon. Wally Schumann).

87 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 7 novembre 2018, 1640 (Lisa McDonald).

88 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1620 (Patrick Duxbury).

89 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1625 (Dominique Girard); INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 7 novembre 2018, 1640 (Lisa McDonald).

90 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1615 (Brendan Marshall).

91 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1610 (Dominique Girard).



que l'infrastructure maritime, sous la forme d'installations portuaires et de brise-glaces, pourrait aider à assurer la souveraineté du Canada dans l'Arctique et le passage du Nord-Ouest⁹². Selon la Société régionale Inuvialuite, « [l]es pays qui ont des infrastructures fortes et sûres dans leurs régions frontalières sont moins exposés aux intérêts internationaux⁹³ ». Autrement dit, « [s]ans la présence d'infrastructures et sans occupation active du territoire, d'autres États pourront s'y installer sans demander de permissions⁹⁴ ». La souveraineté dans l'Arctique devrait être à l'avant-plan de toute discussion sur l'infrastructure du Nord.

RÉPONDRE AUX BESOINS URGENTS ET ÉMERGENTS

Importance des priorités locales

Compte tenu des caractéristiques démographiques et géographiques particulières de l'Arctique, tous les paliers de gouvernement doivent participer à la prise des décisions sur la construction et l'entretien de l'infrastructure. Toutes les régions de l'Arctique connaissent un déficit infrastructurel important, mais les besoins varient de l'une à l'autre. En conséquence, le Comité croit que le gouvernement fédéral doit mener de vraies consultations auprès des partenaires locaux et autochtones pour déterminer les solutions à adopter.

Les témoins ont expliqué que le Canada a besoin d'un cadre stratégique cohérent sur l'infrastructure dans le Nord⁹⁵. Actuellement, « [i]l n'y a aucune stratégie énergétique pour le Nord et aucune stratégie en matière de télécommunications pour le Nord⁹⁶ ». De même, « [l]es investissements dans les infrastructures nordiques sont utilisés de manière désordonnée; les projets sont souvent menés par plusieurs administrations, mais il leur manque une entité de coordination⁹⁷ ». Le Comité estime que cette situation n'est pas favorable au développement socioéconomique.

92 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1610 (l'hon. Wally Schumann); INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 31 octobre 2018, 1540 (Murad Al-Katib).

93 [Mémoire](#) présenté par la Société régionale Inuvialuite le 2 novembre 2018, p. 2.

94 *Ibid.*

95 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1625 (l'hon. Wally Schumann); 1635 (Tom Zubko, président, New North Networks Ltd.); et INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1700 (Madeleine Redfern).

96 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1635 (Madeleine Redfern).

97 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 19 novembre 2018, 1655 (Kells Boland).

Comme l’a expliqué la mairesse Redfern, « nous devons cesser d’agir chichement, en faisant peu de consultations, en excluant des joueurs, en n’écouter pas les gens, en sous-investissant, sans vision d’avenir⁹⁸ ». Darrell Beaulieu, président et directeur général de Denendeh Investments Incorporated, a insisté sur la nécessité de « promouvoir de véritables relations intergouvernementales⁹⁹ » avec les peuples autochtones qui occupent l’Arctique depuis des temps immémoriaux. Le Canada ne peut pas s’attendre à trouver des solutions aux défis du Nord sans consulter les détenteurs des droits ancestraux et les gouvernementaux locaux. C’est pourquoi le Comité recommande ce qui suit :

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada intègre à son nouveau Cadre stratégique pour l’Arctique un processus élaboré conjointement afin de garantir la prise en compte des perspectives locales et autochtones lorsque seront prises les décisions sur la construction et l’entretien de l’infrastructure du Nord.

Financement fédéral de l’infrastructure

Le Comité a appris que de nombreux programmes d’infrastructure fédéraux réservent une partie de leurs fonds aux collectivités nordiques et autochtones. Par contre, les témoins ont aussi dit que ces programmes ne répondent pas toujours aux besoins particuliers du Nord, tels que les coûts de construction et de transport plus élevés, et la petite taille et l’éloignement des collectivités.

Au palier fédéral, plusieurs ministères et organismes financent des programmes de construction ou d’entretien de l’infrastructure. Par exemple, au moins 14 ministères et organismes (dont Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada et Services aux Autochtones Canada) versent du financement dans le cadre d’*Investir dans le Canada*, le plan d’infrastructure de 186 milliards de dollars du gouvernement du Canada. Le Comité a appris que, de ce montant, 2 milliards de dollars sont réservés à des projets d’infrastructure dans les collectivités rurales et nordiques¹⁰⁰. Les responsables fédéraux ont aussi donné d’autres exemples de financement octroyé à l’infrastructure dans le Nord : le nouveau Fonds pour l’énergie dans l’Arctique, aux termes duquel le

98 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1705 (Madeleine Redfern).

99 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 29 octobre 2018, 1630 (Darrell Beaulieu, président-directeur général, Denendeh Investments Incorporated).

100 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1535 (Nathalie Lechasseur, directrice générale, Intégration des programmes, Infrastructure Canada).



gouvernement consacrera 400 millions de dollars à l'énergie renouvelable dans les territoires¹⁰¹, et l'Initiative des corridors de commerce et de transport, dont une portion de 400 millions de dollars sera investie dans le Nord¹⁰².

Cela dit, Hilda Broomfield Letemplier, membre du Conseil national de développement économique des Autochtones, a signalé que « [l]a plupart des mécanismes de financement offerts dans le Nord semblent être dépassés par l'ampleur des déficits d'infrastructure [de la région], ce qui laisse peu de place pour des investissements stratégiques dans les infrastructures¹⁰³ ». Certains programmes, comme le volet pour le Nord de l'Initiative des corridors de commerce et de transport, ont reçu trop de demandes pour que toutes puissent être financées¹⁰⁴. Quant aux programmes dont le financement est réparti selon le nombre d'habitants, ils désavantagent le Nord, qui est relativement peu peuplé¹⁰⁵.

Par ailleurs, les enveloppes de financement actuelles ne sont « pas assez importantes pour [des projets] d'édification de la nation à même de générer des recettes fiscales », comme le projet routier et portuaire de la baie Grays, au Nunavut, qui se chiffre à 550 millions de dollars¹⁰⁶. Selon le promoteur, ce projet « améliorera de façon importante les perspectives économiques et sociales des résidents de la région de Kitikmeot », et simultanément « générera d'importants avantages pour l'ensemble du Canada tout en soutenant les efforts de réconciliation avec les Inuits de l'Ouest du Nunavut¹⁰⁷ ». Les projets de développement national ambitieux de ce genre pourraient aider à concrétiser le plein potentiel de la région.

Le Comité croit que le Canada fait bien de réserver des fonds aux collectivités du Nord. Cependant, les programmes fédéraux de financement de l'infrastructure doivent être améliorés pour répondre aux problèmes soulevés par les témoins et mieux refléter les besoins et réalités du Nord. C'est pourquoi le Comité recommande :

101 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1535 (Nathalie Lechasseur); INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 19 novembre 2018, 1535 (Glenn Campbell, sous-ministre adjoint, Investissement, partenariats et innovation, Bureau de l'infrastructure du Canada).

102 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 15 octobre 2018, 1635 (Craig Hutton).

103 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1550 (Hilda Broomfield Letemplier).

104 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 5 novembre 2018, 1545 (Brendan Marshall).

105 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1615 (Hilda Broomfield Letemplier).

106 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1555 (Patrick Duxbury).

107 Ibid.

Recommandation 2

Que le gouvernement considère un financement distinct consacré uniquement à l'infrastructure dans le Nord; que les critères de financement et mécanismes de versement tiennent compte des réalités de l'Arctique, comme le coût plus élevé du transport et des projets de construction, la petite taille et l'éloignement des collectivités, et le besoin d'accélérer le rythme des décisions de financement; et que ce financement et ses paramètres appuient les objectifs des administrations et gouvernements locaux, territoriaux et autochtones.

Diversification de la production de l'électricité dans l'Arctique

Le manque d'électricité abordable et efficiente est au cœur de beaucoup des difficultés qu'affrontent l'Arctique et sa population : ce manque « a limité le potentiel économique de la région et il étouffe son développement économique et sa prospérité¹⁰⁸ ». Les habitants du Nord continuent d'utiliser du carburant dispendieux pour produire leur électricité. Comme elles ne sont pas reliées au réseau électrique nord-américain, les collectivités de l'Arctique utilisent de petites centrales autonomes, mais celles-ci, vieillissantes, doivent être renouvelées ou remplacées¹⁰⁹. Plus que jamais, les collectivités du Nord ont « besoin d'une source d'énergie stable et abordable¹¹⁰ ».

Les témoins ont convenu de la nécessité de diversifier les sources d'électricité dans l'Arctique, mais les avis divergeaient quant à la meilleure façon de procéder. Quoi qu'il en soit, l'Association canadienne de l'électricité a souligné qu'« il est essentiel de disposer d'un soutien soutenu du gouvernement fédéral afin de pouvoir investir dans des projets transformateurs en matière d'énergie propre dans le Nord canadien »; elle a ajouté que le caractère particulier de la région « nécessite [...] une solution adaptée et personnalisée¹¹¹ ». De même, la Société régionale Inuvialuite a affirmé que :

Étant donné que nous partageons l'objectif d'atténuer les effets immédiats des changements climatiques et de décharger les familles des coûts accablants de l'énergie importée, le Canada doit entamer avec nous des discussions sur la façon de sortir de ce

108 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 29 octobre 2018, 1700 (l'hon. Sergio Marchi, président-directeur général, Association canadienne de l'électricité).

109 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2018, 1715 (David Ningeongan).

110 INAN, *Témoignages*, 42^e législature, 1^{re} session, 22 octobre 2018, 1720 (Madeleine Redfern).

111 *Mémoire* présenté par l'Association canadienne de l'électricité le 14 novembre 2018, p. 7.



cycle de pollution et de pauvreté. Ce but ne peut être atteint en affectant des fonds ici et là. Ce projet doit être réalisé en partenariat¹¹².

Le Comité a entendu qu'il n'est ni économiquement ni écologiquement durable d'importer du diesel pour produire de l'électricité dans le Nord. Il n'y a pas de consensus sur les alternatives à adopter, mais une chose est certaine : délaisser progressivement le diesel est l'objectif. Pour l'instant, les services publics comme la Société d'énergie Qulliq du Nunavut « dépend[ent] en grande partie du financement fédéral » pour élargir leur « utilisation des ressources énergétiques renouvelables et de remplacement¹¹³. Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada mette en œuvre, en partenariat avec les collectivités du Nord, des programmes d'appui à la sécurité énergétique et à l'abandon graduel du diesel comme source d'électricité; et que, pendant la transition vers les sources d'énergie plus propres, le gouvernement du Canada travaille à améliorer la fiabilité et l'efficacité des centrales électriques qui seront remplacées.

En délaissant le diesel, les collectivités adopteront des sources d'énergie plus fiables, efficaces et propres, ce qui contribuera à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, donner suite à cette recommandation servirait non seulement à diversifier la production d'énergie dans le Nord, mais aussi à conjurer les menaces réelles que présente le changement climatique.

Agir contre le changement climatique

Tel que mentionné précédemment, il est impératif que le Canada devienne une économie à faibles émissions de carbone. D'ici là, les collectivités du Nord devront s'adapter au changement climatique, un phénomène auquel l'Arctique est particulièrement vulnérable. Selon M^{me} Bergeron, « [l]es infrastructures résilientes sont le moteur des sociétés productives, contribuent à la stabilité des industries et assurent la confiance du public¹¹⁴ ». Le Comité estime donc que la stratégie d'infrastructure du Nord doit tenir compte de la réalité du changement climatique. Les collectivités du Nord ne sont pas responsables du changement climatique, mais elles gagneraient à se doter

112 [Mémoire](#) présenté par la Société régionale Inuvialuite le 2 novembre 2018, p. 5.

113 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 29 octobre 2018, 1640 (Bruno Pereira).

114 INAN, [Témoignages](#), 42^e législature, 1^{re} session, 19 novembre 2018, 1635 (Annette Bergeron).

d'une infrastructure durable, à l'épreuve du changement climatique. C'est pour cette raison que le Comité recommande :

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada, en partenariat avec ses partenaires locaux, territoriaux et autochtones, exige que les projets d'infrastructure dans le Nord fassent l'objet d'une évaluation de la vulnérabilité climatique, pour garantir la durabilité et la résilience climatique de l'infrastructure du Nord; et que les résultats de ces évaluations servent à déterminer les mesures d'adaptation à prendre pour contrer les risques potentiels associés au changement climatique.

Les résidents du Nord sont particulièrement vulnérables aux impacts du changement climatique. Ainsi, ils reconnaissent le besoin pressant de prendre des mesures concrètes pour lutter contre ce phénomène et réduire les émissions de carbone. Néanmoins, les témoins ont signalé qu'un prix sur la pollution peut créer des défis dans l'Arctique. À ce sujet, le Comité trouve encourageante l'approche « conçue dans le Nord » du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, qui, entre autres, exempte le carburant d'aviation de la tarification du carbone et fournit des remises pour l'huile de chauffage¹¹⁵.

Le Comité croit que c'est là un bon exemple d'une approche qui offre de la souplesse aux habitants du Nord sans compromettre les mesures d'atténuation et d'adaptation au changement climatique. La mise en œuvre d'un prix sur la pollution doit tenir compte des caractéristiques particulières de la région. C'est pourquoi le Comité recommande :

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada reconnaisse le besoin urgent d'agir concrètement pour lutter contre le changement climatique et s'assure que la mise en œuvre de la tarification du carbone dans l'Arctique soit suffisamment souple pour répondre aux besoins des ménages, des entreprises et des administrations locales; et qu'il s'assure que la tarification du carbone et les autres mesures d'adaptation au changement climatique n'imposent pas un fardeau financier excessif aux habitants du Nord.

Accessibilité

Les témoins n'ont pas soulevé la question de l'accessibilité, mais le Comité souhaite souligner que la suppression des obstacles à la pleine participation des personnes

115 Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, [Implementing Carbon Pricing in the NWT](#).



handicapées est un aspect essentiel du renouvellement de l'infrastructure. Le Comité croit que les obstacles à l'égalité des chances doivent être éliminés dans plusieurs secteurs, dont ceux de l'environnement bâti et du transport. De plus, le gouvernement du Canada doit prévenir l'apparition de nouvelles entraves. C'est pourquoi le Comité recommande :

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada, reconnaissant que l'accessibilité de l'infrastructure est essentielle à l'égalité des chances entre tous les habitants du Nord, exige que tous les projets d'infrastructure dans le Nord fassent l'objet d'une évaluation de l'accessibilité.

CONCLUSION

L'infrastructure du Nord — sa construction, son entretien — n'est pas seulement un facteur de développement économique, d'accès aux ressources naturelles ou d'affirmation de la souveraineté dans l'Arctique. Si elle est si importante, c'est avant tout pour les habitants eux-mêmes, et parce que tous les Canadiens, peu importe la région, doivent avoir accès aux mêmes possibilités. Mais pour trouver et concrétiser des solutions au déficit infrastructurel dans le Nord, il faudra privilégier une approche à long terme et recourir aux partenariats. Le gouvernement se doit de consulter les habitants du Nord, incluant les peuples autochtones, pour déterminer les stratégies à adopter et les projets à prioriser.

Alors que l'Arctique devient de plus en plus accessible, le Canada arrive à un tournant, et il ne peut plus se permettre d'attendre. Ce n'est qu'au moyen de solutions novatrices que nous pourrons supprimer les obstacles à la construction et à l'entretien de l'infrastructure du Nord. Le Comité espère que son rapport aidera à dégager ces solutions.

ANNEXE A

LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
Infrastructure Canada Sean Keenan, directeur général Analyse économique et résultats Nathalie Lechasseur, directrice générale Intégrations des programmes	2018/10/15	121
Ministère de l'Environnement Chris Derksen, chercheur scientifique Section des processus climatiques, Division de la Recherche climatique Dilhari Fernando, directrice générale Direction des politiques, de la planification et des partenariats, Service météorologique du Canada	2018/10/15	121
Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien Kate Ledgerwood, directrice Secrétariat de la réconciliation Wayne Walsh, directeur général Politiques Stratégiques du Nord	2018/10/15	121
Ministère des Pêches et des Océans Gregory Lick, directeur général Garde côtière canadienne	2018/10/15	121
Ministère des Ressources naturelles Daniel Lebel, directeur général Commission géologique du Canada Marco Presutti, directeur général Direction des ressources en électricité	2018/10/15	121

Organismes et individus	Date	Réunion
Ministère des Transports Craig Hutton, directeur général Politiques stratégiques Marie-Claude Petit, directrice générale Programmes d'infrastructure de transport	2018/10/15	121
Conseil national de développement économique des Autochtones Hilda Broomfield Letemplier, membre du conseil d'administration	2018/10/17	122
Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest L'hon. Wally Schumann, ministre ministère de l'Industrie, du Tourisme et de l'Investissement, ministère de l'Infrastructure	2018/10/17	122
Kivalliq Inuit Association David Chadwick, représentant conseiller principal, Chadwick Consulting Tom Garrett, représentant David Ningeongan, président	2018/10/17	122
New North Networks Ltd. Tom Zubko, président	2018/10/17	122
Nunavut Resources Corporation Patrick Duxbury, conseiller	2018/10/17	122
À titre personnel George Kemp, aîné Berens River First Nation	2018/10/22	123
Hameau de Tuktoyaktuk Merven Gruben, maire L'hon. Jackie Jacobson, conseiller	2018/10/22	123
Ville de Churchill Michael Spence, maire	2018/10/22	123
Ville d'Iqaluit Madeleine Redfern, mairesse	2018/10/22	123

Organismes et individus	Date	Réunion
Association canadienne de l'électricité L'hon. Sergio Marchi, président-directeur général Doug Tenney, représentant vice-président, Développement du Grand Nord, ATCO Group	2018/10/29	125
Denendeh Investments Incorporated Darrell Beaulieu, président-directeur général	2018/10/29	125
Qulliq Energy Corporation Bruno Pereira, président-directeur général	2018/10/29	125
Société d'énergie des Territoires du Nord-Ouest Jay Grewal, présidente-directrice générale Paul Guy, président Conseil d'administration	2018/10/29	125
À titre personnel Barry Prentice, professeur Gestion de la chaîne d'approvisionnement, Université du Manitoba	2018/10/31	126
AGT Food and Ingredients Inc. Murad Al-Katib, président-directeur général	2018/10/31	126
Det'on Cho Corporation Paul Betsina, directeur du développement des affaires Paul Gruner, président-directeur général	2018/10/31	126
Northwest Territories and Nunavut Construction Association Matt Belliveau, directeur exécutif	2018/10/31	126
Association minière du Canada Brendan Marshall, vice-président Affaires économiques et du Nord	2018/11/05	127
Gouvernement du Nunatsiavut Johannes Lampe, président Kate Mitchell, première ministre	2018/11/05	127

Organismes et individus	Date	Réunion
Mines Agnico Eagle limitée Mélissa Desrochers, directrice Relations gouvernementales, Section corporative Dominique Girard, vice-président Section corporative, Nunavut	2018/11/05	127
Northern Air Transport Association Glenn Priestley, directeur exécutif	2018/11/05	127
Northwestel inc. Curtis Shaw, président	2018/11/05	127
Association canadienne des prospecteurs et entrepreneurs Lisa McDonald, directrice exécutive par intérim Lesley Williams, directrice Politiques et programmes	2018/11/07	128
SSi Micro Ltd. Dean Proctor, directeur de l'expansion de l'entreprise	2018/11/07	128
Banque de l'infrastructure du Canada Pierre Lavallée, président-directeur général	2018/11/19	129
Bureau de l'infrastructure du Canada Glenn R. Campbell, sous-ministre adjoint Investissement, partenariats et innovation Lisa Mitchell, directrice principale Investissement, partenariats et innovation	2018/11/19	129
Chambre de commerce du Yukon Kells Boland, vice-président président du comité du transport et des infrastructures Peter M. Turner, président	2018/11/19	129
Ingénieurs Canada Annette Bergeron, présidente David Lapp, gestionnaire Mondialisation et Développement durable	2018/11/19	129

ANNEXE B

LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Association canadienne de l'électricité

Mines Agnico Eagle limitée

Northern Air Transport Association

Northwestel inc.

Société de conservation du Yukon

Société régionale Inuvialuit

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n^{os} 121, 122, 123, 125 à 129, 133, 135 et 138) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
L'Hon. MaryAnn Mihychuk

Le chemin de la croissance: Investir dans le Nord – rapport dissident du Nouveau Parti démocratique

Le NPD n'est pas en désaccord avec le contenu du rapport, mais il déplore que certains éléments en soient absents. Premièrement, l'étude a été trop courte pour qu'on puisse la considérer comme *approfondie*. Deuxièmement, le besoin de logement est mentionné dans le rapport, mais son importance cruciale n'est pas suffisamment soulignée. Enfin, il faut de la formation pour bâtir l'infrastructure, mais ce fait important est presque passé sous silence.

Durée de l'étude

La motion donnant lieu à l'étude était la suivante :

Que, conformément à l'article 108(2) du *Règlement*, le Comité entreprenne une étude approfondie sur les projets d'infrastructure nordique essentiels et les stratégies en matière d'infrastructure stratégique régionale, dans le contexte d'un éventuel appui du gouvernement fédéral.

L'étude était donc censée être « approfondie », mais elle n'a duré que du 15 octobre au 19 novembre 2018, soit à peine plus d'un mois. Pendant ce mois, le Comité ne s'est réuni que huit fois pour entendre des témoignages. C'est clairement trop peu pour que le rapport soit considéré comme approfondi.

Comme Craig Hutton l'a dit au Comité le 15 octobre 2018 :

« Le Nord est unique par rapport au reste du Canada. Cependant, nous devons également reconnaître en quoi chaque territoire est sensiblement différent l'un de l'autre. »

Vu la diversité extraordinaire des habitants, des climats, des écosystèmes et des besoins du Nord canadien, une étude de cette durée ne saurait suffire, loin de là, à déterminer les besoins réels en infrastructure de ces collectivités. Vu cette perspective si limitée, les recommandations formulées manquent de substance et n'auront guère d'impact pour les habitants du Nord.

Logement

Aucun des défis énumérés dans le rapport ne pourra être relevé tant que tous les habitants du Nord n'auront pas accès à des logements sûrs, abordables et durables. Des initiatives à cette fin sont en cours dans certaines collectivités et régions, mais elles tendent à être l'exception et non la norme.

Ainsi, toute réflexion sur l'infrastructure à bâtir doit débiter par la question du logement. En effet, il faut des ressources humaines pour construire de l'infrastructure, et ces travailleurs ont besoin d'un logement convenable avant de pouvoir effectuer les tâches requises.

Formation

Les habitants du Nord veulent travailler aux projets d'infrastructure. À ce sujet, il est écrit dans le rapport que les projets sont de trop courte durée pour que les habitants aient le temps d'apprendre les différents métiers, ce qui oblige souvent les constructeurs à faire venir des ouvriers d'ailleurs au pays. Cette situation nous ramène au problème du manque de logements : les travailleurs importés ne trouvent pas d'endroit où vivre, et les gens sur place ratent la chance d'apprendre à bâtir de l'infrastructure et des logements.

Hilda Broomfield Letemplier a parlé de ce cercle vicieux lors de sa comparution devant le Comité le 17 octobre 2018 :

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

Or, aucune des recommandations du rapport ne cible ce problème.

Conclusion

Le contenu du rapport n'est pas incorrect, mais il est très insuffisant. Rien ne peut être fait pour l'infrastructure si on ne répond pas d'abord aux besoins de base des collectivités nordiques. Et parce que l'étude n'a pas réellement été approfondie, les recommandations énoncées dans le rapport ne pourront pas mener à de nouvelles lois vraiment utiles aux habitants du Nord.

Rapport dissident du Parti conservateur du Canada sur l'étude sur les projets et les stratégies d'infrastructure dans le Nord

*« Nous n'avons pas l'habitude de vendre des breloques
et des t-shirts et ce genre de trucs. »*

Merven Gruben, maire de Tuktoyaktuk

Cathy McLeod, députée de Kamloops–Thompson–Cariboo
Kevin Waugh, député de Saskatoon–Grasswood
Arnold Viersen, député de Peace River–Westlock

Propos préliminaires

En tant que conservateurs, nous pensons que les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut et le Yukon jouent un rôle crucial dans l'économie canadienne et qu'ils ont le potentiel de jouer un rôle encore plus grand au cours des décennies à venir. Cependant, l'un des principaux enjeux qui freinent la prospérité économique au nord du soixantième parallèle est un déficit d'infrastructure écrasant, notamment le manque d'infrastructure de transport, de logement, maritime et numérique.

C'est pourquoi, à titre de membres conservateurs du Comité permanent des affaires autochtones et du Nord de la Chambre des communes, nous avons soutenu la motion suivante le 24 septembre 2018 :

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude approfondie sur les projets d'infrastructure nordique essentiels et les stratégies en matière d'infrastructure stratégique régionale, dans le contexte d'un éventuel appui du gouvernement fédéral. Aux fins de l'étude :

- a) le mot « infrastructure » comprend ce qui suit : routes, chemins de fer, ponts, aéroports, ports, infrastructure énergétique, logement, télécommunications et toute composante d'une stratégie d'infrastructure régionale plus vaste ;
- b) le mot « nordique » vise les régions visées par le Cadre stratégique pour l'Arctique.

Depuis que le Parti libéral a pris le pouvoir en novembre 2015, il affiche une attitude méprisante et paternaliste envers les résidents du Nord. Nous l'avons de nouveau constaté lors de l'étude sur les projets et les stratégies d'infrastructure dans le Nord qui a eu lieu en octobre et novembre 2018.

Le rapport final du Comité ne comprenait aucune recommandation pratique. De plus, trois enjeux soulevés, qui étaient cruciaux dans les témoignages entendus, ont fait l'objet d'une faible attention dans le rapport.

Examen des propositions d'infrastructure

Avant de présenter nos critiques, nous tenons à souligner que pendant l'étude, le Comité a entendu diverses propositions sur d'importants projets d'infrastructure. Ils comprennent, sans toutefois s'y limiter, la route et le port de la baie Grays ; un port en eau profonde à Tuktoyaktuk ; le lien hydroélectrique et de fibre optique à Kivalliq ; des améliorations significatives aux aéroports nordiques (prolongement des pistes, ajout d'éclairage de qualité supérieure sur les pistes et mise en place du système mondiale de localisation (GPS)) ; un approvisionnement en électricité accru ; et une connectivité haute vitesse à large bande.

De nombreux témoins ont vivement défendu des projets semblant à la fois bien conçus et fondés sur des preuves. Ce sera au gouvernement fédéral de déterminer comment procéder de manière optimale en tenant compte de ces points de vue et des idées pour le Nord canadien, et de présenter une politique claire sur l'Arctique.

En conséquence, nous recommandons :

Que le gouvernement du Canada entreprenne un examen exhaustif de tous les projets d'infrastructure existants et proposés, avec une analyse des retombées économiques à long terme, pour faciliter un processus décisionnel fondé sur des priorités pour les projets d'immobilisations.

Taxe sur le carbone

Nous notons la référence à la mise en œuvre de la taxe sur le carbone dans la cinquième recommandation du rapport final, selon laquelle le gouvernement du Canada « assure que la tarification du carbone, ou toute autre mesure d'adaptation au changement climatique, n'impose pas de fardeau excessif aux résidents du Nord ».

Ça ne suffit pas. Il est évident que le changement climatique touche le Nord canadien de manière profondément disproportionnée, mais les résidents du Nord savent qu'ils ne sont pas responsables de ce problème. En fait, Chris Derksen, un chercheur scientifique à la Division du changement climatique d'Environnement Canada, a dit ce qui suit au Comité le 15 octobre 2018 :

Ce n'est pas le diesel qui brûle dans le Nord qui entraîne les changements climatiques dans le Nord. C'est le diesel et d'autres processus d'émission de carbone qui se produisent à l'échelle mondiale.

Pourtant, les libéraux fédéraux imposent une taxe sur le carbone aux résidents du Nord sans leur demander leur avis. En raison de la dépendance au diesel pour tout – transport des aliments et d’autres fournitures vitales, chauffage résidentiel, production d’électricité –, la tarification du carbone entraînera une hausse massive du coût de la vie.

Le 31 octobre, le président d’AGT Food and Ingredients Inc., Murad Al-Katib, a dit au Comité : « La taxe sur le carbone suscite une certaine angoisse. Dans le Nord, qui est déjà un environnement assez difficile nécessitant une base de coûts importante, on s’inquiète beaucoup du fait que cela pourrait représenter des coûts supplémentaires. »

De plus, le 5 novembre, Curtis Shaw, le président de Northwestel Inc. – dont les opérations servent 121 000 personnes dans 96 communautés nordiques éloignées –, a parlé de trois répercussions considérables de la taxe sur le carbone imposée par le fédéral, les deux premières étant liées au coût de la production d’énergie pour son entreprise, et la troisième au coût de la vie croissant pour ses employés. Il a dit :

La taxe sur le carbone aura une incidence sur deux aspects de nos activités. Un est, bien sûr, le coût pour produire de l’énergie à nos principaux sites de production où nous utilisons du diesel et, bien sûr, le coût de l’énergie commerciale que nous achetons.

Dans le Nord, il y a un troisième élément, en fait, et c’est le coût de la vie pour nos employés. L’employé type doit chauffer sa maison. Dans certaines régions où nous nous trouvons, le mercure est sous zéro pendant huit ou neuf mois par année. Nous suivons la situation de près à l’heure actuelle pour savoir comment composer avec les augmentations du coût de la vie pour nos employés.

Il est clair que les communautés nordiques peuvent le moins se permettre un coût de la vie élevé ; elles seront les plus touchées par la taxe sur le carbone.

Quand le premier ministre du Nunavut de l’époque Peter Taptuna a signé, avec ses homologues territoriaux, le Cadre pancanadien sur les changements climatiques en décembre 2016, on lui avait promis que les « circonstances uniques » des territoires seraient prises en compte. On lui avait dit qu’un répit serait accordé et que le gouvernement fédéral mènerait une étude sur les conséquences potentielles d’une taxe sur le carbone dans les territoires.

Comme l’ont dit au Comité des responsables fédéraux le 15 octobre, cette étude n’a pas été menée et aucun accommodement n’a été offert aux résidents du Nord. En conséquence, nous recommandons :

Que le gouvernement du Canada retire immédiatement sa menace d’imposer un prix sur le carbone aux territoires nordiques en raison des conséquences négatives qu’il aura sur l’économie et le coût de la vie.

Moratoire dans la mer de Beaufort

Le deuxième point qui est pratiquement absent du rapport final du Comité est l'effet du moratoire du gouvernement fédéral sur l'exploration et le développement pétroliers et gaziers dans la mer de Beaufort. Juste avant Noël 2016, le premier ministre Justin Trudeau s'est rendu à Washington D.C. pour faire cette annonce avec le président américain de l'époque Barack Obama. Il n'y avait eu aucune consultation avec les résidents du Nord malgré une rhétorique continue sur la consultation des peuples autochtones du Canada avant toute prise de décision. Cette résolution a été prise unilatéralement par le Cabinet du premier ministre.

Les représentants élus du Nord canadien ont été informés de l'annonce moins d'une heure avant qu'elle soit faite. L'hon. Wally Schumann, le ministre de l'Industrie, du Tourisme et des Investissements et ministre de l'Infrastructure des Territoires du Nord-Ouest, l'a précisé lors de son témoignage le 17 octobre :

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.

De plus, Merven Gruben, le maire de Tuktoyaktuk, a dit au Comité le 22 octobre :

Je conviens que les libéraux devraient nous aider. Ils ont mis fin aux activités de gazéification extracôtière et imposé un moratoire sur l'ensemble de l'Arctique sans même nous consulter. Ils ne nous ont jamais dit un mot.

Le moratoire imposé a poussé le premier ministre du Nunavut de l'époque, Peter Taptuna, à émettre une « alerte rouge » sur le développement économique du territoire. Il a dit à la CBC :

Nous voulons arriver à un point où nous pouvons déterminer nos priorités nous-mêmes, et la façon de le faire est de générer des recettes significatives par le développement des ressources. Parallèlement, quand une source de revenus potentielle est supprimée, ça nous remet pratiquement au point de départ, avec Ottawa qui prend les décisions à notre place.

Le Comité a bien entendu : le moratoire doit prendre fin, mais le rapport final n'y fait pas référence dans ses recommandations au gouvernement du Canada. Personne ne l'a mieux exprimé que le maire de Tuktoyaktuk quand il a dit au Comité le 22 octobre :

Il est tellement facile de rester assis et de porter des jugements sur des gens qui vivent à 3 500 clics, et de prendre des décisions à notre place, surtout avec ce moratoire dans la mer de Beaufort. Il devrait être éliminé, levé, s'il vous plaît et merci. Ça donnera des emplois à nos gens – une formation et tout ce que nous souhaitons.

Tom Zubko, le président de New North Networks, a été jusqu'à dire le 17 octobre que le moratoire était influencé par des « intérêts spéciaux et des groupes environnementaux » financés par l'étranger qui « n'agissent pas dans le meilleur intérêt du Nord canadien ». Il a ajouté :

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.

Le moratoire imposé par le gouvernement libéral a un impact dévastateur sur l'économie des communautés nordiques éloignées. Le gouvernement conservateur précédent avait offert un financement pour une importante route toutes saisons, l'autoroute Inuvik Tuktoyaktuk, mais la communauté de Tuktoyaktuk ne profitera pas des pleines possibilités de cette infrastructure sans l'extraction des ressources de la mer de Beaufort. « Nous sommes des gens fiers qui aimons travailler pour gagner notre vie », a dit le maire au Comité le 22 octobre. Il a parlé de la dépendance grandissante envers l'aide sociale et du « petit changement » apporté par le tourisme comparativement à la promesse du développement pétrolier et gazier. « Nous n'avons pas l'habitude de vendre des breloques et des t-shirts et ce genre de trucs. »

En conséquence, en tenant compte du témoignage puissant des résidents du Nord, nous recommandons :

Que le gouvernement du Canada lève immédiatement le moratoire sur l'exploration pétrolière et gazière dans la mer de Beaufort et consulte les gouvernements territoriaux sur meilleures avenues pour le développement durable de la région sur les plans environnemental et économique.

Souveraineté canadienne

Le troisième et dernier point important que nous allons soulever, bien que ce ne soit pas le seul qui soit à peine mentionné dans le rapport final du Comité, est un témoignage relatif à la souveraineté canadienne.

Malgré l'affirmation du rapport selon laquelle la souveraineté de l'Arctique « n'était pas au centre de l'étude du Comité », c'est un enjeu crucial qui a été soulevé par cinq témoins et dans un mémoire de l'Inuvialuit Regional Corporation (IRC), qui a écrit :

Aujourd'hui, la souveraineté de l'Arctique nécessite plus que de grandes déclarations à des rencontres internationales et les ordres d'Ottawa. Notre région a des décennies de retard sur certains éléments d'infrastructure clés, ce qui pousse des États étrangers à la considérer comme s'ils pouvaient « la prendre » au lieu de « négocier avec elle ». La véritable souveraineté requiert en partie une infrastructure stratégiquement placée qui invite l'industrie dans des conditions qui bénéficient au Canada et aux résidents du Nord et qui soutient la croissance durable et la sécurité à long terme.

Le 31 octobre, le Dr Barry Prentice a pressé le Comité de tenir compte de l'impact que la fonte des glaces et l'augmentation de la navigation dans le Nord auront sur les menaces pour notre souveraineté. Murad Al-Katib a dit le même jour : « En tant que nation canadienne, nous devons décider si nous allons exercer un contrôle sur ce passage du Nord ou si nous allons permettre à la Chine et à la Russie d'en prendre le contrôle. »

C'est un enjeu majeur pour les résidents du Nord, pas seulement pour le sud du Canada comme le laissent entendre de nombreuses personnes. L'IRC a même parlé de la nécessité d'une « infrastructure militaire visible liée aux gens qui occupent le territoire ». C'est un appel à l'action auquel nous devons répondre.

En conséquence, nous recommandons :

Que le gouvernement du Canada, ce qui comprend le ministère des Affaires autochtones et du Nord et le ministère de la Défense nationale, envisage des mesures spécifiques pouvant être prises pour protéger la souveraineté des eaux et des territoires canadiens, en consultation avec les gouvernements territoriaux et les peuples inuits.

Propos de clôture

Les trois territoires nordiques du Canada ont beaucoup de potentiel si le gouvernement fédéral cesse son contrôle paternaliste et permet l'innovation et l'exploration axées sur le Nord. C'est pourquoi les citations des résidents du Nord sont si importantes. C'est leur voix qui doit être entendue. Il ne faut pas que des annonces soient faites en leur nom dans d'autres pays, sous l'influence d'organisations financées par l'étranger.

Le rapport final du Comité illustre le désir continu des libéraux fédéraux d'ignorer la volonté clairement exprimée des résidents du Nord. Ce n'est pas comme ça que le gouvernement du Canada devrait fonctionner.