



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des affaires autochtones et du Nord

INAN • NUMÉRO 127 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 5 novembre 2018

Présidente

L'honorable MaryAnn Mihychuk

Comité permanent des affaires autochtones et du Nord

Le lundi 5 novembre 2018

• (1535)

[Traduction]

La présidente (L'hon. MaryAnn Mihychuk (Kildonan—St. Paul, Lib.)): La séance est ouverte.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude sur les projets et les stratégies liés aux infrastructures dans le Nord.

Avant de commencer, je tiens à vous rappeler que le Canada chemine actuellement vers la vérité et la réconciliation. Cela ne se fera pas du jour au lendemain, mais il est important que nous prenions tous un moment pour réfléchir à notre histoire et reconnaître que nous sommes sur le territoire non cédé du peuple algonquin. Comme c'est le cas pour le travail que nous effectuons dans nos circonscriptions respectives et dans le cadre de différents projets au Canada, c'est une marque de respect nécessaire pour aller de l'avant avec la réconciliation.

Je suis très heureuse d'accueillir les témoins qui sont avec nous aujourd'hui. Je veux vous rappeler très brièvement les règles...

M. T.J. Harvey (Tobique—Mactaquac, Lib.): Les règles à propos de quoi?

La présidente: Je voulais seulement m'assurer que nos témoins sont au courant qu'ils ont droit à 10 minutes pour leur exposé, après quoi ils répondront aux questions des députés. Merci.

Nous accueillons aujourd'hui les représentants de l'entreprise Agnico Eagle. D'autres témoins nous ont déjà parlé de vos projets, mais nous allons maintenant pouvoir en discuter directement avec vous. Je vous souhaite la bienvenue.

M. Dominique Girard (vice-président, Section corporative, Nunavut, Mines Agnico Eagle limitée): Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les membres du Comité de nous donner l'occasion très appréciée de prendre la parole aujourd'hui.

J'ai une série de diapositives que je vais parcourir avec vous. Vous allez entendre l'histoire de croissance tout à fait positive et unique qui s'écrit actuellement au Nunavut.

Je m'appelle Dominique Girard, et je suis vice-président responsable du Nunavut pour Agnico Eagle. Je suis accompagné de Mélissa Desrochers, notre directrice des relations gouvernementales.

Agnico Eagle est le plus important producteur d'or au Canada. Nous faisons partie des 10 plus grandes sociétés minières au monde. Nous sommes actifs dans le secteur minier depuis 60 ans. Nous comptons plus de 10 000 employés.

Comme vous pouvez le voir sur la carte, nos activités actuelles se déroulent principalement au Québec, au Nunavut, au Mexique et en

Finlande, mais nous faisons de l'exploration un peu partout dans le monde.

Je vais vous parler aujourd'hui de nos projets au Nunavut. Vous pouvez voir sur la carte où ils sont situés. Meadowbank est le premier projet que nous avons amorcé. C'était en 2007. Notre mine est en activité là-bas depuis 10 ans. La mine d'Amaruq, à 50 kilomètres au nord-ouest de Meadowlands, permettra de prolonger la durée de vie de ce gisement jusqu'en 2026. La mine de Meliadine est en cours de construction.

Comme vous pouvez vous en douter, les projets réalisés au Nunavut sont accessibles uniquement par la voie des airs ou par la mer.

Nos 10 années de présence sur place nous ont permis d'acquérir une vaste expérience des relations avec les collectivités, de l'exploration, de la construction et de l'exploitation. Nous considérons que le Nunavut offre un bon potentiel à long terme. Nous avons établi un excellent partenariat avec la Kivalliq Inuit Association (KIA). L'an dernier, nous avons conclu trois Ententes sur les répercussions et les avantages pour les Inuits (ERAI). Nous avons également un protocole d'entente avec le gouvernement du Nunavut. Nous voulons poursuivre nos activités dans la région pendant encore longtemps et en arriver à ce que nos mines soient gérées par des Inuits. Ce n'est pas une affaire de quelques semaines. Il faudra y mettre le temps, mais c'est notre objectif.

En plus d'avoir recours à des entrepreneurs locaux, pourquoi ne pas utiliser une énergie renouvelable produite localement? C'est ce que nous visons.

Qu'avons-nous réalisé au cours de ces 10 années? Nos principaux succès ont été obtenus au niveau de la formation et du renforcement des capacités. Les Inuits comptent pour environ 30 % de nos employés à Meadowbank au cours des 10 dernières années, ce qui est tout un accomplissement. Nous avons concentré nos efforts sur les postes de premier échelon et la formation des apprentis. Nous avons d'ailleurs cinq techniciens qui ont obtenu leur accréditation du Sceau rouge. Nous voulons maintenant former davantage de dirigeants et nous misons pour ce faire sur l'éducation aux adultes et des programmes de jumelage avec des superviseurs en place. Si nous voulons que nos mines soient gérées par des Inuits, nous devons former un plus grand nombre de gestionnaires.

Du point de vue socioéconomique, nous investissons 1,6 milliard de dollars entre 2017 et 2019 pour les mines d'Amaruq et de Meliadine. Je suis d'ailleurs fier de pouvoir vous dire aujourd'hui que ces projets seront bientôt terminés, et que les échéanciers et les budgets ont été respectés.

Ces deux mines seront exploitées grâce au travail de 2 000 employés dont le tiers seront des Inuits. Notre contribution au PIB du Nunavut se situe actuellement à 15 % et pourrait atteindre de 20 à 25 % avec le projet de Meliadine.

Pour ce qui est des défis et des possibilités, plusieurs témoins vous ont déjà dit à quel point il était coûteux de vivre dans le Nord et d'y exploiter une mine. Je ne vais donc pas m'attarder aux problèmes d'éloignement ou de communication. J'aimerais plutôt vous parler d'énergie.

Chaque année, nous transportons par bateau 130 millions de litres de combustible pour l'exploitation de nos projets et la production d'électricité. Celle-ci coûte de 26 à 27¢ le kilowattheure, soit cinq ou six fois plus que pour une exploitation établie plus au sud. Nos émissions annuelles de gaz à effet de serre équivalent à celles de 70 000 voitures. C'est la situation actuelle. Il n'y a pas pour l'instant de solution de rechange au Nunavut, mais nous en cherchons une activement.

Pour mettre en perspective la consommation énergétique au Nunavut, je vais vous parler du réseau électrique. La charge totale nécessaire pour les collectivités situées le long de ce réseau s'établit à 4,6 mégawatts. Nos deux mines vont avoir besoin de 40 mégawatts. Nous sommes donc un gros client, un consommateur important. Nous sommes heureux de contribuer à la recherche d'une solution aux problèmes énergétiques que connaît le Nunavut.

Étant donné le potentiel que nous avons cerné, nous examinons diverses possibilités de projets depuis cinq ou six ans. Il y a différentes phases, des analyses exploratoires jusqu'aux études de faisabilité en passant par la détermination de la portée et les études de pré-faisabilité. Plus un projet progresse dans le processus, plus les risques s'atténuent grâce à une meilleure connaissance de la technologie.

Nous avons ainsi examiné des projets de petits réacteurs modulaires, de ligne hydroélectrique, d'éoliennes, de microréseaux, d'hydroélectricité via des turbines au fil de l'eau, et de gaz naturel liquéfié. Nous avons investi plus de 500 000 \$ dans l'étude sur le gaz naturel liquéfié, mais ce n'est pas en fait l'option que nous privilégions. C'est le projet de microréseau que nous voulons mettre sur la voie rapide. Je vais vous donner de plus amples détails à ce sujet.

Débutons par la meilleure solution à long terme, une ligne de transport d'électricité entre le Manitoba et le Nunavut jusqu'à Kivalliq. Ce serait l'idéal. C'est un projet que nous souhaiterions beaucoup voir se réaliser, et nous y travaillons en étroite collaboration avec la KIA et Anbaric, avec le soutien du gouvernement du Nunavut.

Il y a quelques aspects importants à considérer pour que ce projet puisse se réaliser. Il faut d'abord savoir quel sera le coût énergétique pour le consommateur final. Nous payons maintenant entre 26 et 27 ¢, et le prix devra être inférieur à ce niveau. On doit aussi se demander à quel moment le projet pourra se concrétiser compte tenu des phases d'étude, d'obtention des permis et de construction.

La durée de vie des projets miniers est un élément important. La mine de Meadowbank est déjà en exploitation. Les activités vont s'y poursuivre jusqu'en 2025. Celle de Meliadine sera exploitée jusqu'en 2031. Le projet principal de ligne électrique en provenance du Manitoba devrait selon nous exiger quatre ans pour l'obtention des permis et trois ans pour la construction. Si tout se passe bien, la transmission d'électricité pourrait débuter en 2026, soit après la fin de l'exploitation de la mine de Meadowbank. Dans ce portefeuille de projets, c'est celui du microréseau d'éoliennes qui pourrait se concrétiser le plus rapidement. Ce microréseau s'appuyant sur six éoliennes nous permettrait d'économiser 12 millions de litres de combustible par année, ce qui correspond aux émissions de gaz à effet de serre d'environ 7 500 voitures.

Je vous ai parlé de la meilleure solution à long terme, mais l'éolien semble être la voie à privilégier à moyen terme. Nous pourrions ainsi avoir accès dès 2022 à une source locale et indépendante d'énergie verte.

Le Nunavut a besoin d'initiatives d'envergure pouvant être réalisées à court terme, car il faut assurer un niveau d'utilisation suffisant pour une éventuelle ligne hydroélectrique. S'il n'y a plus de mines en 2026 ou en 2027, qui aura des besoins en énergie justifiant la réalisation d'un projet semblable? Il faut agir dès maintenant pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Nous considérons par ailleurs que le microréseau éolien devrait appartenir aux Inuits et être géré par eux. Les bénéficiaires qui en seraient tirés pourraient servir au renforcement des capacités et à l'amélioration des infrastructures.

En résumé, Agnico est favorable à l'étude de faisabilité en cours pour déterminer les coûts et l'échéancier pour le projet de ligne électrique et de fibre optique. Le moment semble tout à fait propice. Comme les gens de la Qulliq Energy Corporation vous l'ont indiqué il y a deux semaines, nous considérons que la solution aux problèmes énergétiques réside davantage dans un portefeuille d'options que dans une mesure unique. Le microréseau et la ligne électrique pourraient faire partie de cette solution.

Merci.

• (1540)

[Français]

La présidente: Merci beaucoup.

[Traduction]

M. Yves Robillard (Marc-Aurèle-Fortin, Lib.): Madame la présidente, puis-je poser rapidement une question?

La présidente: Vous poserez vos questions après les exposés.

M. Yves Robillard: Nous avons vu qu'il y avait un document en français; j'en voudrais une copie.

La présidente: Ah oui. Je crois que nous en avons pour vous. C'est une remarque pertinente.

M. Yves Robillard: Merci.

La présidente: Je suis désolée. Vous auriez dû en avoir une copie, car la version française était effectivement disponible.

Nous passons maintenant à notre deuxième témoin, Brendan Marshall de l'Association minière du Canada.

Bienvenue à vous. Vous avez 10 minutes pour votre exposé préliminaire.

M. Brendan Marshall (vice-président, Affaires économiques et du Nord, Association minière du Canada): Merci de me donner l'occasion de participer à cet important processus de consultation.

Je m'appelle Brendan Marshall et je suis vice-président responsable des Affaires économiques et du Nord à l'Association minière du Canada (AMC).

L'AMC est l'organisme national qui prend la parole au nom de l'industrie de l'exploitation minière et de la minéralurgie au Canada. Nous représentons plus de 40 membres dans les secteurs de l'exploration, de l'exploitation minière et des opérations de fusion et de première transformation pour un éventail de matières premières.

L'industrie minière est le plus important moteur économique du secteur privé dans l'Arctique canadien. Elle fournit de l'emploi à quelque 8 500 personnes. Cela correspond à 8 % de la population totale des territoires et à un emploi sur six. Ces chiffres grimpent si l'on inclut les régions arctiques du Manitoba, du Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador.

En 2016, les contributions directes de l'industrie au PIB du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut étaient d'environ 13, 18 et 21 % respectivement. Depuis quelques années, les sociétés minières investissent ou se sont engagées à investir plus de 9 milliards de dollars dans la région.

Toutes proportions gardées, le secteur minier est le principal employeur industriel pour les Autochtones du Canada. En outre, les sociétés minières ont conclu depuis l'an 2000 pas moins de 455 accords avec des collectivités autochtones pour établir en détail le mode de partage des bénéfices découlant d'une exploitation responsable des ressources de telle sorte que les collectivités puissent en profiter.

Dans une région où les autres possibilités de développement économique sont rares, l'industrie minière a sans cesse démontré qu'elle était capable de favoriser une croissance économique inclusive. Ainsi, les mines de diamant des Territoires du Nord-Ouest ont procuré un grand nombre d'emplois et de possibilités de développement économique aux collectivités de l'Arctique depuis le début de leur exploitation. À titre d'exemple, le nombre d'emplois créés, dont 50 % pour des résidents du Nord et 25 % pour des Autochtones, correspond à 44 000 années-personnes. Par ailleurs, plus de 3 800 personnes, soit près de 17 % de la population territoriale en âge de travailler en 2017, ont bénéficié de mesures de formation et d'évaluation des compétences. Les dépenses d'immobilisations et d'exploitation ont totalisé 18,6 milliards de dollars, dont 13,1 milliards ont été directement investis dans le Nord et 5,6 milliards de dollars sont allés à la communauté d'affaires autochtones régionale. Durant la même période, on compte plus de 100 millions de dollars en contributions au financement des collectivités et en investissements sociaux.

Quand on se tourne vers l'avenir, le potentiel apparaît encore plus grand. En août 2018, nous avons été informés par CanNor qu'il y avait 26 projets en cours de traitement par le Bureau de gestion des projets nordiques pour une valeur totale de 18,5 milliards de dollars. Cependant, 13 d'entre eux ne sont pas accessibles par la route à longueur d'année.

Nous devons encore composer avec les processus législatifs et réglementaires en vigueur au Canada qui influent sur l'autorisation des projets et les coûts afférents, alors même que les défaillances récentes de notre chaîne d'approvisionnement ont considérablement entaché la réputation du Canada à titre de partenaire commercial de confiance. En outre, la récente réforme fiscale aux États-Unis fait en sorte que nous pourrions souffrir du fait que ce pays est désormais beaucoup mieux apte à attirer des investissements.

Les répercussions de cette incertitude se sont fait ressentir au sein de l'industrie minière canadienne avec des investissements en baisse de plus de 50 % depuis 2014. Cette diminution de 68 milliards de dollars est survenue dans un contexte de forte reprise des prix pour de nombreux produits au cours des trois dernières années.

L'AMC a deux recommandations à vous adresser pour que l'Arctique ne soit pas laissé pour compte dans le cadre des efforts envisagés par le gouvernement pour rendre notre économie mieux à même de soutenir la concurrence.

Il faudrait d'abord que l'on renforce les capacités des résidents et des collectivités de l'Arctique. Il a été clairement démontré que les Autochtones accusent un manque à gagner important par rapport aux autres Canadiens pour ce qui est des indicateurs de développement humain. C'est dans les territoires que l'on retrouve les plus fortes concentrations d'Autochtones au Canada. Plus que partout ailleurs au pays, le renforcement des capacités des résidents et des collectivités

de l'Arctique doit passer par la mise à niveau de la situation économique des Autochtones.

D'autre part, de nombreux travaux de recherche ont souligné l'importance de la création d'emplois comme facteur d'amélioration de la qualité de vie et de développement social. Pour progresser vers une véritable réconciliation avec les Autochtones dans l'Arctique, le gouvernement devra donc prévoir l'élaboration et la mise en oeuvre d'une ambitieuse politique de développement macroéconomique régional préconisant une exploitation responsable des ressources comme mécanisme principal pour favoriser le développement social et combler le fossé qui sépare les Autochtones de l'Arctique des autres Canadiens pour ce qui est des indicateurs de qualité de vie.

Nous avons vraiment l'occasion de laisser un héritage institutionnel positif en nous assurant que les besoins et les réalités uniques des gens de l'Arctique sont pris en compte dans nos choix stratégiques. Pour y parvenir, il faudra absolument miser sur les forces de la région et les possibilités qu'elles offrent.

Ma deuxième recommandation concerne les infrastructures. Si l'on veut qu'une politique de développement macroéconomique puisse produire les résultats escomptés, il faut d'abord et avant tout combler le déficit de la région en matière d'infrastructures.

- (1545)

Les coûts plus élevés représentent l'un des plus importants facteurs influant sur les décisions d'investissement du secteur minier dans l'Arctique canadien. Selon les résultats de recherche présentés dans le rapport *Corriger les inégalités* pour notre industrie, il en coûte de deux à deux fois et demie plus cher pour construire la même mine aux fins de l'exploitation de métaux de base ou précieux dans une région hors réseau du Nord, par rapport au Sud. Il faut noter que ce coût supplémentaire à assumer dans l'Arctique est directement attribuable dans une proportion de 70 % au déficit régional en matière d'infrastructures.

Jusqu'à maintenant, les décisions d'investissement dans les infrastructures tenant compte des défis et des possibilités associés aux régions nordiques via l'Initiative des corridors de commerce et de transport et le plan Investir dans le Canada ont été les bienvenues, même si les montants alloués n'étaient pas suffisants pour répondre aux besoins. Nous savons ainsi que les demandes de financement dans le cadre de l'Initiative des corridors de commerce et de transport ont été cinq fois plus élevées que l'enveloppe prévue de 400 millions de dollars pour le Nord canadien. Il faut aussi se préoccuper du fait que l'aide offerte par le truchement de la Banque de l'infrastructure du Canada ne tient pas nécessairement compte du caractère distinctif des collectivités de l'Arctique, ce qui risque de limiter l'utilité de cette institution pour répondre aux besoins prioritaires du Nord canadien.

Les efforts visant à favoriser davantage le développement minier dans les régions éloignées et nordiques du Canada sont inextricablement liés aux plans d'action du gouvernement pour la réconciliation avec les Autochtones et la lutte contre les changements climatiques, et le déficit de l'Arctique en matière d'infrastructures est le principal obstacle au développement minier dans la région.

Dans ce contexte, le gouvernement devrait reconduire l'Initiative des corridors de commerce et de transport dans le budget de 2019, y compris l'enveloppe de 400 millions de dollars pour les régions nordiques, en plus d'établir, comme solution spéciale à long terme, un fonds indépendant d'investissement dans les infrastructures de l'Arctique s'inspirant du modèle de l'Alaska Investment and Development Export Authority.

Merci du temps que vous m'avez consacré. Je serai ravi de répondre à toutes vos questions.

• (1550)

La présidente: Merci.

Notre dernier témoin pour ce groupe est Glenn Priestley de la Northern Air Transport Association.

Bonjour, Glenn. À vous la parole.

M. Glenn Priestley (directeur exécutif, Northern Air Transport Association): Merci beaucoup.

Je tiens à remercier le Comité de donner à notre association la possibilité de participer à cette importante étude sur les projets et les stratégies liés aux infrastructures dans le Nord.

Mon exposé portera sur quatre questions précises relatives à l'infrastructure de l'aviation qui pourraient être examinées par le Comité. Je vais ainsi traiter de l'information météorologique pour l'aviation, des infrastructures aéroportuaires, des aides d'approche de piste et des besoins en matière de main-d'oeuvre et de compétences dans le secteur de l'aviation. Il s'agit là de quatre enjeux cruciaux lorsque vient le temps de fournir des services essentiels à des collectivités qui ont un accès limité, voire nul, à d'autres moyens de transport. Ce sont aussi quatre aspects importants pour le développement économique du Nord et des régions éloignées du Canada.

Il serait peut-être utile que je vous présente d'abord un peu mieux notre association.

La composition de la Northern Air Transport Association (NATA) est représentative de tous les aspects des opérations aériennes menées dans les régions nordiques et éloignées, y compris le service passager à horaire fixe, les vols nolisés, le transport par hélicoptère et les opérations spécialisées comme les services d'évacuation médicale et de lutte contre les incendies, lesquels sont reconnus à l'échelle internationale.

Notre association a été créée il y a plus de 40 ans afin d'appuyer le développement économique des régions nordiques et éloignées du Canada en leur donnant accès à des services de transport aérien sûrs et viables.

La gestion de la sécurité des systèmes opérationnels est une question complexe qui se pose tous les jours pour les exploitants de services aériens et les autres intervenants du Nord.

Nous avons joint au mémoire écrit présenté au Comité une carte du Canada qui devrait vous aider à mieux comprendre les difficultés avec lesquelles les exploitants aériens doivent composer au quotidien.

Ils doivent trouver des solutions à des problèmes opérationnels qui n'existent tout simplement pas dans le Sud du Canada. Il faut notamment qu'ils planifient des vols longue distance avec des informations météorologiques limitées à destination d'aéroports dont les pistes ne satisfont qu'aux normes les moins rigoureuses qui soient.

En revanche, les partenariats commerciaux que l'on peut établir avec de nombreux groupes inuits et des Premières Nations constituent un aspect unique des opérations aériennes dans le Nord et dans les régions éloignées. La fierté d'être propriétaire et la reconnaissance des diverses cultures créent entre le transporteur aérien et le client un lien spécial qui n'existe nulle part ailleurs.

Mon exposé vise donc à soumettre à la considération du Comité quatre enjeux bien concrets touchant l'infrastructure de l'aviation. Une attention particulière est accordée aux progrès technologiques

susceptibles d'améliorer l'efficacité opérationnelle, d'atténuer l'impact environnemental et d'offrir des solutions pour relever le défi du développement d'une main-d'oeuvre nordique dans l'industrie aéronautique.

Je veux d'abord vous parler de l'information météorologique pour l'aviation.

La précision des prévisions météorologiques pour les aéroports de destination et de décollage est vitale pour la sécurité des systèmes opérationnels. La NATA appuie les objectifs du plan Transports 2030 — Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada du gouvernement fédéral. Les investissements dans les nouvelles technologies rendront les systèmes plus sécuritaires. L'amélioration de l'infrastructure accroîtra la fiabilité des services offerts aux collectivités nordiques et éloignées. Les progrès des systèmes automatisés d'observations météorologiques peuvent faciliter la production de rapports météorologiques et, dans certains cas, modifier le rôle de l'observateur humain. Reste quand même que la nécessité de mobiliser la main-d'oeuvre locale doit s'inscrire dans tout plan de développement des ressources humaines et dans tous les aspects liés à la sécurité des systèmes.

Je veux vous parler en deuxième lieu de l'infrastructure aéroportuaire et des pistes d'atterrissage.

De nombreux rapports récents ont souligné la nécessité d'allonger et d'améliorer les pistes d'atterrissage des régions nordiques et éloignées. C'est le cas notamment du rapport de juillet 2017 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et du rapport de mai 2017 du Bureau du vérificateur général sur les infrastructures de l'aviation civile.

La norme relative à la longueur des pistes des aéroports du Nord a été établie à 3 500 pieds dans les années 1970. Compte tenu des changements subséquents apportés aux normes en matière d'équipement, de réglementation et de sécurité, cette longueur ne convient plus. Des pistes trop courtes limitent la taille des avions et, par conséquent, leur capacité de charge, ce qui augmente le coût global de la vie et le stress causé à l'environnement.

Les emplacements des aéroports du Nord présentent des conditions presque parfaites pour une illusion nocturne appelée l'effet de trou noir. La seule manière d'éviter cette illusion est d'installer un balisage de piste de haute qualité. La plupart des aéroports éloignés ne disposent pas de feux d'identification d'extrémité de piste ni de balisage à haute intensité. La norme minimale de balisage de piste doit comprendre un balisage lumineux d'aéroport télécommandé (ARCAL) et un indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI) ainsi qu'un balisage de piste à haute intensité. Les PAPI permettent de confirmer visuellement que la trajectoire d'approche est correcte grâce à un éclairage approprié.

Parlons maintenant des aides à la navigation d'approche de piste. C'est le troisième élément que je souhaite porter brièvement à votre attention. Chaque rapport récent sur l'infrastructure de l'aviation dans le Nord fait également état de la nécessité d'effectuer davantage d'approches aux instruments par satellite et d'améliorer les systèmes d'éclairage des pistes pour accroître la fiabilité opérationnelle. Il n'y a personne à blâmer à ce chapitre. NAV Canada, le fournisseur de services de navigation, fait un excellent travail. Transports Canada ne ménage pas ses efforts. Je voulais simplement vous faire valoir l'importance de ces aides. Les exploitants qui fournissent des services essentiels sont obligés d'utiliser des technologies et des procédures de navigation désuètes, ce qui augmente les risques opérationnels.

J'aurais d'ailleurs un exemple de situation problématique à vous donner. Rappelez-vous que l'on parle de collectivités nordiques et éloignées non pas à partir du 60° parallèle, mais bien du 50°. Il y a de nombreuses régions très éloignées au Canada, et cet exemple nous vient de Sioux Lookout. Voici ce que disait un exploitant possédant une vaste expérience: « Il existe un certain nombre de collectivités éloignées offrant une approche aux instruments marginale qu'il faut améliorer. Les approches actuelles à ces aéroports présentent un risque considérablement plus élevé. Ces approches sont tributaires de radiophares non directionnels (NDB) qui fournissent des données beaucoup moins nombreuses et précises que le système de localisation GPS.

• (1555)

« Dans bien des cas, ces approches exigent aussi que l'équipage de conduite adopte une "approche indirecte". Bien qu'elles satisfassent à toutes les normes réglementaires, on les considère partout comme des approches à haut risque. Ces approches exigent aussi une meilleure visibilité et un plafond plus élevé, ce qui réduit les chances d'atterrissage par mauvais temps. Ces approches marginales ne constituent pas seulement une préoccupation pour la sécurité, mais augmentent aussi les périodes pendant lesquelles les collectivités éloignées sont dépourvues de services d'urgence et de services essentiels en raison de la météo. La norme minimale en matière d'approche à tous les aéroports éloignés doit comprendre la technologie GPS/LPV... » « LPV » signifie « *localizer performance with vertical guidance* », ou « performance d'alignement de piste avec guidage vertical ».

Enfin, et surtout, ces trois questions sont bien connues et sont soulevées dans d'autres études, mais c'est l'augmentation de la main-d'oeuvre du Nord et de la main-d'oeuvre non traditionnelle dans le secteur de l'aviation qui m'intéresse vraiment en ce moment. C'est parce que les 2 et 3 octobre derniers, le ministre des Transports a prononcé le discours d'ouverture d'un forum sur la pénurie de main-d'oeuvre dans le secteur de l'aviation. Il a souligné l'importance de développer une main-d'oeuvre aéronautique compétente pour assurer la sécurité des systèmes.

Le ministre a également abordé le défi d'attirer la prochaine génération de travailleurs de l'aviation, en particulier les groupes non traditionnels comme les femmes, les Autochtones et les autres minorités visibles sous-représentées. Bien que le forum ait porté principalement sur la pénurie dans les équipages de conduite et les solutions à y apporter, il y a une pénurie de personnel pour toutes les professions liées à l'aviation dans le Nord et dans les régions éloignées, et certaines professions n'ont même pas encore de nom en raison de l'évolution de la technologie.

Divers obstacles doivent être pris en considération pour élaborer un programme qui permettrait d'attirer, de former et de maintenir en poste des jeunes du Nord pour des emplois liés à l'aviation. Les méthodes de formation doivent être souples parce que, comme discuté dans le forum sur les pénuries dans le domaine de l'aviation, il est problématique pour les étudiants de devoir quitter leur domicile et leur communauté pour aller dans une école éloignée pendant une longue période de temps. Il est possible d'offrir davantage de mentorat et de formation en cours d'emploi financés par le gouvernement fédéral et parrainés par l'industrie, adaptés aux besoins culturels particuliers et aux exigences de perfectionnement des compétences propres à l'entreprise. C'est le genre de programme qui sensibilise les gens et accroît leur confiance en soi et qui devrait bénéficier d'un financement fédéral et d'une plus grande participation directe de la collectivité.

J'ai fait de la recherche sur le Comité, comme je le fais toujours, et il y a eu ici des témoins très inspirants.

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

Il faudrait mettre sur pied un comité de la main-d'oeuvre et des compétences pour l'aviation dans le Nord et les régions éloignées, comité qui serait composé d'intervenants régionaux, y compris des fournisseurs de services, des organismes de réglementation et des représentants territoriaux, et qui serait chargé d'évaluer les besoins en matière d'aviation et d'élaborer une stratégie visant la main-d'oeuvre qualifiée pour tout le Nord et les régions éloignées du Canada.

La 43^e conférence de la NATA sur l'aviation dans le Nord et les régions éloignées aura lieu du 28 avril au 1^{er} mai 2019 à Yellowknife. L'importante discussion sur l'infrastructure de l'aviation dans le Nord et dans les régions éloignées se poursuivra avec la tenue d'un atelier sur le développement des aéroports, et on mettra l'accent sur le recrutement d'une main-d'oeuvre de l'aviation encore plus diversifiée dans le Nord. Nous espérons que le Comité déléguera des représentants à notre conférence.

Merci beaucoup de votre attention.

La présidente: Merci beaucoup.

Vous avez présenté votre exposé très efficacement, ce qui nous laisse un peu plus de temps pour les questions.

Nous commençons par le député Mike Bossio.

M. Mike Bossio (Hastings—Lennox and Addington, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci infiniment à nos témoins de leur présence. Nous avons encore une fois une séance très informative, comme toutes les séances sur l'infrastructure dans le Nord. Nous savons qu'il y a un manque, et qu'il est énorme.

Je veux parler de formation avec M. Priestley.

Dans ma circonscription, il y a les Mohawks de la baie de Quinte et l'Institut technique des Premières Nations, où se trouvent un hangar et une école de formation pour les pilotes d'avions, mécaniciens, navigateurs, et ainsi de suite. Tous les étudiants qui obtiennent leur diplôme de cet institut décrochent un emploi.

L'une des grandes différences, à cet endroit, c'est exactement ce que vous disiez à propos de la compréhension de la culture. Le gros problème, c'est que les gens qui sont partis de leur collectivité pour suivre cette formation repartent avant de l'avoir terminée parce qu'ils s'ennuient de la maison. À l'IITPN, on réussit bien à maintenir les étudiants dans le programme parce que l'on comprend bien leurs besoins culturels.

Pour ce qui concerne ce que vous disiez à propos de la construction, diriez-vous que c'est l'exemple que vous préconiserez comme étant le type d'institut qui serait bénéfique dans le Nord, même en guise d'expansion du programme pour les MBQ?

• (1600)

M. Glenn Priestley: J'admire beaucoup l'IITPN. Je connais le programme. Il existe depuis un bon moment.

M. Mike Bossio: En effet.

M. Glenn Priestley: Il fournit beaucoup de pilotes à Air Creebec.

Cela fait partie de la solution. Ce que nous cherchons, c'est une solution est-ouest, et nous croyons en avoir une à partir de Whitehorse.

Nous avons maintenant un collège d'aviation dans le Nord, avec Alkan Air. Ils proposent aux exploitants un programme de mentorat et de stage. Nous n'avions pas cela, et une société à Yellowknife va parrainer cela. Ils vont choisir, trier, recruter et parrainer un étudiant pour la formation en cours d'emploi. Puis il y aura un genre de programme de catégorisation, peut-être avec d'autres écoles, mais dans ce cas-ci, à Whitehorse.

M. Mike Bossio: Avez-vous une idée du nombre de pilotes, de navigateurs et d'employés d'entretien qui seront nécessaires au cours des 10 années à venir, dans le Nord?

M. Glenn Priestley: J'en ai une idée, mais nous n'avons pas de bonnes données.

Pour me préparer au forum, j'ai réalisé une analyse du marché du travail pour les trois territoires dans le Nord. Les seuls à pouvoir donner des chiffres étaient les Territoires du Nord-Ouest. Il semble qu'ils aient besoin d'environ 70 nouveaux pilotes par année, à compter de maintenant.

C'est la situation, dans le Nord, dans mon domaine. Nous ne parlons pas de centaines de personnes comme c'est le cas à d'autres endroits au Canada; très souvent, nous parlons de dizaines de personnes, pour des emplois bien précis. Cependant, nous n'avons pas besoin que de pilotes. Nous avons aussi besoin de mécaniciens, ainsi que de personnel au sol, car les aéroports souffrent aussi de la pénurie de main-d'oeuvre.

Je crois vraiment qu'il y a des possibilités de formation en cours d'emploi, et le jumelage est une idée qui semble prendre de l'ampleur.

M. Mike Bossio: J'aurais bien d'autres questions à poser, mais je sais que notre présidente espérait avoir du temps, alors je serai ravi de partager mon temps avec elle.

Allez-y, je vous prie.

La présidente: Merci beaucoup.

J'ai deux questions.

Ma première s'adresse à Agnico Eagle.

Pouvez-vous nous dire combien d'argent vous envoyez au gouvernement fédéral annuellement, en taxes ou revenus, peut-être à compter de la construction initiale, quand beaucoup de gens sont venus construire votre infrastructure? Si vous le pouvez, n'incluez pas que la partie de l'impôt sur le revenu, mais incluez l'impôt sur les bénéfices et tout autre impôt que vous envoyez au gouvernement fédéral.

M. Dominique Girard: Malheureusement, je ne peux pas vous donner maintenant l'impôt sur les bénéfices, mais je pourrais vous transmettre la réponse ultérieurement.

La présidente: Merci.

M. Dominique Girard: Pour notre projet Meadowbank au Nunavut, en fait, je ne pense pas que nous ayons payé des impôts, car nous n'avons jamais fait d'argent avec cela. Nous avons eu une dépréciation de 1,2 milliard de dollars, et nous travaillons encore à remonter cette pente.

La présidente: Vous ne payez pas d'impôts sur les bénéfices, mais tous vos travailleurs paient des impôts sur leurs revenus, et ce sont probablement de bons montants.

M. Dominique Girard: Oui. Il y aura 66 millions de dollars en rémunération des Inuits, quand nous aurons les deux projets.

Je sais que nous allons verser plus de 4 millions de dollars en impôt foncier au gouvernement du Nunavut. Il y a 2 000 employés dont les salaires dépassent les 100 000 \$ par année, et ils sont pratiquement tous du Canada.

La présidente: Brendan, voudriez-vous répondre à cette question?

M. Brendan Marshall: Oui. Je pourrais fournir un peu d'information supplémentaire.

Il y a une fausse idée très répandue dans l'industrie selon laquelle c'est par les impôts et les redevances qu'une société apporte le plus de valeur. En réalité, 80 % de la valeur générée par les sociétés, en moyenne, selon nos études, vient de l'approvisionnement.

L'AMC mène annuellement une étude sur... Je crois que ce sont 12 sociétés et 60 installations. Je n'ai pas les données pour cette année, mais l'année passée, je pense que plus de 90 % de la richesse générée est venue de l'approvisionnement local, et 80 % de cet approvisionnement se fait dans le pays hôte, souvent aussi à proximité que possible des collectivités locales.

Nous pouvons bien parler de l'importance des impôts et des redevances, car ce sont des éléments importants, mais les mines s'accompagnent d'autres possibilités de production de richesse très importantes.

• (1605)

La présidente: Ma deuxième question s'adresse à l'Association minière du Canada.

Vous avez indiqué que le modèle de financement de la Banque de l'infrastructure du Canada ne serait peut-être pas le meilleur modèle pour les programmes d'infrastructure dans l'Arctique.

Est-ce que vous pensez qu'il pourrait être modifié d'une certaine manière, ou est-ce que vous parlez de la création d'un fonds distinct? Vous pourriez nous donner des modèles pour les deux options.

Vous n'avez que 30 secondes.

M. Brendan Marshall: Bien sûr.

Très rapidement, je ne pense pas qu'il soit possible de le modifier facilement, car la BIC a été conçue pour aller chercher des fonds privés au moyen de l'investissement public. À financement égal, vous n'obtiendrez pas un aussi bon rendement dans le Nord que dans le Sud. Nous venons d'entendre cela.

Il y a une raison pour laquelle le Nord n'est pas bâti. C'est parce que c'est très cher. Si nous voulons bâtir dans le Nord, nous devons concevoir un fonds qui reconnaît les réalités dans l'Arctique, qui y est adapté et qui permet l'investissement sur cette base. Il faut que ce soit indépendant et distinct.

La présidente: Je dois céder la parole à quelqu'un d'autre, mais si vous avez de l'information précise à fournir, veuillez la transmettre au Comité. Nous pourrions nous en servir dans le rapport.

C'est maintenant au tour de la députée Cathy McLeod.

Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins.

Je vais prendre une minute avant de poser mes questions, car je pense que c'est essentiel. J'ai donné un avis de motion, l'autre jour. Il est important d'agir rapidement pour que nous puissions recevoir de l'information. Je regardais la Loi d'exécution du budget, cet énorme document de 802 pages. Elle comporte en fait trois projets de loi distincts. Il y a la Loi sur la gestion des terres des Premières Nations, la Loi sur la gestion financière des Premières Nations et la Loi sur l'ajout de terres à des réserves et la création de réserves.

Je suggérais simplement que le Comité... Le comité des finances ne peut pas faire preuve de diligence raisonnable. Si vous regardez le projet de loi S-3, vous pouvez voir qu'il s'accompagne de beaucoup d'enjeux et qu'il faut le travail d'un comité qui connaît le dossier pour s'assurer de la pertinence de cela.

La motion est simple. Je demande que nous la mettions rapidement aux voix de sorte que nous puissions accomplir l'important travail lié à l'étude que nous menons. Comme je le dis, c'est notre comité qui, faisant preuve de diligence raisonnable, examinerait les trois lois intégrées dans la Loi d'exécution du budget. Je veux que nous soyons au moins au fait de ce qui se passe et que nous puissions faire des recommandations. J'aimerais proposer cela.

La présidente: D'accord. J'ai les députés Viersen et Bossio. Essayons de restreindre nos commentaires, car nous avons des témoins qui sont ici pour parler d'infrastructure.

M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Merci, madame la présidente. J'aimerais apporter mon appui à la motion de ma collègue, bien sûr.

S'il est une chose que j'aimerais vraiment entendre de la part des fonctionnaires, c'est une explication de la façon dont cela s'est retrouvé dans la Loi d'exécution du budget. D'où cela vient-il? Cela n'a pas été mentionné du tout dans le budget. Cela nous est en quelque sorte apparu tout à coup. J'ai parcouru les quelque 800 pages, et je me suis arrêté à certains éléments. J'ai l'impression que ce sont de bonnes lois.

L'autre chose, c'est que je n'ai pas eu la chance de discuter avec certaines des Premières Nations de ma circonscription qui seront touchées par cela. Je sais qu'elles sont plusieurs à essayer d'ajouter des terres à leurs réserves. Il serait bon de les entendre au Comité.

Je demande à mes collègues de soutenir la motion de ma collègue.

La présidente: C'est à vous, monsieur Bossio.

M. Mike Bossio: Malgré tout le respect que j'ai pour ma collègue, Mme McLeod, en ce qui concerne sa motion, j'estime personnellement que nous avons de nombreux excellents sujets à discuter, en tant que comité, et que le temps file. Le comité des finances va étudier tous les aspects de ce projet de loi. Notre comité n'a pas été saisi de cela, contrairement à d'autres comités. Je siège au comité de l'environnement, qui a été saisi de certains aspects particuliers.

Je ne veux pas prendre beaucoup de temps, et j'aimerais que nous revenions à nos questions, alors je ne vais pas appuyer cette motion.

• (1610)

La présidente: Allez-y, madame McLeod.

Mme Cathy McLeod: Merci.

J'ai trouvé étrange que les finances ne nous saisissent pas de cela, ce qui avive encore plus mes inquiétudes concernant ce qu'ils essaient de cacher dans ces 802 pages. Sur ce, j'aimerais qu'on mette la motion aux voix, si nous le pouvons, puis nous reviendrons aux questions.

La présidente: D'accord.

(La motion est rejetée. [Voir le Procès-verbal])

Mme Cathy McLeod: J'aimerais partager mon temps avec M. Waugh.

La présidente: Nous vous écoutons, monsieur Waugh.

M. Kevin Waugh (Saskatoon—Grasswood, PCC): Merci.

Je me suis rendu à Meadowbank en janvier et février. Merci, monsieur Girard. Vous n'y étiez pas à ce moment-là, et Mme Desrochers non plus. Il faisait moins 65°, mais cela n'a rien à voir.

Combien d'argent avez-vous consacré à cette route de 110 kilomètres?

M. Dominique Girard: À ce jour, nous avons bâti 200 kilomètres de route au Nunavut, alors nous avons la plus longue route. C'est environ 1 million de dollars par kilomètre, alors ce sont 200 millions de dollars.

M. Kevin Waugh: Est-ce qu'il y a eu une contribution fédérale?

M. Dominique Girard: Aucune. Nous avons tout payé nous-mêmes.

M. Kevin Waugh: Votre société a entièrement payé cette route. Combien était-ce, déjà?

M. Dominique Girard: C'était 200 millions de dollars.

M. Kevin Waugh: C'était 200 millions de dollars.

M. Dominique Girard: Nous avons tout payé nous-mêmes.

M. Kevin Waugh: Vous vous occupez du transport des employés du Québec. Nous avons parlé des problèmes — et je vais revenir à vous dans un instant — relativement aux pistes. C'est un gros problème à Baker Lake. Pouvez-vous nous parler de cela?

M. Dominique Girard: Vous voulez que je vous parle des pistes?

M. Kevin Waugh: Oui, les pistes. Il arrive que vous y alliez deux fois par semaine.

M. Dominique Girard: En fait, nous avons 10 avions par semaine qui se rendent de Montréal et de l'Abitibi au Nunavut. Cinq de ces avions se rendent à Meadowbank, et les cinq autres, à Meliadine. Nous utilisons l'aéroport municipal de Rankin, mais nous avons notre propre aéroport à Meadowbank.

M. Kevin Waugh: Êtes-vous dispensés de payer la taxe sur le carbone? Vous avez mentionné des émissions équivalentes à 75 000 automobiles par année que vous essayez d'éviter. Avec la taxe sur le carbone, ce que nous entendons, c'est que les grands émetteurs seront exemptés. Faites-vous partie des sociétés qui seront exemptées?

M. Dominique Girard: Tout n'est pas encore réglé, mais nous n'avons rien entendu au sujet de l'exemption pour le moment. Les choses semblent maintenant se préciser concernant l'électricité. Pour la base, nous comptons utiliser un groupe électrogène avec du gaz naturel liquéfié, mais nous ne pourrions le faire, puisque du point de vue logistique, on ne peut transporter du GNL dans le Nord. Nous achèterons l'électricité pour les besoins qui dépassent la capacité du groupe électrogène au GNL.

Quant à l'équipement mobile, les discussions auront lieu bientôt. Ce n'est pas encore clair.

M. Kevin Waugh: Je sais que vous avez parlé de parcs éoliens et de tous les aspects, mais cela aurait une incidence sur les caribous, n'est-ce pas?

M. Dominique Girard: Cela doit faire l'objet du processus...

M. Kevin Waugh: Cela prendra des années.

M. Dominique Girard: Nous avons l'habitude de tels processus. Cela prendra du temps, mais nous avons déjà commencé l'évaluation environnementale. D'ailleurs, presque toutes les évaluations environnementales liées à la construction des deux tours à proximité du projet ont été faites. Comme pour d'autres projets, nous devons tenir des consultations.

M. Kevin Waugh: Je suis stupéfait de la rapidité à laquelle vous avez construit cette mine.

M. Dominique Girard: C'est quelque chose de spécial.

M. Kevin Waugh: C'est quelque chose à voir. Je recommande à tous ceux qui sont ici d'aller au Nunavut pour la voir, si l'occasion se présente.

J'ai pu constater personnellement que la longueur des pistes d'atterrissage posait problème. Vous avez relevé toutes les lacunes que j'ai constatées sur ces pistes d'atterrissage; elles sont inadéquates. Des avions qui doivent atterrir à Arviat, Whale Cove ou Chesterfield Inlet ne peuvent le faire. Cela n'a rien de surprenant, n'est-ce pas? C'est un problème de taille là-bas, en particulier lorsqu'ils attendent des matériaux expédiés par avion. Pourriez-vous faire des commentaires sur cette situation? Lorsque j'étais à Chesterfield Inlet, j'ai constaté que deux avions n'ont pu y atterrir.

M. Glenn Priestley: Cela arrive tous les jours. On compte 117 aéroports au nord du 60° parallèle. Seulement 10 d'entre eux ont des pistes asphaltées, et la moitié seulement ont un revêtement en bon état. Pour les cinq autres, l'asphalte est à refaire. C'est un grave problème.

Il existe des solutions. Dans un projet en cours, nous avons entrepris la mise à l'essai de nouveaux revêtements, mais c'est un projet important. Il faudra beaucoup de temps pour en arriver à un revêtement en aluminium, un de nos importants projets.

Nous devons examiner d'autres solutions pour ces pistes d'atterrissage, étant donné que ces infrastructures sont maintenant touchées par les changements climatiques. L'un des principaux problèmes, évidemment, est celui des dommages causés aux avions. Les appareils utilisés par ces sociétés minières — pour celles qui utilisent des jets — sont tous vieux de 35 ans. Un seul type de jet, le Boeing 737-200, peut atterrir sur des pistes en gravier. Donc, cela pose problème.

• (1615)

M. Kevin Waugh: La question est pour l'AMC; monsieur Marshall, Agnico a beaucoup de moyens, peut-être plus que quiconque dans le Nord. Quelles mesures prendrez-vous pour les petites entreprises minières qui veulent investir là-bas? De quelles infrastructures ont-elles besoin pour être concurrentielles?

M. Brendan Marshall: Il y a de nombreuses possibilités. Agnico est une entreprise mature et bien établie menant de nombreuses activités, tandis que TMAC exploite une seule mine d'or où la production a commencé l'an dernier seulement. Fort heureusement, cette mine est située à proximité des eaux de marée. Sinon, elle pourrait ne pas être encore opérationnelle.

Les infrastructures jouent un rôle crucial pour réduire les coûts d'immobilisations initiaux dans le secteur de l'exploitation minière dans le Nord. Prenons Agnico Eagle comme exemple; son réseau de sécurité de l'approvisionnement énergétique s'étend sur 3 400 kilomètres. Les navires partent de Bécancour, au Québec, puis contournent Terre-Neuve pour se rendre jusqu'à la baie d'Hudson.

La société minière a construit un port flottant, un parc de réservoirs et 200 kilomètres de route simplement pour avoir la possibilité d'aménager le site de la mine. Dix ans plus tard, l'entreprise n'a toujours pas fait d'argent.

C'est un aspect remarquable que vous devez garder à l'esprit. Combien d'entreprises sont prêtes à agir ainsi, à créer de la richesse au profit des autres, sans générer de profit pour elles-mêmes? C'est très remarquable.

M. Kevin Waugh: Oui, je sais.

M. Brendan Marshall: Que pouvons-nous faire pour transformer d'autres entreprises, de petites entreprises, en Agnico Eagle de demain? Il faut faire en sorte que ces projets soient économiquement viables, et la mesure la plus importante pour y arriver est de réduire le déficit en infrastructures. Autrement, les seuls produits qui seront exploités dans le Nord seront les produits à haute valeur, mais à faible volume. Les métaux communs ne seront pas exploités.

M. Kevin Waugh: En effet, et c'est sans compter la tarification du carbone qui s'en vient.

M. Brendan Marshall: Les projets de ce genre ne seront pas mis en oeuvre.

M. Kevin Waugh: La tarification du carbone augmente simplement les coûts, n'est-ce pas?

M. Brendan Marshall: Dans le Nord, la tarification du carbone pose un problème unique. L'AMC a toujours réclamé la prise en compte des particularités du Nord sur la question de la tarification du carbone.

Notre association appuie la tarification du carbone, car il s'agit de la méthode la plus efficace pour réduire les émissions de carbone tout en offrant aux entreprises la plus grande marge de manoeuvre possible. Il faut toutefois avoir des solutions de rechange. Si vous imposez une tarification sur le carbone, mais sans possibilité de transition pour ce signal-prix et sans carburant de rechange pour diversifier les sources d'énergie, on se trouve à limiter l'efficacité de cette mesure. Nous le reconnaissons, et nous espérons que les décideurs le reconnaîtront également.

Cela nous ramène à mon commentaire sur le Fonds pour l'infrastructure de recherche dans l'Arctique. Le Nord est unique; nos choix stratégiques doivent prendre en compte les réalités uniques de la région. Il en va de même pour la tarification de carbone, pour les infrastructures et pour presque tous les autres enjeux stratégiques auxquels on peut penser. On ne peut continuer d'appliquer dans le Nord des solutions adaptées aux réalités des régions au sud du 60° parallèle et s'attendre aux mêmes résultats. Cela n'a pas fonctionné dans le passé et cela ne fonctionnera pas à l'avenir.

La présidente: Nous passons maintenant à Mme Rachel Blaney.

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Merci, madame la présidente. Merci à tous d'être ici avec nous aujourd'hui.

Dans le cadre de notre étude, on nous a souvent parlé du manque de logements. J'aimerais donner à chacun d'entre vous un peu de temps pour discuter de l'impact du manque de logements sur vos activités.

Puis-je commencer par vous?

M. Dominique Girard: Cela a de graves répercussions. Premièrement, cela oblige les enfants à rester à l'école deux heures de plus. Cela a aussi une incidence sur nos employés. Parfois, les employés sont heureux de se rendre sur les sites simplement pour avoir une pause, pour avoir accès, près du camp, à une salle où ils peuvent se retrouver seuls. Comment peuvent-ils se reposer lorsqu'ils sont dans une maison où logent 15 personnes? Comment peuvent-ils se concentrer sur leurs études et faire leurs devoirs dans un logement surpeuplé?

Il est aussi difficile de déplacer les employés d'une communauté à une autre. Il n'y a pas de logement et les prix sont très élevés. Par conséquent, le roulement est l'un de nos principaux problèmes. Pourquoi? Les besoins de base des gens — notamment le logement, un besoin important — ne sont pas nécessairement satisfaits lorsqu'ils retournent dans leur communauté. Je pense qu'un meilleur système de logement aiderait aussi à régler le problème du taux de roulement du personnel sur le site.

• (1620)

M. Brendan Marshall: Je vais aborder la question d'un angle légèrement différent. Je vais parler d'une des raisons pour lesquelles je pense que la structure actuelle de la Banque de l'infrastructure du Canada ne fonctionnera pas dans le Nord.

La raison, comme l'ont indiqué des décideurs qui ont dirigé l'équipe de transition, c'est qu'il y a un critère d'intérêt public qui sera considéré comme satisfait lorsque l'administration infranationale aura respecté des exigences de fonds propres précises pour le projet en question.

Considérant que 89 % du budget de fonctionnement du Nunavut provient déjà du ministère des Finances du Canada, du gouvernement du Canada, et considérant, comme je l'ai mentionné plus tôt, l'écart disproportionné des indicateurs de la qualité de vie pour les habitants du Nord, en particulier les peuples autochtones du Nord... Si vous étiez à la place du gouvernement territorial ou si vous étiez premier ministre du territoire, que vous aviez des ressources très limitées et de criants besoins en matière de logement, et que vous deviez décider où investir ces fonds limités, que diriez-vous? Diriez-vous que vous êtes désolés, mais que vous investirez dans la construction d'une route menant à la mine et que vous mettrez les projets de logements en attente? Ce serait absolument impensable, car ce serait un véritable suicide politique.

Voilà pourquoi nous ne pensons pas que les territoires luttent à armes égales avec les provinces qui ont une assiette fiscale leur permettant d'avoir accès aux fonds la Banque de l'infrastructure. Nous pensons qu'ils auront plus de difficulté à satisfaire aux critères de l'intérêt public. C'est un aspect à prendre en compte.

L'autre élément, je l'ai mentionné plus tôt, c'est qu'à financement égal, tout coûte plus cher dans le Nord. Même si vous agitez la carotte du financement public pour attirer des capitaux privés pour un projet précis dans le Nord, toutes choses étant égales par ailleurs, un projet identique au centre du Canada serait plus rentable, malgré l'injection de fonds publics.

Donc, comme vous pouvez le constater, le Nord est confronté à deux obstacles pour l'accès au financement destiné à la construction d'infrastructures.

M. Glenn Priestley: C'est une très bonne question.

La plupart des exploitants du Nord ont maintenant leurs propres logements. Ils n'avaient pas le choix; ils ont tous dépensé des millions pour construire des logements pour le personnel.

Dans ces logements, les chambres sont à occupation simple ou double, jamais plus. Ce sont des gens qui arrivent de partout au pays, qui prennent un vol payé jusqu'à l'endroit où ils sont basés — Yellowknife, Iqaluit ou Rankin — et qui ont deux semaines de travail suivies de deux semaines de congé.

Il est important à ce moment-ci, sur cette tribune, de souligner l'incidence de décisions fondées sur la réalité du Sud. Un ministère a adopté de nouvelles règles sur les limites de temps de vol et de temps de service des pilotes. Les répercussions de cette décision n'ont pas été évaluées; à Iqaluit, il aurait fallu doubler le nombre de pilotes. Nous n'avons nulle part où les loger. Il nous aurait fallu cinq ans, seulement pour construire les installations d'hébergement. Voilà un exemple du manque de consultation de ces organismes avec les gens du Nord.

J'aimerais aborder un dernier point pour terminer. Récemment, un avion en provenance de Suisse, je crois, était en difficulté et a dû atterrir à Iqaluit. La communauté devait soudainement accueillir 250 personnes. Nous avons très vite manqué de place, et on parle seulement d'un gros avion et d'une urgence internationale. C'est aussi arrivé à Baker Lake. Nous avons hébergé les passagers comme on le pouvait, dans la population, faute d'infrastructures d'accueil. C'est un aspect auquel il faudra réfléchir pour l'avenir, étant donné la modification des trajectoires des vols internationaux et l'augmentation des vols transpolaires.

Mme Rachel Blaney: Merci.

Glenn, je vais continuer avec vous pour quelques instants. Je comprends très bien ce que vous avez dit au sujet du mentorat et de la formation en milieu de travail. Pourriez-vous nous dire comment le gouvernement fédéral pourrait appuyer ce type de formation pour que les gens puissent rester dans leur communauté?

Je viens d'une communauté éloignée; je suis consciente qu'elle n'a rien à voir avec les régions éloignées du Nord. La rétention est l'un de nos plus importants problèmes. Les jeunes qui poursuivent leurs études dans des régions trop éloignées ne reviennent pas. Nous cherchons toujours des façons de retenir les gens dans la communauté, en particulier les jeunes.

Pourriez-vous parler des mesures fédérales qui pourraient vous être utiles?

• (1625)

M. Glenn Priestley: En tant que représentant pour les collectivités du Nord, je ne veux pas passer pour quelqu'un qui sait tout, mais je suis bien conseillé par un excellent conseil d'administration. Nous reconnaissons qu'il faut établir des partenariats avec les collectivités du Nord. Il faut faire plus de formation en milieu de travail. Il y a plus de mentorat. J'ai constaté qu'on mise davantage sur le mode de vie culturel pour attirer les jeunes, peu importe la nature du travail.

Je ne pense pas que nous ayons réussi aussi bien que dans le passé, car nous dépendions de la migration dans l'axe nord-sud qui, ironiquement, n'existe plus. On dit que les gens apprenaient dans le Sud, puis venaient pratiquer dans le Nord pour deux ou trois ans. Ils finissaient par apprendre à piloter ces appareils, après deux ou trois ans à les briser. Lorsqu'ils devenaient bons, ils partaient, puis tout était à recommencer.

Il n'y a plus de migration dans l'axe nord-sud. Nous devons donc trouver des solutions, et c'est ce que nous faisons. À titre d'exemple, Air Inuit a un programme appelé Sparrow; les pilotes vont dans les communautés pour faire du mentorat et deviennent... Je ne veux pas utiliser les termes « grande soeur » ou « grand frère », mais c'est du mentorat de ce genre. Ils vont souvent dans ces communautés. L'entreprise compte maintenant 13 commandants inuits issus de ce programme. Cela vous donne une idée de nos activités.

La présidente: Très bien. Nous passons maintenant à Mme Yvonne Jones.

Mme Yvonne Jones (Labrador, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier mon collègue, M. Rusnak, de partager son temps de parole avec moi aujourd'hui.

Ma circonscription est au Labrador, dans la région subarctique du Canada. Il s'agit principalement de terres appartenant aux Inuits et aux Premières Nations. Je peux évidemment comprendre les propos que vous tenez tous aujourd'hui, car c'est aussi mon expérience.

Ma circonscription compte d'importantes exploitations minières. Ma première question portera donc sur ce sujet.

Quelle est la différence de coûts pour l'exploitation d'une mine dans le Nord du pays comparativement au Sud? Ces coûts comprennent-ils tous les éléments nécessaires à l'exploitation d'une mine, comme les routes, les ports, les chemins de fer, le réseau électrique et tous les autres éléments d'infrastructures importants?

Ma deuxième question porte sur un aspect dont vous avez parlé, soit la construction de 200 kilomètres de route jusqu'à votre mine. Je ne sais pas quand vous l'avez fait; cela fait-il longtemps? Y a-t-il actuellement des programmes mieux adaptés aux projets d'exploitation minière et aux investissements en infrastructures? Sinon, comment le gouvernement canadien pourrait-il faire les choses différemment? Nous visons toujours à créer des emplois durables et à améliorer l'économie pour les populations du Nord. J'aimerais savoir si nous pourrions faire quelque chose pour y contribuer, outre ce que nous faisons déjà ou en remplacement de certaines mesures existantes.

M. Dominique Girard: Je peux vous répondre en premier.

Les coûts, selon les données de l'Association minière du Canada, sont de 2 à 2,5 fois plus élevés, ce qui inclut les coûts en capital et de fonctionnement. Voilà ce qu'il en est.

M. Brendan Marshall: C'est de 200 à 250 %.

Mme Yvonne Jones: D'accord. Merci.

M. Dominique Girard: Cela signifie que... Disons qu'au Québec un gisement de minerai est économiquement viable à 0,5 gramme la tonne. Dans le Nord canadien, il faudrait que ce soit au moins un gisement de 1,5 gramme la tonne. Encore là, ce serait trop peu. La réalité est que des gisements d'or et de minerai demeurent inexploités dans le Nord canadien, parce que c'est trop dispendieux de les extraire.

Pour ce qui est de votre deuxième question... Je m'excuse. Je l'ai oublié.

Mme Yvonne Jones: Cela concernait vos investissements.

M. Dominique Girard: Les 100 premiers kilomètres de route entre Baker Lake et Meadowbank ont été construits de 2007 à 2010. Nous avons ensuite fait les 30 kilomètres qui séparent Rankin Inlet de Meliadine en 2013. Enfin, l'an dernier, nous avons construit 70 kilomètres de route entre Meadowbank et Amaruq.

M. Brendan Marshall: Je vais me servir de votre question et de la réponse de Dominique pour vous raconter une petite histoire.

Dans ma recommandation, j'ai mentionné l'Alaska Industrial Development and Export Authority, parce que vous avez demandé ce que le gouvernement pourrait faire différemment. Il s'agit d'une banque publique d'investissement. La banque a reçu 300 ou 350 millions de dollars en financement à la fin des années 1980, et ses actifs dépassent maintenant 1,5 milliard de dollars par année. Elle loue l'exploitation des deux ports en eau profonde d'Alaska. Elle a financé une route et un port, ce qui vous rappellera peut-être quelque chose. Elle a financé une route et un port qui ont permis d'assurer la viabilité de la mine de plomb et de zinc de Red Dog.

La mine de Red Dog a été aménagée par Cominco, et elle appartient actuellement à Teck Resources, qui est une entreprise canadienne. C'est l'un des plus importants gisements de zinc au monde. Malgré cela, ce n'était pas économiquement viable de développer cette mine sans une forme de soutien pour construire cette infrastructure. Cette mine est exploitée depuis près de 25 ans et elle a littéralement permis de générer plusieurs milliards de dollars en activité économique. Il y a une entente sur le partage des bénéfices avec les 13 communautés autochtones d'Alaska. C'est une grande réussite.

Au Canada, nous avons une mine de plomb et de zinc au Nunavut. C'est le projet du corridor d'Izok. Ce n'est pas encore une mine. Il s'agit d'un autre gisement connu relativement important de plomb et de zinc. Ce gisement est connu depuis les années 1960. Ce projet a aussi besoin d'un port et d'une route pour aller de l'avant. Ce gisement n'a pas été exploité, parce que ce projet n'a reçu en fait aucun soutien pour la construction de ce port et de cette route. Il n'y a par conséquent aucune activité économique autour de ce projet ou liée à ce projet.

Où est l'équivalent canadien de l'Alaska Industrial Development and Export Authority? Où est cette institution qui prend l'initiative quand nous avons la même situation que nous avons vue en Alaska qui a permis de prendre un projet qui n'était pas économiquement viable et de mettre en place les piliers qui ont permis à ce projet d'aller de l'avant grâce à des options de financement souples, à des prêts à long terme, à une clause d'indexation pour le remboursement, etc.? Où se trouve ce modèle pour le Nord canadien?

Nous parlons beaucoup du grand potentiel, de toutes les possibilités, des ressources importantes et de la présence d'or dans ces collines, mais nous ne faisons rien de considérable pour en fait exploiter ces ressources de manière responsable pour créer de la richesse et la partager avec les communautés. Nous devons en faire plus, et nous le pouvons. Nous devons simplement décider ce que c'est ce que nous voulons faire.

● (1630)

La présidente: Nous nous arrêtons sur cette recommandation.

Merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir ici. Nous sommes conscients que vous avez dû vous déplacer, et certains plus que d'autres. Nous vous en sommes très reconnaissants. Vos commentaires alimenteront le rapport que nous présenterons aux députés et aux Canadiens. Nous vous remercions énormément de votre participation. Merci.

Nous prendrons une courte pause, puis nous entendrons notre deuxième groupe de témoins.

•(1630) _____ (Pause) _____

•(1635)

La présidente: Nous reprenons nos travaux; nous souhaitons la bienvenue aux témoins qui sont ici.

Je crois que nous avons un témoin en vidéoconférence à Yellowknife.

Une voix: Non. C'est à Whitehorse.

La présidente: Oh, il est à Whitehorse. Je suis vraiment désolée. Je sais que c'est un gros faux pas dans le Nord canadien. Veuillez me pardonner.

M. Curtis Shaw (président, Northwestel inc.): Ce n'est pas un problème.

La présidente: Nous vous souhaitons la bienvenue. Vous avez 10 minutes chacun pour faire vos exposés. Ensuite, les députés vous poseront des questions jusqu'à ce que le temps soit écoulé.

Je précise à mes collègues que MKO, du Manitoba, éprouve des difficultés techniques et ne participera pas à la réunion aujourd'hui.

Nous avons deux exposés. Nous entendrons en premier Curtis Shaw, président de Northwestel Inc., qui se trouve à Whitehorse, au Yukon.

Bienvenue. Allez-y.

M. Curtis Shaw: Merci, madame la présidente.

Northwestel vous remercie d'avoir l'occasion de discuter avec vous ici cet après-midi dans le cadre de votre étude sur les projets et les stratégies d'infrastructure dans le Nord. Nous avons bon espoir que cela mènera à des initiatives en vue de continuer d'améliorer la qualité de vie et de stimuler la prospérité économique des résidents du Nord canadien.

J'aimerais brièvement vous présenter Northwestel. Notre entreprise est le principal fournisseur de services de télécommunication dans le Nord canadien; nous avons 120 000 clients dans 96 collectivités au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut et dans le Nord de la Colombie-Britannique. Notre zone géographique de desserte représente 40 % du territoire du Canada, mais seulement 0,4 % de la population canadienne. Pour vous situer les choses dans leur contexte, 70 % des collectivités où nous offrons des services ont moins de 500 habitants.

Northwestel entretient environ 5 000 kilomètres de câbles à fibres optiques et un réseau hertzien de 8 000 kilomètres, et nous offrons des services dans certains des endroits les plus éloignés et les plus inhospitaliers du Canada.

Le siège social de l'entreprise et le siège social des opérations se trouvent à Whitehorse, au Yukon, et à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest. Nous avons aussi un bureau régional à Iqaluit, et nous offrons des emplois dans plus de 15 collectivités nordiques. Nous sommes l'un des plus gros employeurs privés permanents dans le Nord canadien; nous avons plus de 500 employés qui vivent et qui travaillent dans cette région. Contrairement à de nombreuses entreprises en activité dans le Nord canadien, les membres de notre haute direction, notre présence opérationnelle et la majorité de notre équipement de télécommunications se trouvent au nord du 60° parallèle. Environ 12 % de nos employés s'identifient comme étant des Autochtones, et nous avons huit coentreprises avec des entreprises et des institutions autochtones.

Northwestel contribue énormément à l'économie dans le Nord canadien. Notre impact économique direct est d'environ 170 millions de dollars par année, ce qui comprend les salaires, les opérations et

les investissements en capital. Nous avons investi en tout plus de 800 millions de dollars dans l'infrastructure de télécommunications dans le Nord canadien. Les fournisseurs autochtones du Nord canadien profitent énormément de ces investissements.

Les habitants du Nord méritent des télécommunications rapides, fiables et à un coût comparable, et nous nous efforçons de respecter ces objectifs dans un monde où les normes et les attentes évoluent à un rythme sans précédent. Nous sommes fiers de nos mesures pour moderniser les télécommunications dans le Nord, et nous avons collaboré avec les gouvernements fédéral, territoriaux et autochtones pour investir massivement dans la région dans des projets d'infrastructure qui contribuent au développement du pays. Ces ententes de partenariat et ces coentreprises ont vu le jour pour répondre aux besoins et à la capacité de nos collectivités, contrairement aux modèles traditionnels de partenariats public-privé qui ne conviennent pas toujours aux projets dans le Nord canadien.

Le Yukon a été le premier endroit au Canada à étendre l'accès à Internet haute vitesse à toutes ses collectivités. Par ailleurs, d'ici la fin de la prochaine année, nous réussirons à offrir Internet haute vitesse à l'ensemble de notre zone de desserte, à l'exception d'une collectivité. La collectivité qui n'est pas desservie est Bob Quinn, en Colombie-Britannique, et elle compte moins de 10 ménages.

Les habitants du Nord sont les plus gagnants lorsque le secteur privé collabore avec le gouvernement pour avoir accès à du financement réservé à l'infrastructure de télécommunications pour les régions rurales et nordiques. Cela continue d'être une manière essentielle d'aborder les défis propres au Nord canadien: un accès limité, un faible bassin de population et des ressources humaines et financières limitées. C'est particulièrement vrai pour les petites collectivités seulement accessibles par voie aérienne. Grâce aux partenariats que nous avons établis avec divers gouvernements, nous avons réussi à réaliser de véritables progrès en vue d'offrir des services Internet partout dans le Nord et des tarifs comparables à ceux offerts dans le Sud du Canada.

L'une des réussites que j'aimerais souligner est notre plan de modernisation, ce qui représente des investissements de 230 millions de dollars de 2013 à 2018. Les 60 collectivités qui sont desservies par voie terrestre, soit par la fibre optique ou un réseau hertzien, peuvent maintenant avoir accès à un service cellulaire 4G et à Internet haute vitesse avec des vitesses de téléchargement de 15 à 250 mégabits par seconde. De plus, les 14 collectivités desservies par satellite ont aussi accès à un service cellulaire 4G et à Internet haute vitesse avec des vitesses de téléchargement de 2 à 5 mégabits par seconde.

Plus récemment, grâce au programme Brancher pour innover d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, notre projet Tamarmik Nunaliit permettra aux 25 collectivités du Nunavut de profiter d'Internet haute vitesse avec des vitesses de téléchargement de 15 mégabits par seconde et d'avoir accès à un réseau cellulaire LTE 4G d'ici la fin de l'année prochaine.

Le projet de liaison par fibre optique dans la vallée du Mackenzie est un autre exemple récent d'un partenariat public-privé. En 2017, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, Northwestel et Ledcor ont installé un réseau de 1 200 kilomètres de fibre optique entre McGill Lake et Inuvik, dans les Territoires du Nord-Ouest. Cet investissement a permis d'offrir des services d'Internet haute vitesse à des tarifs inférieurs aux habitants de la vallée du Mackenzie et de contribuer à la prestation de services et de programmes gouvernementaux améliorés et aux occasions de développement économique.

Quand le gouvernement du Canada se tourne vers le Nord et cerne ses priorités en matière d'investissement, il devrait se concentrer sur les projets qui présentent un intérêt public, qui permettent de miser sur les investissements du secteur privé et qui offrent des possibilités au secteur privé. Lorsque vous élaborez des modèles de financement pour les programmes et les politiques publiques, veuillez tenir compte de la précarité de bon nombre d'entreprises dans le Nord canadien en raison du coût élevé des intrants, de la concurrence mondiale grandissante et des possibilités de croissance limitées.

● (1640)

Le financement public d'initiatives qui entrent directement en concurrence avec le secteur privé crée de l'instabilité et décourage les investissements privés. Le soutien financier à l'égard de l'infrastructure qui procure beaucoup d'avantages pour la population et qui stimule la croissance économique permet de rendre plus abordable l'exploitation d'entreprises dans le Nord canadien. Par conséquent, la priorité devrait être d'assurer une bonne qualité de vie pour tous les habitants du Nord.

Les investissements dans la connectivité des télécommunications sont tout à fait importants, mais les investissements dans le transport et l'électricité le sont tout autant. Ces éléments ont de grands effets sur nos coûts d'exploitation et le coût de la prestation des services à nos clients. Les coûts liés au transport et au déplacement sont parmi les intrants les plus importants pour Northwestel. Nous desservons 96 collectivités qui sont réparties sur un territoire qui représente plus de 40 % de la superficie terrestre du Canada. Nous avons le cas extrême de Grise Fiord, qui se trouve à 1 500 kilomètres de l'hôpital le plus près à Iqaluit et à 400 kilomètres de Resolute, qui est la collectivité la plus proche. La distance fait augmenter le coût de la prestation des services dans ces collectivités.

Le peu d'options de transport représente aussi un coût d'intrant important pour toute entreprise dans le Nord canadien. Pas moins de 43 de nos 96 collectivités ne sont pas accessibles par voie terrestre toute l'année. Parmi ces collectivités, 30 ne sont pas du tout accessibles par voie terrestre. Pour les entreprises, cela signifie que l'équipement et le matériel doivent être transportés par barge dans l'Est et le Nord de l'Arctique. Comme le nombre de vols commerciaux en provenance ou à destination de ces collectivités est limité, il faut prendre des vols nolisés pour effectuer les réparations de routine et d'urgence.

Je peux vous donner un exemple. Dans certaines collectivités, si nous avons une ligne téléphonique résidentielle qui est brisée et que nous devons nolisier un avion pour nous y rendre, la facture peut s'élever à 15 000 ou à 20 000 \$ seulement pour réparer une ligne téléphonique.

L'électricité est un autre coût d'intrant important pour nous. Les coûts d'électricité pour les entreprises dans le Nord sont beaucoup plus élevés que dans le reste du Canada, et les tarifs peuvent être de 15 fois supérieures aux tranches de consommation équivalentes au Québec. Au Nunavut, les tarifs pour les entreprises peuvent aller jusqu'à 1,11 \$ le kilowattheure. Nous nous attendons à ce que les tarifs au Nunavut augmentent et à ce que les tarifs à Iqaluit augmentent jusqu'à ce qu'ils atteignent ceux des autres collectivités.

Bien que les tarifs d'électricité pour les entreprises dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon soient inférieurs à ceux du Nunavut, ils sont près du double de la moyenne nationale et ils augmentent à un taux supérieur à l'inflation. Comme l'électricité constitue un coût d'intrant majeur pour la prestation de services à large bande, l'augmentation continue des tarifs exerce une pression à la hausse sur les tarifs domestiques et commerciaux.

En plus de l'électricité pour les entreprises, nous devons générer notre propre électricité à 81 endroits éloignés, car aucun service d'électricité pour entreprises n'y est offert. Par ailleurs, 36 endroits ne sont accessibles que par hélicoptère, et leur ravitaillement nécessite donc le transport du diesel par hélicoptère.

L'amélioration des services à large bande n'est pas simplement une question d'ajouter de la fibre optique, d'accroître la concurrence ou d'imposer des règlements pour faire diminuer les tarifs. Compte tenu de la distance, des difficultés liées à la géographie, des coûts d'intrants élevés et de la faible densité de population, il est difficile de trouver une analyse de rentabilisation qui permet aux fournisseurs de services de télécommunications de récupérer leurs investissements.

Les mécanismes structurels qui dictent les conditions du marché compliquent encore plus la donne par rapport à cette difficile analyse de rentabilisation. Nous avons l'exemple de l'exigence d'offrir un accès de gros. Contrairement à la majorité des endroits dans le Sud, il n'y a tout simplement pas suffisamment de clients ou de revenus provenant des services locaux dans les plus petites collectivités pour assurer la viabilité d'un fournisseur de services, encore moins de deux ou plus qui doivent se faire concurrence dans les collectivités pour avoir accès aux installations, ce qui a une incidence directe sur les investissements privés.

L'atteinte de l'objectif du CRTC d'avoir des vitesses de 50 mégabits par seconde en téléchargement nécessitera d'importants partenariats public-privé en ce qui concerne la fibre optique jusqu'au domicile, les réseaux 5G, les réseaux terrestres longue distance à fibres optiques, les réseaux longue distance de câbles sous-marins à fibres optiques — par exemple entre Nuuk, au Groenland, et Iqaluit, au Nunavut — ou les investissements dans les technologies comme les satellites à orbite basse terrestre dans les années à venir.

Les programmes gouvernementaux doivent aussi tenir compte des préoccupations relatives aux redondances dans les régions rurales et éloignées du Canada. Les entreprises et les clients ont besoin d'avoir accès à Internet en tout temps, et toute interruption de service peut avoir des conséquences importantes sur le plan socioéconomique, la santé et la sécurité.

Pour combler le déficit en matière d'infrastructure entre l'Arctique et le Sud, il faudra investir des centaines de millions de dollars dans l'infrastructure et il faudra aussi une forte collaboration entre les divers ordres de gouvernement, les organisations autochtones et le secteur privé. C'est la seule manière dont le Canada réussira à tirer profit de son potentiel économique et social dans l'Arctique.

Comme nous sommes l'un des plus importants employeurs privés permanents dans le Nord canadien, nous sommes bien placés pour vous dire que le déficit en matière d'infrastructure a une incidence sur le coût d'exploitation de notre entreprise et sa capacité à être concurrentielle. Nous avons quatre recommandations pour arriver à réduire ce déficit et à soutenir le développement social et économique dans le Nord canadien.

Premièrement, il faut prévoir du financement qui vient combler le déficit en matière d'infrastructure dans le Nord et qui tient compte des caractéristiques uniques des opérations dans la région et des coûts élevés des projets d'infrastructure dans le Nord.

Deuxièmement, lorsque vous examinez de grands projets d'investissement dans l'infrastructure, veuillez tenir compte des grands avantages actuels et futurs de l'initiative. Il arrive souvent que les fonds publics soient affectés en fonction de l'analyse de rentabilisation pour un seul résultat de projet — une route, un barrage hydroélectrique ou un réseau à fibres optiques —, alors qu'en réalité la majorité des initiatives qui contribuent au développement du pays procurent de multiples avantages socioéconomiques. Si nous examinons ces projets dans leur ensemble en collaboration avec de possibles partenaires, nous pourrions en tirer des gains d'efficacité et réaliser des économies en préparant le Nord canadien pour l'avenir.

• (1645)

Troisièmement, pour que le Nord canadien participe pleinement à l'économie numérique, qu'il jouisse de données fiables et de services Internet comparables à ceux qu'on trouve dans le Sud, les programmes publics visant les services de large bande doivent prévoir des fonds réservés pour la construction de l'infrastructure et la résolution des problèmes de redondance dans les régions éloignées et rurales du Canada.

Enfin, le gouvernement doit envisager l'abandon de toute obligation imposée aux bénéficiaires de subventions dans le Nord canadien, qui doivent offrir un accès de gros, et plutôt favoriser l'abordabilité grâce à des engagements concernant les prix de détail.

Merci, madame la présidente. Je serai heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

• (1650)

La présidente: Merci.

Nous écouterons maintenant les témoins présents en personne à Ottawa. Nous recevons des représentants du gouvernement du Nunatsiavut, au Nunavut.

Nous sommes ravis de vous voir parmi nous. Nous nous sommes rencontrés déjà, et je sais qu'Yvonne fait partie de votre groupe. Vous avez 10 minutes pour nous présenter votre exposé, après quoi nous tiendrons une période de questions.

L'hon. Johannes Lampe (président, Gouvernement du Nunatsiavut): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du comité permanent, je vous remercie de m'avoir invité à vous présenter notre point de vue aujourd'hui. C'est pour moi un plaisir d'être ici afin de vous parler au nom des Inuits du Labrador et du gouvernement du Nunatsiavut.

Nous représentons environ 7 200 Inuits du Labrador. Le gouvernement du Nunatsiavut a été créé le 1^{er} décembre 2005, par la signature de l'Accord sur les revendications territoriales des Inuits du Labrador. Nous avons été la première région inuite au Canada à obtenir l'autonomie gouvernementale.

Je suis ici pour vous parler aujourd'hui de quelques-uns de nos besoins en infrastructure, dans nos communautés, mais d'abord, j'estime important de mettre les choses en perspective.

Comme dans les autres régions nordiques, il y a un manque criant d'infrastructure au Nunatsiavut, si l'on compare notre situation à celle d'autres régions de la province et du pays. On pourrait attribuer ce déficit à la géographie et au fait que nous soyons isolés du reste du Canada, aux coûts de construction qui y sont plus élevés, aux réseaux de transport limités entre notre région et les autres, au fait que la saison de construction y soit plus courte et aux conditions météorologiques qui peuvent poser bien des difficultés.

Quoi qu'il en soit, le plus grand défi semble être le manque de volonté de la part du gouvernement fédéral et des gouvernements

provinciaux à nous fournir les ressources financières nécessaires pour combler ces lacunes en matière d'infrastructure. Il faut complètement revoir notre façon de penser et adopter une vision audacieuse pour l'avenir, qui permettra des investissements massifs au Nunatsiavut et dans les autres régions nordiques pour stimuler l'activité économique, de manière à améliorer la vie des membres de notre peuple à bien des égards.

Il y a la bande d'atterrissage de Nain. Les cinq communautés du Nunatsiavut ont accès à des services aériens toute l'année, principalement par aéronefs Twin Otter, de même qu'à des services maritimes saisonniers, pour le transport de marchandises et de passagers. Il n'y a pas de route terrestre qui mène jusqu'au Nunatsiavut, ni entre les communautés inuites du Labrador.

Une infrastructure moderne est fondamentale à la mise en place d'une économie concurrentielle. Si nous voulons croître, il faudra véritablement investir tant dans l'infrastructure sociale que physique.

Prenons l'exemple de la bande d'atterrissage de Nain. C'est l'une des plus vieilles bandes d'atterrissage qu'on trouve sur la côte du Labrador. Les pilotes ont souvent de la difficulté à y atterrir à cause des vents de travers, et elle n'est pas équipée pour permettre les atterrissages de nuit. Le gouvernement du Nunatsiavut réclame une nouvelle bande d'atterrissage à Nain depuis des années. La communauté continue de croître. Plus cette croissance s'intensifiera, plus les besoins de transport aérien seront grands, ce qui ne fera qu'aggraver les problèmes préexistants.

Nous nous attendons aussi à une hausse constante du tourisme vers le Nunatsiavut et le Parc national des Monts-Torngat, dont le principal point d'entrée est situé à Nain. Une nouvelle bande d'atterrissage moderne permettant l'atterrissage d'aéronefs plus grands que les Twin Otter contribuerait à stimuler le développement économique et à réduire les frais de transport aérien de passagers et de marchandises. On estime que l'aménagement d'une nouvelle bande d'atterrissage ailleurs coûterait plus de 50 millions de dollars. Un grand pourcentage de ces coûts serait associé à l'aménagement d'une route terrestre jusqu'à la communauté.

En décembre dernier, Affaires autochtones et du Nord Canada a octroyé au gouvernement du Nunatsiavut des fonds pour évaluer un projet de prolongement de la piste d'élan de Nain, compte tenu des nouvelles technologies de navigation qui existent. Ce rapport est terminé et vient confirmer que l'aéroport existant a besoin de réparations immédiates pour demeurer minimalement sécuritaire et qu'il faut aménager une nouvelle bande d'atterrissage ailleurs.

Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent donc investir pour assurer à la communauté de Nain une bande d'atterrissage sûre. Il faudra également veiller à ce que les bandes d'atterrissage de quatre autres communautés inuites du Labrador puissent accueillir de plus grands aéronefs, encore une fois afin de réduire les frais de transport des marchandises et des passagers et de stimuler le développement économique. Elles ont besoin d'infrastructure de base comme de l'eau courante et de toilettes fonctionnelles.

• (1655)

Concernant l'infrastructure maritime, bien que l'amélioration des pistes d'atterrissage soit importante pour stimuler le développement économique, la mer demeure notre autoroute, or les services maritimes auxquels nous avons accès demeurent de bien piètre qualité et problématiques depuis de nombreuses années.

Après un appel d'offres qui nous a semblé très défaillant, le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a accordé un contrat de 15 ans pour l'acquisition d'un nouveau navire afin de desservir notre région. Bien que la province nous assure que ce nouveau navire permettra d'offrir un meilleur service, nous demeurons sceptiques, principalement parce que nous estimons que cet appel d'offres ne répondait pas à bon nombre de nos préoccupations de longue date, particulièrement en ce qui concerne l'infrastructure maritime existante et parce qu'il a été lancé sans que le gouvernement du Nunatsiavut n'y contribue ou ne soit consulté.

Ce nouveau navire transportera à la fois des passagers et des marchandises. À l'heure actuelle, il y a deux navires qui desservent les communautés. Avec l'arrivée de celui-ci, il y aura une plus grande congestion aux installations portuaires existantes. Le nouveau navire s'amarrera à Happy Valley-Goose Bay, où les installations portuaires ne se prêtent pas au transport de biens et de matériel et où il n'y a pas assez de fournisseurs.

Beaucoup d'entreprises de notre région ont des relations de longue date avec des fournisseurs de Terre-Neuve. Des biens qui nous sont expédiés de l'île depuis des dizaines d'années nous seront désormais expédiés depuis Happy Valley-Goose Bay, et nous savons que les coûts seront beaucoup plus élevés pour une qualité bien moindre, surtout si les biens doivent être acheminés par camion depuis l'île.

On sent déjà les effets les plus forts et les plus précoces du changement climatique dans tout le Nunatsiavut. La couverture de glace marine, dans le Nord de la mer du Labrador, le long de la côte, a fondu de 73 % depuis 40 ans. De plus, on s'attend à ce que les phénomènes météorologiques extrêmes deviennent de plus en plus courants, d'où la véritable nécessité d'améliorer la sécurité du transport maritime.

Les communautés du Nunatsiavut sont prêtes à adopter les nouvelles technologies et techniques, mais nous sommes beaucoup plus conscients que d'autres du fait que tout changement dans la région nécessite une planification prudente et qu'il faut faire très attention à la façon dont notre mode de vie et notre environnement seront touchés. Il sera essentiel de favoriser des transports sûrs dans l'Arctique, la mise au point d'opérations de recherche et de sauvetage très réactives pour sauver des vies et de développer notre infrastructure pour permettre des télécommunications plus fiables et ainsi mieux nous adapter au changement climatique.

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 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 terrible.

Tous ceux qui convoient les ressources de l'Arctique et souhaitent profiter de voies de navigation plus courtes devront concerner leurs efforts pour relever les défis de la navigation dans l'Arctique. Tous les ordres de gouvernement devront collaborer pour favoriser des activités de transport sûres, augmenter nos capacités de recherche et de sauvetage et atténuer les effets futurs de l'exploitation des ressources sur nos côtes et au large.

Concernant le logement, je suis heureux de souligner que depuis trois ans, le gouvernement du Nunatsiavut, grâce à ses propres sources de revenus et à des transferts importants d'Ottawa, a réussi à contribuer beaucoup au règlement de la crise du logement au

Nunatsiavut. Le gouvernement du Nunatsiavut vient de terminer la construction d'un complexe prototype de six unités à Nain, où habitent désormais trois jeunes familles et trois personnes âgées. Nous avons aussi construit une unité à logements multiples à Hopedale, dans le but de répondre en priorité aux besoins des familles dont les enfants risquent d'être placés en famille d'accueil ou le sont déjà à cause d'un manque de logement adéquat.

• (1700)

La construction d'un complexe identique à Nain commencera cet automne. Ces complexes...

La présidente: Je vais vous demander de conclure, parce que vos 10 minutes sont déjà écoulées. Nous pourrions lire votre mémoire, mais pour l'instant, vous devez conclure, s'il vous plaît.

L'hon. Johannes Lampe: D'accord. Merci beaucoup.

En ce qui a trait à la sécurité énergétique, madame la présidente, l'objectif de notre gouvernement en matière de développement économique est de créer un environnement qui encourage l'autonomie, la prospérité, l'emploi et l'entrepreneuriat. Nous nous centrons sur la recherche, les possibilités de formation à court terme, la planification des activités et le développement communautaire.

Malgré nos efforts, notre capacité de nous épanouir est tout de même restreinte, principalement parce que notre région vit une insécurité sur le plan énergétique. En janvier 2017, nous avons publié le plan de sécurité énergétique de Nunatsiavut, qui vise le développement durable et proactif pour répondre aux besoins de nos communautés en matière d'énergie et de sécurité...

La présidente: Monsieur Lampe, nous devons conclure. Je suis désolée.

L'hon. Johannes Lampe: Merci, madame la présidente.

La présidente: Nous reviendrons à vous pendant la période de questions; vous pourrez peut-être soulever d'autres points à ce moment-là.

Nous passons maintenant aux questions. Yves Robillard est notre premier intervenant. Allez-y, monsieur.

M. Yves Robillard: Je vais partager mon temps de parole avec Mme Jones.

[Français]

Je remercie les témoins de leurs excellents témoignages.

Ma première question s'adresse aux gens du Nunatsiavut.

À votre avis, de quelle façon le Nord pourrait-il freiner les fuites économiques des fonds fédéraux lorsqu'il s'agit de projets d'infrastructure?

• (1705)

[Traduction]

Mme Kate Mitchell (première ministre, Gouvernement du Nunatsiavut): Je ne suis pas certaine de comprendre votre question. Comment pouvons-nous ralentir les fuites? À mon avis — et je crois que nous avons été assez clairs à ce sujet —, il y a un manque criant d'infrastructures. Si l'on pense aux logements ou aux bandes d'atterrissage, ce genre de choses, ce sont des services que nous n'avons pas, qui ne répondent pas aux normes du reste du Canada.

À mon avis, ce n'est pas ainsi qu'on peut freiner les fuites. Je crois que c'est la responsabilité du Canada. Notre population mérite un traitement égal à celui des autres Canadiens.

[Français]

M. Yves Robillard: Comment le Cadre stratégique pour l'Arctique peut-il aborder les possibilités d'investissement et d'approvisionnement dans le Nord?

[Traduction]

Mme Kate Mitchell: Je ne travaille pas dans le domaine de l'infrastructure de l'Arctique, Johannes.

Mme Yvonne Jones: Je crois qu'il veut savoir si le financement est suffisant dans les domaines importants.

M. Yves Robillard: How is the strategic... Je ne sais pas comment le dire en anglais. Pourriez-vous le traduire?

Je vais répéter ma question, pour notre interprète.

[Français]

Comment le Cadre stratégique pour l'Arctique peut-il aborder les possibilités d'investissement et d'approvisionnement dans le Nord?

[Traduction]

Mme Kate Mitchell: À notre avis, il ne tient pas compte de l'approvisionnement. Nous n'avons pas suffisamment d'infrastructures marines; il n'y a pas de routes et nous n'avons pas de bandes d'atterrissage adéquates. Je ne sais pas comment répondre à votre question autrement.

L'hon. Johannes Lampe: Je vais tenter d'y répondre.

Le gouvernement du Nunatsiavut est nouveau. Nous en sommes à 13 années d'autonomie gouvernementale, alors nous n'avons pas été en mesure de demander des fonds pour nous aider à régler nos problèmes d'infrastructure. Le Labrador existe depuis un bon moment, mais les infrastructures fournies aux communautés du Labrador par la province de Terre-Neuve-et-Labrador sont vieilles et désuètes. Nous sommes ici aujourd'hui pour demander de l'aide en vue de bâtir les nouvelles infrastructures de pointe dont profitent déjà les autres Canadiens.

[Français]

M. Yves Robillard: D'accord.

Comment notre approvisionnement dans le Nord contribue-t-il à la croissance économique des entreprises et des communautés de votre région?

[Traduction]

La présidente: Est-ce que vous parlez au témoin de Yellowknife ou à celui de Whitehorse?

M. Yves Robillard: À tout le monde.

La présidente: D'accord. Est-ce que vous voudriez répondre rapidement à la question par vidéoconférence?

M. Curtis Shaw: Je pense que les fonds sont souvent égalés par le gouvernement territorial et essentiellement par le secteur privé. Nous cherchons des programmes dans le secteur privé, dans le domaine des télécommunications, pour lesquels on peut obtenir du financement du gouvernement territorial, de même que du financement du secteur privé.

Nous avons des exemples au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, et au Nunavut récemment, où les effets du financement ont été démultipliés. Dans le domaine des télécommunications, c'est une formule qui semble avoir bien fonctionné pour attirer des investissements dans le Nord et en tirer le maximum pour les habitants.

[Français]

M. Yves Robillard: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Nous passons à Mme Jones.

Mme Yvonne Jones: Merci.

Je veux tout d'abord remercier le président Lampe, la ministre Mitchell et M. Shaw d'être avec nous aujourd'hui.

Je pense que vos messages concordent avec ce que nous ont dit la plupart des témoins, c'est-à-dire que le Nord souffre d'un déficit d'infrastructures, qu'il s'agisse des collectivités, d'investissements des entreprises ou d'occasions d'affaires.

Voici une des questions que je veux poser aux représentants du gouvernement du Nunatsiavut aujourd'hui. Sachant que les transferts fédéraux passent normalement par le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et que c'est lui qui établit les priorités, y compris pour la région du Nord, que pensez-vous de cette formule budgétaire? Pourrions-nous procéder d'une manière plus efficace pour les gouvernements inuits du Nord?

J'aimerais entendre votre point de vue sur cette question en particulier.

• (1710)

La présidente: Il ne reste qu'une minute.

L'hon. Johannes Lampe: Merci, Yvonne.

Pour dire les choses simplement, le gouvernement du Nunatsiavut commence à traiter directement avec le gouvernement fédéral, et c'est une façon bien plus efficace pour nous de répondre à nos besoins en matière d'infrastructures.

Lorsque le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador fournissait les fonds pour les infrastructures ou les besoins des collectivités dans le nord du Labrador, nos demandes se noyaient dans celles de la population en général. Nous avons de la difficulté à combler nos besoins en logement, et nous traversons actuellement une crise, car nous n'avons pas pu obtenir les fonds dont le Nunatsiavut avait besoin.

Il en va de même de l'infrastructure maritime. Comme je l'ai mentionné plus tôt, il n'y a pas eu de possibilités. Pour ce qui est des soins de santé, des services sociaux, etc., nous commençons à peine à finir de combler les besoins criants que nous avons depuis des années.

La présidente: Nous passons maintenant à M. Arnold Viersen.

M. Arnold Viersen: Merci, madame la présidente.

Merci à nos invités d'être avec nous aujourd'hui.

Monsieur Shaw, J'aimerais savoir quel est l'élément moteur pour votre entreprise, en particulier au Yukon. Quel genre de projets entreprenez-vous? Comment prenez-vous vos décisions?

M. Curtis Shaw: Si vous regardez nos revenus, vous constaterez qu'ils se répartissent habituellement comme suit: un tiers pour le secteur résidentiel, un tiers pour le secteur gouvernemental et un tiers pour le secteur du commerce de gros. C'est notre structure de revenus habituelle. Quand on fait une analyse de rentabilisation, on examine toutes les sources de revenus potentielles. On examine les coûts d'immobilisations et les coûts récurrents pour l'entretien.

Pour certains investissements que nous faisons dans la fibre à grande distance, les périodes de récupération du capital investi sont de 10, 12 ou 15 ans. Dans le cas des projets de services résidentiels, nous recherchons les retombées économiques, et les gouvernements nous aident habituellement à combler le manque à gagner s'il y a lieu.

C'est en général notre façon de procéder dans les différents territoires où nous menons des activités.

M. Arnold Viersen: Quand vous parlez du commerce de gros, qui sont vos clients?

M. Curtis Shaw: Nous avons des entreprises comme Telus, AllStream, SSI Micro et Iristel. Nous avons des joueurs nationaux importants qui desservent les banques et les ministères. Nous avons aussi de petits grossistes qui servent des intérêts plutôt régionaux. La vente en gros occupe une place importante dans notre entreprise.

M. Arnold Viersen: L'exploitation des ressources, l'activité minière et pétrolière, est-elle un élément moteur pour votre entreprise?

M. Curtis Shaw: Le secteur des ressources est intéressant. L'industrie minière, surtout, fonctionne par satellite. Nous fournissons un service par faisceau hertzien aux mines de diamants qui se trouvent près de Yellowknife. L'industrie des ressources connaît des pics. Nous avons mis en place quelques liaisons hertziennes dans le nord de la Colombie-Britannique, bien sûr, où se trouve du gaz de schiste. Ici au Yukon, la Victoria Gold est en cours de construction, et nous avons une connexion hybride par faisceau hertzien et fibre optique qui se rend jusqu'à la mine.

Les investissements dans le secteur minier nous ont aidés à équilibrer nos finances au cours des années. Lorsqu'une région est en effervescence, une autre peut connaître une période de ralentissement.

À l'heure actuelle, je dirais que c'est du côté du Yukon que les perspectives de revenus sont les meilleures dans le secteur des ressources, des mines, et pour ce qui est du PIB. Dans les Territoires du Nord-Ouest et là où nous avons des activités dans le nord de la Colombie-Britannique, la situation est un peu plus au ralenti et un peu plus tranquille du point de vue de la croissance du PIB.

Nous avons la chance de couvrir quatre régions différentes et de pouvoir ainsi équilibrer les aspects financiers région par région.

• (1715)

M. Arnold Viersen: Vous avez parlé des équipements pour les connexions par faisceau hertzien. C'est une situation temporaire, n'est-ce pas, pour la durée de vie de la mine, si on peut dire?

M. Curtis Shaw: Les investissements dans les équipements de liaisons hertziennes pour une mine sont d'une durée habituellement de 10 ou 15 ans. La liaison hertzienne aux mines de diamants que nous avons au nord de Yellowknife est construite pour une durée de vie de 15 à 20 ans. Lorsque la mine entre dans la phase d'assainissement et de fermeture, nous retirons les tours et remettons les lieux dans leur état original.

M. Arnold Viersen: Y a-t-il des collectivités environnantes qui pourraient se greffer à ces équipements, ou n'y en a-t-il pas habituellement?

M. Curtis Shaw: Il n'y en a pas habituellement. Pour ce qui est des mines de diamants, il n'y a pas vraiment de population importante à l'extérieur de ces mines. L'exemple de la mine Victoria Gold au Yukon est essentiellement une ramification d'une liaison à

une collectivité que nous avons, alors il n'y a pas vraiment d'avantage pour le marché de masse.

M. Arnold Viersen: À part que cela vous amène sur le territoire en général.

M. Curtis Shaw: Exactement. C'est un stimulant pour la croissance économique générale.

M. Arnold Viersen: Vous avez besoin d'une ossature pour le retour, si on veut.

M. Curtis Shaw: Oui, c'est exact.

M. Arnold Viersen: Vous avez dit que les coûts de transport sont importants au sein de votre entreprise. Avez-vous remarqué si la taxe sur le carbone a des répercussions sur vos activités?

M. Curtis Shaw: Pas encore, c'est à venir. 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.

M. Arnold Viersen: Prévoyez-vous une croissance importante de votre entreprise au cours des 10 prochaines années dans les régions nordiques?

M. Curtis Shaw: En règle générale, l'entreprise croît relativement en parallèle avec l'économie. Certaines années, elle croît plus rapidement. C'est le cas au Yukon, par exemple. Au Nunavut, nous investissons beaucoup à l'heure actuelle. Nous prévoyons une croissance au cours des trois ou quatre prochaines années, mais bien sûr, dans l'industrie des télécommunications, il y a des pressions venant de la concurrence et des nouveaux venus, comme le satellite LEO, alors la situation changera énormément au cours des cinq ou six prochaines années.

M. Arnold Viersen: Utilisez-vous la technologie des satellites en orbite basse?

M. Curtis Shaw: Nous sommes en discussion avec quelques fournisseurs à l'heure actuelle au sujet du potentiel. Nous n'investissons pas directement dans le marché. Nous pourrions établir un partenariat, où nous pourrions conclure une entente d'approvisionnement dans l'avenir.

M. Arnold Viersen: Vous avez parlé de la liaison dans la vallée du Mackenzie. Pourriez-vous nous en parler un peu plus?

M. Curtis Shaw: Il y a quelques années, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a lancé un appel d'offres pour un partenariat public-privé dans le but de construire un réseau de fibre optique partant du sud des Territoires du Nord-Ouest jusqu'à Inuvik, qui se trouve au nord du cercle polaire.

Le gouvernement avait quelques idées en tête. Premièrement, il voulait réduire les frais de télécommunications des habitants. Deuxièmement, il voulait être en mesure de servir les agences spatiales ayant des antennes paraboliques colocalisées à Inuvik pour gérer le trafic international à partir des centres spatiaux. Le centre spatial européen s'y trouve. L'Agence spatiale suédoise y est aussi colocalisée. Les antennes paraboliques leur servent habituellement pour la télémétrie, la cartographie par SIG et la cartographie météorologique. Ce qui est bien à propos d'Inuvik, c'est que la ville se trouve à l'opposé de certaines de ces agences spatiales européennes. C'était un autre élément moteur pour le réseau.

Lors de la mise en place du réseau, nous avons obtenu un contrat avec l'entreprise Leducor. Nous avons formé un partenariat avec elle et nous avons mis en place un réseau de 1 000 kilomètres de fibre jusqu'à Inuvik, et nous entretenons ce réseau pour le compte du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pendant les 20 prochaines années. C'est l'exemple d'un partenariat public-privé qui a été mis en place, dans le cadre d'un processus d'appel d'offres concurrentiel, qui procure divers avantages aux collectivités qui se trouvent le long du parcours et qui a permis bien sûr à Inuvik de diversifier son économie.

La présidente: Nous passons maintenant à Rachel Blaney.

• (1720)

Mme Rachel Blaney: Merci, madame la présidente.

Merci à tous d'être avec nous aujourd'hui. Je vais adresser mes premières questions au président Lampe et à la première ministre Mitchell.

Merci beaucoup de votre exposé. Vous avez mentionné que vous commencez à voir des progrès du côté du logement. Nous avons souvent entendu parler des problèmes de logement importants dans ces régions. Pourriez-vous nous donner une idée des besoins, et du temps que cela vous prendra pour y répondre?

L'hon. Johannes Lampe: Merci.

La ministre Mitchell répondra à la question.

Mme Kate Mitchell: Je vous remercie de poser la question. J'espère pouvoir y répondre, car je suis responsable du logement.

Lorsque nous avons fait notre évaluation des besoins à l'origine, soit avant d'obtenir du financement du gouvernement fédéral, il n'y avait pas de fonds alloués à notre région, et nous recevions un très petit budget de la Société d'habitation de Terre-Neuve-et-Labrador. Il n'y avait pas de fonds alloués expressément aux Inuits.

Lors de notre première évaluation des besoins, je pense qu'il nous fallait environ 190 maisons. Il y avait beaucoup de logements surpeuplés, etc., mais au cours des dernières années, nous avons consacré au moins 1 million de dollars par année à la rénovation des maisons. Comme l'a mentionné le président Lampe, nous avons un prototype en place et nous utilisons les données que nous recueillons pour établir nos propres codes et nos propres normes de construction. Nous avons fait l'évaluation des risques, l'évaluation de nos besoins, et nous avons examiné un modèle d'organisme chargé de la prestation des programmes de logement. Nous avons déposé un projet de loi détaillé en chambre et nous voulons le faire adopter.

En ce moment, nous avons commencé la construction d'une autre unité à Nain pour les enfants en foyer d'accueil ou les enfants qui autrement se retrouveraient en foyer d'accueil, parce que les logements sont encore énormément surpeuplés.

Nous faisons des progrès. Nous avons deux programmes différents de rénovation de maisons, et nous voulions construire une unité de sept logements, mais nous n'avons pas réussi à trouver un terrain, un bon terrain pour le faire. Nous commençons à améliorer vraiment les choses dans nos collectivités.

Mme Rachel Blaney: Merci de ces renseignements.

Vous avez aussi parlé de la sécurité énergétique et des défis que cela présente pour vous. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, car vous n'avez pas parlé de cette partie de votre rapport?

L'hon. Johannes Lampe: L'Assemblée du Nunatsiavut a déposé un projet de loi. Nous avons embauché un consultant pour évaluer nos besoins en énergie au Nunatsiavut — pas seulement les besoins dans les collectivités, mais aussi les bonnes mesures à prendre pour l'environnement. Nous voulons nous débarrasser de la production d'énergie à partir du diesel, dont les collectivités du Nunatsiavut sont dépendantes, et explorer de nouvelles façons d'exploiter les éléments de la nature, comme l'énergie éolienne et solaire. Nous travaillons avec le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et divers organismes pour nous aider à progresser dans ce dossier et pour rendre l'énergie plus abordable pour les Inuits du Labrador.

À l'heure actuelle, les choses vont bon train, et nous voulons parvenir à une solution qui sera utile pour les Inuits du Labrador, mais également pour tous les Canadiens.

Mme Rachel Blaney: C'est pour l'ensemble de la communauté également.

Dans votre rapport, vous avez également parlé des effets importants des changements climatiques. Quelles répercussions ont-ils sur vos infrastructures, sachant que vous avez déjà un déficit? Comment les choses se passent-elles?

• (1725)

L'hon. Johannes Lampe: La meilleure réponse que j'aie trouvée à donner aux gens qui posent la question, c'est « venez voir ». Comme je l'ai mentionné, dans le domaine du transport aérien et des services maritimes, les collectivités du Nunatsiavut, comme les autres collectivités au Canada, veulent se doter des nouvelles technologies qu'on trouve dans les régions du sud du pays, et que veulent les gens qui souhaitent venir dans notre région. Nous ne sommes pas prêts, alors jusqu'à ce que nous obtenions les infrastructures dont nous avons besoin, tout ce que je peux dire à l'heure actuelle, c'est que nous ne sommes pas prêts. Fournissez-nous les infrastructures dont nous avons besoin. Vous êtes tous les bienvenus.

Mme Rachel Blaney: Ce que j'entends, c'est que si vous n'avez pas les infrastructures nécessaires, il y a beaucoup d'occasions dont vous ne pouvez pas tirer profit, tout simplement parce que vous n'avez pas les ressources.

L'hon. Johannes Lampe: Oui, exactement. La ministre Mitchell peut sans doute ajouter quelque chose.

Mme Kate Mitchell: Oui, j'aimerais ajouter quelque chose.

Nous avons parlé de la piste d'atterrissage à Nain et du besoin que nous avons d'avoir une piste. Je pense qu'un des effets des changements climatiques sur notre piste à Nain est, en raison du pergélisol, que les ponceaux de drainage ne fonctionnent pas adéquatement, et cela provoque beaucoup d'érosion.

C'est un effet des changements climatiques, comme vous pouvez le voir, qui endommage la piste. Il faut que l'entretien ou les réparations soient effectués immédiatement. Quand on atterrit sur la piste, on peut le sentir et le voir.

Nous avons le rapport que nous avons présenté aujourd'hui et que nous présenterons au ministre Garneau demain. Nous aurons les photos.

La présidente: Merci.

Il ne nous reste que quatre minutes environ, et je crois comprendre que j'ai une chance de partager ce temps avec M. Hunter Tootoo.

Partageons le temps qui reste. Vous commencez et je vais conclure.

L'hon. Hunter Tootoo (Nunavut, Ind.): Il se pourrait que je ne m'arrête pas, madame la présidente. Merci.

Des voix: Oh, oh!

La présidente: Je suis généreuse, mais j'ai le maillet.

L'hon. Hunter Tootoo: J'en suis conscient. Merci beaucoup.

Bienvenue. C'est bon de vous revoir.

En écoutant vos témoignages, je me disais que le premier ministre du Nunavut pourrait dire la même chose. C'est un point commun entre les Inuits, je présume. Nous avons été laissés-pour-compte par le gouvernement fédéral depuis trop longtemps.

Je pense que vous voulez parler du déficit dans les infrastructures. Je comprends très bien. Nous sommes dans le même kayak, si on veut, n'est-ce pas? Croyez-vous que le gouvernement fédéral doit discuter plus directement avec le gouvernement du Nunatsiavut, celui du Nunavut et les autres gouvernements pour remédier au déficit d'infrastructures et savoir quelles sont vos priorités de financement et la façon d'agir rapidement?

L'hon. Johannes Lampe: Merci, Hunter.

Vous avez tout à fait raison. Il est très important de créer des liens. Nous commençons à faire des progrès justement dans l'établissement d'une relation avec le gouvernement du Canada. Parler de nos besoins avec un gouvernement qui se soucie de nous et qui peut nous aider à y répondre, que ce soit au Labrador ou au Nunavut, est très important.

La présidente: Merci.

Très bien. Monsieur Shaw, j'ai une série de cinq questions et vous n'avez qu'une minute environ pour y répondre.

La première, quel est le coût de la fibre par kilomètre? La deuxième, est-ce possible de moderniser un satellite? La troisième, serait-il utile d'avoir plus de satellites pour fournir des services dans l'Arctique? La quatrième, avons-nous besoin d'antennes paraboliques de transmission ou existe-t-il une autre façon temporaire d'améliorer

la fiabilité du signal? La dernière, je crois vous avoir entendu dire que vous faites confiance aux satellites à basse altitude.

Vous avez 60 secondes.

● (1730)

M. Curtis Shaw: La réponse concernant le coût par kilomètre n'est pas facile. Cela varie. Nous avons des précédents le long des voies ferrées où l'on peut creuser et où le coût est moindre. Quand on travaille dans l'Extrême-Arctique, c'est très cher. Je peux fournir l'information au Comité après la réunion.

Au sujet de la modernisation des satellites, ils sont conçus habituellement pour qu'il n'y ait pas de modernisation. Une fois qu'ils sont en orbite, on ne peut pas les moderniser.

Au sujet des nouveaux satellites, oui, bien sûr: le Nunavut utilise dans son projet un tout nouveau satellite Telesat, un Telstar 19 Vantage. Il offre un débit de 10 gigabits par seconde. Nous avons actuellement 20 fois la capacité dans ce territoire. L'industrie du satellite évolue, alors l'ajout de nouveaux satellites est une excellente idée, oui.

Pour ce qui est des antennes paraboliques, les grandes captent habituellement mieux les signaux. Nous en avons de très grandes dans le Nord, certaines mesurent de 10 à 12 mètres. La nouvelle technologie nous permet maintenant d'installer des antennes paraboliques de quatre ou cinq mètres. Elles sont plus petites. On innove beaucoup dans la taille des antennes.

Au sujet des satellites à basse altitude, le gros avantage que nous voyons est la large bande passante et la faible latence. À l'heure actuelle, les satellites géosynchrones produisent un décalage dans les communications d'une demi-seconde. Les nouveaux satellites à basse altitude n'auront plus ce décalage. Ils procurent une expérience quasi identique à la fibre. Ce sont des éléments sur lesquels nous travaillons avec ces satellites.

Si les projets se matérialisent, je suis persuadé que nous assisterons à une transformation des télécommunications dans le Nord du Canada dans trois ou quatre ans.

La présidente: C'est très impressionnant. Merci de ces renseignements. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Merci de nous avoir consacré du temps aujourd'hui et d'être venus à Ottawa.

Merci à tous les députés de leurs questions judicieuses.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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