

Présentation du gouvernement du Nunavut au

Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*

Iqaluit (Nunavut), 23 juin 2015



Contenu de la présentation

- Notre territoire et notre peuple
- Notre système de transport aérien
- Notre infrastructure maritime
- Notre réseau routier
- Questions pour le comité d'examen
- Conclusion

Notre territoire



Notre peuple



Notre système de transport aérien



Notre système de transport aérien



Notre système de transport aérien



Notre système de transport aérien

(Projet d'amélioration de l'aéroport international d'Iqaluit)



Notre système de transport aérien

(Projet de déménagement de l'aéroport de Pangnirtung)



Notre infrastructure maritime



Notre infrastructure maritime



Notre infrastructure maritime

(Projet proposé d'infrastructure maritime à Pond Inlet)



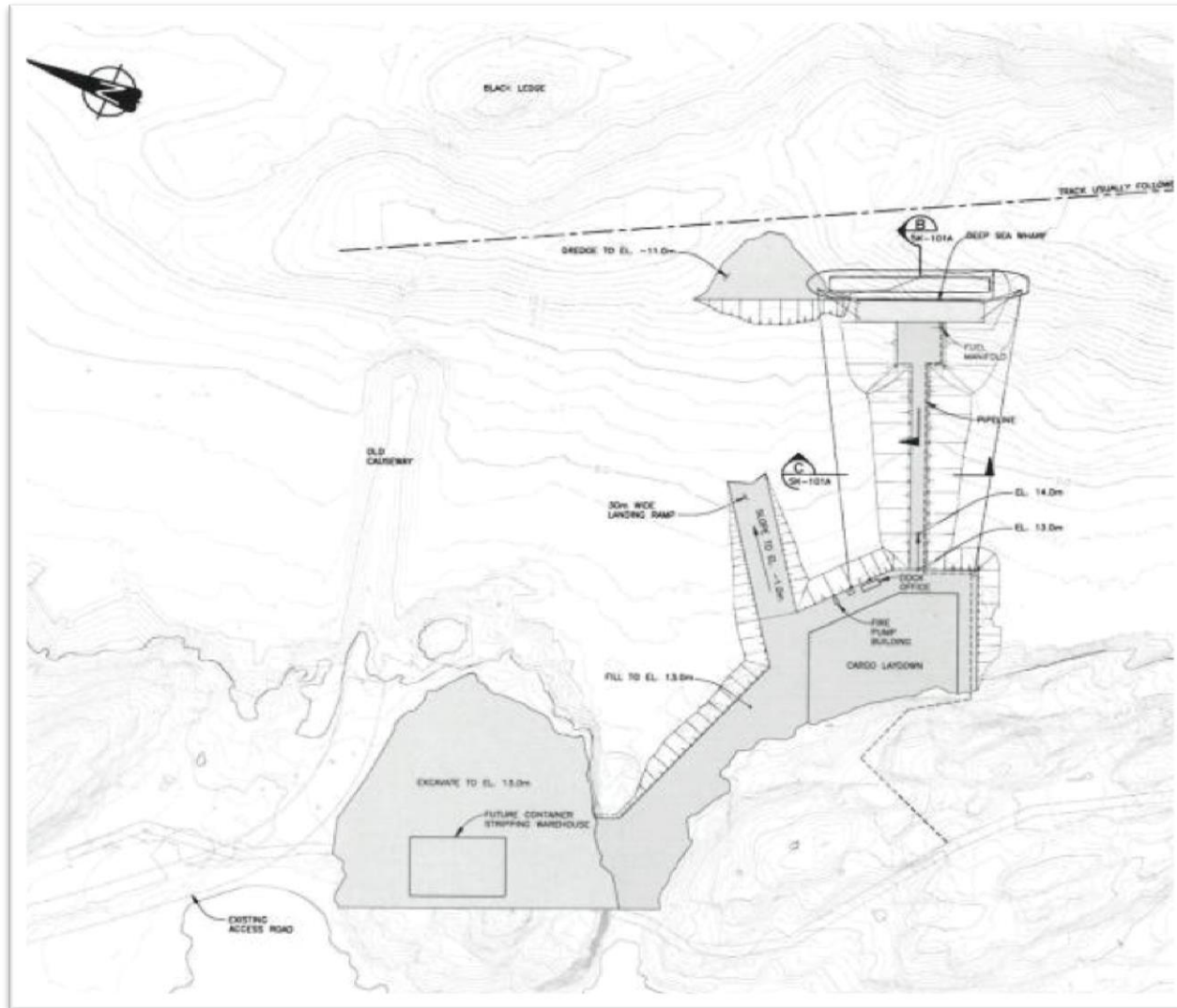
Notre infrastructure maritime

(Projet proposé d'infrastructure maritime à Pond Inlet)



Notre infrastructure maritime

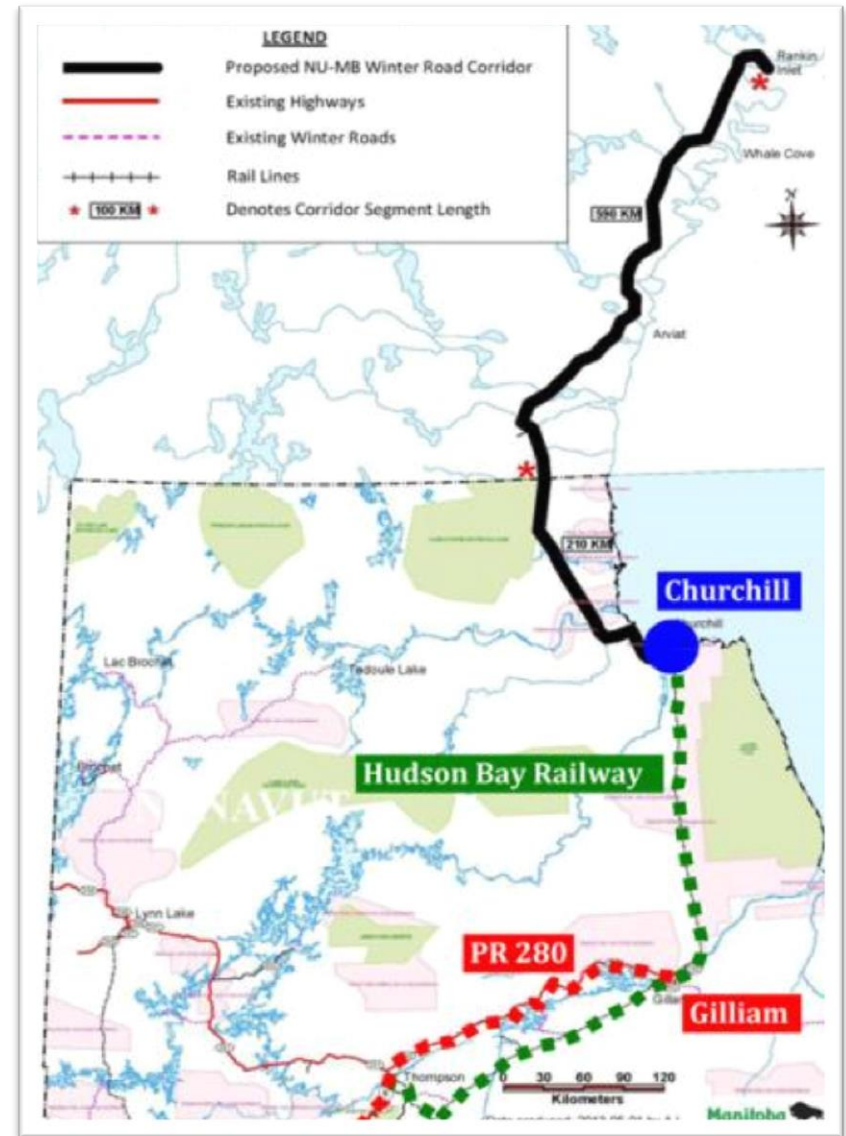
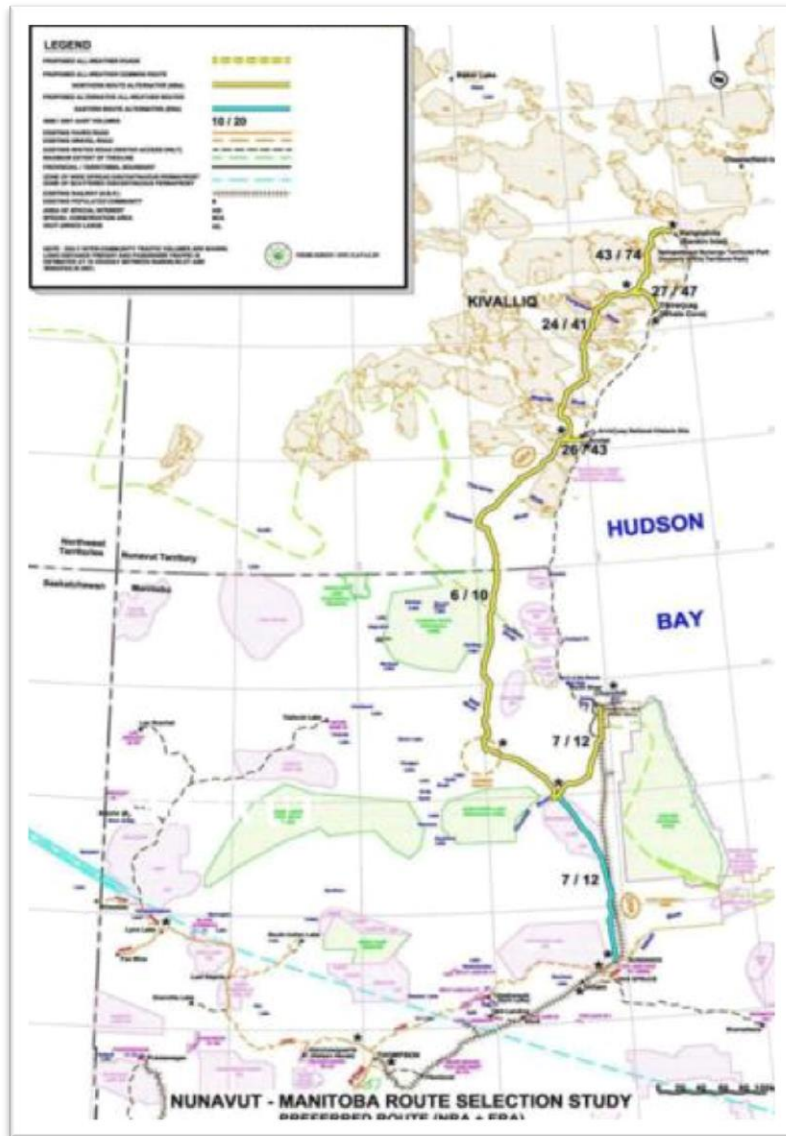
(Projet proposé d'infrastructure maritime à Iqaluit)



Notre réseau routier



Notre réseau routier



Notre réseau routier



Questions pour le comité d'examen

Quelles priorités globales et à long terme ont été fixées pour soutenir le transport aérien dans le Nord et améliorer la productivité de cette industrie de façon à ce que les entreprises et les résidents du Nord en profitent?

- Asphalter les pistes et les aires de trafic de tous les principaux aéroports pivots et régionaux.
- Doter tous les aéroports des plus récentes procédures d'approche aux instruments GPS en fonction des besoins de chacun.
- Instaurer un processus officiel de surveillance pour établir les conséquences économiques du partage de codes et des autres partenariats entre les intervenants du marché.
- Augmenter le financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires de Transports Canada et créer un créneau réservé aux territoires du Nord.

Questions pour le comité d'examen

Comment les mesures d'adaptation et de résilience devraient-elles être élaborées pour s'attaquer aux défis du changement climatique tout en profitant des occasions qui se présentent, même celles liées à la dégradation de pergélisol et à la fonte des glaces de mer?

- Dans le cadre du parrainage continu du Réseau de centres d'excellence du Canada par Transports Canada et de sa structure d'adhésion actuelle.
- Dans le cadre du parrainage continu du réseau d'experts sur les transports dans les eaux arctiques par Transports Canada et de sa structure d'adhésion actuelle.

Questions pour le comité d'examen

Comment et dans quelle mesure le gouvernement fédéral devrait-il soutenir les infrastructures de transport dans le Nord afin de favoriser l'exploitation des ressources? Est-il possible de prioriser et de faire progresser des projets de manière stratégique?

PREMIÈRE PARTIE

- **L'insuffisance, l'obsolescence et l'absence des infrastructures ont longtemps été considérées comme des obstacles à l'amélioration de la qualité de vie au Nunavut. Il s'agit en fait d'un problème important pour de nombreux promoteurs de projets d'exploitation des ressources dans les régions nordiques et éloignées, même pour ceux qui ne demandent pas un accès direct à l'eau.**
- **En Arctique, les défis liés à l'aménagement d'une mine de métaux communs sont souvent exacerbés par la majoration des coûts dans cette région. Pour un aménagement similaire, il est beaucoup plus dispendieux d'aménager une mine en Arctique que dans les régions plus au sud. Des analyses effectuées par des experts et des associations de l'industrie révèlent que la construction et l'exploitation coûteront respectivement 200 % et 30 % plus cher en Arctique que dans les provinces plus au sud.**

Questions pour le comité d'examen

Comment et dans quelle mesure le gouvernement fédéral devrait-il soutenir les infrastructures de transport dans le Nord afin de favoriser l'exploitation des ressources? Est-il possible de prioriser et de faire progresser des projets de manière stratégique?

DEUXIÈME PARTIE

- **L'instauration de tarifs uniformes par certains groupes miniers et organisations minières au Canada montre clairement que les coûts supplémentaires associés à l'exploration et à l'aménagement d'une mine sont directement liés aux lacunes de transport dans les régions éloignées et nordiques. Par exemple, le rapport indique que les coûts moyens des projets réalisés dans des régions très éloignées (à plus de 500 km d'une voie d'approvisionnement) sont, en moyenne, 2,8 fois plus élevés que les projets réalisés dans les régions centrales.**
- **Ces projets de transformation pourraient ouvrir des possibilités incroyables au Nunavut, entraîner le développement des capacités et stimuler la croissance économique de la région pendant des décennies. L'embauche d'Inuit et la croissance du PIB au Nunavut devraient être des priorités.**

Questions pour le comité d'examen

Quelles approches et stratégies à long terme doivent être mises en place pour que les conditions de navigation, de sécurité et de réactivité en mer permettent le transport maritime dans le Nord?

- Rétablir le programme de la Garde côtière du Canada pour assurer un soutien au transport maritime et au réapprovisionnement.
- Établir une stratégie de déploiement à long terme pour les brise-glaces.
- Entreprendre de nouvelles levées hydrographiques sur les différentes approches de réapprovisionnement des sites et les corridors de transport maritime.
- Construire de nouvelles infrastructures portuaires dans les collectivités du Nunavut pouvant soutenir une utilisation régulière par des bateaux patrouilleurs et des navires de recherche fédéraux, et dotés des ressources d'urgence supplémentaires pour les situations où des membres de la collectivité, des voyageurs ou des navires commerciaux ont besoin d'aide ou de soutien médical.

Questions pour le comité d'examen

Que peut-il être fait ou mis en place pour que l'infrastructure de transport nordique puisse mieux soutenir la souveraineté du Canada dans le Nord?

- Développer une infrastructure portuaire dans les collectivités du Nunavut pouvant soutenir une utilisation régulière par des bateaux patrouilleurs et des navires de recherche fédéraux, comme Pond Inlet, Iqaluit et Grays Bay.
- Allonger et asphalté les pistes des aéroports du Nunavut afin de pouvoir accueillir des avions à réaction ou à turbopropulseurs plus récents et plus gros pouvant transporter des cargaisons.
- Bâtir une route toutes saisons donnant accès à la côte arctique pour les membres des collectivités et l'exploitation des ressources.

Conclusion

- Le Nunavut est confronté à des défis semblables à ceux d'autres régions nordiques en ce qui concerne la gestion et le développement des infrastructures de transport. Le vieillissement des infrastructures, la dégradation du pergélisol, les coûts de construction élevés, la courte durée de la saison de construction, les contraintes budgétaires et le climat rigoureux sont les principaux obstacles à la réalisation des projets.
- Les défis qui attendent le Nunavut sont nombreux, mais les partenariats que nous avons tissés avec le gouvernement fédéral, de même que les forces et l'énergie de notre population nous permettent d'envisager l'avenir avec confiance et espoir.

Qujannamiik

Merci

