



OUVRIR LES VOIES DU NUNAVUT

ÉVALUER LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT POUR LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES

AU SUJET DE CE PROJET

Le présent projet a été entrepris dans le cadre du Programme d'Action Canada. La Fondation Action Canada (ActionCanada.ca), faisant affaire sous le nom d'Action Canada, est un organisme de bienfaisance enregistré, financé en partie par le gouvernement du Canada, qui a pour mission de renforcer le leadership pour l'avenir du Canada. Les points de vue, opinions, positions et/ou stratégies exposés dans le présent document sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue, opinions, positions ou stratégies d'Action Canada, de la Fondation Action Canada ou du gouvernement du Canada. Action Canada, la Fondation Action Canada et le gouvernement du Canada ne garantissent en rien l'exactitude, l'exhaustivité, la fiabilité, la non-violation de droits ou l'actualité des informations contenues dans le présent document et ne pourront être tenus responsables d'éventuelles erreurs ou omissions dans cette information, ni des pertes, dépenses, blessures ou dommages qui pourraient résulter de son affichage, son utilisation ou sa publication.

LE THÈME DE L'ANNÉE

Cette année, le thème d'Action Canada est « Appliquer les leçons de l'histoire canadienne dans le développement des politiques publiques pour le Grand Nord canadien ». La plus grande difficulté que doit surmonter le nord du Canada est d'assurer un développement économique durable, surtout au Nunavut. Offrir à tous les résidents du Nord l'accès aux possibilités économiques et encourager les communautés à forger leur propre modèle économique est un immense défi qui nous stimule. Nous nous sommes également inspirés de l'immense potentiel naturel et humain du Nunavut, ainsi que de la possibilité de révéler ce potentiel pour les générations à venir. Nous croyons que l'absence d'une infrastructure de transport est un obstacle à la croissance économique du territoire. Plusieurs leçons de l'histoire du Canada nous ont servi de guide, surtout la construction du réseau de chemin de fer transcontinental.

Nous espérons que le présent rapport ajoutera à la conversation dynamique sur l'avenir du Nunavut et qu'il apportera une modeste contribution à l'atteinte d'un avenir économique durable pour ce plus récent territoire canadien.

AU SUJET D'ACTION CANADA

Action Canada est le principal programme de développement du leadership au Canada. Action Canada est un programme non partisan et multisectoriel qui crée un réseau précieux de leaders à travers le pays. Centrés sur les conférences régionales et le travail d'équipe, les Fellows affinent leurs compétences en leadership, étudient les problèmes dans l'histoire et dans l'actualité du Canada, puis présentent et publient un rapport de politique publique. Après avoir complété le programme, ils se joignent à un réseau de leaders remarquables dévoués à l'avenir du Canada.

REMERCIEMENTS

Nous voulons remercier Action Canada de nous avoir offert cette occasion exceptionnelle en nous accueillant comme Fellows au programme 2013-2014. Nous sommes reconnaissant à l'égard de Cathy Beehan, chef fondatrice de la direction d'Action Canada, pour son leadership dans la création de ce réseau national grandissant de jeunes leaders canadiens. Nous souhaitons également remercier Action Canada pour sa contribution soutenue à la production de ce rapport. Nous continuerons d'appliquer ses enseignements tout au long de notre vie professionnelle.

Nous tenons également à souligner la contribution inestimable de notre conseillère de groupe de travail, la professeure Antonia Maioni. Nous avons eu la chance d'avoir une conseillère perspicace et expérimentée pour nous guider tout le long de notre cheminement.

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire.....	4
1 Introduction : le potentiel inexploité du Nunavut.....	5
2 Le défi : accélérer le développement de l'infrastructure pour une croissance économique	6
3 Nunavut : l'infrastructure de transport pour le développement économique.....	6
4 Participation des intervenants : notes sur la méthodologie	7
5 Évaluation des projets d'infrastructure : un outil robuste nécessaire.....	8
6 Recommandations	12
7 Conclusion	13
8 Bibliographie	14

QUI NOUS SOMMES



**IAN B.
ANDERSON**

Ian travaille pour le ministère des Affaires Étrangères, Commerce et Développement Canada sur la campagne de diplomatie directe du Canada en Iran et en Syrie.



**ALEXANDRA
LAFLAMME-
SANDERS**

Alexandra est la Directrice des stratégies d'affaires pour la Financière Sun Life au Québec.



**MÉLANIE
LOISEL**

Mélanie est journaliste spécialisée en droits humains, en développement durable et en construction de la paix.



**JAIMIE
BOYD**

Jaimie est analyste au Bureau du Conseil privé à Ottawa et co-présidente du Réseau des Jeunes des Amériques.



**PAUL
LANG**

Paul est directeur général de la Commission de services régionaux n° 6 du Nouveau-Brunswick.



**ANTONIA
MAIONI**
(conseillère du
groupe de travail)

Antonia est professeure agrégée au département de sciences politiques et à l'Institut des politiques sociales et de la santé de l'Université McGill.

SOMMAIRE

Le sous-sol du Nunavut est riche en ressources naturelles, dont les métaux communs, les diamants, l'or, le fer et l'uranium. Depuis la création du territoire en 1999, il y a eu d'importants investissements dans l'exploration de ce territoire (426 millions de dollars en 2012). Cependant, la plupart de ses ressources naturelles demeurent inexploitées, souterraines et donc difficile d'accès. Cette richesse considérable fait contraste à la dépendance de la région sur le gouvernement fédéral, qui finance 91 % de son budget annuel de 1,5 milliard de dollars. Pourtant, il est clair que l'exploitation minière peut servir de fer de lance au développement économique du Nunavut. Voilà donc un défi de taille!

Un obstacle important au développement des ressources du Nunavut est le coût élevé et l'absence d'une infrastructure de transport. Les défis d'infrastructure du territoire sont alarmants : le Nunavut est la seule juridiction en Amérique du Nord qui ne possède aucune infrastructure de transport terrestre la reliant au reste du pays. Elle ne possède ni ports en eau profonde, ni chemins de fer. Ce n'est guère la première fois dans l'histoire canadienne que les gouvernements font face à un tel défi. Pourtant, ils sont toujours parvenus à surmonter ces obstacles et à créer des avantages à long terme pour les Canadiens.

Révéler le potentiel minier du Nunavut nécessitera des investissements importants, dont un engagement stratégique et financier envers l'infrastructure de transport. Les retombées en seraient importantes : la création d'occasions de développement des ressources naturelles en améliorant l'accessibilité; en facilitant les accès au marché et en renforçant les corridors de navigation; et en générant d'autres investissements et développements du secteur privé tout en offrant des avantages sociaux aux collectivités locales.

Faire des projets d'infrastructure de transport une priorité au Nunavut et les évaluer d'une perspective de développement économique et d'impact communautaire peut être difficile et demande une analyse détaillée des compromis. Ce rapport, *Ouvrir les voies du Nunavut : évaluer les projets d'infrastructure de transport pour le développement des ressources*, analyse les enjeux associés à l'évaluation et au financement des propositions d'infrastructure de transport. En se fondant sur des entrevues avec des intervenants

principaux, des leçons d'histoire et des études de cas détaillées, ce rapport propose un processus à trois étapes qui permet d'évaluer les propositions d'infrastructure de transport. Cet outil cible la désirabilité, l'équilibre coûts-avantages et les types de financement.

La désirabilité d'un projet est évaluée selon son impact sur les collectivités et/ou l'environnement. L'équilibre coûts-avantages analyse, d'une part, les coûts du cycle de vie et, de l'autre, les avantages sociaux, les éventuelles retombées et les avantages indirects. Enfin, l'évaluation des types de financement considère la gamme complète des modes de financement, tout particulièrement les stratégies de partage des risques, des avantages et des coûts entre les collectivités, les différents paliers du gouvernement et le secteur privé.

Ce rapport présente les recommandations suivantes aux principaux intervenants, qui comprennent les organismes inuits de gouvernance et les gouvernements fédéral, territorial et municipal :

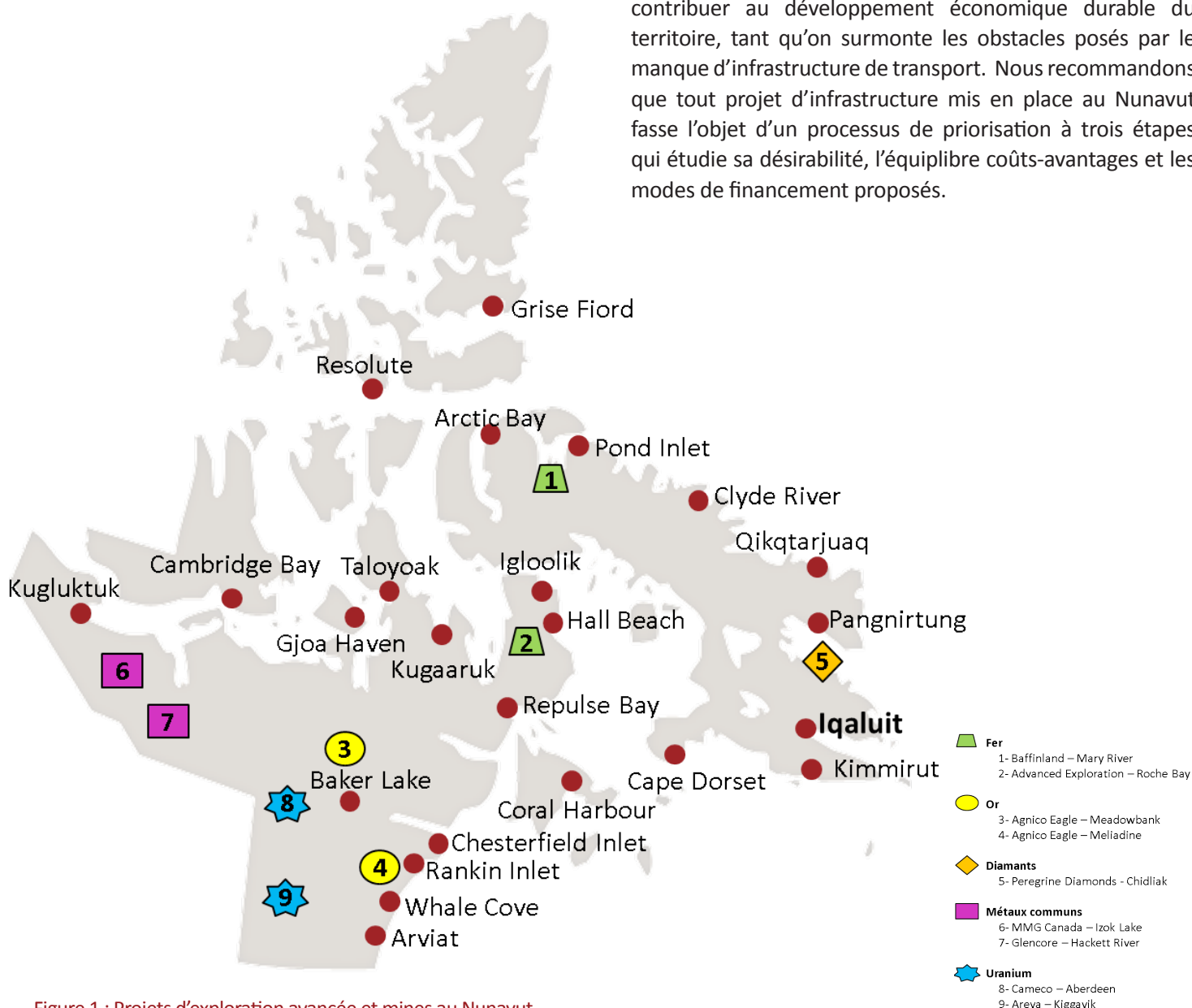
- I. Effectuer une évaluation détaillée des projets d'infrastructure de transport au Nunavut à l'aide d'un processus à trois étapes ciblant la désirabilité, l'équilibre coûts-avantages et les modes de financement, afin d'en déterminer la viabilité.
- II. Se départir de la dichotomie tradition/développement afin de favoriser une vision pragmatique et novatrice de l'avenir économique du Nunavut et de ses collectivités.
- III. Considérer la gamme complète des modes de financement possibles.
- IV. Prioriser les projets selon leurs avantages pour les collectivités et leur capacité d'accélérer le développement économique au Nunavut;
- V. Assurer un équilibre entre les coûts associés à tout projet détenant un appui territorial ou fédéral et ses bénéfices publics.

1 INTRODUCTION : LE POTENTIEL NON-EXPLOITÉ DU NUNAVUT

Quinze ans après sa création, il existe encore un bon nombre de défis au Nunavut. Quatre-vingt-onze pour cent du budget d'environ 1,5 milliard de dollars pour l'année financière 2013-2014 provient de transferts de fonds fédéraux. Seulement 134 millions de dollars sont générés par le territoire. Avec des ressources financières limitées, le gouvernement du Nunavut ne peut pas financer d'importants projets d'infrastructure de transport pour promouvoir le développement économique de son territoire par lui-même.

L'exploitation minière est le secteur qui connaît la plus grande croissance au Nunavut. Le territoire est riche en métaux communs, diamants, or, fer, uranium, cuivre, nickel, plomb et argent. Les fonctionnaires fédéraux et territoriaux voient le développement des ressources au Nunavut comme une occasion importante de promouvoir le développement économique des collectivités inuites et la santé fiscale du territoire.

Ce rapport est fondé sur des recherches approfondies, des leçons d'histoire et des entrevues avec des leaders communautaires, des fonctionnaires territoriaux et fédéraux, ainsi que des sociétés minières opérant au Nunavut. Nous démontrons que le secteur minier peut contribuer au développement économique durable du territoire, tant qu'on surmonte les obstacles posés par le manque d'infrastructure de transport. Nous recommandons que tout projet d'infrastructure mis en place au Nunavut fasse l'objet d'un processus de priorisation à trois étapes qui étudie sa désirabilité, l'équilibre coûts-avantages et les modes de financement proposés.



2 LE DÉFI : ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE POUR UNE CROISSANCE ÉCONOMIQUE

L'exploitation minière au Nunavut est un phénomène relativement récent et limité. En 2013, plus de cent permis d'exploitation ont été octroyés dans le territoire et plus d'une douzaine de projets d'exploration avancée ont pris place. La géocartographie de la région est suffisamment avancée pour démontrer un important potentiel inexploité dans le territoire (figure 1). La seule mine présentement en exploitation au Nunavut, la mine d'or à ciel ouvert Meadowbank d'Agnico Eagle Mines Limited, contribue à 15 % du PIB du Nunavut. Un plus important secteur minier pourrait accélérer le développement économique bien plus rapidement que d'autres secteurs (tourisme, pêche, chasse, piégeage, etc.). Le colonel Pierre Leblanc (retraité), expert de l'Arctique, soutient que le secteur minier est le seul ayant le potentiel de faciliter le développement économique à long terme du Nunavut, surtout grâce à ses projets de grande échelle. En effet, l'industrie minière estime que chaque dollar investi par les contribuables en sciences de la Terre rapporte cinq dollars, dont deux revenant au gouvernement (Duke 2010).

Malgré d'importants investissements dans les activités d'exploration (426 millions de dollars au Nunavut en 2012) ainsi que leur potentiel considérable, la majorité des ressources naturelles du Nunavut restent inexploitées. Par le passé, l'incertitude entourant les revendications territoriales et les connaissances limitées en sciences de la Terre étaient les plus grands obstacles. Aujourd'hui, au-delà des conditions météorologiques extrêmes, un accès limité aux sources d'énergie et l'isolement persistant, l'absence d'infrastructure de transport et les coûts qui y sont associés sont parmi les plus grands obstacles au développement économique du Nunavut.

3 NUNAVUT : L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le Nunavut, qui signifie « notre terre » en inuktitut, a été créé lors de la plus grande revendication territoriale de l'histoire du Canada. C'est un territoire qui se distingue surtout par son isolement : il n'y a que 36 000 habitants, dont 85 % sont des Inuits éparpillés dans 25 communautés de moins

de 1 000 habitants. Ces collectivités sont dépourvues des infrastructures de transport de base : aucun chemin de fer ou route ne s'y rend. Elles dépendent donc du transport aérien pour assurer l'importation et l'exportation des marchandises.

L'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut (ARTN) a fourni le cadre nécessaire pour la création du Nunavut. Il a établi les règles concernant la gestion et l'aménagement du territoire et l'émission de contrats sur les terres inuites, tout en faisant des Inuits les plus importants propriétaires privés de terres au monde. La Nunavut Tunngavik Incorporated (NTI) défend les intérêts des Inuits en ce qui concerne l'ARTN et l'Inuit Tapiriit Kanatami (ITK) est l'organisation nationale inuite du Canada.

3.1 COMPRENDRE LE PASSÉ, BÂTIR L'AVENIR

L'histoire canadienne démontre que les investissements stratégiques dans les infrastructures de transport permettent de développer des opportunités économiques. En effet, une bonne infrastructure de transport favorise le développement des ressources naturelles en améliorant l'accessibilité, en facilitant les accès au marché et en renforçant les corridors de navigation, et en générant d'autres investissements et développements du secteur privé tout en offrant des avantages sociaux aux collectivités locales. L'histoire illustre également l'ampleur du défi associé à l'évaluation et la priorisation des projets selon leur potentiel économique et leur impact sur les communautés.

3.1.1 Le chemin de fer transcontinental : du rêve à la réalité

Lorsqu'en 1871 le premier ministre du Canada John A. Macdonald a proposé de construire un chemin de fer transcontinental, rare était ceux qui partageait sa vision. Ambitieux et dispendieux, ce projet semblait démesuré pour un pays peu peuplé né seulement quelques années auparavant. On parlait quand même de 5 000 kilomètres de voies ferrées, dont une grande partie devant traverser les Rocheuses. Les groupes autochtones se sont avérés très critiques du projet, qui ignorait les délimitations de leurs terres, les traités qu'ils avaient avec le gouvernement, et leurs points de vue. Aujourd'hui, nous réalisons le rôle inestimable qu'a joué le chemin de fer transcontinental dans le développement de la nation et de l'identité canadienne, dans la croissance économique du pays, et dans la création de relations commerciales avec l'Europe, les États-Unis, et l'Asie. On voit donc le potentiel que promet une infrastructure de transport dans la croissance d'une région et le renforcement de sa souveraineté.

Aujourd'hui, des défis similaires existent au Nunavut. Malgré les traités en place protégeant les intérêts des Inuits, les résidents demeurent inquiets. Pourtant, ils voient bien les avantages associés à la création de voies routières et ferroviaires au reste du Canada. L'accélération du développement économique, comme l'a fait le chemin de fer transcontinental, en n'est qu'un. Ceci explique l'énorme appui que connaît la route d'accès de 1 200 kilomètres, reliant le Manitoba au Nunavut. Ce projet de 1,2 milliard de dollars (en dollars de 2007) générerait des bénéfices publics et faciliterait également l'accès des habitants aux sites des compagnies minières.

3.1.2 L'infrastructure de transport : catalyseur du développement des ressources

Plusieurs communautés canadiennes comme Matagami, Rouyn-Noranda, Timmins, Sudbury et Labrador City n'étaient que des camps miniers, il y a quelques décennies. C'est l'exploitation minière qui a ouvert ces régions et généré de nouvelles et rentables activités économiques. Dans le nord du Québec, par exemple, plus de 145 000 personnes habitent maintenant la région minière d'Abitibi-Témiscamingue. Il y a 80 ans, alors que les gouvernements fédéral et provincial décidaient de développer cette région, l'infrastructure de transport était inexistante. Ils y ont donc investi énormément afin d'y favoriser le développement des ressources. Plus de 130 mines ont vu le jour dans la région, dont huit étaient en activité à compter du 1^{er} janvier 2010.

Comme ce fût le cas dans le nord du Québec, des investissements ciblant les infrastructures de transport du Nunavut faciliteraient l'implantation des grandes compagnies minières dans la région et accéléreraient la croissance économique.

4 PARTICIPATION DES INTERVENANTS : NOTES SUR LA MÉTHODOLOGIE

Afin de comprendre les défis auxquels est confronté le Nunavut et de répondre aux questions soulevées dans ce rapport, notre équipe a procédé à une analyse documentaire approfondie pour évaluer les possibilités et les défis du Nunavut, saisir les points sensibles et identifier les meilleures pratiques. Nous avons également mené un large éventail d'entrevues avec des intervenants des secteurs privé et public, des collectivités du Nunavut et des associations et experts de l'industrie.

Nous avons rencontré trois catégories de compagnies minières afin de comprendre les obstacles qu'elles doivent surmonter : (1) les compagnies minières avec des mines actuellement en exploitation au Nunavut (il n'y en a qu'une seule); (2) les compagnies minières avec d'importants projets d'exploration au Nunavut, mais avec aucune mine en exploitation; et (3) les compagnies minières avec aucun projet d'exploration ou aucune mine en exploitation au Nunavut, mais avec des mines en exploitation dans d'autres régions du nord du Canada. Parmi les compagnies participantes, on compte Agnico Eagle Mines, MMG Canada, Stornoway, Vale, Shell et Glencore Xstrata.

Nous avons également rencontré des investisseurs en infrastructure et des entreprises se spécialisant dans le développement de l'infrastructure, dont Ferrovial, BCIMC et CPCS Transcom Limited.

Notre équipe a discuté avec divers paliers du gouvernement dans le but de mieux comprendre les entités fédérales et territoriales confrontées à ces grandes questions. Nous avons eu des entrevues avec Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, l'Agence canadienne de développement économique du Nord, le Gouvernement du Nunavut, Infrastructure Canada, Ressources naturelles Canada et PPP Canada.

Nous avons également communiqué avec les collectivités du Nunavut qui sont exposées aux projets miniers actuels ou susceptibles d'être touchées par les futurs projets d'infrastructure de transport au Nunavut, dont le hameau d'Arviat, le hameau de Pond Inlet et la région de Kivalliq.

Enfin, nous avons complété nos entrevues en rencontrant des associations et des experts de l'industrie. Parmi les experts participants, nous comptons des professeurs d'université, un explorateur et un expert de l'Arctique. Parmi les associations participantes nous retrouvons le Conference Board du Canada, Diamond Manufacturers Association of Canada et l'Association minière du Canada.

5 ÉVALUATION DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE : UN OUTIL ROBUSTE NÉCESSAIRE

En raison des ressources financières limitées et des risques potentiellement élevés, il est important de savoir analyser et identifier les projets les plus percutants. Ceci implique une analyse robuste des compromis inhérents à toute initiative. Nous proposons ainsi un outil pour réaliser cette analyse.

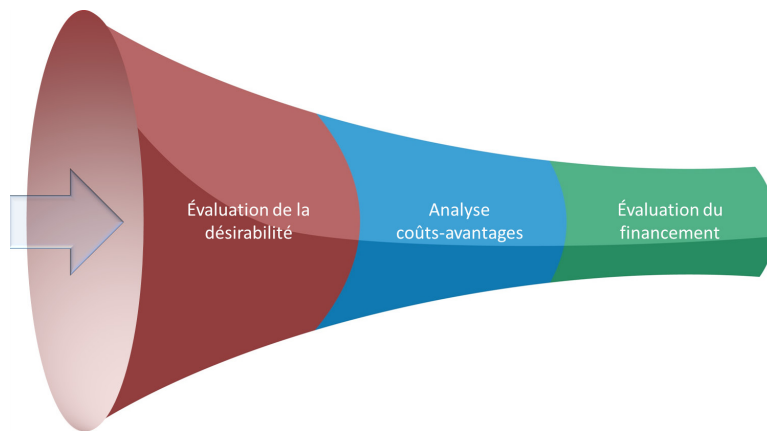


Figure 2 : Processus d'évaluation du projet d'infrastructure

5.1 L'ÉVALUATION

Les gouvernements territorial et fédéral jouent un rôle important dans la facilitation du développement d'infrastructure de transport au Nunavut. Bien que le gouvernement fédéral soit le principal bailleur de fonds, le gouvernement du Nunavut est responsable de la sélection des projets.

C'est pourquoi nous proposons un processus à trois étapes afin d'aider le gouvernement du territoire à prioriser les projets d'infrastructure. Ce processus évalue la désirabilité d'un projet, étudie l'équilibre coûts-avantages et analyse et suggère les principaux intervenants financiers potentiels (figure 2).

5.2 ÉVALUATION DE LA DÉsirabilité : ÉVITER DES DOMMAGES IRRÉPARABLES

En raison des entrevues menées avec les intervenants des collectivités du Nunavut, nous recommandons que tout projet d'infrastructure proposé soit soumis à une évaluation détaillée de la désirabilité. Nous définissons la désirabilité comme la création de possibilités ayant des avantages sociaux à long terme sans, toutefois, causer d'importants impacts environnementaux indésirables, au sens de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, ou sans

porter atteinte au bien-être de la collectivité, selon les dirigeants communautaires du Nunavut. La désirabilité considère si l'impact négatif potentiel sera si négatif qu'il ne peut se justifier selon une analyse coût-avantages. L'évaluation de la désirabilité permet donc d'éliminer tout projet qui pourrait apporter des dommages à long terme à la collectivité ou à l'environnement.

5.2.1 Évaluation de l'effet sur les collectivités : assurer les modes de vies

Notre équipe a étudié trois collectivités au Nunavut (Pond Inlet, Rankin Inlet et Arviat) afin de comprendre leurs principales inquiétudes. Nous fondant sur nos entrevues, nous recommandons que le critère de l'impact sur la collectivité tienne compte des effets potentiels sur les modes de vie et traditions des habitants du Nunavut dans les collectivités ainsi que les effets potentiels négatifs sur le coût et la qualité de vie.

Modes de vie et traditions

Selon l'ARTN, tous les projets au Nunavut doivent faire l'objet d'un examen préalable afin d'évaluer son impact sur les modes de vie traditionnels des Inuits. La chasse, le piègeage et la pêche jouent un rôle important au sein des modes de vies inuits; cependant, ces activités pourraient être affectées par la construction d'une infrastructure urbaine qui augmenterait le trafic de marchandises et de populations. Par exemple, de nouvelles installations portuaires dans le passage du Nord-Ouest augmenteraient le trafic maritime. Ceci affecterait la formation des glaces et empêcherait les chasseurs inuits de s'y aventurer. En fait, le trafic maritime a déjà augmenté énormément le long de la route maritime du Nord dans le nord de la Russie et ceci risque de se reproduire dans le passage du Nord-Ouest, surtout si les tendances liées au réchauffement planétaire persistent (tableau 1).

Tableau 1 : Nombre de navires qui traversent l'Arctique

ANNÉE	PASSAGE DU NORD-OUEST (CANADA)	LA ROUTE DU NORD (RUSSIE)
2010	18	4
2011	20	34
2012	30	46
2013	22	60

Source: Northern Sea Route Information Office et Arctic Security Consultants

Les dirigeants communautaires à qui nous avons parlé étaient enthousiastes à l'égard du développement des ressources. Cependant, ils ont exprimé des inquiétudes par rapport à l'impact potentiel sur les activités de subsistance. Le projet de Baffinland, près de Pond Inlet, soulève de grandes questions. Les dirigeants communautaires considèrent que certains impacts environnementaux n'ont pas été pris en compte, dont « de grands effets sur les populations de l'omble chevalier ». Il est clair que la majorité des projets auront un impact sur les modes de vie traditionnels; cependant il faut savoir comment le minimiser. Si un projet compromet fortement les sources de revenus des communautés sans proposer des solutions pour en maintenir le bien-être, sa désirabilité se voit moins attirante.

Coût de la vie et qualité de vie

L'infrastructure de transport facilite grandement l'accessibilité, comme l'indique un dirigeant de la communauté de Pond Inlet : « pour être le prochain centre du Nord, il faut vraiment appuyer le développement de cette infrastructure ». Cependant, plus d'accessibilité pourrait engendrer un influx de population et augmenter le risque de l'implantation de villes « champignons ». Ces dernières sont souvent associées à une augmentation du coût de la vie. Une telle situation pourrait avoir des effets dévastateurs sur le bien-être des habitants du Nunavut. À Arviat, un dirigeant communautaire soulevait le point suivant : « peu de communautés peuvent subvenir aux besoins des compagnies minières ». Si le développement de l'infrastructure fait augmenter le coût de la vie sans créer des possibilités par lesquelles les résidents locaux peuvent profiter des nouvelles richesses, la désirabilité de la proposition sera considérablement plus faible.

Par ailleurs, une meilleure accessibilité peut également aider à gérer la pression d'une plus grande population grâce à de nouvelles occasions d'affaires et une réduction du coût de la vie. Le président de la chambre de commerce de Rankin Inlet affirme que : « la région de Kivalliq souhaite profiter des retombées de l'exploitation minière ». De tels effets positifs sont concevables. Le prolongement de la route Dempster aux Territoires du Nord-Ouest d'Inuvik à Tuktoyaktuk promet d'accélérer le développement des ressources dans la mer de Beaufort et de faire diminuer le coût de la vie pour les 900 habitants de Tuktoyaktuk de 1,5 million de dollars par année.

Selon nos entrevues, l'évaluation de l'impact sur les collectivités devrait répondre aux questions suivantes :

ROUTE D'ACCÈS DU MANITOBA AU NUNAVUT

Le projet de la route du Manitoba au Nunavut pourrait créer plusieurs possibilités pour la région de Kivalliq. Pour la population locale, cette route pourrait engendrer une baisse des coûts des services publics, une diminution importante des coûts de transports de marchandises et de passagers, ainsi que créer plus de possibilités économiques.

Elle soutiendrait également des grands projets de développement des ressources, créerait des emplois pour la construction et l'entretien d'une route d'accès praticable en tout temps et offrirait une route potentielle pour réapprovisionner le Nord.

Il existe des préoccupations environnementales et il faudra évaluer l'effet de cette route la vie marine, la flore, la faune, et la richesses archéologique et culturelle de la région.

- Quel sera l'impact de la nouvelle infrastructure sur les modes de vie ou les traditions des Inuits?
- Le projet d'infrastructure forcera-t-il les résidents à s'installer ailleurs?
- Est-ce que l'infrastructure auxiliaire existante peut supporter une augmentation du trafic?
- Quelles possibilités cette nouvelle infrastructure proposera-t-elle aux Inuits?

Le point de vue des collectivités a été mis à l'évidence lors des entrevues : les résidents du Nunavut veulent autant des possibilités économiques que la préservation de leurs modes de vie traditionnels. L'un n'empêche pas l'autre, si des consultations approfondies sont entreprises pour déterminer la désirabilité du projet. De plus, les coutumes et les activités traditionnelles s'adaptent aux nouvelles réalités économiques et sociales. Le défi est de déterminer comment les projets d'infrastructure de transport peuvent converger avec ce processus et contribuer au capital social et la croissance économique à long terme des collectivités.

5.3 ANALYSE COÛTS-AVANTAGES : UN PROCESSUS POUR L'ÉVALUATION DES COMPROMIS

Une fois qu'un projet a fait l'objet d'une évaluation de la désirabilité, la prochaine étape est d'en analyser les coûts et les avantages potentiels. Le but est de déterminer si les bénéfices contrebalancent les coûts et ainsi déterminer si le projet doit être entamé. Cette section se concentre sur

les coûts associés au développement de l'infrastructure de transport et les avantages publics pouvant en découler au-delà des profits qui reviendront aux compagnies privées.

5.3.1 Coûts

Les entrevues avec les intervenants ont démontré les types de coûts qui devaient être considérés, dont ceux associés à la conception (y compris les travaux d'exploration); à la construction; et aux opérations et l'entretien à long terme. L'analyse doit aussi tenir compte des particularités associées au développement d'infrastructure au Nunavut, comme la gestion des sources limitées d'énergie, l'accessibilité restreinte et les effets potentiellement dévastateurs du changement climatique. Il faudrait aussi disposer d'un plan d'entretien à long terme pour préserver l'infrastructure ou des plans de restauration pour minimiser les effets négatifs sur les collectivités et l'environnement une fois que l'infrastructure n'est plus utilisée. Les coûts sont souvent très élevés, même pour une infrastructure de base. Par exemple, dans le cas de la mine d'or à Meadowbank, Agnico Eagle était responsable de construire la route utilitaire de 110 kilomètres entre Baker Lake et le site d'exploration. Le coût de construction en était de 76 millions de dollars et le coût annuel d'entretien, 1 million de dollars. La compagnie envisage également de construire une route d'accès de 24 kilomètres (comprenant trois ponts) pour la mine d'or Meliadine.

5.3.2 Avantages

Les avantages publics associés au développement de l'infrastructure se situent dans trois catégories – les avantages sociaux, les éventuelles retombées et les avantages indirects – qui mènent tous à des avantages économiques pour le territoire.

Avantages sociaux

Parmi les avantages sociaux, on retrouve la création d'emplois, les possibilités de formation et d'éducation, ainsi qu'un meilleur accès aux services sociaux. L'ARTN exige que les Inuits aient l'occasion de soumissionner pour tous les projets au Nunavut et qu'ils aient l'aide nécessaire pour préparer une proposition concurrentielle. Ainsi, la construction et l'entretien de l'infrastructure de transport pourraient augmenter le nombre de possibilités d'emplois pour les habitants de la région. En parallèle, les travailleurs doivent suivre une formation qui, en retour, augmente leurs chances d'occuper de meilleurs postes dans le cadre de futurs projets. Les compagnies minières fournissent aussi bon nombre de possibilités directes : la composition inuite

de la main d'œuvre de la mine Meadowbank d'Agnico Eagle est de 39 %. En 2012, 20 millions de dollars ont été payés en salaires aux employés inuits de Meadowbank.

En plus des meilleures occasions d'emploi et de formation, les habitants du Nunavut profiteraient également d'un meilleur accès aux services sociaux. Par exemple, ils profiteraient d'un meilleur accès aux services médicaux et aux centres de loisirs construits près des exploitations minières. L'infrastructure facilite l'accessibilité des ressources de bases et l'importation et l'exportation des biens, avec des impacts quantifiables sur la qualité de vie. Certaines infrastructures permettent aussi aux Inuits de poursuivre leurs activités traditionnelles. Une entrevue avec les mines Agnico Eagle a révélé que les collectivités locales désirent conserver la route construite pour la mine Meadowbank, puisqu'elle facilite et améliore l'accès aux territoires de chasse et aux centres de loisirs.

Paiement de redevances

Les Inuits possèdent près de 17 % du territoire au Nunavut et des droits d'exploitation du sous-sol pour environ 2 % du territoire. Ils reçoivent toutes les redevances de l'exploitation minière sur ce territoire (AANDC, 2014). Sous ce régime, ils ont reçu leur premier paiement de redevances d'Agnico-Eagle pour la mine Meadowbank le 1^{er} mai 2012, d'un montant de 2,2 millions de dollars. Leur président estime qu'au cours des six prochaines années, la mine leur redevra près de 219 millions de dollars. Ce paiement peut représenter une source considérable de revenus qui s'ajouterait aux redevances d'autres exploitations minières.

Retombées

Un projet d'infrastructure peut engendrer bien d'autres initiatives, particulièrement sous la forme de retombées secondaires associées au projet principal. Une activité économique accrue peut amener à la construction de restaurants, d'hôtels, d'épiceries, et d'autres services. Aussi, une infrastructure préexistante peut aussi agir comme catalyseur de développement économique. MMG, par exemple, construit une route d'hiver à partir de la route Tibbitt-Contwoyto pour faciliter le transport de matériaux et de fournitures nécessaires à la construction du projet de corridor d'Izok. Dans une entrevue, MMG Canada a mentionné que la liaison par route d'hiver à Izok Lake a été utilisée par les anciens propriétaires de cette propriété afin d'établir un camp d'exploration près d'Izok Lake. Ce n'est qu'un seul exemple de la façon dont l'infrastructure existante peut aider au développement de ressources dans la région.

Avantages indirects

De la même manière que le chemin de fer transcontinental a unifié le Canada, toute infrastructure développée au Nunavut peut être évaluée selon sa façon d'aider le Canada à faire valoir sa position en Arctique. Pierre Leblanc a été un fervent défenseur de l'expansion de la base de Resolute Bay pour soutenir la souveraineté du Canada en Arctique; un élargissement du port en eau profonde à Nanisivik pourrait aussi appuyer la souveraineté tout en facilitant l'accès aux ressources sur l'île de Baffin.

5.4 ÉVALUATION DU FINANCEMENT : TROUVER LE MEILLEUR MODÈLE

En général, les gros projets d'infrastructure reçoivent la contribution fédérale maximale dans le cadre de l'Entente sur l'infrastructure Canada-Nunavut. Une considération plus créative d'autres sources de financements permettrait aux fonds d'infrastructure publique de catalyser plus de projets. Face à des risques et des coûts très élevés, il y a de grands avantages à s'allier à d'autres entités, y compris des compagnies privées, afin de mieux gérer les risques. Dans cette section, nous proposons certaines lignes directrices à suivre pour identifier d'éventuels partenaires financiers.

5.4.1 Intervenants financiers

Plusieurs entités au sein des gouvernements fédéral et territorial peuvent contribuer au financement des projets d'infrastructure s'ils peuvent démontrer des avantages considérables pour les collectivités ou des occasions de croissance considérables pour le territoire. Le Fonds Chantiers Canada, qui contribue jusqu'à 75% du total des coûts admissibles, est un élément clé du financement.

Il faut également tenir compte des intervenants privés lorsqu'on évalue les divers modes de financement. Ces intervenants comprennent, entre autres, les investisseurs en capital de risque et les investisseurs à la recherche

d'investissements à long terme (régimes de retraite, compagnies d'assurance). Les investisseurs pourraient également provenir de l'étranger, car ils ont parfois un appétit plus développé pour le risque.

Identifier de bons investisseurs est un défi considérable, qui est exacerbé par les efforts de promotion souvent disparates des possibilités au Nunavut. Des projets possédant plusieurs variables inconnues ne peuvent offrir les garanties demandées par des investisseurs sérieux.

5.4.2 L'ensemble des modes de financement

Selon notre recherche, nous proposons un spectre identifiant les différents modes de financement potentiels pour les projets d'infrastructure au Nunavut. Le coût élevé associé aux gros projets d'infrastructure de transport plaide fortement en faveur de la collaboration avec le secteur privé par l'entremise d'ententes novatrices comme les partenariats entre les secteurs public et privé, ou les PPP. « Les PPP sont une démarche à long terme, fondée sur le rendement, pour le financement d'infrastructure. Le secteur privé assume une part importante de la responsabilité » (PPP Canada). Une bonne collaboration avec le secteur privé permet de faire appel aux forces du marché dans le processus d'approvisionnement d'infrastructure publique et donc de réduire le coût des contribuables. Notre spectre est présenté dans la figure 3 et illustre six modes de financement possibles qui devraient être pris en compte lors de l'évaluation des modes de financement pour un projet d'infrastructure.

De gauche à droite, le mode de financement du **secteur privé** signifie qu'une compagnie privée s'occupe entièrement de la conception, de la construction, de l'entretien et du financement du projet. Cette compagnie est la seule à assumer le risque. Lorsque le **secteur privé forme un partenariat avec une tierce partie** (comme un investisseur institutionnel ou un investisseur en capital de risque),

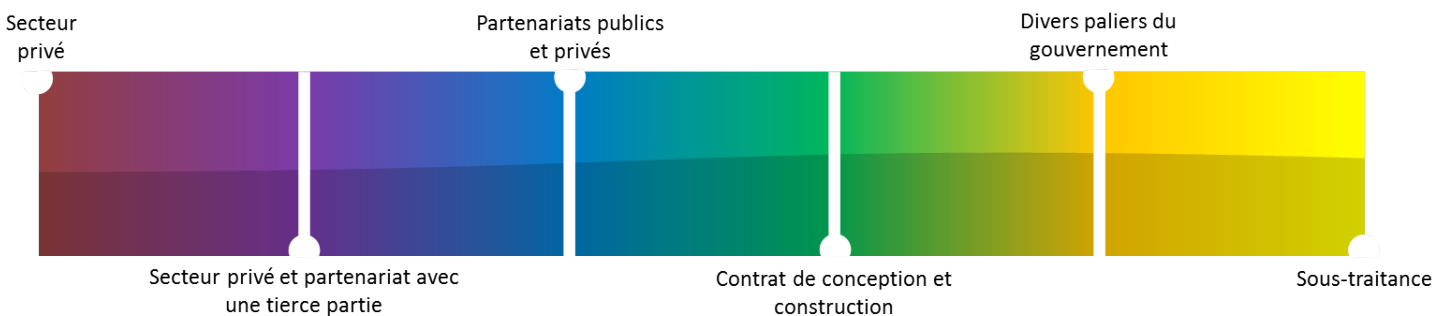


Figure 3: Spectre des modes de financement

BATHURST INLET PORT AND ROAD (BIPR)

En 2004, un consortium de six grandes compagnies minières a parrainé une étude sur la proposition d'un port en eau profonde à Bathurst Inlet, Nunavut. Le plan proposait de construire une route du port à Contwoyto Lake, situé à 211 kilomètres et qui se trouvait à proximité de sept mines. Ce projet, nommé BIPR, a le potentiel de générer un développement économique à l'ouest du Nunavut en créant des centaines d'emplois et des millions de dollars en investissements. Cependant, il existe plusieurs inquiétudes concernant l'effet du projet sur la faune et flore marines et les caribous.

L'histoire du BIPR démontre une évolution de l'analyse coûts-avantages. Les avantages identifiés au milieu des années 2000 étaient suffisants pour justifier d'autres études. Cependant, le projet n'a jamais été amorcé et l'incertitude du financement a fait en sorte qu'on mette le projet en attente. Le retour de ce projet (à partir de 2014) lancé par deux des compagnies originales indique un désir de continuer à étudier ses coûts et ses avantages potentiels.

Le financement de ce projet est toujours un problème majeur. Jusqu'à maintenant, on n'a pas encore trouvé le modèle de financement nécessaire pour lancer le projet. Selon l'ensemble des modes de financement de ce rapport, toute demande de financement fédéral ou territorial doit démontrer que ces bénéfices publics sont proportionnels à l'investissement public demandé.

davantage d'expertise et de fonds sont de la partie. Pour réussir, il faut gérer les priorités contradictoires et optimiser les intérêts. **Les partenariats publics et privés** font appel aux forces du marché dans le processus d'approvisionnement d'infrastructure publique, ce qui permet au gouvernement de tirer profit de la concurrence en créant des incitatifs qui peuvent réduire les coûts de construction et d'entretien de l'infrastructure. **Un contrat de conception et construction** ou un contrat à prix fixe est une stratégie de réalisation de projet où le secteur public fixe de larges paramètres et normes de performance, alors qu'un partenaire du secteur privé assume la responsabilité de la conception et la construction du projet, ainsi que des coûts additionnels. Ce mode de financement est préféré dans les situations comprenant peu de risques, c'est-à-dire lorsqu'on peut facilement estimer les ressources, l'équipement, le matériel et le financement nécessaire. Le mode de financement le plus commun pour les projets d'infrastructure de transport public est celui où **divers paliers du gouvernement collaborent**. Le Nunavut établit les priorités et les présente au gouvernement fédéral, qui fournit ensuite 75 % du financement. Enfin, le gouvernement fédéral pourrait choisir de **sous-traiter** le projet si l'initiative n'est pas dans l'intérêt stratégique national. Dans ce cas, le gouvernement fédéral pourrait assumer le risque des coûts additionnels et des changements sur l'étendue du projet.

À maintes reprises, nos entrevues ont révélé que les intervenants sont ouverts à former des partenariats pour financer les projets d'infrastructure. Une bonne gestion du risque en équilibrant les priorités et les intérêts contradictoires peut s'avérer difficile. Un examen préalable des modes de financement viables et une évaluation des compromis associés aux diverses formes de collaboration peuvent s'avérer efficaces et potentiellement mener à d'importantes économies.

6 RECOMMANDATIONS

Ce rapport a proposé un processus de trois étapes pour évaluer les projets d'infrastructure de transport au Nunavut :

- L'évaluation de la désirabilité
- L'analyse coûts-avantages
- L'évaluation du financement

Selon l'analyse présentée dans ce rapport, voici nos recommandations :

I. Les principaux intervenants, organismes de gouvernance inuits et gouvernements fédéral, territorial et municipal devraient effectuer une évaluation détaillée des projets à l'aide d'un processus à trois étapes axé sur la désirabilité, l'équilibre coûts-avantages et les modes de financement afin d'en déterminer la faisabilité.

Nous recommandons que les intervenants tiennent compte des compromis inhérents au développement et les risques qui y sont associés. Aucun projet ne sera parfait. Bien des projets viables nécessiteront des compromis entre les avantages économiques du développement de l'infrastructure, les coûts environnementaux et les impacts potentiels sur les modes de vie.

II. Les principaux intervenants, organismes de gouvernance inuits, principaux investisseurs du secteur privé et gouvernements fédéral, territorial et municipal ne devraient pas avoir à choisir entre la tradition et le développement, mais devraient plutôt adopter une vision pragmatique et novatrice de l'avenir économique du Nunavut.

Les collectivités acceptent le développement économique s'il respecte leurs valeurs. Les coutumes et les activités traditionnelles s'adaptent déjà aux nouvelles réalités économiques et sociales. Les collectivités et les promoteurs devraient travailler

ensemble afin que les futurs projets d'infrastructure de transport facilitent cette transition et assurent le capital social des collectivités, tout en créant des opportunités économiques viables à long terme.

III. Les gouvernements fédéral et territorial devraient tenir compte de la gamme complète des modes de financement possibles lorsqu'ils considèrent verser des fonds publics aux projets d'infrastructure de transport.

Dans le cadre de tout nouveau projet, chaque mode de financement doit être pris en considération. Ceci permettra donc de stimuler un débat et ouvrira la porte à des solutions de financement innovatrices.

IV. Les principaux intervenants, organismes de gouvernance inuits devraient prioriser les projets selon les avantages pour les collectivités et les bénéfiques pour le Nunavut.

Un grand nombre de projets d'infrastructure stratégiques peut accélérer le développement des ressources et générer des projets d'infrastructure plus importants. Il faut s'assurer que l'aspect catalyseur des projets soit compris dans l'analyse des coûts-avantages.

V. Les coûts associés à tout projet recevant un appui territorial ou fédéral devraient être contrebalancés par ses bénéfices publics.

Lorsque vient le temps d'évaluer la désirabilité d'un projet, il est important de mesurer ses effets à long terme sur l'environnement et les collectivités avoisinantes. Si le projet est désirable, il faut alors évaluer de façon critique les avantages créés en examinant les avantages sociaux, les éventuelles retombées et les avantages indirects.

facilitant les accès au marché et en renforçant les corridors de navigation; et en générant d'autres investissements et développements du secteur privé tout en offrant des avantages sociaux aux collectivités locales.

Évaluer et prioriser les projets est alors une étape cruciale pour identifier les propositions d'infrastructure qui pourrait profiter à tous les intervenants. Un processus à trois étapes qui évalue les propositions d'infrastructure selon leur désirabilité, leurs coûts et avantages et les modes de financement proposés, peut aider à éclaircir la complexité de ces projets.

Selon l'analyse présentée dans ce rapport, nous recommandons que le processus d'évaluation à trois étapes soit utilisé pour déterminer si les projets d'infrastructure de transport au Nunavut sont envisageables. Nous encourageons également les intervenants à collaborer de façon novatrice afin d'assurer que les projets d'infrastructure respectent bien les réalités économiques et sociales actuelles au Nunavut, tout en accélérant le développement économique du territoire. Enfin, nous suggérons que les gouvernements fédéral et territorial prennent en considération l'ensemble complet des modes de financement lorsqu'ils allouent des fonds publics pour assurer que les avantages publics sont proportionnels aux coûts. Ces étapes peuvent aider à faire la promotion de la prospérité à long terme du Nunavut et du Canada en général.

7 CONCLUSION

Le sous-sol du Nunavut possède un important potentiel économique non-exploité. L'absence d'infrastructure de transport demeure un obstacle majeur au développement des ressources. Pourtant, l'histoire du Canada nous apprend que les gouvernements de la fédération ont déjà affronté de tels défis d'infrastructure de transport dans le passé, et ont su surmonter ces obstacles. Du chemin de fer transcontinental au développement dans le nord du Québec, un investissement stratégique dans l'infrastructure de transport créera des occasions de développement des ressources naturelles en améliorant l'accessibilité; en

8 BIBLIOGRAPHIE

- (s.d.). Consulté le 12 janvier 2014, sur Le Soleil: <http://pdf.cyberpresse.ca/lesoleil/carte221111.jpg>
- Nunavut Land Claim Agreement. (25 mai 1993). Consulté le 23 décembre 2013, sur www.justice.gov.nu.ca/apps/UPLOADS/fck/file/NLCA.pdf
- Nunavut-Manitoba All-Weather Road Initiative. (21 novembre 2012). Consulté le 11 janvier 2014, sur Kivalliq Trade Show: <https://www.kivalliqtradeshow.ca/wp-content/uploads/2013/01/NU-MB-Route-Selection-presentation-KTS12.pdf>
- Bathurst Inlet port and road project. (28 mai 2013). Consulté le 11 janvier 2014, sur Mining North: http://www.miningnorth.com/_rsc/site-content/news/BIPR-NWT-May-28-2013.pdf
- Government of Canada. (17 avril 2013). Consulté le 23 décembre 2013, sur Canadian Environmental Assessment Agency: www.ceaa.gc.ca
- AANDC. (2014). Aboriginal Affairs and Northern Development. Consulté le 14 janvier 2014, sur www.aadnc-aandc.gc.ca/eng/1331039455218/1331039516621
- Aboriginal Affairs and Northern Development Canada. (9 novembre 2012). Consulté le 15 décembre 2013, sur New Investments in Arctic Research Infrastructure: <http://www.aadnc-aandc.gc.ca/eng/1100100037391/1100100037392>
- Battle, K., & Torjman, S. (2013). Poverty and Prosperity in Nunavut. Caledon Institute on Social Policy.
- Benoit, L. (2012). Resource Development in Northern Canada.
- Berton, P. (2011). The National Dream: The Great Railway, 1871-1881. Random House LLC.
- Bristow M., Gill V. (2011). Northern Assets: Transportation Infrastructure in Remote Communities. The Conference Board of Canada.
- Building a Small Craft Harbour in Pangnirtung, Nunavut. (s.d.). Consulté le 24 décembre 2013, sur Canada's Economic Action Plan: actionpan.gc.ca/en/initiative/building-small-craft-harbour-pangnirtung-nunavut
- Button, K. (s.d.). Benefit/cost analysis for Transportation Infrastructure: A Practitioner's Workshop: Economic Competitiveness. Consulté le 23 décembre 2013, sur tti.tamu.edu/conferences/benefit_cost10/program/presentations/button.pdf
- Canada, G. o., & Nunavut, G. o. (2008). Infrastructure Framework Agreement.
- CBC. (18 octobre 2012). \$1.2B Nunavut to Manitoba road would be a «tough sell». Consulté le 24 décembre 2013, sur CBC News: www.cbc.ca/news/canada/north/1-2b-nunavut-to-manitoba-road-would-be-a-tough-sell-1.1153881
- CBC News. (12 juin 2012). Consulté le 23 décembre 2013, sur N.W.T. to spend another \$2.5M on Inuvik-Tuk highway: www.cbc.ca/news/canada/north/n-w-t-to-spend-another-2-5m-on-inuvik-tuk-highway-1.1242152
- CBC News. (8 janvier 2013). Consulté le 15 décembre 2013, sur 5 Nunavut communities share \$1.6M in infrastructure cash: <http://www.cbc.ca/news/canada/north/5-nunavut-communities-share-1-6m-in-infrastructure-cash-1.1310591>
- Christian, C. (1 septembre 2011). Fort Mac grapples with oil sands growth (again). Consulté le 23 décembre 2013, sur Alberta Oil: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:jn-vBi8kXQo:www.albertaoilmagazine.com/2011/09/growing-up-bitumen/+&cd=5&hl=en&ct=clnk&gl=ca>
- Critchley, B. (10 septembre 2013). P3 projects make way to the Arctic: \$141-million raised to rehabilitate Iqaluit Airport. Consulté le 24 décembre 2013, sur Financial Post: <http://business.financialpost.com/2013/09/10/p3-projects-make-way-to-the-arctic-141-million-raised-to-rehabilitate-igluit-airport/>
- Department of Economic Development & Transportation. (s.d.). Nunavut Transportation Strategy. Consulté le 14 décembre 2013, sur http://www.edt.gov.nu.ca/apps/UPLOADS/fck/file/trans_eng.pdf
- Department of Education. (2010). Annual Report 2009-2010. Government of Nunavut.
- Duke, J. (mars 2010). Government geoscience to support mineral exploration: public policy rationale and impact. Prospectors and Developers Association of Canada (PDAC).
- Forget, D. (2007). Perdre le Nord ? Québec: Les Éditions du Boréal et Nivé Éditions.
- George, J. (31 mars 2012). Mining companies revive Nunavut's Bathurst road and port project. Consulté le 24 décembre 2013, sur Nunatsiaq Online: http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/65674mining_companies_revive_nunavuts_bathurst_road_and_port_project1/
- George, J. (11 février 2013). Resurrected version of Nunavut port-road scheme gets mixed reviews. Consulté le 24 décembre 2013, sur Nunatsiaq Online: http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/65674nunavut_port-road_proposal_gets_mixed_reaction/
- Government of Nunavut. (s.d.). Business Plan, 2013-2016. Consulté le 14 décembre 2013, sur [http://gov.nu.ca/sites/default/files/files/2013-16%20GN%20Business%20Plan-ENG\(1\).pdf](http://gov.nu.ca/sites/default/files/files/2013-16%20GN%20Business%20Plan-ENG(1).pdf)
- Hoefer, T. (11 juin 2012). Infrastructure & Its Implications on Mining, Communities & Northern Development. Consulté le 14 décembre 2013, sur NWT & Nunavut Chamber of Mines: <http://www.miningnorth.com/wp-content/uploads/2013/04/Notes-Chamber-Mines-Mining-Infrastructure-the-North-updated3.pdf>
- Infrastructure Canada. (s.d.). Consulté le 15 décembre 2013, sur Nunavut Infrastructure Projects: <http://www.infrastructure.gc.ca/regions/nu/isf-fsi-proj-eng.html>
- Infrastructure Canada. (8 février 2008). Consulté le 15 décembre 2013, sur Infrastructure Framework Agreement - Canada - Nunavut: <http://www.infrastructure.gc.ca/prog/agreements-ententes/bcf-fcc/nu-eng.html>
- Infrastructure Canada. (2013). Consulté le 28 décembre 2013, sur <http://www.infrastructure.gc.ca/regions/nu/nu-prof-eng.html>
- Infrastructure Canada. (s.d.). Infrastructure in Nunavut. Consulté le 15 décembre 2013, sur <http://www.infrastructure.gc.ca/regions/nu/nu-prof-eng.html>
- Infrastructure in Nunavut. (s.d.). Consulté le 24 décembre 2013, sur Infrastructure Canada: www.infrastructure.gc.ca/regions/nu/nu-prof-eng.html
- Institute de la statistique Québec. (2013). Abitibi-Témiscamingue and its regional county municipalities (RCMs) and equivalent territory (ET). Consulté le 30 décembre 2013, sur Gouvernement du Québec: www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region_08/region_08_00_an.htm
- Inuvialuit Development Corporation. (2013). Consulté le 15 décembre 2013, sur <http://www.idc.inuvialuit.com/about-us/>
- Iqaluit International Airport Improvement Project. (s.d.). Consulté le 24 décembre 2013, sur P3 Canada: www.p3canada.ca/project.php?id=14
- Kirwin, S. (19 août 2013). Infrastructure shortfall plagues the North. Consulté le 24 décembre 2013, sur Business News Network: www.bnn.ca/News/2013/8/19/Economic-development-in-Northern-Canada.aspx
- Kivalliq Energy Corporation. (s.d.). Consulté le 14 décembre 2013, sur kivalliqenergy.com/angilak/jurisdiction/
- Ladiq, S. (2013). Resignation delays MMG decision. Nunavut Mining, 21.
- Le Québec minier. (s.d.). Consulté le 11 janvier 2014, sur Jobboom: http://www.jobboom.com/carriere/test-mines/carte_mines/
- Leblanc, P. (9 août 2007). Canada should expand Resolute Bay base. Consulté le 23 décembre 2013, sur Ottawa Citizen: http://www.canada.com/story_print.html?id=f6741915-1374-485d-a3be-dc9eb8fbbd37&sponsor=
- Mayer, P. (2007). Mayer report on Nunavut Devolution. Fasken Martineau DuMoulin LLP.
- NASA. (s.d.). Climate Change Resource Reel. Consulté le 30 décembre 2013, sur www.nasa.gov/centers/goddard/earthandsun/climate_change.html
- NRCan and authors' calculations. (2013). Mining Sector Performance Report, 1998-2012. Natural Resources Canada.
- Nunavut Department of Finance. (2013). Main Estimates 2013-2014. Iqaluit: Government of Nunavut.
- Nunavut Economic Forum. (2010). Nunavut Economic Outlook. Impact Economics.
- P3 Canada. (s.d.). Consulté le 12 janvier 2014, sur P3 Canada: www.p3canada.ca
- Parks Canada. (s.d.). Consulté le 11 janvier 2014, sur National Historic Sites in the Mountain National Parks: http://www.pc.gc.ca/docs/v-g/pm-mp/lhn-nhs/kickinghorse_e.asp
- Portal:Nunavut. (s.d.). Consulté le 12 janvier 2014, sur Wikipedia: <http://en.wikipedia.org/wiki/Portal:Nunavut>
- Projets miniers de mise en valeur et de développement. (s.d.). Consulté le 12 janvier 2014, sur Ressources Naturelles Québec: <http://www.mrn.gouv.qc.ca/publications/mines/projets-mines.pdf>
- Standing Committee on Natural Resources. (2012). Resource Development in Northern Canada. Récupéré sur <http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=5851159&Language=E&Mode=1&Parl=41&Ses=1>
- Statistics Canada. (25 novembre 2013). Estimates of population, by age group and sex for July 1, Canada, provinces and territories. Consulté le 30 décembre 2013, sur <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26>
- Tibbitt to Contwoyto Winter Road. (s.d.). Consulté le 24 décembre 2013, sur www.jvtwinterroad.ca/jvwr/
- Transport Canada. (17 juin 2012). Consulté le 15 décembre 2013, sur Harper government invests in safety at Nunavut airports: <http://www.tc.gc.ca/eng/mediaroom/releases-2012-h064e-6756.htm>

