



BIBLIOTHÈQUE du PARLEMENT

LIBRARY of PARLIAMENT

EN BREF



L'infrastructure marine et intermodale dans l'Arctique : enjeux et réponse du gouvernement du Canada

Publication n° 2011-77-F
Le 21 juillet 2011

Dean Ruffilli

Division de l'industrie, de l'infrastructure et des ressources
Service d'information et de recherche parlementaires

***L'infrastructure marine et intermodale dans l'Arctique :
enjeux et réponse du gouvernement du Canada***

(En bref)

La présente publication est aussi affichée en versions HTML et PDF sur IntraParl (l'intranet parlementaire) et sur le site Web du Parlement du Canada.

Dans la version électronique, les notes de fin de document contiennent des hyperliens intégrés vers certaines des sources mentionnées.

This publication is also available in English.

Les documents de la série ***En bref*** de la Bibliothèque du Parlement donnent un aperçu succinct, objectif et impartial de diverses questions d'actualité. Ils sont préparés par le Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque, qui effectue des recherches et fournit des informations et des analyses aux parlementaires, ainsi qu'aux comités du Sénat et de la Chambre des communes et aux associations parlementaires.

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE.....	1
2	LA STRATÉGIE POUR LE NORD DU GOUVERNEMENT DU CANADA	2
3	LES STRATÉGIES POUR LE PONT DE L'ARCTIQUE ET LA PORTE DE L'ARCTIQUE	3
4	LE TRACÉ MARITIME EXTRACÔTIER (TERRITOIRES DU NORD-OUEST)	6
5	CONCLUSION	7

L'INFRASTRUCTURE MARINE ET INTERMODALE DANS L'ARCTIQUE : ENJEUX ET RÉPONSE DU GOUVERNEMENT DU CANADA

1 CONTEXTE

Dans le Nord canadien, la plupart des biens non périssables, du carburant, de l'équipement et des matériaux sont transportés par navire pendant la courte saison de navigation d'été, qui s'étend généralement de juillet à septembre. Le transport maritime est le mode de transport le plus économique dans la région pour les raisons suivantes :

- les distances entre les communautés du nord et les ports du sud;
- le coût élevé du transport aérien;
- le manque d'autres infrastructures de transport, comme les routes toutes saisons, les pistes d'aéroport pavées et les lignes de chemin de fer¹.

Au cours des dernières années, le transport maritime dans les eaux arctiques du Canada a connu une hausse. En 2010, 150 navires ont effectué 270 voyages dans les eaux arctiques canadiennes, ce qui représente une augmentation par rapport à 2009 (108 navires et 158 voyages). Le nombre de navires qui empruntent le passage du Nord-Ouest a également augmenté, passant de 7 en 2009 à 18 en 2010 et à 27 en 2011². Cette hausse est attribuable à la diminution des glaces dans l'océan Arctique, qui sont moins étendues et durent moins longtemps. Et, ce qui est plus important encore, la glace pluriannuelle – la glace solide qui ne fond pas pendant l'été arctique et qui représentait l'une des principales difficultés au chapitre du transport maritime dans les eaux nordiques – a presque complètement disparu.

Les trois territoires et le nord des provinces de l'Ouest, de l'Ontario, du Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador ne disposent pas d'une infrastructure maritime qui puisse soutenir cette activité accrue. Ils ont notamment des ressources limitées en matière de recherche et de sauvetage et manquent d'aides à la navigation maritime fiables. Ces lacunes, conjuguées aux dangers liés aux glaces, aux rigueurs du climat et aux grandes distances qui séparent les ports abrités, rendent le transport maritime ardu et potentiellement dangereux.

En raison de l'infrastructure portuaire limitée dans le Nord canadien, les exploitants maritimes se heurtent également à des difficultés particulières. Dans bon nombre de communautés, il n'y a ni quai ni grue pour le chargement et le déchargement des marchandises. Par conséquent, les cargaisons doivent être transférées dans des barges, qui les transportent jusqu'à la plage. Non seulement ce genre d'opération augmente le coût du transport maritime de marchandises parce qu'il exige plus de temps ainsi que de l'équipement spécialisé, mais il peut également être dangereux si la mer est agitée.

Puisqu'on prévoit une augmentation du transport maritime dans l'Arctique au cours des prochaines années, les gouvernements à tous les niveaux ont lancé des

initiatives visant à développer l'infrastructure portuaire dans le Nord, de même que les routes et les chemins de fer connexes, d'où l'emploi du terme « intermodal », qui désigne l'utilisation de plus d'un mode de transport. Ensemble, ces modes de transport permettraient le mouvement de biens et de matières premières de façon efficace et rentable.

Le présent document examine trois initiatives visant le développement de l'infrastructure portuaire dans le Nord qui sont déjà en cours ou font l'objet d'un examen :

- la Stratégie pour le Nord du gouvernement du Canada et le développement du port de Nanisivik au Nunavut;
- les stratégies pour le pont de l'Arctique et la porte de l'Arctique, qui concernent le port de Churchill, au Manitoba, et le projet CentrePort Canada de Winnipeg;
- le tracé maritime extracôtier dans les Territoires du Nord-Ouest.

2 LA STRATÉGIE POUR LE NORD DU GOUVERNEMENT DU CANADA

La Stratégie pour le Nord du gouvernement du Canada, qui a été annoncée de façon officielle en 2009, comprend une série d'investissements et de programmes qui appuient ses quatre piliers :

- l'affirmation de la souveraineté du Canada dans l'Arctique;
- la protection de l'environnement dans le Nord;
- la promotion du développement social et économique;
- l'amélioration de la gouvernance dans le Nord et le transfert des responsabilités dans la région³.

Plusieurs initiatives prévues par la Stratégie pour le Nord devraient permettre d'améliorer l'infrastructure maritime du Canada dans le Nord :

- la mise à disposition de 720 millions de dollars pour l'achat d'un nouveau brise-glace de classe polaire;
- l'acquisition de nouveaux patrouilleurs extracôtiers/de l'Arctique;
- la fourniture de données stratégiques sur la météo et la navigation dans des zones clés pour faciliter la gestion du trafic maritime dans l'Arctique en toute sécurité;
- le signalement obligatoire de tous les navires en vertu du *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* (zone NORDREG);
- la mise à disposition de 17 millions de dollars pour l'aménagement d'un port de pêche commerciale à Pangnirtung (Nunavut);
- une contribution d'un maximum de 100 millions de dollars pour l'aménagement d'un port en eau profonde à Nanisivik (Nunavut), afin d'appuyer les activités des Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne dans la région⁴.

Les deux derniers projets sont d'une importance particulière sur les plans stratégique et économique. Le port pour petits bateaux à Pangnirtung appuiera la pêche commerciale dans la communauté. Puisqu'il n'y a pas actuellement d'installation portuaire, les pêcheurs sont contraints d'attendre la marée haute pour échouer leurs bateaux sur le rivage⁵. Le plan vise la construction d'un quai, d'un brise-lames et d'une rampe de mise à l'eau, de même que le dragage du port et l'installation de quais flottants⁶. La construction a commencé en 2009, et elle est financée par le programme Ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans⁷.

Le port en eau profonde de Nanisivik est un élément clé de la Stratégie pour le Nord du gouvernement fédéral. Ce projet permettra de convertir le port et le quai existants en installation en eau profonde pour le transit et le ravitaillement en carburant des navires des Forces canadiennes et de la Garde côtière du Canada au cours de la saison de navigation estivale⁸. L'installation est destinée surtout à appuyer les opérations des navires de patrouille extracôtiers/de l'Arctique. Elle ne servirait probablement aux activités civiles que dans des cas particuliers ou de situations d'urgence⁹.

Même si, au départ, on s'attendait à ce que le port de Nanisivik puisse fonctionner en partie d'ici la saison de transport maritime dans l'Arctique de 2012, des rapports publiés dans les médias au printemps 2011 font état de retards attribuables aux évaluations environnementales et au financement. Cela veut dire que la construction ne commencera pas avant 2013 et que les installations ne seront pas opérationnelles avant 2016¹⁰.

Lorsqu'ils seront opérationnels, le port de pêche commerciale de Pangnirtung et le port en eau profonde de Nanisivik offriront une infrastructure portuaire de grande valeur dans l'Arctique. Selon plusieurs articles publiés dans les médias, bon nombre de résidents apprécient l'activité économique et l'infrastructure améliorée dans le secteur du transport que représente l'aménagement de ports, mais certains ont exprimé de l'inquiétude quant aux répercussions sur l'environnement local¹¹. Par ailleurs, puisque ces ports ne sont pas destinés au mouvement de cargaisons civiles, il y a toujours un grand manque d'infrastructures portuaires civiles pour appuyer les activités économiques dans l'Arctique. Toutefois, les installations de Nanisivik représenteront une base précieuse pour les activités de recherche et de sauvetage, de patrouille et de protection de l'environnement qui seront essentielles en raison du nombre croissant de navires qui pénétreront dans les eaux arctiques au cours des années à venir.

3 LES STRATÉGIES POUR LE PONT DE L'ARCTIQUE ET LA PORTE DE L'ARCTIQUE

Le port de Churchill (Manitoba) est le seul port en eau profonde des Prairies et le port le plus grand du nord du Canada. Ce port, qui appartient à une société de transport américaine, OmniTrax Inc., est au cœur d'une nouvelle stratégie des transports dans l'Arctique, la Stratégie pour le pont de l'Arctique. Le port de Churchill a longtemps permis le réapprovisionnement de communautés de l'est et du centre de l'Arctique pendant la saison de navigation estivale, mais la diminution des glaces dans la baie d'Hudson et au large du Groenland présente de nouvelles possibilités pour le port¹².

En octobre 2007, le *Kapitan Sviridov*, un navire russe qui transportait une cargaison d'engrais en provenance de l'Estonie, a été mis à quai à Churchill, soit la première fois que des marchandises ont transité avec succès par le pont de l'Arctique¹³. Élaborée par le gouvernement du Manitoba et OmniTrax, la Stratégie pour le pont de l'Arctique ferait de Churchill la plaque tournante Nord d'un corridor commercial situé au milieu du continent et lié au marché européen par la route maritime la plus courte entre le Canada et l'Europe du Nord¹⁴.

La ligne de chemin de fer de la baie d'Hudson, qui appartient également à OmniTrax et dessert le port de Churchill, et les installations de CentrePort Canada, situées en bordure de l'aéroport international de Winnipeg, sont les autres éléments clés du corridor. CentrePort Canada est un port intérieur qui dispose d'installations pour l'entreposage et le transbordement de marchandises transportées par avion, par train ou par camion¹⁵. Il représente aussi la première zone franche du Canada. Cette zone permet aux entreprises qui s'y trouvent de reporter le paiement des droits de douane sur les importations ou de récupérer les droits payés, en plus d'être exemptées de la taxe sur les produits et services prélevée sur les produits qui sont importés au Canada, transformés et réexportés. L'une des priorités du gouvernement du Manitoba est le développement de l'idée du pont de l'Arctique parallèlement à l'initiative CentrePort Canada. Plus récemment, le Manitoba, OmniTrax et d'autres partenaires ont encouragé le gouvernement du Canada à appuyer l'élaboration d'une stratégie de porte de l'Arctique dont le port de Churchill et CentrePort Canada seraient des éléments clés.

Le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques du gouvernement du Canada, qui succède à l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, a été élaboré par Transports Canada afin de guider la mise en place de portes d'entrée et de portes commerciales. Le gouvernement fédéral s'est récemment associé aux gouvernements provinciaux et à des intervenants du secteur privé pour développer la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec et la Porte et le Corridor de commerce de l'Atlantique¹⁶. Les stratégies sur les portes, déjà existantes ou futures, sont fondées sur cinq conditions :

- l'harmonisation avec la stratégie de commerce international du Canada;
- le volume et la valeur du commerce d'importance nationale;
- les perspectives en matière de commerce et de transport international;
- les possibilités d'amélioration grâce à des investissements stratégiques;
- le rôle du gouvernement fédéral et des partenariats efficaces¹⁷.

En novembre 2010, lors d'une conférence tenue à l'Université de Winnipeg, on a étudié la possibilité de créer une porte dans l'Arctique en vertu du Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques. Avant la conférence, une société d'experts-conseils, PPM Public Policy Management Limited, avait préparé un document de discussion exposant plusieurs idées soutenant la mise en place d'une porte. En premier lieu, il est dans l'intérêt national du Canada d'offrir des services le long du corridor de transport qui s'ouvre dans le passage du Nord-Ouest, de renforcer

la souveraineté et la sécurité du pays et de mieux protéger l'environnement¹⁸. La porte de l'Arctique y jouerait un rôle crucial. Le document précise également que les limites d'une telle porte ont déjà été définies : un segment nord-sud passant au Nunavut et au Manitoba (y compris les plaques tournantes de Winnipeg, de Churchill et d'Iqaluit) et un segment est-ouest comprenant le passage du Nord-Ouest et les routes de navigation dans l'Arctique¹⁹.

Les auteurs du document de discussion soutiennent que cette stratégie de porte pourrait être mise en œuvre à court terme, mais ils croient également qu'il faudrait modifier le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques du gouvernement fédéral pour tenir compte des réalités de l'Arctique. Selon eux, il faudrait notamment mettre en place une structure de gouvernance unique pour la Porte de l'Arctique qui permettrait aux collectivités autochtones, aux organismes de protection de l'environnement et au secteur des affaires d'aider à bâtir l'avenir d'une manière plus directe²⁰. La mise en place de la Porte de l'Arctique selon un modèle en réseau est une possibilité. Cela permettrait à de multiples intervenants d'influencer l'évolution de la stratégie dans leur domaine d'expertise²¹.

La mise en œuvre d'une stratégie de porte de l'Arctique nécessiterait des investissements supplémentaires dans l'infrastructure, et ce, dans toute la région, pour permettre la libre circulation des personnes et des marchandises. Ces investissements représentent le plus grand défi. Le gouvernement du Manitoba, le gouvernement du Canada et le secteur privé ont récemment investi dans l'infrastructure de CentrePort Canada et l'amélioration du port de Churchill et de la ligne de chemin de fer de la baie d'Hudson²². Cependant, d'importantes lacunes subsistent dans l'infrastructure maritime de la région concernée par la porte proposée, notamment :

- la nécessité d'une route toutes saisons reliant le Nunavut au Manitoba pour le transport par camion de cargaisons lourdes de Churchill au sud du Nunavut²³;
- la nécessité de doter le port de Churchill d'une infrastructure adaptée à la manutention de conteneurs intermodaux pour permettre le mouvement de cargaisons conteneurisées dans les eaux du Nord²⁴;
- la nécessité d'améliorer les installations du port d'Iqaluit afin de recevoir de plus grands navires et des cargaisons plus diverses;
- la nécessité d'améliorer et de développer des ports plus petits dans la région afin de faciliter la mise en place d'un réseau de transport maritime à courte distance (c.-à-d. le transport de marchandises par mer sur un continent sans traverser un océan) pour le transport de marchandises entre les localités côtières de l'Arctique.

Cependant, exception faite des projets déjà en cours, les fonds dont dispose le gouvernement fédéral pour l'amélioration des infrastructures maritimes et intermodales dans la région semblent très limités. Le Fonds de stimulation de l'infrastructure du gouvernement du Canada n'existe plus, et les fonds disponibles dans le Fonds Chantiers Canada sont limités. Bien que la circulation entre le port de Churchill et les marchés européens, que relierait le pont de l'Arctique, ait été restreinte jusqu'ici, la prolongation de la saison de navigation prévue dans les années à venir souligne l'importance de l'Arctique comme porte d'entrée commerciale potentielle.

4 LE TRACÉ MARITIME EXTRACÔTIER (TERRITOIRES DU NORD-OUEST)

Le transport maritime dans les Territoires du Nord-Ouest a une longue histoire. Les barges ont traditionnellement assuré une bonne partie de ce transport. Elles transportent du carburant, des marchandises en vrac et de grandes cargaisons de Hay River ou de Fort Simpson à l'Extrême-Arctique et au port de Tuktoyaktuk, passant par le Grand lac des Esclaves et remontant le fleuve Mackenzie²⁵. Environ 60 % de toutes les marchandises transportées dans les Territoires du Nord-Ouest passent par Tuktoyaktuk²⁶.

Récemment, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a étudié la possibilité d'étendre ce réseau de transport maritime afin de tirer profit de la saison de navigation plus longue et de la diminution des glaces dans l'Arctique. Dans le « tracé extracôtier », le port de Tuktoyaktuk et la voie empruntée par les barges dans le Mackenzie seraient le point d'entrée pour l'approvisionnement du projet de pipeline de la vallée du Mackenzie et peut-être même pour le transport d'équipement lourd jusqu'aux gisements de sables bitumineux de l'Alberta²⁷. Selon le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, le tracé extracôtier serait un élément supplémentaire de la porte de l'Arctique proposée. Il permettrait de réduire la congestion dans les ports des côtes atlantique et pacifique tout en offrant une route plus courte vers d'autres grands ports de l'Europe et de l'Asie²⁸. De plus, le tracé extracôtier rendrait le transport d'équipement lourd vers la vallée du Mackenzie et les gisements de sables bitumineux de l'Alberta plus facile et plus économique parce que les distances seraient réduites et les restrictions concernant la taille des cargaisons seraient moins sévères que celles qui sont actuellement en vigueur sur les voies terrestres partant des ports de la Colombie-Britannique²⁹.

En 2007, le ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest a consulté des intervenants clés des secteurs public et privé dans le cadre d'une évaluation initiale du tracé extracôtier³⁰. Pour vérifier la faisabilité de la route proposée, trois entreprises de transport privées qui sont déjà actives dans la région (Inuvialuit Corporation, NTCL et Mammoet Canada) ont fondé Arctic Module Inland Transportation Ltd. dans le but d'effectuer des études techniques et de faisabilité³¹. Arctic Module Inland Transportation Ltd. exploitera les résultats obtenus par NTCL en 2006 à l'issue d'un essai pour examiner la possibilité de transporter de grands modules et d'autres cargaisons surdimensionnées sur le Mackenzie, puis de les transférer sur un moyen de transport terrestre (des camions ou le Mackenzie Northern Railway) à Hay River pour l'acheminement vers les sables bitumineux du nord de l'Alberta et de la Saskatchewan³².

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest croit que le tracé extracôtier pourrait procurer des avantages importants au territoire et au Canada, notamment :

- une activité économique supplémentaire, en particulier pour le secteur du transport maritime des Territoires du Nord-Ouest et les communautés de Tuktoyaktuk, de Hay River et de Fort Smith;
- un moyen concret d'affirmer la souveraineté du Canada dans la région grâce à une activité économique durable;

- un élément moteur pour la construction d'une autoroute toutes saisons dans la vallée du Mackenzie qui constituerait, avec le tracé extracôtier, un nouveau corridor potentiellement important³³.

5 CONCLUSION

La diminution des glaces dans les eaux arctiques entraîne une augmentation du transport maritime. Cependant, l'infrastructure portuaire permettant de soutenir cette activité accrue est insuffisante. Même si le gouvernement du Canada, ceux des provinces et des territoires, et le secteur privé ont commencé à investir dans les ports de l'Arctique, un grand nombre de ces projets sont encore à un stade peu avancé, comme il a été mentionné plus tôt.

Le manque d'infrastructures portuaires adéquates est un obstacle à l'intensification de l'activité économique dans la région. Cependant, le développement d'infrastructures dans le Nord est très coûteux. Il en va de même pour les infrastructures portuaires. Cela représentera un des plus grands défis au cours des prochaines années. À mesure que le trafic maritime s'intensifie dans la région, le besoin d'infrastructures portuaires augmentera aussi, mais il sera contrebalancé par le désir des gouvernements, à tous les échelons, de limiter les dépenses.

NOTES

1. Voir Joseph Patrick Dunlavy, Monica Lipai et Gord Baldwin, « [Les transports dans le Nord](#) », *EnviroStats*, vol. 3, n° 1, printemps 2009, p. 4 et 6.
2. « [Northwest Passage traffic up in 2010](#) », *CBC News*, 20 septembre 2010; Jacqueline Nelson, « [The future is in the north](#) », *Canadian Business*, 5 avril 2011.
3. Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, [La Stratégie pour le Nord du gouvernement fédéral : des avantages pour tous les Canadiens – les ministres soulignent les progrès sur la vision du Canada pour le Nord](#), communiqué, 26 juillet 2009.
4. Gouvernement du Canada, *Stratégie pour le Nord du Canada*, « [Investissements Stratégiques récents pour le Nord](#) »; Gouvernement du Canada, *Plan d'action économique du Canada*, « [Construction d'un port pour petits bateaux à Pangnirtung, au Nunavut \(Budget 2009 et Budget 2010\)](#) »; Premier ministre du Canada, [Élargissement des opérations des Forces canadiennes dans l'Arctique](#), 10 août 2007.
5. Gouvernement du Canada, *Plan d'action économique du Canada*, « [Construction d'un port pour petits bateaux à Pangnirtung, au Nunavut \(Budget 2009 et Budget 2010\)](#) »; « ["We had no idea": Pangnirtung surprised by \\$17M in harbour money](#) », *CBC News*, 29 janvier 2009.
6. Gouvernement du Canada, *Plan d'action économique du Canada*, « [Construction d'un port pour petits bateaux à Pangnirtung, au Nunavut \(Budget 2009 et Budget 2010\)](#) ».
7. *Ibid.* Pour de plus amples renseignements sur le programme Ports pour petits bateaux, voir Pêches et Océans Canada, [À propos des Ports pour petits bateaux](#).
8. Mary Ellen Green, « [Le projet d'installation navale de Nanisivik suit son cours](#) », *La Feuille d'érable*, vol. 12, n° 35, 28 octobre 2009; « [Canada Announces Deepwater Port at Nanisivik on Baffin Island & Army Base at Resolute – Key Points on North-West Passage](#) », *Canadian American Strategic Review*, août 2007.

9. Direction de l'infrastructure maritime, [Nanisivik Naval Facility Project: Overview, Navy Operational Requirements and Post Construction \(Operations and Maintenance\)](#), 27 octobre 2008.
10. Emily Ridlington, « [Nanisivik Naval Facility opening delayed to 2016](#) », *Northern News Services*, 17 mars 2011; « [Arctic naval facility years from completion](#) », *CTV News*, 29 mai 2011; Bob Weber, « [Promised Arctic naval port lags](#) », *Winnipeg Free Press*, 30 mai 2011.
11. « [Military centre, port good news for Nunavut communities](#) », *Siku News*, 20 août 2007; « ["We had no idea": Pangnirtung surprised by \\$17M in harbour money](#) », *CBC News*, 29 janvier 2009; « [Northerners divided over proposed Arctic military facilities](#) », *CBC News*, 13 août 2007.
12. Gouvernement du Manitoba, « [Transportation: Seaport at Churchill, Manitoba](#) », *Manitoba Business Facts*.
13. Joe Friesen, « [Russian ship crosses "Arctic bridge" to Manitoba](#) », *The Globe and Mail* [Toronto], 18 octobre 2007; Lee Greg, « [Des horizons en expansion pour le seul port en Arctique du Canada](#) », *Diversification de l'économie de l'Ouest Canada*; Ron Lemieux, « [Arctic Bridge Key to Northern Development](#) », *Embassy*, 27 mai 2009.
14. Friesen (2007).
15. CentrePort Canada, [CentrePort Canada – Open for Business](#).
16. Gouvernement du Canada, « [Aller de l'avant](#) », *Les portes et corridors du Canada*.
17. Gouvernement du Canada, « [Les cinq lentilles du Cadre de politique national](#) », *Les portes et corridors du Canada*.
18. PPM Public Policy Management Limited, [Canada's Arctic Gateway](#), document de discussion préparé pour l'Arctic Gateway Summit (sommet sur la Porte de l'Arctique), septembre 2010, p. 12.
19. *Ibid.*
20. *Ibid.*, p. 7.
21. *Ibid.* Les stratégies de la Porte de l'Asie-Pacifique, de la Porte de l'Atlantique et de la Porte Ontario-Québec s'appuient sur des organismes déjà existants (administrations portuaires et aéroportuaires, administrations de pont international, associations sans but lucratif et associations industrielles).
22. [CentrePort Canada](#); Gouvernement du Canada, *Plan d'action économique du Canada, Le premier ministre annonce une nouvelle construction dans le cadre de l'initiative Centreport Canada de Winnipeg*, communiqué, 14 avril 2009; Transports Canada, [Remise en état de la ligne de chemin de fer de la baie d'Hudson](#). Soixante-huit millions de dollars ont été affectés à la remise en état de la ligne de chemin de fer de la baie d'Hudson, et le projet CentrePort Canada a reçu 212,4 millions de dollars pour la construction d'une route à grande vitesse reliée au périphérique de Winnipeg.
23. Les gouvernements du Manitoba et du Nunavut ont fait une étude de faisabilité sur une route toutes saisons reliant Gillam et Churchill (Manitoba) à Arviat, Whale Cove et Rankin Inlet (Nunavut). Les deux gouvernements déterminent actuellement le tracé de la route de 1 200 kilomètres. « [Plan for Nunavut–Manitoba road almost ready, Nunavut official](#) », *CBC News*, 26 mars 2009; Gouvernement du Manitoba, ministère de l'Infrastructure et des Transports, « [Nunavut–Manitoba Route Selection Study – December 2007](#) », *Current Transportation Planning Studies*.
24. Brent Jang, « An Arctic route to China that begins in Winnipeg », *The Globe and Mail*, 3 novembre 2010.

25. Dunlavy *et al.* (2009), p. 4; Gouvernement du Yukon, [*Northern Connections: A Multi-Modal Transportation Blueprint for the North*](#), février 2008, p. 11.
26. Dunlavy *et al.* (2009), p. 4.
27. Gouvernement du Yukon (2008), p. 12.
28. Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, [*Hansard*](#), 2^e session, 16^e assemblée, 2 juin 2008, p. 760 et 761.
29. *Ibid.*
30. *Ibid.*; The Mariport Group Ltd., [*Over the Top Delivery Route to the Alberta Oil Sands*](#), rapport préparé pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, octobre 2007.
31. Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest (2008), p. 760 et 761; Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, *Department of Transportation 2010/11 Business Plan*, p. 11.
32. Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest (2008), p. 760 et 761; Gouvernement du Yukon (2008), p. 12.
33. Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest (2008), p. 760 et 761.