



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des affaires autochtones et du Nord

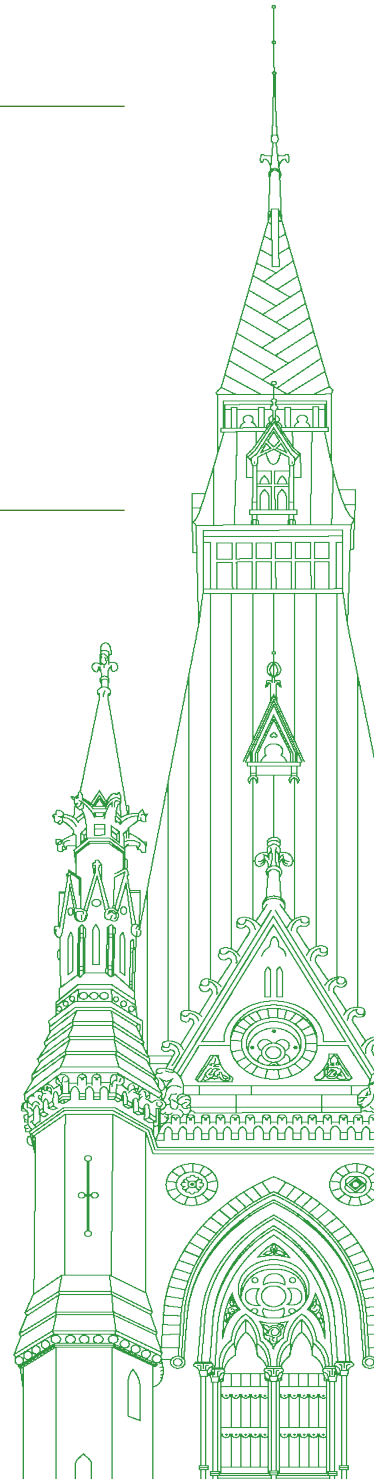
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 039

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le jeudi 24 septembre 2026

Président : Terry Sheehan



Comité permanent des affaires autochtones et du Nord

Le jeudi 24 septembre 2026

• (0815)

[Traduction]

Le vice-président (Jamie Schmale (Haliburton—Kawartha Lakes, PCC)): Bonjour. La séance est ouverte.

Pour le moment, je suis Terry Sheehan, version nouvelle et améliorée.

Des députés: Ha, ha!

Le vice-président (Jamie Schmale): Il s'agit de la 39^e réunion du Comité. J'espère que tout le monde a passé un bel été. Je suis heureux de vous revoir. Tout le monde sourit et est prêt à poursuivre l'étude sur les défis liés à l'accessibilité financière dans le Nord du Canada.

Vous connaissez tous les règles de l'utilisation du microphone et ce genre de choses.

Je rappelle à nos témoins, en particulier à ceux qui sont en ligne, que vous devez attendre que je vous donne la parole. Si vous êtes sur Zoom, n'oubliez pas qu'il y a un bouton pour la langue au bas de votre écran. Vous pouvez choisir l'anglais ou le français. Pour ceux qui sont dans la salle, vous avez bien sûr vos oreillettes.

Tout le monde connaît la suite. J'ai des instructions sur deux pages, mais je pense que nous sommes prêts à débiter.

Très bien. Je suppose que nous allons commencer par la salle, puisque M. McBryan est en face de moi.

Voulez-vous lancer le bal pour cinq minutes?

Mikey McBryan (directeur général, Buffalo Airways Ltd.): Oui, je le peux.

Le vice-président (Jamie Schmale): Vous êtes le premier témoin de cette séance.

Mikey McBryan: Merci de m'avoir invité.

Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité. Je m'appelle Mikey McBryan. Je suis le directeur général de Buffalo Airways à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest.

Mon père, Joe McBryan, est né à Yellowknife. Il est Métis, et Buffalo Airways appartient à 100 % à des Autochtones. Il a fondé la compagnie en 1970. Depuis 56 ans, nous transportons des personnes, des marchandises et des fournitures partout dans le Nord. Son parcours montre ce qui est possible lorsqu'un habitant du Nord a l'occasion de développer ses activités là-bas, de créer des emplois, d'offrir de la formation et de réinvestir dans sa région d'origine.

Le principal argument que je veux faire valoir aujourd'hui est simple: l'abordabilité dans le Nord ne se limite pas au prix des

choses. Il s'agit de savoir qui contrôle l'argent dans le Nord et où il va.

Le transport touche presque tous les produits que nous utilisons. L'épicerie, le bois d'œuvre, les bâtons de hockey et les pièces d'aéronefs du monde entier doivent parcourir de longues distances pour se rendre dans le Nord. Le transport dépend du carburant. Le carburant est la plus grande dépense de Buffalo Airways. Lorsque les politiques entraînent une hausse du prix du carburant à cause des taxes, des redevances et de la réglementation, l'augmentation ne s'applique pas qu'à la compagnie aérienne. Elle se répercute sur le fret, l'épicerie, le secteur de la construction et, en fin de compte, le coût de la vie.

Une personne qui vit au centre-ville d'Ottawa dispose peut-être de nombreuses options en matière de transport, mais dans de nombreuses collectivités du Nord, il n'y a pas de choix. Les avions doivent continuer à voler, les camions à circuler et les aliments à être livrés. Il faut tenir compte des réalités du Nord avant de concevoir des politiques qui feront augmenter le prix de l'énergie.

Je m'interroge également sur l'idée de percevoir plus d'argent pour ensuite le restituer sous forme de remboursements dans le cadre de programmes gouvernementaux. Même lorsque ces sommes reviennent, ce n'est pas la même chose que de laisser dès le départ la décision aux habitants du Nord. Une fois que l'argent quitte nos poches, c'est quelqu'un d'autre qui décide comment il nous est restitué et à quoi il doit servir.

Le Nord ne peut se développer en dépendant davantage de programmes conçus pour compenser les coûts plus élevés. Il croîtra grâce à une croissance économique durable et indépendante: les entreprises du Nord, les travailleurs du Nord, les investissements dans le Nord et les habitants du Nord qui décident de ce dont ils ont besoin. Tous les employés de Buffalo Airways ne vivent pas en permanence dans le Nord. Nous avons des gens qui viennent en rotation, mais nous accordons la priorité à l'embauche locale parce que nous voulons bâtir des carrières dans le Nord, et non simplement y pourvoir des postes.

Le même principe devrait s'appliquer aux dépenses gouvernementales. La facture la plus basse ne reflète pas toujours toute la réalité économique. Il faut se demander quelle part de l'argent reste dans le Nord et quelle capacité y demeure. La question devient encore plus importante dans le cas des ressources naturelles.

Avant même qu'il y ait une autoroute, une piste ou une mine moderne, les gens vivaient déjà dans le Nord. Les peuples autochtones vivent sur ces terres depuis des temps immémoriaux. Ce ne sont pas les infrastructures modernes qui ont fait du Nord un foyer; c'en était déjà un. Ma propre famille est dans le domaine de l'exploitation minière dans le Nord depuis des générations. Mon arrière-grand-père était chercheur d'or à Yellowknife il y a plus d'un siècle. Je représente maintenant la quatrième génération d'une famille minière du Nord, alors je ne m'oppose pas au développement. L'exploitation des ressources fait partie de l'histoire de ma famille, mais les routes, les aéroports et les corridors de transport ne permettent pas seulement aux habitants du Nord d'avoir accès au reste du Canada. Ils donnent au Canada et au monde un accès au Nord.

Depuis des générations, le Nord est l'une des grandes réserves de ressources mondiales. Aujourd'hui, le monde se tourne de nouveau vers cette région pour trouver les ressources nécessaires à la prochaine génération de technologies et d'industries.

Le monde a peut-être besoin de ce qui se trouve sous le sol du Nord, mais cela ne lui donne pas pour autant le droit de s'en emparer. Le fait de posséder quelque chose dont le monde a besoin confère un pouvoir qui consiste à décider comment, quand et si cette ressource sera exploitée. Lorsque l'exploitation a lieu, il faut se demander quel en sera l'héritage. Il faut des entreprises, des infrastructures, des carrières et de la richesse dans le Nord. Le Nord ne doit pas se contenter d'être un lieu d'où la richesse est extraite puis emportée ailleurs. Il devrait être un endroit où l'on crée la richesse.

S'il y a une chose que je demanderais au Comité de faire, c'est de suivre la piste de l'argent. Lorsque le coût du carburant augmente, lorsque le gouvernement achète des moyens de transport dans le Nord et lorsque les ressources du Nord sont exploitées, où va l'argent? La solution à long terme à l'abordabilité dans le Nord ne consiste pas simplement à trouver de nouvelles façons d'envoyer de l'argent vers le Nord. Il faut créer une économie dans laquelle l'argent provenant du Nord a, dès le départ, une raison d'y rester.

Je vous remercie de m'avoir invité. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Est-ce que cela a duré moins de cinq minutes?

• (0820)

Le vice-président (Jamie Schmale): Wow, il vous reste 43 secondes. Bravo. J'aimerais bien qu'Air Canada soit un peu plus comme votre compagnie aérienne — qu'elle arrive en avance.

Des voix: Ah, ah!

Le vice-président (Jamie Schmale): C'était une excellente façon d'amorcer la conversation.

Nous allons maintenant passer en ligne. Je suppose que nous allons opter pour le témoin qui a le meilleur parcours, si bien que nous allons céder la parole à Mme Julia Christensen, professeure agrégée, Géographie et planification, Université Queen's.

Vous disposez de cinq minutes.

Julia Christensen (professeure agrégée, Géographie et planification, Queen's University, à titre personnel): Je vous remercie.

Bonjour, tout le monde. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître dans le cadre de votre étude sur les défis liés à l'accessibilité financière dans le Nord du Canada.

Je suis une professeure agrégée en géographie et planification à l'Université Queen's. Je suis également directrice de projet d'un partenariat de recherche sur le logement pour l'ensemble du Nord appelé « Chez nous, dans le Nord ». Financé dans le cadre d'un réseau conjoint de recherche en matière de logement, notre partenariat rassemble des gouvernements autochtones et publics, des ONG et des organismes communautaires de l'ensemble des territoires et des provinces du Nord, ainsi que des chercheurs et des militants dans le secteur du logement dans le Nord, qui œuvrent tous à la mise en place de solutions de logement durables et dirigées par les habitants du Nord.

Tout au long de ma carrière, mes travaux de recherche, d'enseignement et de défense ont porté sur le logement dans les communautés nordiques et autochtones. En limitant notre compréhension du foyer aux seules structures matérielles et aux cadres politiques axés sur le marché, nous voyons les principaux obstacles à l'accessibilité financière dans ces régions surgir de manière persistante au fil du temps. Sans un écosystème du logement durable, solide et autonome dans le Nord, les défis liés à l'accessibilité financière dans cette région persistent et contribuent à affaiblir les déterminants sociaux de la santé, du bien-être et de la prospérité des populations nordiques et autochtones.

Depuis la mise en place des premiers programmes fédéraux de logement dans le Nord dans l'ensemble des territoires du Nord au milieu du XX^e siècle, une crise du logement dans le Nord s'est installée dans cette région. Autrement dit, la crise actuelle du logement dans le Nord n'est pas un phénomène récent. C'est plutôt une réalité à laquelle les habitants du Nord sont confrontés depuis des décennies en raison d'approches conceptuelles et administratives en matière de logement dans le Nord mal adaptées aux cultures et aux contextes nordiques ainsi qu'au sous-financement chronique qui caractérise la politique sur le logement dans le Nord depuis sa création.

L'éloignement est le fruit de la politique de colonisation de l'époque. Les villages nordiques et leurs fonctions étaient très éloignés des centres de planification et de conception, d'administration et d'approvisionnement en matériaux de construction et de main-d'œuvre situés dans le Sud. Ces dernières années, l'incidence négative et cet éloignement sur l'accessibilité financière dans le Nord sont plus manifestes en raison des effets des changements climatiques. Les feux de forêt et les évacuations qu'ils entraînent, par exemple, ont montré que ce n'est pas seulement l'infrastructure du logement qui est menacée par le réchauffement climatique, mais bien l'ensemble de l'écosystème du logement dans le Nord. L'industrie fragile du logement dans le Nord est compromise par les fermetures de routes, les annulations de transport par barge dues aux faibles niveaux d'eau et des conditions imprévisibles de la glace de mer, l'évacuation de grands centres comme Yellowknife pendant une saison de construction très courte et la destruction d'habitations modulaires et d'autres matériaux de construction entreposés dans des communautés ravagées par les feux de forêt.

La plupart des communautés du Nord territorial sont considérées comme ne relevant pas du marché, ce qui signifie que la majorité des logements sont des logements sociaux ou des logements réservés au personnel. Peu de logements peuvent être achetés ou vendus. Pourtant, le continuum en matière de logement longtemps promu par la SCHL repose sur le marché et place l'accession à la propriété au sommet du continuum, y voyant la concrétisation ultime du rêve canadien. Cette idéologie continue de sous-tendre la politique sur le logement dans le Nord, malgré le fait que l'accession à la propriété soit inaccessible et, dans de nombreux cas, indésirable — du moins dans son application conventionnelle — dans de nombreuses communautés nordiques. C'est en tout cas ce que nous avons constaté dans le cadre du travail du programme Chez nous, dans le Nord. Même dans les communautés où les gouvernements territoriaux proposent des prêts hypothécaires dans le cadre de programmes d'accession à la propriété, les coûts du chauffage et des réparations rendent l'accession à la propriété inabordable. Par conséquent, les taux de défaut de paiement sont élevés.

Pour relever les défis liés à l'accessibilité au logement dans le Nord, il faut s'attaquer aux dysfonctionnements du système de logement dans cette région. Le logement dans le Nord est le fondement du bien-être des populations nordiques et doit être le fondement des économies nordiques. Pendant trop longtemps, nous avons considéré le Nord comme une zone d'exploitation des ressources, ce qui a entraîné des cycles d'expansion et de ralentissement et d'importantes inégalités géographiques et de revenu, à l'origine des difficultés d'accessibilité financière dans le Nord. Il n'y a pas de cycles d'expansion et de ralentissement dans le secteur du logement.

Nous avons besoin de logements. Nous avons besoin de nouvelles constructions. Nous avons besoin de main-d'œuvre pour réparer et entretenir le parc de logements existant. Nous avons besoin de matériaux de construction et d'entretien facilement accessibles aux habitants du Nord. Nous avons besoin de conceptions et de technologies de logement adaptées au Nord. Nous avons besoin d'une main-d'œuvre formée dans la construction, l'inspection, l'entretien et la réparation. Nous avons besoin d'une gouvernance et d'une administration issues du Nord, et plus particulièrement des communautés autochtones et d'autres fournisseurs de logements communautaires qui connaissent le mieux les besoins, les priorités et les innovations des habitants du Nord. Nous avons besoin d'une économie du logement nordique qui soit, dans toute la mesure du possible, ancrée dans le Nord, et non d'une économie qui continue de dépendre entièrement de chaînes d'approvisionnement de marchés du travail éloignés des communautés qu'elle est censée servir.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître.

• (0825)

Le vice-président (Jamie Schmale): Je vous remercie, madame Christensen; il vous restait 18 secondes. C'est un bon début de séance. C'est formidable.

Nous allons maintenant entendre Shannon Joseph, présidente d'Energy for a Secure Future. Vous disposez de cinq minutes.

Shannon Joseph (présidente, Energy For A Secure Future): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je suis Shannon Joseph. Je dirige Energy for a Secure Future, une initiative non partisane qui rassemble des dirigeants et des organisations issus du milieu syndical, du monde des affaires et des

communautés autochtones et municipales en vue de faire progresser l'avenir énergétique du Canada.

En collaboration avec la First Nations Power Authority, nous avons mené des recherches sur l'abordabilité de l'énergie dans les communautés rurales et les réserves des Premières Nations. Le rapport qui a découlé de ces recherches intitulé « The Other Energy Security: Addressing Energy Poverty in Canada's Indigenous Communities », soit l'autre sécurité énergétique visant à lutter contre la pauvreté énergétique dans les communautés autochtones du Canada, relève un enjeu important, à savoir que le Canada dispose du gaz naturel parmi les moins chers au monde, mais que de nombreuses Premières Nations et communautés rurales chauffent leurs logements avec des combustibles bien plus coûteux et plus polluants, faute d'accès au gaz naturel. Cette situation est une cause de la pauvreté énergétique et constitue un obstacle au progrès social et économique de nombreuses communautés.

En 2021, Statistique Canada a constaté que 5,6 % des ménages canadiens étaient en situation de précarité énergétique. Dans les réserves, ce chiffre était plus du double, soit de 12,9 %. Un sondage mené par Earncliffe en 2025 a révélé que plus d'un tiers des personnes autochtones interrogées répondaient à la définition de « précarité énergétique », consacrant plus de 10 % de leur revenu après impôt à l'énergie. Parmi les répondants, près de 29 % avaient réduit leur consommation d'énergie pour réaliser des économies et 32 % avaient réduit leurs dépenses pour les produits de première nécessité afin de pouvoir payer leur facture d'énergie.

La cheffe Christine Longjohn de la Première Nation de Sturgeon Lake en Saskatchewan qualifie ce phénomène de « précarité due au chauffage » parce que les familles doivent choisir entre acheter de la nourriture ou chauffer leur maison. Dans certaines communautés dépendantes de l'électricité ou du propane, les factures de chauffage approchent ou dépassent les 1 000 \$ par mois.

Le gaz naturel est le moyen le moins cher de chauffer une habitation au Canada. Les données de 2022 de la Régie de l'énergie du Canada révèlent que l'électricité coûte environ deux à six fois plus cher par gigajoule que le gaz naturel, selon la province. Dans les cinq provinces où nous avons recensé des données, plus de 300 réserves des Premières Nations ne sont pas raccordées au réseau de gaz naturel, même lorsqu'elles sont entourées d'infrastructures de gaz naturel. De nombreuses communautés se trouvent ainsi confrontées à des factures d'énergie plus élevées, ce qui constitue un obstacle à leurs objectifs de développement économique et social.

Deux obstacles empêchent les communautés d'avancer.

Le premier est d'ordre provincial. Les organismes de réglementation provinciaux exigent généralement qu'un service public récupère le coût des prolongements d'infrastructures auprès des clients qu'il raccorde. Même lorsqu'un projet énergétique peut couvrir 80 à 90 % de ses coûts, il peut tout de même ne pas aller de l'avant parce que les coûts restants ne peuvent pas être pris en charge dans le cadre du modèle de réglementation provincial.

Le second est d'ordre fédéral. De nombreux programmes fédéraux ont exclu des projets axés sur la distribution de gaz naturel. Par conséquent, même lorsque les communautés ont estimé que c'était la meilleure solution pour délaissier le propane, le mazout ou le diésel, le financement fédéral destiné à l'énergie communautaire n'a souvent pas permis de faire la transition.

Au final, de nombreuses communautés rurales et autochtones se retrouvent prises entre les ressources fédérales et la réglementation provinciale.

La situation peut toutefois être corrigée, et les gouvernements l'ont fait dans le passé. À Red Lake, en Ontario, une aide fédérale de 2,7 millions de dollars a permis à cette collectivité d'accéder au gaz naturel, ce qui a permis aux particuliers de réaliser des économies de 50 à 70 % sur leurs frais de chauffage. Le programme d'expansion de l'Ontario, financé par des frais mensuels d'un dollar auprès des clients existants, a permis de raccorder des dizaines de communautés, y compris des Premières Nations.

D'autres projets sont prêts à être mis en œuvre. La First Nations Power Authority mène actuellement un projet de 39,2 millions de dollars visant à raccorder cinq Premières Nations de la Saskatchewan au réseau de gaz naturel. Les ménages économiseraient en moyenne 1 568 \$ par an, soit environ 2,1 millions de dollars au total pour les cinq communautés concernées. L'Association canadienne du gaz a relevé environ 1,1 milliard de dollars en projets similaires à l'échelle nationale, pour lesquels les communautés concernées sont connues et les tracés sont définis.

Nous avons donc trois recommandations à formuler.

Premièrement, il faudrait rendre les extensions de réseaux de distribution de gaz naturel admissibles dans le cadre des programmes fédéraux existants tels que le Fonds d'infrastructure aux communautés autochtones et le programme Énergie propre pour les collectivités rurales et éloignées, ou créer un programme destiné à favoriser l'accès au gaz naturel dans les communautés rurales et autochtones.

Deuxièmement, il faudrait fournir des ressources qui renforcent la résilience énergétique des communautés, notamment la modernisation des électroménagers, des vérifications de rendement énergétique dans les communautés, le renforcement des capacités locales et l'amélioration de la qualité des logements dans les réserves.

Troisièmement, il faudrait intégrer l'accès à l'énergie dans les régions rurales et autochtones dans le programme fédéral relatif à des projets d'envergure tels que la construction de pipelines ou de centres de données, et tirer parti d'outils tels que la garantie de prêt destinée aux communautés autochtones afin que les nations situées à proximité des infrastructures nationales puissent en bénéficier directement.

Il faut que ce soit avant tout le choix de la communauté. Ce ne sont pas toutes les communautés du Nord ou Premières Nations qui souhaitent avoir accès au gaz naturel, mais lorsqu'une communauté le souhaite, la politique fédérale ne devrait pas lui retirer cette option.

● (0830)

Guy Lonechild, le PDG de la First Nations Power Authority, a décrit la situation en termes simples: « Le gaz naturel est la nouvelle eau. » La question de l'eau potable dans les réserves attire enfin l'attention. Un chauffage abordable et fiable devrait être la prochaine priorité.

Merci. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le vice-président (Jamie Schmale): Le prochain sur la liste est Lorne Browne, directeur, ministère de l'Infrastructure au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

Monsieur Browne, vous disposez de cinq minutes.

Lorne Browne (directeur, ministère de l'Infrastructure (Service d'approvisionnement en combustible), gouvernement des Territoires du Nord-Ouest): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Lorne Browne. Je représente la Division des services de carburant du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Quelques témoins ont mentionné le carburant dans leurs déclarations, mais je vais en parler davantage.

Le mandat de la Division des services de carburant consiste à acheter, à transporter, à stocker et à vendre du diesel, de l'essence et, dans certains cas, du carburant pour avions, dans 16 collectivités des Territoires du Nord-Ouest qui sont éloignées et difficiles d'accès. Il s'agit de collectivités où les entreprises du secteur privé ne sont pas présentes. Nous livrons également du diesel à 20 collectivités des Territoires du Nord-Ouest pour la production d'électricité, que ce soit comme source primaire ou comme source d'appoint. Le service que nous offrons ne vise pas à réaliser des profits. Il ne vise qu'à atteindre le seuil de rentabilité et à offrir un service à nos résidents.

Dans la plupart des collectivités desservies, l'approvisionnement en carburant pour l'année entière est acheté et expédié en quelques semaines seulement par remorqueur et chaland sur nos cours d'eau, ou par camion-citerne sur les routes saisonnières ou routes d'hiver. Étant donné que certaines de nos collectivités sont extrêmement éloignées, et en raison des coûts de livraison, les collectivités des Territoires du Nord-Ouest présentent certains des coûts de carburant les plus élevés au Canada. Dans ces collectivités, le prix du carburant est modifié deux fois par année, généralement après les activités annuelles de réapprovisionnement.

Les gouvernements des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut sont les deux seules administrations au Canada à gérer l'achat et la livraison de carburant à cette échelle.

Depuis 2020, les prix du carburant ont augmenté rapidement et considérablement dans les collectivités que nous desservons. En moyenne, les prix du carburant ont augmenté de 50 %. La volatilité du marché depuis mars 2026 laisse entrevoir des augmentations additionnelles importantes dans de nombreuses collectivités lors du prochain cycle de changement des prix. Il est non seulement plus coûteux d'acheter du carburant sur le marché de gros, mais le transport est lui aussi plus coûteux parce qu'il faut du carburant pour transporter du carburant.

Les perturbations liées aux changements climatiques ont eu une incidence négative sur la chaîne d'approvisionnement, ce qui n'a fait qu'exacerber la hausse du prix du carburant. Des événements comme les incendies de forêt, l'augmentation de la fonte de la glace marine et les épisodes de baisse des niveaux des cours d'eau ont fait en sorte qu'il a été difficile de livrer le carburant, ce qui a posé un risque pour les niveaux des stocks et ce qui a forcé la livraison de millions de litres de carburant à l'aide de méthodes de substitution, notamment par avion-citerne. Pour mettre les choses en perspective, la livraison de carburant par camion-citerne ou par remorqueur et chaland coûte généralement entre 50 et 70 ¢ le litre. En comparaison, la livraison par avion-citerne peut coûter plus de 5 \$ le litre. Et ce n'est que le coût du transport. Parmi les autres éléments du coût de vente final, il y a les taxes et les coûts de fonctionnement et d'entretien des installations de stockage et de distribution.

Les Territoires du Nord-Ouest ont connu plusieurs incendies de forêt intenses au cours des trois dernières années. Un incendie a détruit une voie ferrée clé, ce qui a une incidence sur les livraisons en vrac provenant du Sud et ce qui nous oblige à utiliser des camions-citernes moins efficaces. De plus, des épisodes de baisse des niveaux d'eau sur le fleuve Mackenzie, la principale route de transport maritime des Territoires du Nord-Ouest, ont également entravé les activités de transport par chaland, ce qui a forcé le réaménagement coûteux de la chaîne d'approvisionnement.

Toutes ces perturbations de la chaîne d'approvisionnement et les dépenses qui en ont résulté ont un coût.

Il est important de reconnaître que les coûts élevés du carburant ont des retombées qui influencent le coût de la plupart des aspects de la vie moderne. Rares sont les aspects de nos vies qui ont une aussi grande incidence sur le coût de la vie que le carburant. Le carburant a un effet sur le coût de presque tous les aspects de la vie dans le Nord: la fabrication et le transport des biens, la production d'électricité, le chauffage des maisons, la culture et le transport des aliments, les activités de construction, les activités du secteur des ressources, les coûts d'entretien et de fonctionnement des infrastructures, les coûts des déplacements personnels, et même des activités traditionnelles comme la chasse et la pêche à des fins alimentaires. Toutes ces activités sont liées au coût du carburant.

Étant donné que le carburant est une ressource faisant l'objet d'un commerce mondial, les résidents du Nord canadien n'ont pratiquement aucune influence sur son prix. Parallèlement, il n'y a aucun élément qui a une plus grande influence sur le coût de la vie que le prix du carburant. Des progrès sont réalisés pour réduire notre dépendance aux produits pétroliers liquides. Toutefois, du moins dans un avenir prévisible, nous continuerons de ressentir les effets du coût élevé du carburant et du coût élevé de la vie qui en résulte dans le Nord.

Merci.

• (0835)

Le vice-président (Jamie Schmale): Je vous remercie, monsieur Browne.

Le prochain témoin représente l'Institut Pembina.

Lynne Couves, la parole est à vous pour cinq minutes.

Lynne Couves (directrice du programme des énergies renouvelables dans les communautés éloignées, Institut Pembina, Pembina Institute): Je vous remercie, monsieur le président.

Merci, mesdames et messieurs les membres du Comité. Merci de me recevoir.

Je suis Lynne Couves. Je suis la directrice du programme des énergies renouvelables dans les communautés éloignées à l'Institut Pembina, qui est un groupe de réflexion national non partisan qui se penche sur les énergies propres. Je me joins à vous aujourd'hui depuis les terres qui m'ont vue grandir et qui accueillent désormais mes enfants, le territoire du Traité n° 7, Mohkinstsis, aussi appelé Calgary.

Depuis plus de 30 ans, l'Institut Pembina étudie les systèmes d'énergie propre dans les collectivités éloignées et nordiques dans tout le Canada. Au fil du temps, nous avons constaté les conséquences de ce que l'on appelle souvent les lacunes du Canada en matière d'infrastructure, causées par des décennies de sous-investissement qui ont privé les communautés éloignées et nordiques d'in-

frastructures que la plupart des Canadiens considèrent comme acquises, notamment des routes praticables en toutes saisons, des réseaux électriques modernes et une connexion Internet fiable et à haut débit. Je vais me concentrer aujourd'hui sur l'une de ces lacunes, à savoir l'énergie.

Premièrement, la fiabilité de l'approvisionnement énergétique dans le Nord est un enjeu d'accessibilité financière. Plus de 210 communautés éloignées au Canada produisent leur électricité indépendamment du réseau électrique nord-américain. La plupart d'entre elles dépendent aussi fortement des combustibles fossiles importés pour le chauffage et l'électricité, ce qui signifie que lorsque les infrastructures locales tombent en panne ou que le combustible ne peut pas être acheminé à une communauté, il existe très peu d'options de rechange. Par ailleurs, une grande partie des infrastructures dont dépendent les populations est vieillissante et de plus en plus mise à rude épreuve. Les conséquences peuvent être graves: des pannes d'électricité, une pénurie de combustible, une hausse rapide des coûts et, dans les cas les plus graves, des menaces pour la sécurité de communautés entières pouvant nécessiter une évacuation.

Deuxièmement, j'aimerais souligner que le coût de ce système est déjà extrêmement élevé. Nos recherches ont montré que les coûts énergétiques dans les communautés éloignées peuvent être de 6 à 10 fois plus élevés que dans le Sud du Canada. Ces chiffres datent de quelques années, mais ils révèlent des coûts extrêmement élevés, même avec des subventions importantes tout au long de la chaîne d'approvisionnement en diesel. Pour les ménages, ces chiffres ne sont pas abstraits. Ce mois-ci, à Yellowknife — où se trouve M. Browne et qui est la ville natale de Mme Christensen —, les médias locaux ont rapporté qu'un habitant s'attend à dépenser environ 8 500 \$ pour le chauffage de son logement, soit environ 3 000 \$ de plus que l'année dernière. Dès cet automne, les ménages tentent déjà de trouver comment ils pourront payer leurs frais de chauffage avant même que l'hiver commence.

La vulnérabilité va au-delà du prix du carburant. Le raccourcissement de la saison des routes de glace, les faibles niveaux d'eau et d'autres perturbations dans les chaînes d'approvisionnement fragiles peuvent transformer un problème d'accessibilité financière en une crise de sécurité énergétique. Les gouvernements et les services publics sont alors confrontés à une pression croissante pour augmenter les subventions, simplement afin de maintenir les factures d'énergie des ménages à un niveau à peine abordable. Le cycle devient alors coûteux: nous dépensons de plus en plus d'argent pour gérer les conséquences d'un système énergétique qui devient lui-même de moins en moins abordable et de moins en moins fiable.

Mon troisième et dernier message est le plus important: nous savons déjà à quoi ressemblent certaines de ces solutions, car ce sont les communautés du Nord et les communautés autochtones qui les mettent en œuvre. Depuis des décennies, les dirigeants autochtones et du Nord plaident en faveur des énergies propres afin de réduire la dépendance au diesel, de renforcer la sécurité énergétique et de conserver une plus grande part des retombées économiques du développement énergétique au sein de leurs communautés. Ce leadership a donné lieu à des centaines de projets d'énergies renouvelables, notamment des projets éoliens, solaires, hydroélectriques dirigés et détenus par les communautés ainsi que, dans certains cas, des partenariats de raccordement au réseau.

Les programmes fédéraux ont joué un rôle essentiel dans ces progrès. Depuis 2016, les projets d'énergie propre dans les communautés éloignées ont permis d'éviter la consommation de plus de 142 millions de litres de diésel et, plus récemment, on constate une réduction de plus de 31 millions de litres de diésel par an. C'est un progrès remarquable et crucial, mais aussi très fragile. Certains programmes fédéraux essentiels qui ont soutenu ces progrès ont déjà pris fin ou risquent de prendre fin — notamment le programme EPCRE, ARDEC Nord et l'Initiative autochtone pour réduire la dépendance au diésel — alors que la demande en électricité et en chauffage continue d'augmenter et que les communautés font face à des pressions économiques et climatiques croissantes.

Ce n'est pas le moment de faire marche arrière. Le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer pour garantir le partenariat durable dont les communautés ont besoin, notamment en soutenant l'élaboration de projets à un stade précoce, en renforçant les capacités locales et en réalisant des investissements importants dans les infrastructures.

La bonne nouvelle, c'est que nous savons que le changement est possible. Les communautés du Nord le prouvent déjà. Les technologies existent, l'expertise augmente, et nous avons constaté que ces investissements peuvent se traduire par une baisse des coûts énergétiques, un renforcement des économies locales et une résilience accrue des communautés.

● (0840)

4edsLorsque nous parlons d'accessibilité financière dans le Nord, nous ne devrions pas seulement nous demander comment les gouvernements peuvent subventionner les coûts élevés actuels. Nous devrions également nous interroger sur la manière dont nous pouvons investir dès aujourd'hui pour réduire ces coûts et les risques qui y sont liés pour les décennies à venir. Si nous faisons cela, le Canada aura l'occasion de réécrire en profondeur l'histoire de l'accessibilité financière et de la fiabilité énergétique dans le Nord.

Merci.

Le vice-président (Jamie Schmale): Merci à tous les invités de leurs excellents témoignages.

Nous allons maintenant entamer la prochaine étape au Comité, avec le début de la série de questions.

Nous commencerons par les conservateurs et Billy Morin pour six minutes.

Billy Morin (Edmonton-Nord-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à nos invités d'aujourd'hui. Bienvenue.

Je veux m'adresser à Mikey McBryan.

Vous avez évoqué l'histoire de votre famille. Je crois que vous avez dit que votre famille vit dans le Nord depuis plus d'un siècle. Depuis des temps immémoriaux, les peuples autochtones y étaient présents. L'histoire du Nord est marquée par l'exploitation minière. Il y a eu ensuite le pétrole et le gaz, puis les diamants. Je pense que le secteur des diamants est en déclin. On parle d'importants investissements militaires dans le Nord, ce qui est une excellente nouvelle, mais nous devons défendre le Nord, et à son plus haut niveau, il s'agit d'un programme gouvernemental.

De votre point de vue, compte tenu de tous ces cycles d'expansion et de ralentissement, quelles sont quelques-unes des leçons que

vous aimeriez que le gouvernement tire, et quelle est la perspective stratégique à long terme? Que peut-on faire de mieux que de traverser des cycles d'expansion et de ralentissement, puis de mettre en place ces différents programmes gouvernementaux et de dépendre fortement de l'armée? Selon vous, quelle est la prochaine étape pour le Nord?

Mikey McBryan: Merci de la question.

En fait, lorsque j'ai dit « depuis plus d'un siècle », je parlais du côté irlandais de ma famille. Le côté autochtone de ma famille y vit évidemment depuis toujours.

C'est une excellente question. Le cycle d'expansion et de ralentissement est important à bien des égards, car il est à l'origine de nombreux phénomènes, tout comme la guerre stimule le progrès technologique notamment, même si ce n'est pas très agréable à dire. Le cycle d'expansion et de ralentissement génère vraiment beaucoup d'argent, et on le voit assez bien en Alberta, où les flux financiers sont importants. Mon père répète toujours une phrase célèbre en Alberta: « S'il vous plaît, donnez-nous un autre boom pétrolier; nous promettons de ne pas le gaspiller cette fois-ci. »

Je suis arrivé dans le secteur dans les années 1990, à l'époque où l'or commençait à être extrait et où les diamants sont sortis de nulle part. Quand j'étais à l'école secondaire et que j'ai obtenu mon diplôme, tous mes amis se sont dirigés vers le secteur du diamant. Ils venaient d'obtenir leur diplôme d'études secondaires puis, un an plus tard, ils gagnaient déjà plus que le directeur d'école. C'était très positif pour la communauté.

Il existait un excellent programme grâce auquel les habitants de Hay River, ma ville natale, pouvaient bénéficier d'un logement. Si l'on travaillait dans les mines de diamants et que l'on habitait à Hay River, des programmes étaient en place. Dès que ce programme a été supprimé, presque tout le monde a déménagé à Okotoks, à Calgary et dans ce genre d'endroits.

C'est le problème, et je pense que c'est ce que tout le monde dit aussi. Lorsque ces cycles se produisent, comment peut-on laisser des choses de côté? C'est l'infrastructure et l'économie des entreprises.

Là encore, la compagnie aérienne Buffalo Airways a été créée dans les années 1970 lors d'un cycle d'expansion et de ralentissement dans le secteur pétrolier. Nous avons pris de l'expansion grâce aux diamants, et nous continuons de croître aujourd'hui grâce à l'or. Je pense que c'est un élément important du système.

● (0845)

Billy Morin: Je comprends le point de vue différent. La plupart des gens diraient instinctivement qu'il faut mettre fin aux cycles d'expansion et de ralentissement, mais vous les acceptez parce que vous proposez en fait une approche stratégique pour en tirer des leçons. C'est très bien.

Madame Joseph, vous avez fourni trois recommandations ou solutions, et je voudrais parler de la troisième, à savoir un véritable accès à l'énergie pour le Bureau des grands projets. Il comprend les trois éléments: le gaz naturel, des programmes facilement accessibles et la modernisation des électroménagers. Vous avez également mentionné — et c'est un sujet qui revient souvent — que les véritables solutions viennent des habitants du Nord.

On constate un regain d'intérêt pour le secteur pétrolier et gazier, pour ainsi dire, qui avait été délaissé au cours des 10 dernières années. Nous siégeons au Parlement depuis maintenant près d'un an et demi. Avez-vous constaté des changements concrets concernant certaines des initiatives que vous avez proposées au cours de cette période?

Shannon Joseph: On constate un changement dans la mesure où le discours sur le pétrole et le gaz est désormais plus positif, mais je ne pense pas qu'on ait mis l'accent sur le logement et sur ce que cela signifie pour les codes du bâtiment. Le code du bâtiment reste en quelque sorte peu favorable à l'accès au gaz naturel, et bon nombre des programmes fédéraux que nous avons examinés, destinés à aider les collectivités en matière d'énergie, ne sont toujours pas très favorables au gaz naturel.

Les communautés avec lesquelles nous avons collaboré dans le cadre de nos recherches s'efforcent d'obtenir l'accès au gaz naturel depuis des décennies, car c'est l'énergie la plus abordable. Certains de leurs voisins ont bénéficié de programmes provinciaux qui ont permis d'étendre cette infrastructure, même s'ils se trouvaient assez loin des grandes villes. Cet accès leur a permis de développer le tourisme et de disposer d'installations de loisirs dont le chauffage à l'électricité aurait été inabordable. Ils examinent la combinaison de solutions énergétiques qui pourrait convenir à leur communauté afin d'obtenir ce qu'ils souhaitent, et ils veulent que le gaz en fasse partie.

Il y a le fossé sur le plan des compétences que j'ai mentionné. Nous exportons du gaz dans le monde entier depuis la formation de Montney, alors que les communautés de cette région sont alimentées en propane. Elles préféreraient le gaz naturel, qui est moins cher, et il y a un fossé à combler sur le plan des compétences.

Pouvons-nous faire preuve de créativité dans la manière dont nous utilisons les programmes fédéraux qui permettent aux populations autochtones de participer à des projets d'envergure, afin que ces programmes constituent un levier pour permettre à ces communautés de disposer d'infrastructures qui leur donneraient accès à ces options additionnelles? C'est le point important que le Parlement doit prendre en considération et que le gouvernement doit s'efforcer de résoudre.

Billy Morin: Je vous remercie.

Madame Julia Christensen, vous avez mentionné que le marché de la SCHL ne fonctionne pas tout à fait comme il le faudrait dans le Nord, qui est une région unique. Vous avez également évoqué le cycle d'expansion et de ralentissement.

Avez-vous une idée d'une solution facile pour apporter un changement systémique dans le secteur du logement? Cela me fait un peu penser à une réserve autochtone typique, où les hypothèques ne sont pas la norme, mais où il est question d'un territoire ou de plusieurs territoires. Avez-vous en tête des changements structurels concernant le logement social, ou des idées uniques quant à la manière dont les cadres de réglementation pourraient évoluer en matière d'accession à la propriété? Ce n'est peut-être pas l'expression tout à fait appropriée.

Julia Christensen: À l'instar de certains autres intervenants de ce matin, je pense qu'il existe déjà d'importantes innovations dans le Nord. C'est l'occasion de vraiment les mettre de l'avant et de les promouvoir, mais aussi d'examiner comment ces innovations peuvent être mises en œuvre à plus grande échelle et dans d'autres régions du Nord.

Un exemple qui me vient à l'esprit est la K'asho Got'Inę Housing Society à Fort Good Hope, une coopérative de logement qui a été créée dans le cadre de la revendication territoriale et de l'autonomie gouvernementale. Dans la communauté, essentiellement depuis l'enquête sur le pipeline de la vallée du Mackenzie menée dans les années 1970, on a exprimé le souhait de reprendre le contrôle communautaire sur le logement, la prise de décision, la gestion et la construction de logements. La communauté a étudié différentes options pour construire une scierie afin de résoudre certains problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement. Elle met en place des programmes de formation destinés à former les jeunes de la région à la construction, à l'entretien et à la réparation de logements. Elle construit également un centre de logements modulaires dans le but de devenir une plaque tournante régionale pour la région du Sahtu, et potentiellement pour les Territoires du Nord-Ouest, voire certaines parties du Nunavut, en tant que centre nordique dédié à la construction et à l'offre de logements.

En examinant certains des modèles et en réfléchissant aux moyens de développer des industries locales du logement implantées et créées dans le Nord, explorons quelques-uns des défis liés à la chaîne d'approvisionnement auxquels nous sommes confrontés. Existe-t-il des solutions que nous pouvons étudier pour atténuer concrètement ces difficultés? Qu'en est-il de la formation? Y a-t-il des possibilités de tirer parti des membres de la communauté qui cherchent des occasions de formation et d'emploi et qui pourraient travailler dans le secteur du logement?

En ce qui concerne le...

● (0850)

Le vice-président (Jamie Schmale): Madame Christensen, je suis désolé, mais je vais devoir vous interrompre. Nous avons dépassé le temps imparti de quelques minutes. Je dois malheureusement arrêter le temps de parole à un moment donné.

Nous allons maintenant céder la parole aux libéraux.

Lori Idlout, vous disposez de six minutes.

Lori Idlout (Nunavut, Lib.): [*La députée s'exprime en Inuktitut.*]

[Traduction]

Premièrement, bienvenue aux membres du Comité. Je suis ravie de vous revoir tous, et merci à tous les témoins de nous avoir fait bénéficier de leur expertise aujourd'hui.

J'aimerais souligner que nous avons une célébrité parmi nous. Monsieur McBryan, le travail que la chaîne *History* a réalisé avec vous dans la série *Pilotes des glaces* a vraiment contribué à montrer à quel point le transport aérien est important dans le Nord.

Vous êtes en poste à Yellowknife dans les Territoires du Nord-Ouest, mais pouvez-vous nous dire si votre compagnie aérienne dessert également le Nunavut?

Mikey McBryan: Oui, bien sûr. Cambridge Bay est une destination importante. Il y a Resolute et même Alert, Iqaluit, Pelly, Gjoa, Spence — toutes les villes. On se rend pratiquement partout, selon les destinations des gens. Nous allons souvent à Arctic Bay. S'il y a une piste d'atterrissage, nous y atterrissons.

Lori Idlout: Avez-vous constaté une différence entre les besoins en infrastructures des Territoires du Nord-Ouest et ceux du Nunavut?

Si je vous pose cette question, c'est que vous savez très bien que les communautés du Nunavut sont toutes des communautés accessibles uniquement par avion, si bien que l'industrie du transport aérien est indispensable pour nous.

Vous avez mentionné que, lorsque nous nous concentrons sur l'économie, nous devons faire en sorte de trouver des moyens de retenir l'argent dans les territoires afin qu'il n'en sorte pas. Je me demande si vous croyez qu'investir dans les aéroports et l'asphaltage pourrait contribuer à retenir cet argent dans les territoires. Pourriez-vous nous faire part de votre point de vue à ce sujet?

Mikey McBryan: Je vais finir par me faire mal au cou à force de hocher la tête autant.

Oui, c'est simple. L'asphaltage de la piste d'atterrissage à Cambridge Bay ferait instantanément baisser le coût de la vie dès le lendemain. Cambridge Bay est un point névralgique. J'adore les gens de là-bas. Le maire Wayne et tous les habitants sont formidables.

Comme il s'agit d'une piste en gravier, cela limite vraiment les types d'avions qui peuvent y atterrir. Ce n'est pas à moi d'en parler, puisque nous atterrissons tout le temps sur du gravier. Nous avons investi massivement dans un Boeing 737-300. C'est un avion-cargo plus économique. Il peut transporter 10 000 livres de plus et consomme 25 % moins de carburant. Nous l'utiliserions pour desservir Cambridge Bay deux fois par semaine. À l'heure actuelle, nous utilisons notre Lockheed Electra et notre 737-200, qui consomment environ 20 % plus de carburant et transportent environ 10 000 livres de moins.

Si l'on pouvait d'un claquement de doigts asphalter la piste à Cambridge Bay, la région réaliserait instantanément 20 % d'économies. Peu importe que ce soit grâce à des fonds militaires, privés ou publics, il faut l'asphalter. Cela améliorerait tout.

Lori Idlout: Je vous remercie de ces remarques. L'asphaltage de l'aéroport de Cambridge Bay ne serait pas seulement bénéfique à Cambridge Bay, mais à toute la région.

• (0855)

Mikey McBryan: Ce serait l'ensemble de la région.

Lori Idlout: J'ai également des questions pour Julia Christensen.

La Bibliothèque du Parlement nous a fourni d'excellents renseignements concernant le logement. Elle a colligé des renseignements provenant de la vérificatrice générale et de la SCHL. Elle a souligné que la majeure partie de la population du Nunavut dépend du logement social.

La région compte environ 6 000 habitants. De ce nombre, 45 % vivent dans des logements surpeuplés et 40 % sont dans le besoin; 97 % d'entre eux sont des Inuits. Pourriez-vous nous expliquer quelle incidence cela a sur le bien-être des Nunavummiuts?

Julia Christensen: Cela a des conséquences importantes pour les Nunavummiuts, notamment en ce qui concerne les corrélations entre les coûts du logement et les prix des aliments.

Bien entendu, l'insécurité alimentaire est une réalité bien réelle pour de nombreuses familles du Nunavut. J'ai entendu d'innombrables exemples de familles confrontées à des choix très difficiles entre payer leur loyer, acheter de la nourriture et payer les autres articles ménagers — couches, produits de nettoyage, etc. Ce sont là des difficultés bien réelles auxquelles ces familles sont confrontées mois après mois.

La manière dont le loyer est fixé ne laisse pratiquement aucune marge de manoeuvre pour tenir également compte des pratiques d'échange attendues par la culture, qu'il s'agisse d'argent, de nourriture, etc. Cela nuit réellement à la capacité de subvenir aux besoins des personnes vivant sous le même toit, mais aussi de la famille élargie.

Nous savons que les logements surpeuplés ont des répercussions très importantes tant sur la santé publique que sur la santé mentale. Les coûts liés à la santé sont aussi étroitement liés aux coûts du logement, notamment au Nunavut, mais aussi dans l'ensemble de l'Inuit Nunangat.

Lori Idlout: Je vous remercie.

Je suis certaine que cela contribue également à l'autonomie financière des gens. La SCHL, par exemple, a déclaré que le marché immobilier privé n'est pas abordable au Nunavut. Moins de 20 % des gens peuvent acheter leur maison, et le taux de pauvreté au Nunavut est très élevé. Il s'établissait à 44,5 % en 2022, comparativement à 9,9 % dans les provinces.

Dans cette optique, quels types de programmes recommanderiez-vous pour améliorer la situation du logement au Nunavut?

Julia Christensen: Le sous-financement chronique du logement est vraiment le premier obstacle qu'il faut surmonter. On n'a tout simplement pas suffisamment investi dans le logement, que ce soit pour accroître le nombre de logements ou entretenir et réparer le parc résidentiel existant. Ces deux choses doivent se produire simultanément.

En outre, je pense qu'il faut non pas retourner à la case départ, mais discuter, avec les Nunavummiuts, de ce que signifie l'accès à la propriété dans le contexte du Nunavut. Cela pourrait être davantage sous forme de propriété communautaire, dans le sens d'une propriété d'une responsabilité et d'une participation collectives, de sorte que les logements ne seraient pas uniquement la responsabilité des ménages, individuellement. M. Lorne a vraiment mis cet aspect en évidence dans son témoignage. Les coûts du carburant et du transport du carburant ne font qu'accroître les coûts d'entretien des logements.

Il n'est tout simplement pas réaliste d'aborder l'accès à la propriété de la même façon que dans le Sud du Canada. Cela exacerbe réellement les crises d'abordabilité pour de nombreuses familles, car elles n'arrivent pas à rembourser les prêts hypothécaires offerts par la Société d'habitation du Nunavut ou Société d'habitation des Territoires du Nord-Ouest.

Jamie Schmale: Merci beaucoup, madame Idlout.

Nous passons maintenant au Bloc.

Madame Gill, vous avez six minutes.

[Français]

Marilène Gill (Côte-Nord—Kawawachikamach—Nitassinan, BQ): Merci beaucoup.

Moi aussi, je suis heureuse de revenir à nouveau au Comité en cette reprise de session.

Je remercie tous les témoins qui sont ici. Certains témoignages vont trouver un écho dans ma circonscription, une région nordique.

Monsieur McBryan, il n'y a évidemment pas de Boeing qui atterrit chez nous. Ce sont de tout petits avions pilotés par des pilotes de brousse. Il reste que l'avion est important chez nous, comme l'a mentionné ma collègue Mme Idlout. En fait, c'est tout simplement une question de survie. Donc, pour vous, j'imagine que la question des infrastructures nordiques, comme on a pu l'aborder, est éminemment importante. On doit non seulement se doter d'infrastructures, mais on doit en plus les entretenir et les conserver.

Vous hochez la tête en signe d'approbation et ça, c'est une chose que je souhaitais entendre, parce qu'il y a certaines communautés qui dépendent de l'avion pour le ravitaillement, les travailleurs, etc. Le développement économique dépend vraiment de l'avion, tout simplement. Présentement, il n'y a rien d'autre. Il n'y a pas de route. Or, je sais que le gouvernement souhaiterait peut-être se départir de ces infrastructures. Donc, pour moi, d'entendre que c'est nécessaire pour le Nord si on veut un développement, ça me satisfait.

Vous avez également dit que c'était une question de savoir qui contrôle l'argent et où va l'argent. Pour nous, c'est éminemment important aussi. Les gens souhaitent vivre dans le Nord. Chez vous, ça fait des générations, mais je connais des villes minières qui poussent comme des champignons. Les gens y arrivent et, après un certain moment, ils veulent y demeurer. Ils travaillent toute leur vie à la mine. Ensuite, ça devient leur chez-soi et ils ne veulent plus, comme on le dit chez nous, « descendre en bas ». Ils veulent rester dans le Nord. Ils veulent contribuer au développement. Cependant, c'est très difficile pour eux, parce qu'il y a la mine d'un côté et, sinon, qu'est-ce qu'ils font? On n'arrive pas nécessairement à faire autre chose. On voudrait avoir des maisons, mais il n'y en a pas: elles appartiennent à la mine. On voudrait avoir des entreprises, mais elles doivent toutes être reliées à la mine.

Donc, qu'est-ce que le gouvernement ou nous, comme élus, pourrions faire pour encourager l'autonomisation des communautés, qu'elles veulent avoir, je pense, afin d'avoir plus de pouvoir pour prendre des décisions?

Par exemple, comme Mme Christensen l'a dit, il y a la question du logement, qui n'est absolument pas adapté. Chez nous, il y a un mur qui fait face au nord pour couper le vent. Il n'y a pas ça partout dans le Sud. Tous les gens vivent dans un mur et tous les services sont dans un mur dans cette ville.

Bref, qu'est-ce qu'on pourrait faire pour avoir un contrôle?

Je sais que vous avez également évoqué ce qu'on appelle en bon français le navetage aérien. On en a énormément chez nous.

Donc, qu'est-ce qu'on peut faire, justement, pour faire que les gens contribuent à la communauté, développent la communauté et restent, évidemment, dans la communauté? En effet, c'est une question d'occupation du territoire. On veut extraire des ressources, vous en avez parlé, mais on veut aussi que cet argent revienne chez nous pour le développement. Je vais vous laisser parler. J'ai parlé beaucoup, mais, comme vous le voyez, je suis d'accord avec vous.

• (0900)

[Traduction]

Mikey McBryan: Non, je pense que c'est très bien. Ce qui est drôle dans tout cela, c'est que, oui, il faut agrandir les aéroports. Cela crée des emplois. Il faut de grandes compétences pour s'occuper des aéroports. Il y a Nav Canada et la météo. Chacun de ces éléments est une occasion, pas seulement un coût lié aux infrastruc-

tures. Ces compétences sont ensuite utilisées partout dans le monde, ce qui est formidable.

J'aimerais aborder un autre point. Nous avons des avions de lutte contre les incendies à Val-d'Or, au Québec. Nous travaillons avec la SOPFEU. Il y a maintenant une entreprise à Yellowknife. L'expertise que nous avons acquise à l'échelle locale nous permet d'aller combattre des incendies au Québec, ce qui est formidable.

Certes, il faut soutenir les infrastructures locales et les aéroports — j'ai un parti pris — le plus possible. Assurez-vous autant que possible d'avoir des pistes longues, de niveau et asphaltées. C'est aussi simple que cela.

[Français]

Marilène Gill: Parlons de l'autre portion de la question. Si je vous parlais, par exemple, de tout ce qui pourrait être fait pour que l'argent ne sorte pas du Nord, qu'il y reste, est-ce que vous auriez des idées?

[Traduction]

Mikey McBryan: Il s'agit d'en faire un chez soi. Plus on se sent chez soi quelque part, avec la chasse, la pêche et la faune... Dans le Nord, c'est la même chose partout.

Ce n'est pas pour tout le monde. On compte 9 milliards de personnes dans le monde et 40 000 personnes dans les territoires. Il faut attirer les bonnes personnes et leur donner des raisons de rester. Une bonne partie vient de soi; on parle de gens qui aiment la nature sauvage, etc. Ne forcez pas les gens qui ne veulent pas être là. C'est également un problème.

C'est une question difficile. Il s'agit simplement de rendre cela accessible aux personnes qui veulent rester. Comme on dit, « Je suis venu pour deux semaines et je suis resté pour le reste de ma vie. » C'est ce que nous entendons constamment.

Il faut simplement amener des gens dans la région et mettre en vitrine notre visage le plus flatteur. En partie, il s'agit de veiller à ce que la communauté soit agréable, sûre et sécuritaire, ce qui est très important.

[Français]

Marilène Gill: Merci.

Je sais qu'il ne me reste que 20 secondes de temps de parole et je vais m'adresser à Mme Christensen.

Vous faites de la recherche et ça m'intéresse beaucoup. Il y a ce qu'on appellerait en français un impensé du Nord. Vous avez parlé de la question des logements, qui ne sont pas adaptés. Comme je n'ai pas beaucoup de temps de parole, vous pourriez peut-être nous envoyer des informations à propos de vos travaux.

Je sais que vous en avez parlé un peu plus tôt, mais je voudrais avoir plus d'information sur ce qui pourrait être fait. Vous avez parlé de la main-d'œuvre, du coût des matériaux et de la chaîne d'approvisionnement. On a beau avoir une volonté, il faut vraiment qu'on ait un gros coup de pouce pour être en mesure de commencer, à tout le moins, à s'organiser. Vous avez parlé de l'industrie locale. Il y a des communautés autochtones de 200 personnes dans ma circonscription. Donc, c'est impossible.

De quelle façon pourrions-nous travailler sur ça? Nous ne voulons pas imposer des solutions uniques. Chaque communauté a ses propres défis, et ses propres avantages aussi.

Julia Christensen: Je vous remercie de la question.

Je pourrai vous envoyer des documents au sujet des recherches que nous avons déjà faites, si ça peut vous aider dans votre étude.

• (0905)

[Traduction]

Jamie Schmale: Je remercie beaucoup les intervenants de notre première série de questions.

Nous allons maintenant commencer notre deuxième série de questions avec M. Marc Dalton, pour cinq minutes.

Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Merci beaucoup.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui. C'est fascinant. Je suis ravi d'être un nouveau membre du Comité. C'est très intéressant.

Ma première question s'adresse à M. McBryan, de Buffalo Airways.

Votre entreprise existe depuis 56 ans. Votre entreprise — et votre famille — a suivi les tendances au fil des ans. Je me demande quelles ont été les tendances au cours de la dernière décennie.

Il y a le transport des passagers et le fret. Concernant les passagers, j'aimerais connaître le pourcentage de passagers liés au gouvernement, comparativement au pourcentage de gens d'affaires ou de touristes. Décrivez-moi la situation actuelle et la tendance au cours des dernières années.

Mikey McBryan: Oui, il y a là deux aspects distincts. Il y a le service régulier de transport de passagers, que nous ne faisons plus. Nous offrons des vols nolisés, dont une bonne partie pour le gouvernement. Bon nombre de nos vols sont pour la GRC. Essentiellement, nous surnomons ce service de « Uber ». La GRC nous appelle quand elle a besoin d'une équipe d'intervention spéciale quelque part. Elle a besoin de tout.

De plus, beaucoup de collectivités n'ont ni plombier ni électricien à temps plein. Nous avons des avions en attente en cas de problème et il existe de nombreuses mesures gouvernementales pour déployer la main-d'œuvre spécialisée dans les collectivités très rapidement.

Concernant le transport des passagers et du fret, nous transportons surtout du fret actuellement. Je tiens à préciser qu'à l'heure actuelle, 80 % de nos revenus au Nunavut sont probablement liés aux politiques existantes et à des activités favorables liées à l'exploitation minière, l'or en particulier. Actuellement, le transport de passagers est difficile dans le Nord. Les programmes gouvernementaux, notamment le transport à des fins médicales, sont importants. Je ne peux pas parler au nom des autres entreprises, mais je peux parler de cet aspect. Le transport à des fins médicales, qui est subventionné par le gouvernement, est la pierre angulaire de la mise en place d'un service régulier de transport de passagers vers les petites collectivités.

L'alimentation est un autre aspect important. Il existe des programmes, et j'aimerais qu'il y en ait davantage, car l'acheminement des denrées alimentaires vers les collectivités est primordial.

Marc Dalton: Je suis heureux de vous entendre dire qu'une part importante de vos activités demeure au Nunavut, dans le secteur minier. Je pense que c'est important. C'est un bon signe, car cela concerne les affaires et l'économie, et le fait que c'est le secteur pri-

vé qui finance une grande partie de ces activités au lieu de compter uniquement sur des subventions ou des transferts.

Voulez-vous dire que le secteur privé et l'industrie minière vont dans la bonne direction actuellement? Dans l'ensemble, pour votre entreprise, la tendance est-elle à la hausse, à la baisse, ou est-elle simplement en pleine évolution?

Mikey McBryan: Nous sommes en plein essor. Il y a un véritable boom de l'or en ce moment, ce qui est bien.

Marc Dalton: Je vois.

Mikey McBryan: Par exemple, Buffalo Airways est une société entièrement privée. Nous avons investi dans un 737-300, ce qui est coûteux. Nous avons acheté de nouveaux aéronefs de lutte contre les incendies, qui sont coûteux. En période de ralentissement, nous ne pourrions pas le faire sans un financement démesuré. Littéralement, il s'agit d'appareils que nous avons achetés avec de l'argent que nous avons retiré de la banque. Il n'y a aucun prêt. Rien. Nous avons probablement dépensé près de 20 millions de dollars au cours des quatre dernières années. Il s'agit de fonds privés qui aident le Nord.

Lorsque Norman Wells a connu des difficultés, nous avons utilisé notre 737-300. Encore une fois, c'était efficace. Nous avions un programme appelé « barge aérienne », et nous avons fait baisser le prix à Norman Wells à 60 ¢ la livre, ce qui est sans précédent. Je ne pense pas que ce soit possible, même entre Edmonton et Calgary. Nous sommes en mesure d'utiliser notre avion pour réduire le coût de la vie lors d'une situation d'urgence, comme celle que nous avons connue à Norman Wells il y a maintenant deux ans.

Marc Dalton: C'est excellent. Merci.

Je vais me tourner vers Mme Shannon Joseph.

Vous avez parlé de GNL ou de gaz naturel, ce qui, en tant que député de la Colombie-Britannique, est de la musique à mes oreilles. Nous en avons en abondance.

Quels sont les obstacles qui nuisent à un meilleur accès au gaz naturel dans les collectivités? Je suppose que c'est notamment une question de rapport coûts-avantages. Il semble que ce serait réellement avantageux, mais de votre point de vue, le coût devrait-il être gérable et très avantageux?

Shannon Joseph: Concernant la consommation d'énergie en Colombie-Britannique, l'électricité coûte 40 \$ le gigajoule, tandis que le gaz naturel coûte 19 \$. C'est un important écart de prix, et voilà pourquoi de nombreux ménages en Colombie-Britannique se chauffent au gaz, là où les infrastructures sont disponibles.

Dans le Nord, il y a beaucoup d'infrastructures de gaz naturel pour le transport vers les marchés et d'autres destinations. La construction des infrastructures de transport ou des infrastructures de transformation nécessaires à l'acheminement du gaz naturel à usage résidentiel vers les collectivités des Premières Nations de la rivière Blueberry ou des Nisga'as. Or, ces sommes ne peuvent pas être récupérées par la tarification, étant donné la population de ces collectivités et l'impossibilité de répartir ces coûts dans l'ensemble de la base tarifaire de la Colombie-Britannique. L'Ontario a résolu ce problème avec son programme d'un dollar par contribuable.

Il existe des programmes fédéraux. Nous avons recensé environ 14 milliards de dollars en programmes fédéraux consacrés à l'énergie communautaire, par exemple, mais ces programmes ne sont pas vraiment destinés à appuyer ce type de projet.

Ce que nous disons, je crois, c'est qu'au niveau des ménages, il est vraiment avantageux de combler cette lacune. La ressource est là, une partie de l'infrastructure aussi. Il nous faut simplement une ressource. Il existe des programmes fédéraux, mais ils ne visent pas vraiment à régler ce problème et à combler le déficit d'infrastructures pour faire en sorte que ces collectivités aient accès à une énergie abordable. Cela leur donne beaucoup plus d'options.

• (0910)

Marc Dalton: Merci.

Cela fait six minutes. Je pense que nous avons dépassé le temps imparti.

Le vice-président (Jamie Schmale): Avez-vous dépassé? Je suis désolé. C'est négligeable. Vous avez dépassé votre temps d'environ 45 secondes. Je suis désolé. Je pensais qu'il vous restait 45 secondes.

Très bien. Nous allons passer à M. Philip Earle.

Vous avez cinq minutes.

Philip Earle (Labrador, Lib.): Bonjour, monsieur McBryan. Merci de votre présence. Je sais qu'il y a beaucoup de choses que vous pourriez faire ce matin.

Je viens de votre industrie, et je ne pourrais être plus fier d'être ici au Comité avec vous pour parler du Nord. Je viens du Nord, à l'instar de bon nombre des députés qui siègent au Comité, comme vous le constaterez. J'ai des racines nordiques et je représente les gens du Nord.

Je considère votre société aérienne comme le dernier maillon de la chaîne d'approvisionnement. Les marchandises viennent du Sud et vous veillez à les acheminer aux populations du Nord.

Veuillez indiquer au Comité les mesures que vous prenez, comme dirigeant d'une entreprise familiale, pour aider à réduire les coûts pour les habitants du Nord.

Mikey McBryan: La tarification varie selon le type d'aéronef. Chez Buffalo Airways, nous nous distinguons par la diversité de notre flotte. Nous avons tous les types d'aéronefs, du Twin Otter au 737-300, en passant par tous les modèles intermédiaires.

En quelque sorte, il faut être comme un couteau suisse pour s'adapter aux besoins du client. Il ne s'agit pas des attentes des pilotes ou des propriétaires, mais toujours des attentes du client. C'est cette diversité à tous les égards, à tous les niveaux de l'entreprise, qui nous a permis de tenir pendant 56 ans. Ce n'est pas le cas de la plupart des sociétés aériennes. Beaucoup de compagnies aériennes n'ont pas duré aussi longtemps que cette conférence. Elles apparaissent puis disparaissent à un rythme effréné.

Oui, l'essentiel est de passer la journée et d'avoir de la disponibilité. Pour moi, c'est comme le dépanneur dans une petite ville. Il faut tout faire. Il faut changer l'huile, couper les cheveux et fournir tout le reste. C'est ce qu'une compagnie aérienne du Nord doit faire. Il faut être le plus diversifié possible et répondre réellement aux besoins du client, car la seule chose qui importe, en fin de compte, c'est le client.

Philip Earle: Je vous remercie de cette réponse.

Je crois comprendre que vous recherchez toujours l'efficacité, tant au niveau de la charge utile, de la consommation de carburant, de l'utilisation polyvalente des aéronefs, etc.

Ma collègue a parlé des infrastructures aéroportuaires. Dans la mesure du possible, parlez-nous de l'importance d'avoir des infrastructures aéroportuaires modernes, qu'il s'agisse d'aires de transit de marchandises, ou du contrôle de la température. J'ai aimé votre commentaire au sujet des aéroports et de l'asphaltage, et de l'accessibilité qui en découle pour divers types d'aéronefs. Pourriez-vous en dire davantage à ce sujet?

Pourquoi est-ce si important pour une entreprise qui dessert les personnes qui vivent dans le Nord, et comment cela contribue-t-il à réduire les coûts pour les populations nordiques?

Mikey McBryan: Avec plaisir. Vous savez ce qu'est la détérioration des denrées alimentaires. Comme n'importe lequel d'entre vous, quiconque a déjà passé un peu de temps dans une épicerie peut constater ce phénomène. Plus on va dans le Nord, plus cela empire. Il faut des installations permettant d'acheminer rapidement les denrées alimentaires, car elles doivent être transportées rapidement... Dans bien des cas, les denrées alimentaires qu'il n'est pas nécessaire d'acheminer rapidement ne sont pas forcément les plus saines. Plus un aliment est sain, plus il est périssable. Il faut donc le transporter rapidement, ce qui signifie qu'il faut avoir de très bonnes installations. Encore une fois, c'est très coûteux. Tout doit venir de l'extérieur, et c'est une sorte de cercle vicieux.

Oui, c'est très important. Tout est important. Dans le Nord, on parle de kilomètres... Pensez-y. Si vous êtes sur Mars, vous devez tout apporter là-bas. C'est exactement la même chose.

• (0915)

Philip Earle: Merci.

Comme vous le savez, nous faisons partie de la même fraternité. Je sais à quel point il est difficile d'attirer de la main-d'œuvre qualifiée. Les techniciens d'entretien d'aéronefs, qu'ils viennent du SAIT, en Alberta, ou du College of the North Atlantic, à Terre-Neuve-et-Labrador, sont très importants. Vous savez sans doute que notre gouvernement a réservé et budgété 6 milliards de dollars pour un programme d'apprentissage auquel les techniciens d'entretien d'aéronefs et d'autres apprentis seraient admissibles. Ils pourraient présenter leur candidature.

Pour votre entreprise, dont le siège social est à Yellowknife et qui exploite des avions-citernes à partir de bases secondaires, dans quelle mesure ces programmes d'apprentissage sont-ils importants afin de former des ingénieurs agréés qui pourront travailler pour vous?

Mikey McBryan: C'est énorme. Ce n'est pas les gestionnaires qui manquent. N'importe qui peut être gestionnaire, mais ce n'est pas tout le monde qui peut réparer des avions. Il faut beaucoup de compétences, de travail, de temps et de formation pour faire les choses correctement. C'est parfois difficile, certes, mais il faut pouvoir garder ceux que l'on a. C'est une affaire de générations. On compte maintenant beaucoup de mécaniciens d'aéronefs de troisième génération.

Philip Earle: Dans quelle mesure a-t-il été difficile pour une compagnie aérienne du Nord de trouver des techniciens d'entretien d'aéronefs agréés pour assurer le travail d'entretien des aéronefs afin qu'ils soient en état de service pour un vol à 8 heures du matin?

Mikey McBryan: Il faut tout faire, sauf les kidnapper, essentiellement.

Philip Earle: Merci beaucoup.

Le vice-président (Jamie Schmale): Merci beaucoup, monsieur Earle.

Je tiens à mentionner, brièvement, que le Comité compte plusieurs nouveaux membres autour de la table. Donc, bienvenue à nos nouveaux membres.

Je vous félicite de votre victoire à l'élection partielle. Bien joué.

Nous avons une autre intervenante. Allez-y, madame Gill, pour deux minutes et demie.

[Français]

Marilène Gill: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur McBryan, nous avons parlé du transport et de toutes les difficultés liées. Il y a quand même une concurrence, un choix à faire entre les denrées, le matériel et les êtres humains. Il y a la question du coût, qui est énorme. Pour nous, il devient presque impossible de sortir du Nord, parce que ça coûte trop cher, sauf que, bien entendu, les gens ont notamment besoin de services de santé. Il y en a qui ne peuvent même pas étudier dans le Nord; ils doivent vraiment s'exiler et aller ailleurs. Est-ce que vous voyez des solutions à ça?

Je peux même vous donner un exemple qui m'a énormément touchée, celui de Randy Jones. Je crois que mon collègue M. Earle le connaissait aussi. Randy Jones est décédé. Il n'a pas pu embarquer dans l'avion, et sa famille se pose la question de savoir ce qu'il se serait passé s'il avait pu embarquer dans l'avion. C'était un homme d'une forte corpulence qui avait été refusé à bord à cause de règlements. On peut comprendre qu'il y a des règlements, mais il reste que je me demande si on ne pourrait pas les moduler.

On a parlé de modulation dans le logement, mais je pense aussi à une modulation dans le transport aérien. Qu'est-ce qu'il est possible de faire pour que tout le monde y trouve son compte et pour qu'il n'y ait pas de concurrence chez nous? S'il y a un transport de Postes Canada, on préfère transporter des gens que des lettres. Il y a des médicaments et de la nourriture dans tout ça. Qu'est-ce qu'on peut faire pour que tout le monde y trouve son compte?

Je sais que vous êtes à plus grosse échelle, avec les avions-cargos. Pour nous, c'est autre chose, mais il y a certainement des pistes de solution que vous êtes capables de nous donner. Évidemment, il y a aussi d'autres questions pour les travailleurs.

[Traduction]

Mikey McBryan: Le système d'évacuation sanitaire, qui a été mis en place par le gouvernement pour déplacer les gens, est très important, mais bon nombre de nos activités n'en font pas partie. Il y a une émission de télévision en cours qui... En fait, j'ai signé une entente de confidentialité à ce sujet.

Des voix: Oh, oh!

Mikey McBryan: Il y a des problèmes qui ne relèvent pas du gouvernement. Nous devons envoyer des avions pour aller sauver des gens. L'évacuation sanitaire est une pierre angulaire pour les compagnies aériennes dans le Nord. Elles peuvent miser sur ce genre de contrats. Il y a deux compagnies aériennes à Yellowknife qui ont été créées sur la base de ces contrats d'évacuation sanitaire. Elles sont très importantes. Il y en a d'autres aussi dans le Nord. Il y a divers types d'aéronefs. On peut prendre de l'expansion et faire ce genre de choses.

Oui, c'est très important. Je pourrais en parler pendant des heures, mais je ne veux pas empiéter sur le temps de quelqu'un d'autre.

● (0920)

Le vice-président (Jamie Schmale): Il vous reste 10 secondes.

Mikey McBryan: Encore une fois, c'est très important. Les déplacements pour raisons médicales sont très importants. C'est difficile, car il faut du financement. Il est très difficile de privatiser ces services, parce que lorsque les gens sont blessés et malades... Hier, j'ai reçu un message au sujet d'un membre de la communauté de Cambridge Bay qui devait se rendre à Edmonton. Sa fille était à l'hôpital et il n'y avait pas de service commercial offert. C'est déchirant. Il en coûte des dizaines de milliers de dollars aux sociétés privées pour envoyer un avion là-bas.

La concurrence est une très bonne chose — je ne devrais pas dire cela, mais elle l'est — pour l'utilisateur final. Plus il y a de concurrence, mieux c'est, mais il est aussi important que les évacuations sanitaires soient financées par le gouvernement.

Le vice-président (Jamie Schmale): Parfait. Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de Tako Van Popta, qui dispose de cinq minutes.

Tako Van Popta (Langley Township—Fraser Heights, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence. Je suis nouvellement membre du Comité, alors tout cela est très intéressant pour moi. Je viens du Sud, de la région métropolitaine de Vancouver, directement à la frontière américaine. C'est donc très instructif.

Madame Couves, ma question s'adresse à vous, mais mon préambule porte sur les témoignages de Mme Joseph et de M. Browne. Mme Joseph a fait valoir que, même si le gaz naturel est bon marché ou peu coûteux, sa distribution ne l'est pas. Je pense que M. Browne a fait valoir le même point, mais il parlait plutôt du carburant. Il coûte 50 ¢ le litre s'il arrive par barge et 5 \$ le litre s'il arrive par avion. Vous savez, ce n'est pas du tout inhabituel, même dans les grandes villes comme la mienne. Lorsque je regarde ma facture de Fortis, le coût est ventilé. La moitié est attribuable à la livraison, même si nous avons beaucoup d'infrastructures pour la livraison du gaz naturel.

Madame Couves, vous avez parlé d'autres solutions possibles pour le développement local. Je pense que vous avez parlé de l'énergie éolienne. Je ne sais pas si vous avez mentionné l'énergie solaire. Pendant une bonne partie de l'année, il n'y a pas beaucoup de soleil. Les infrastructures locales feront-elles partie de la solution? Vous pourriez peut-être nous en parler.

Lynne Couves: Je vous remercie de la question.

Plus d'infrastructures locales doivent faire partie de la solution. Lorsque l'énergie est produite localement, elle est plus sûre. Nous en avons déjà de nombreux exemples. Vous avez parlé de l'énergie éolienne. Oui, elle connaît beaucoup de succès dans de nombreuses régions du Nord, tout comme l'énergie solaire. Pour avoir des systèmes énergétiques sûrs, abordables et fiables, il faut ce que nous appelons des systèmes énergétiques « intégrés ». Ces systèmes sont associés à de multiples sources d'énergie et ne dépendent pas d'une seule source.

Certains des défis à cet égard peuvent être d'ordre économique. Il faut repenser le statu quo économique qui consiste à dépendre d'une seule source d'énergie pour répondre à tous les besoins énergétiques d'une collectivité.

Tako Van Popta: Je comprends. Est-ce quelque chose qui peut être élargi de manière rentable, en gardant à l'esprit que la concurrence vise la livraison du gaz naturel, qui coûte très cher, ou de l'électricité, qui coûte également cher?

Lynne Couves: Je pense que nous commençons à voir de plus en plus d'exemples de régions capables d'acheter des éoliennes en gros, par exemple, au lieu de faire des achats ponctuels, qui ont tendance à être très coûteux. Si toute une région envisage d'acheter des panneaux solaires en gros et de les distribuer, ou d'acheter des éoliennes en gros, cela contribue aux économies d'échelle.

Le pouvoir des économies d'échelle dans les communautés éloignées est présentement exploré dans différentes régions. Nous suivons la situation et nous cherchons à en savoir plus afin de comprendre quels pourraient être les avantages sur le plan des coûts.

Tako Van Popta: Merci.

Monsieur Browne, avez-vous quelque chose à ajouter?

Lorne Browne: Oui. Merci de me donner l'occasion de m'exprimer.

Sur le plan de la sécurité énergétique, je crois qu'il faut remplacer le carburant par des énergies renouvelables comme l'éolien et le solaire, et peut-être qu'à l'arrière-plan on peut aussi examiner les carburants et biocarburants renouvelables. Ils présentent des défis techniques dans le Nord, mais je pense qu'il reste du travail à faire à cet égard. Mme Joseph parlait de l'utilisation des ressources sur place — donc, l'utilisation des ressources locales —, qui est également très importante. Comme l'a fait valoir Mme Couves, cela assure la sécurité énergétique.

Je peux vous donner un excellent exemple à cet égard, ici, dans les Territoires du Nord-Ouest. À 14 kilomètres au sud de Tuktoyaktuk, il y a un puits que nous appelons communément le M-18, et qui est en cours de développement dans le cadre du projet de sécurité énergétique des Inuvialuit... J'espère que c'est exact. Ils cherchent à extraire le gaz naturel de ce puits et à le transformer chimiquement en un produit diesel synthétique qui, en gros, pourrait approvisionner la région pendant plus de 20 ans, je crois.

Idéalement, nous acheminerions le gaz naturel par pipeline vers toutes les collectivités dont Mme Joseph a parlé, mais le coût est prohibitif. Le stockage du gaz naturel liquéfié ou comprimé est également prohibitif. On a choisi de créer un combustible liquide à partir du gaz. Cela assurera la sécurité énergétique, et nous espérons aussi que cela permettra de réduire considérablement les coûts. L'utilisation des ressources sur place est donc un concept important.

• (0925)

Le vice-président (Jamie Schmale): Merci beaucoup, monsieur Van Popta.

Nous passons maintenant à Mme Lavack, qui dispose de cinq minutes.

[Français]

Ginette Lavack (Saint-Boniface—Saint-Vital, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à tous mes collègues à Ottawa. C'est un plaisir de les revoir. Je souhaite la bienvenue aux nouveaux membres du Comité. J'étais très heureuse de voir la collaboration à ce comité. J'ai hâte de continuer dans cette même veine.

Je remercie beaucoup tous les témoins d'être présents et de nous faire part de leurs témoignages.

Madame Christensen, ce matin, j'aimerais vous poser deux questions.

Dans mon rôle de secrétaire parlementaire de la ministre des Services aux Autochtones, j'appuie la ministre dans un travail d'élaboration d'une stratégie sur le logement, plus précisément une stratégie sur le logement pour les Autochtones à l'échelle du pays. Je travaille également de concert avec des collègues dans un groupe de travail sur l'itinérance.

Je suis curieuse d'en savoir un peu plus sur le travail que vous faites. Vous avez soutenu que certains des outils utilisés pour justement mesurer les besoins en matière de logement ne reflètent pas adéquatement les réalités dans le Nord. Pourriez-vous nous parler un peu de ce qu'il manque dans ces outils? Est-ce qu'il y aurait une meilleure façon pour nous de mesurer les besoins réels?

Par la suite, j'aurai une deuxième question.

Julia Christensen: Merci, madame Lavack. Je suis désolée, mais je vais répondre en anglais parce que je vais parler plus rapidement.

[Traduction]

Le temps est restreint.

Merci beaucoup pour cette question. Il y a beaucoup de choses que j'aimerais dire.

L'outil d'évaluation des besoins impérieux en matière de logement nous permet d'évaluer le nombre de personnes dans une collectivité qui ont besoin d'un logement, les logements qui sont offerts, et de déterminer si leurs caractéristiques — le nombre de chambres à coucher, par exemple — correspondent à la population.

Ce que nous entendons au sujet des initiatives en matière de logement, en particulier de la part des gouvernements autochtones autonomes, c'est que la communauté doit pouvoir évaluer si cette mesure reflète fidèlement les priorités en matière de logement. Par exemple, dans son plan sur le logement, le gouvernement tlicho accorde la priorité au logement des enseignants, sachant qu'il y a des enseignants de la communauté ou de la région, bien sûr, mais aussi des enseignants de l'extérieur. Il reconnaît toutefois que chaque année, le début des classes en septembre est difficile parce qu'il n'y a pas d'enseignants en raison d'un manque de logements pour les accueillir.

Même si cela ne répond peut-être pas à la mesure des besoins impérieux en matière de logement pour ce qui est du jumelage ou de la priorité du logement pour les membres actuels de la communauté, cela revient à prendre du recul et à se dire: « L'éducation est importante pour notre communauté, et nous voulons nous assurer que nos enfants aient accès à une éducation durable. » Je pense qu'il est très important d'élargir notre évaluation des besoins impérieux en matière de logement et la façon dont ces besoins et priorités sont évalués.

En ce qui concerne les stratégies de lutte contre l'itinérance dans le Nord, nous savons que la mobilité et la migration sont des facteurs très importants dans les expériences d'itinérance des Autochtones en particulier... Les déplacements entre les membres de la famille et entre les lieux. Par conséquent, lorsque nous envisageons une stratégie de lutte contre l'itinérance chez les Autochtones, que ce soit pour les Inuits, les Premières Nations ou les Métis, nous devons vraiment nous tourner vers l'extérieur du Nord et vers certains de ces centres qui sont importants pour les personnes qui cherchent à accéder à des services de soutien et à des logements. Nous devons reconnaître que la géographie de l'itinérance et les mesures de soutien aux personnes sans logement doivent s'étendre au-delà du Nord.

Ginette Lavack: Merci.

J'ai une dernière petite question.

[Français]

Pour ce qui est des autres défis présents, il y a la réforme du zonage municipal dans le Nord. Est-ce qu'elle suit le rythme de la construction des nouveaux logements? Est-ce qu'il y aurait des améliorations que nous pourrions apporter vis-à-vis du zonage municipal?

[Traduction]

Julia Christensen: La ville de Yellowknife est un exemple des défis liés au zonage municipal. Cela s'explique en partie par les négociations en cours sur les revendications territoriales dans l'Akai-cho, mais aussi par les formalités administratives et la bureaucratie liées au transfert des terres du gouvernement territorial à l'administration municipale.

Le zonage et la capacité d'expansion sont absolument essentiels pour répondre aux besoins en matière de logement dans un centre régional comme Yellowknife, par exemple, mais nous devons également nous pencher sur cette dépendance à l'égard de l'accession à la propriété et du logement individuel, et déterminer s'il existe des moyens d'accroître la densification du logement — tant dans les grands centres que dans les petites collectivités — pour répondre au contexte, aux besoins et aux priorités locaux, ainsi qu'aux besoins culturels.

Je pourrais en dire beaucoup plus, mais je sais que notre temps est limité.

● (0930)

[Français]

Ginette Lavack: Merci.

[Traduction]

Le vice-président (Jamie Schmale): C'est excellent.

Merci beaucoup à tous nos témoins. Voilà qui met fin au temps dont nous disposons. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps d'échanger avec nous. Je vous remercie d'avoir répondu à nos questions.

Nous allons suspendre momentanément la séance et passer à huis clos pour discuter des travaux du Comité.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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 des communes.

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 :
<https://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: <https://www.ourcommons.ca>