CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

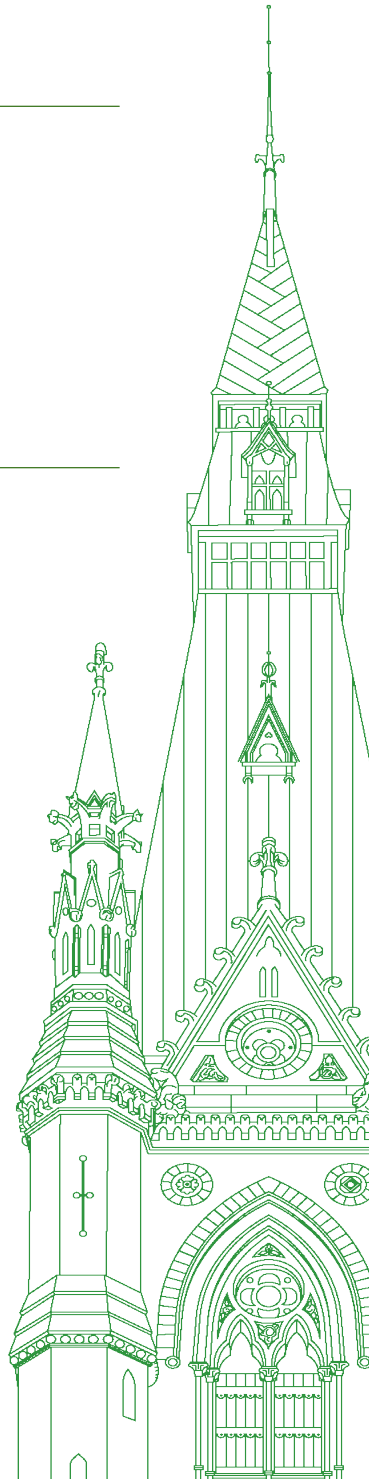
45e LÉGISLATURE, 1re SESSION

Comité permanent des affaires autochtones et du Nord

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 042

Le mardi 20 octobre 2026



Président : Terry Sheehan

Comité permanent des affaires autochtones et du Nord

Le mardi 20 octobre 2026

● (1540)

[*Traduction*]

Le président (Terry Sheehan (Sault Ste. Marie—Algoma, Lib.)): Bonjour à tous. Bon retour. La séance est ouverte.

Nous commençons un peu en retard, alors nous voulons passer sans délai aux témoignages et aux questions. Nous avons eu des votes qui nous ont un peu retardés. Le président va essayer de nous remettre sur la bonne voie.

Il s'agit de la 42 e réunion du Comité permanent des affaires autochtones et du Nord de la Chambre des communes. Nous sommes réunis ici sur le territoire non cédé de la nation algonquine. *Chi-meegwetch* .

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité se réunit pour discuter des problèmes d'abordabilité dans le Nord du Canada. La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément au Règlement. Les députés peuvent y participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

Avant de poursuivre, je demanderais à tous les participants en personne de consulter les lignes directrices inscrites sur les cartes qui se trouvent sur la table. Ces mesures sont en place pour aider à prévenir les incidents audio et les retours de son et pour protéger la santé et la sécurité de nos merveilleux interprètes — merci beaucoup pour tout ce que vous faites. Le code QR qui se trouve sur la table renvoie à une vidéo de sensibilisation.

J'aimerais faire quelques observations à l'intention des témoins et des membres du Comité: veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro, et veuillez vous mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas. Pour ceux qui participent sur Zoom, au bas de votre écran, vous pouvez sélectionner le canal approprié pour l'interprétation: le parquet, l'anglais ou le français. Ceux qui sont dans la salle peuvent utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré.

Je crois comprendre que les personnes sur Zoom ont réussi le test de son. C'est très bien. Je vous rappelle également que toutes les questions doivent être adressées à la présidence.

Aux députés présents dans la salle, bien sûr, levez la main, et je vous donnerai la parole. Éteignez vos micros lorsque vous ne parlez pas. Sinon, il y aura des retours de son.

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

Dans la salle, nous accueillons l'honorable Ted Laking, ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources du gouvernement du Yukon.

Merci beaucoup de vous joindre à nous.

Par vidéoconférence, nous accueillons Caroline Wawzonek, ministre des Finances du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Également par vidéoconférence, de la Municipalité de L'Île-d'Anticosti, nous accueillons Hélène Boulanger, mairesse, et Mathieu Gravel, directeur général.

Chaque groupe disposera de cinq minutes. Nous aurons donc 15 minutes pour les témoignages. Lorsqu'il vous restera environ 30 secondes, je vous dirai simplement « 30 secondes ». Cela vous aidera à conclure. Pendant la période de questions et réponses, vous pourrez aborder tous les points que vous n'avez pas abordés dans votre déclaration préliminaire.

Nous allons commencer en ligne par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

Allez-y, s'il vous plaît, madame la ministre.

L'hon. Caroline Wawzonek (ministre, ministère des finances, Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest): Merci beaucoup.

[*Français*]

Bon après-midi à toutes et à tous.

[*Traduction*]

En gardant à l'esprit la limite de cinq minutes, je vais peut-être réorganiser la façon dont je compte m'y prendre.

Je vous remercie de m'avoir présentée. Comme il a été mentionné, je suis ministre des Finances et ministre responsable de l'Infrastructure stratégique, de l'Énergie et des Chaînes d'approvisionnement. Entre ces deux portefeuilles, je me pose souvent des questions sur l'abordabilité ici, dans le Nord du Canada.

Je vais vous parler un peu de certaines des interventions passées sur cette cause, ainsi que de certains chiffres et de certaines propositions. Ce que je veux vraiment faire, c'est de passer aux propositions et aux solutions que j'ai pour vous, alors je vais faire très attention au temps dont je dispose.

Brièvement, j'aimerais vous lire deux ou trois choses. L'une d'entre elles, qui peut sembler familière compte tenu de ce qui se passe ces jours-ci sur le plan politique, est la suivante:

> ... on a fortement l'impression que le Nord est en période de transition fragile. La promesse d'un développement économique substantiel commence à peine à se concrétiser, mais il est clair qu'il y aura des coûts. À bien des égards, le manque d'infrastructures suffisantes, combiné à de graves défis en matière de soins de santé et d'éducation et à une foule d'autres problèmes sociaux, pourrait bien constituer un obstacle important au développement économique. Et le risque que trop d'habitants du Nord, en particulier les Autochtones et les Inuits, soient mal préparés à profiter de la prospérité que le développement économique anticipé peut apporter est très réel.

Si vous voulez vérifier, cela remonte à 2006, soit la dernière fois qu'un groupe d'experts a été mis sur pied pour étudier la formule de financement des territoires. Si cela vous dit quelque chose, c'est normal, car nous faisons face aujourd'hui au même défi avec le renouvellement de l'attention accordée au Nord.

Les études ne sont pas nouvelles pour les gens du Nord. La prise de conscience des problèmes — les infrastructures, les obstacles structurels fondamentaux — n'a vraiment pas changé. Ces enjeux ont été étudiés à maintes reprises. Je vous recommande également le Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord de 2019, qui, encore une fois, prévoyait que les trois territoires, ainsi que l'Inuit Nunangat, présentent des chapitres traitant de ces mêmes problèmes d'obstacles et d'entraves structurels qui ont une incidence sur l'abordabilité dans le Nord.

Je vais vous donner quelques chiffres avant d'entrer dans le vif du sujet et de vous faire quelques suggestions. Bon nombre de ces documents peuvent certainement être fournis sur demande. Ils proviennent de différentes études de Statistique Canada.

Le coût de la vie total est 23 % plus élevé à Yellowknife qu'à Edmonton et 50 % plus élevé dans les régions à l'extérieur de Yellowknife qu'à Edmonton. C'est tiré de l'indice fédéral des postes isolés de 2025. C'est ainsi que le gouvernement voit la façon de payer ses fonctionnaires, et cela montre pourquoi il doit les payer plus cher simplement pour joindre les deux bouts.

Les nécessités de base, mesurées par le panier de consommation, coûtent 36 % plus cher à Yellowknife que dans les villes du sud du Canada, et il faut souligner encore une fois que Yellowknife est vraiment le « bébé » du Nord, si vous voulez, et que les coûts augmentent de façon exponentielle à l'extérieur de notre capitale. Le coût de la vie dans deux des collectivités du Nord, Fort Good Hope et Ulukhaktok, est 83 % plus élevé que le coût de la vie à Edmonton.

Deux des principaux facteurs sont le transport et l'énergie. Le coût de l'énergie pour l'électricité et le chauffage est deux fois plus élevé que la moyenne nationale dans le Nord. Les dépenses des ménages pour l'énergie à domicile sont les plus élevées de toutes les provinces et de tous les territoires ici, dans les Territoires du Nord-Ouest, où elles sont 2,4 fois plus élevées que la moyenne nationale. Un ménage sur dix est confronté à la pauvreté énergétique, ce qui signifie qu'il dépense une certaine proportion de son revenu simplement pour chauffer sa maison et l'approvisionner en énergie.

Je peux vous dire que le gouvernement est aussi touché. Cela a une incidence sur notre capacité à fournir des services de base. Comme il est très difficile pour les gens de gérer leur ménage, c'est un facteur important de nos coûts et de nos dépenses. Nous versons plus de 18 millions de dollars par année en subventions directement aux résidants pour les aider à stabiliser l'énergie. C'est pour divers programmes de subventions.

À lui seul, notre gouvernement a dépensé plus de 105 millions de dollars en trois ans parce que les niveaux d'eau et le coût du carburant font grimper le coût de l'énergie pour nous. Nous demeurons très dépendants du diésel. Il y a des systèmes hydroélectriques différents et disparates ici dans les Territoires du Nord-Ouest, deux d'entre eux, et ils ne sont pas reliés. La faible teneur en eau dans l'un des systèmes est un facteur important des coûts liés au diésel, car il y a du diésel pour assurer la redondance de tous les systèmes dans le Nord.

Cela dit, encore une fois, comme il y a certainement beaucoup d'autres chiffres et que vous les entendrez peut-être de la part des autres témoins ici aujourd'hui, j'aimerais vous faire part de trois réflexions précises sur ce que vous pourriez conclure dans vos recommandations.

● (1545)

Premièrement, il y a eu une directive visant à effectuer un examen des soins de santé dans le Nord. Il était prévu dans le budget fédéral de l'an dernier, mais il est maintenant retardé. Accélérez le processus. Ne laissez pas ce travail inachevé. C'est important.

La deuxième consiste à terminer tout ce que vous commencez. On a commencé à construire des routes ici dans les années 1950, et on ne les a finalement pas achevées. Nous sommes de retour aujourd'hui, à une autre époque, sous la direction du Bureau des grands projets, avec deux routes en construction. Ne laissez pas ce travail inachevé. Vous devez mettre l'argent, le pouvoir politique et votre poids derrière tout cela.

Ma dernière réflexion porte sur l'énergie. Le passage aux thermopompes est une bonne chose. C'est très bien. Le propre site Web de Ressources naturelles Canada indique cependant qu'elles ne fonctionneront pas dans le Nord. Ne faites pas ces choses sans chercher en même temps des solutions pour le Nord, comme la biomasse, les poêles à bois et le gaz naturel liquéfié. Si nous pouvions amener nos collectivités à utiliser du gaz naturel liquéfié, cela leur donnerait une solution de rechange au diésel.

Ne vous contentez pas d'annoncer des choses à grande échelle sans réfléchir aux répercussions sur 40 % du territoire canadien. Il y a des solutions. Ne tardez pas et terminez ce que vous avez commencé.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant entendre le ministre Ted Laking, du Yukon.

Vous avez cinq minutes.

L'hon. Ted Laking (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources, Gouvernement du Yukon): Merci, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui.

Je veux commencer par un message simple: le Yukon arrive à un point où le coût de la vie menace notre capacité à retenir les familles, à attirer des travailleurs et à faire croître notre économie. En septembre, l'inflation à Whitehorse a atteint 6,1 %, soit près du double de la moyenne nationale de 3,1 %.

En plus de l'augmentation des coûts de l'épicerie, du logement et du transport, les familles yukonnaises font face à des augmentations des tarifs d'électricité totalisant 34 % entre 2025 et 2027. Chauffer sa maison n'est pas un choix lorsque les températures atteignent -40 degrés Celsius, et à un moment donné, les gens sont obligés de prendre des décisions difficiles.

Le défi de l'abordabilité au Yukon est intrinsèquement lié à notre réseau électrique. Nous ne sommes pas connectés au réseau électrique nord-américain, et nous devons produire notre propre électricité, entretenir nos propres infrastructures et répondre à une demande hivernale énorme et croissante. Les coûts sont extraordinaires et ils sont partagés par un nombre relativement restreint de contribuables. Dans le Sud du Canada, le coût d'un investissement majeur en électricité peut être réparti entre des millions de clients; au Yukon, ces mêmes investissements doivent être payés par seulement 24 000 contribuables. À l'heure actuelle, pour un ménage moyen, l'augmentation de 34 % des tarifs à laquelle font face les familles du Yukon pourrait se traduire par une dépense de 235 $ de plus par mois.

Je veux que le Comité comprenne ce qui explique ces augmentations. Il s'agit du coût lié à la sécurité des infrastructures vieillissantes, au remplacement de l'équipement qui a atteint la fin de sa vie utile et au renforcement de la capacité de production nécessaire pour garder les lumières allumées. Nous devons faire ces investissements. Dans un hiver yukonnais, la fiabilité de l'électricité n'est pas une question de commodité, c'est une question de sécurité publique. En décembre dernier, lorsque les températures ont chuté à environ -45 degrés Celsius, notre réseau électrique s'est dangereusement approché de pannes tournantes dans la ville de Whitehorse. Les clients industriels ont dû se déconnecter du réseau et produire leur propre électricité pour aider à maintenir la stabilité du système.

Cela m'amène à la raison pour laquelle je suis ici aujourd'hui. Nous avons besoin d'une aide fédérale pour faire face aux coûts auxquels les Yukonnais sont déjà confrontés, et nous avons besoin d'une aide fédérale pour empêcher la prochaine vague d'investissements nécessaires dans les infrastructures d'aggraver une situation déjà difficile. L'augmentation de 34 % que j'ai décrite représente le coût des investissements que nous avons déjà dû faire, mais notre évaluation du réseau électrique du Yukon montre que nous ferons face à plus de 1 milliard de dollars de dépenses pour répondre aux besoins supplémentaires en infrastructures au cours des prochaines années. Sans un investissement fédéral important, les Yukonnais pourraient faire face à une autre augmentation de 53 % en plus de ce que l'on demande déjà aux familles d'absorber. Pour une famille moyenne, cela représenterait 2 100 $ de plus par année.

Nous avons examiné attentivement ce que le Yukon peut raisonnablement apporter. La réalité, c'est que nous ne pouvons pas nous permettre de faire ces investissements seuls, et nos contribuables non plus. Sans électricité suffisante, nous devrons prendre des décisions difficiles quant à savoir si nous pouvons connecter de nouveaux logements, soutenir les entreprises en croissance ou fournir l'électricité nécessaire pour les grands projets industriels. Nous approchons d'un point où une pénurie d'électricité pourrait déterminer si le Yukon est en mesure de croître.

Il est dans l'intérêt national de relever les défis liés à l'électricité au Yukon. Une électricité fiable et abordable est essentielle pour attirer les familles, les travailleurs et les investissements, mais ces objectifs nationaux nécessitent des infrastructures. Il serait déraisonnable de s'attendre à ce qu'une petite population nordique qui équivaut à la moitié de celle de Sault Ste. Marie assume seule la totalité de ces coûts.

Le Yukon offre des possibilités extraordinaires, mais ces possibilités ne signifient pas grand-chose si les familles n'ont pas les moyens d'y vivre, si les entreprises n'ont pas les moyens d'y mener leurs activités et si l'industrie n'a pas accès aux infrastructures dont elle a besoin pour s'y développer. Nous ne pouvons pas bâtir un Nord canadien plus fort en excluant les Canadiens du Nord en raison des prix.

Nous avons fait part de ces préoccupations au gouvernement fédéral et nous avons eu des discussions encourageantes et positives jusqu'à présent, mais ce que j'aimerais dire en terminant au Comité, c'est que les Yukonnais ne peuvent pas se permettre d'assumer seuls ces coûts. Nous avons besoin que le gouvernement fédéral nous aide à faire face aux augmentations auxquelles les familles sont confrontées aujourd'hui.

Sur ce, je suis prêt à répondre à vos questions. Merci.

● (1550)

Le président: Merci beaucoup. Je vous remercie également d'avoir mentionné Sault Ste. Marie dans votre témoignage.

C'est maintenant au tour de la mairesse Boulanger, qui dispose de cinq minutes.

[*Français*]

Hélène Boulanger (mairesse, Municipalité de L'Île-d'Anticosti): Bonjour.

Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de nous donner l'occasion de vous faire entendre la voix de la population de L'Île-d'Anticosti dans le cadre de vos travaux sur l'abordabilité dans le Nord canadien.

En septembre 2023, notre île a été inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Cette reconnaissance constitue une immense fierté pour notre petite communauté de quelque 200 habitants et témoigne maintenant de la valeur universelle exceptionnelle de notre territoire.

Toutefois, derrière cette reconnaissance internationale se trouve une réalité beaucoup moins connue: à Anticosti, aucune route ne nous relie au continent. Pour nous déplacer à l'extérieur et accéder à certains services, nous dépendons entièrement des transports maritimes et aériens. Cette dépendance a des conséquences économiques très concrètes.

Notre approvisionnement se fait par bateau, à raison d'une desserte par semaine, et ce, pendant 10 mois de l'année. La totalité des biens consommés sur l'île doit être acheminée par bateau. De façon systématique, ces frais de transport supplémentaires se répercutent directement sur le coût des biens et des services offerts chez nous.

À Anticosti, l'éloignement et l'isolement ne se mesurent pas seulement en kilomètres; ils se mesurent aussi en dollars.

Le gouvernement fédéral reconnaît ces réalités particulières et prévoit déjà certaines mesures d'atténuation, notamment les déductions fiscales pour les habitants de régions éloignées. Le site Web de l'Agence du revenu du Canada précise ceci: « Ces déductions permettent un allègement à ceux qui vivent dans une zone visée par règlement et de reconnaître que de tels particuliers sont souvent confrontés à un coût de la vie plus élevé, à des contraintes environnementales et à un accès limité aux services. »

Pour être admissible à ces déductions, il faut habiter dans une zone nordique, soit la zone A, ou dans une zone intermédiaire, qui est la zone B. Les résidants admissibles de la zone A peuvent demander la totalité des déductions prévues, tandis que ceux de la zone B peuvent en demander la moitié. L'île d'Anticosti figure actuellement dans cette zone intermédiaire B.

Notre objectif aujourd'hui est de vous démontrer que la classification actuelle de notre territoire ne reflète pas adéquatement sa réalité et qu'elle doit être corrigée.

Le gouvernement fédéral reconnaît pourtant des contraintes particulières de notre éloignement. En effet, Anticosti figure parmi les 124 communautés nordiques isolées admissibles au volet de subvention au commerce de détail du programme Nutrition Nord Canada. Malgré cette reconnaissance, Anticosti est la seule des 23 communautés québécoises admissibles à Nutrition Nord Canada qui ne soit pas située dans la zone nordique A.

Anticosti figure également sur la liste des 114 bureaux du Service aérien omnibus de Postes Canada. Selon le site Web de l'organisme, « ces bureaux existent lorsqu'il n'y a pas d'autres solutions de transport de surface viables et sont généralement situés dans des régions éloignées ou isolées ». Pourtant, Anticosti est la seule des 22 communautés québécoises ayant un tel bureau qui ne soit pas située dans la zone nordique A.

Ces deux incohérences sont encore plus flagrantes quand on sait que nous sommes ravitaillés par le même bateau et desservis par les mêmes liaisons aériennes que les communautés voisines de la Basse-Côte-Nord, qui, elles, se trouvent toutes dans la zone nordique A.

Deux programmes fédéraux reconnaissent donc les contraintes particulières de notre éloignement, mais le régime fiscal fédéral continue de traiter Anticosti comme une zone intermédiaire. Voilà une incohérence évidente qui mérite d'être corrigée.

Un précédent récent démontre d'ailleurs qu'une telle reclassification est possible. En 2025, le gouvernement fédéral a reclassé l'archipel Haida Gwaii, en Colombie-Britannique, le faisant passer de la zone intermédiaire B à la zone nordique A. Cette décision faisait suite aux démarches soutenues des représentants de cet archipel, qui ont notamment fait valoir l'éloignement, le coût de la vie et les difficultés d'accès aux services. Ces considérations trouvent précisément écho dans la réalité insulaire d'Anticosti.

Nous ne demandons pas un traitement de faveur. Nous demandons que le traitement fiscal d'Anticosti soit cohérent avec les réalités comparables de son isolement et avec les reconnaissances que le gouvernement du Canada lui accorde déjà dans d'autres programmes.

Conséquemment, nous demandons à votre comité de recommander au gouvernement du Canada de modifier l'article 7303.1 du Règlement de l'impôt sur le revenu afin de reclasser le territoire de l'île d'Anticosti de la zone intermédiaire B vers la zone nordique A.

● (1555)

Cette modification ne ferait pas disparaître les contraintes liées à notre insularité. Elle apporterait toutefois un soutien financier concret aux personnes admissibles qui choisissent de vivre et de travailler dans notre petite communauté.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci.

[*Traduction*]

Nous allons passer à la série de questions de six minutes, en commençant par M. Zimmer.

Allez-y, monsieur Zimmer.

Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins de leur présence.

Mes questions s'adressent à l'honorable Ted Laking.

Je vous demande de répondre à ces questions non pas en tant que ministre, mais en tant que Yukonnais. Vous y êtes né et y avez grandi, monsieur Laking. Est-ce exact?

L'hon. Ted Laking: C'est exact.

Bob Zimmer: Où êtes-vous né?

L'hon. Ted Laking: À Dawson City.

Bob Zimmer: Vous vivez présentement à Whitehorse.

L'hon. Ted Laking: Oui.

Bob Zimmer: Très bien.

Comme Mark Carney l'a récemment déclaré à la Chambre des communes: « L'abordabilité est en meilleure posture qu'elle ne l'a été depuis plus d'une décennie. »

J'aimerais énumérer certains des prix des aliments. Vous avez déjà dit que l'inflation est plus élevée que dans la plupart des régions du pays. Ce ne sont que quelques exemples. Le prix du steak de surlonge, pour un kilogramme, est de 48,92 $. Un kilogramme de bœuf haché coûte 21,51 $. Un kilogramme de côtelettes de porc coûte 20,55 $. Un kilogramme de poulet coûte 13,48 $, et même les pommes de terre coûtent 16,32 $.

Monsieur le ministre, la nourriture, l'électricité ou le logement coûtent-ils moins cher depuis que Mark Carney est devenu premier ministre?

● (1600)

L'hon. Ted Laking: Je ne dispose pas de l'information sur toutes les hausses de coûts que nous avons connues dans le Nord au cours d'une période donnée, mais je peux certainement affirmer, comme je l'ai mentionné dans mon témoignage, qu'entre 2025 et 2027, nos tarifs d'électricité ont augmenté de 34 %.

À l'automne, nous avons malheureusement dû annoncer, entre autres, que certaines des turbulences liées au coût du carburant à l'échelle mondiale avaient exercé une pression à la hausse supplémentaire importante sur nos tarifs d'électricité. Il en a résulté de nouvelles hausses de tarifs.

Il est certain qu'entre 2025 et 2027, il y a eu des hausses de nos tarifs d'électricité et le coût du carburant lié au diésel et au GNL a fait grimper encore davantage les prix.

Bob Zimmer: Monsieur Laking, vous êtes un père, alors j'aimerais vous poser une question. Combien coûte l'achat de nourriture pour votre famille? Combien d'enfants avez-vous?

L'hon. Ted Laking: J'ai deux enfants. Nous dépensons environ 300 $ par semaine à l'épicerie...

L'hon. Ted Laking: ..., mais ce n'est qu'un exemple. Ce que je peux dire, c'est que les Yukonnais ont fait savoir que tout le monde ressentait les effets de la crise, que ce soit à la pompe, sur les factures d'électricité ou à l'épicerie. Certaines des solutions que nous avons proposées visent à réduire la pression sur les tarifs d'électricité.

Bob Zimmer: Wow.

Bob Zimmer: J'en viens maintenant à la question du logement, qui est liée à ce dont vous avez parlé, car non seulement les coûts de l'énergie sont très élevés dans le Nord, mais vous êtes également exposés à des risques de pannes d'électricité. Vous y étiez déjà exposés l'hiver dernier. Le problème n'a pas disparu, comme vous l'avez déjà mentionné.

Je vais parler du logement. Récemment, Mark Carney est revenu sur sa promesse de construire 500 000 nouveaux logements par année. Par ailleurs, au ministère du ministre du Logement, les cadres ont perçu en moyenne 20 000 $ de primes chacun. Un article de *Blacklock's Reporter* le souligne. Hier, nous avons appris que Mark Carney avait versé 8 millions de dollars à la République dominicaine pour le logement.

Je sais que vous militez en faveur du logement au Yukon depuis de nombreuses années. Je sais aussi que vous avez personnellement vu, à Whitehorse, qu'un projet de logements pour les personnes à faible revenu qui avait été lancé sous le précédent gouvernement territorial libéral a vu ses coûts exploser, au point où des logements de la taille d'une chambre d'hôtel ont fini par coûter 750 000 $ par unité.

Y a-t-il toujours une pénurie de logements au Yukon?

L'hon. Ted Laking: Oui, il y a indéniablement une forte demande de logements sur le territoire et une pénurie de l'offre, ce qui, comme nous l'avons constaté, exerce une pression à la hausse sur le coût des logements.

L'un des problèmes dont j'ai parlé dans ma déclaration préliminaire, et que nous observerons probablement partout au pays et certainement dans les territoires, comme l'a mentionné ma collègue des Territoires du Nord-Ouest, c'est que la croissance démographique exerce une pression considérable sur nos infrastructures. En ce qui concerne l'électricité, nous savons notamment que, si nous ne parvenons pas à résoudre le problème, nous finirons par devoir envisager des moyens de limiter la croissance ou déterminer si nous pouvons raccorder davantage de consommateurs au réseau.

Bob Zimmer: Je vous remercie de votre message. Vous êtes venu ici pour exprimer vos inquiétudes au sujet de l'énergie et de l'alimentation. C'est vraiment triste quand l'alimentation et le logement passent au second plan par rapport à ce dont vous parlez, car au Yukon, il fait très froid. Je ne suis pas si loin de vous, à Fort St. John, mais quand même, quand on est à Whitehorse, à Dawson ou encore plus au nord, perdre le courant n'est vraiment pas une option. Vous avez dit précédemment, à propos des coupures de courant, que vous ne pouvez pas simplement laisser les choses fonctionner malgré l'avertissement. Si cela arrive, vos infrastructures subiront encore plus de dégâts.

Dans les dernières secondes qui me restent, quel message aimeriez-vous adresser au gouvernement pour qu'il comprenne à quel point vous avez besoin qu'il injecte ces fonds dans vos infrastructures?

L'hon. Ted Laking: Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, je crois que le territoire du Yukon offre beaucoup de possibilités et qu'il souhaite contribuer à la cause nationale et participer à la mise en place de solutions à l'échelle nationale. Or, l'énergie constitue le fondement de tout ce qu'un gouvernement veut accomplir. Si l'énergie n'est pas abordable, il nous sera difficile d'attirer des travailleurs et des familles et d'inciter les gens à rester. Il est certain qu'étant donné l'âge de certaines infrastructures et les défis que pose leur remise en état, un petit gouvernement comme le nôtre n'a pas les moyens de s'attaquer seul au problème.

● (1605)

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Hanley.

Allez-y, monsieur Hanley.

Brendan Hanley (Yukon, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins de leur présence et de leur témoignage.

Je vais moi aussi peut-être porter toute mon attention sur vous, monsieur le ministre. Mes questions s'adresseront à vous à titre non seulement de ministre, mais aussi d'ancien conseiller municipal de Whitehorse et d'ancien membre de l'Association des collectivités du Yukon. Je pense que vous connaissez bien les enjeux liés à la croissance urbaine et communautaire, et ce, pas seulement grâce à votre rôle actuel de ministre.

Vous avez parlé de possibilités. Vers la fin, vous avez fait allusion à des possibilités extraordinaires pour le Yukon. J'aimerais que vous nous en disiez davantage à ce sujet. Je tiens également à souligner, à ce propos, qu'un consortium de dirigeants d'entreprise du Yukon est présent ici aujourd'hui pour promouvoir le leadership, une gouvernance moderne et les effets positifs découlant de l'existence de nations signataires de traités modernes qui montrent la voie en matière de développement économique.

Pourriez-vous nous en dire plus sur les possibilités dont vous parlez et sur leur lien avec la sécurité énergétique que vous recherchez?

L'hon. Ted Laking: Je pense qu'il est important de savoir que nous disposons d'une main-d'œuvre très qualifiée sur le territoire. Nous avons de nombreuses infrastructures, ainsi que des atouts et un lieu de vie idéal pour les gens. C'est une formidable occasion pour nous d'attirer des personnes qui souhaitent vivre au Yukon. Nous avons des traités modernes qui nous apportent de la certitude lorsque nous voulons offrir aux entreprises des voies leur permettant de venir s'installer sur le territoire, d'en comprendre le contexte et de savoir comment les règles fonctionnent.

Ce qui ressort de nos discussions avec les entreprises, mais aussi avec les Yukonnais en général, c'est que l'un des facteurs qui dissuadent les gens de vouloir rester dans le territoire ou d'y développer leurs activités, c'est le coût de l'électricité. Je pense que vous constaterez qu'il y a consensus entre notre gouvernement et les entreprises déjà présentes dans le territoire. Pour assurer la croissance, il est essentiel de planifier et de répondre aux besoins du réseau électrique.

Je voudrais ajouter une dernière chose au sujet des possibilités. Je pense que tout le monde sait que le Yukon dispose d'un potentiel minier et de richesses considérables. Comme je l'ai mentionné, l'hiver dernier, nous avons commencé à envisager des coupures de courant dans la ville de Whitehorse. À ce moment-là, nous avions déjà commencé à demander à des entreprises, à des mines, de se déconnecter de notre réseau électrique. Cela envoie un message négatif aux investisseurs potentiels. Nous aimerions pouvoir remédier à la situation et veiller à ce que ceux qui souhaitent faire croître l'économie du territoire aient accès à l'énergie dont ils ont besoin.

Brendan Hanley: Merci.

Si j'ai le temps, je reviendrai peut-être au sujet sur lequel vous vous êtes arrêté, mais j'aimerais peut-être parler un peu plus de ce que vous avez mentionné à propos des échanges positifs avec le gouvernement fédéral. Je sais que vous, votre équipe et vos fonctionnaires, ainsi que, bien sûr, le premier ministre du Yukon, communiquez assez régulièrement avec le gouvernement fédéral.

Pouvez-vous me donner une idée de l'ampleur de ces échanges et m'expliquer en quoi les demandes d'aide actuelles concernant les infrastructures énergétiques s'inscrivent dans la stratégie du Canada sur l'électricité et dans nos objectifs de renforcement du pays?

L'hon. Ted Laking: Au gouvernement du Yukon, nous avons consacré beaucoup de temps à échanger avec le gouvernement fédéral, tant à l'échelle politique qu'à l'échelle opérationnelle au sein des ministères. J'ai moi-même passé pas mal de temps ici à Ottawa au cours des six derniers mois à discuter avec mes homologues, tout comme l'ont fait des fonctionnaires de divers ministères. De plus, bien sûr, notre premier ministre a communiqué directement avec le premier ministre fédéral.

L'une des initiatives récentes du gouvernement fédéral qui nous a particulièrement réjouis est la stratégie nationale sur l'électricité, dont l'objectif est de doubler la capacité de production d'électricité du pays. Nous pensons que c'est une très bonne idée. Le plan et la proposition que nous avons présentés au gouvernement du Canada permettraient de doubler la capacité du Yukon. Nous aimons à penser que nous avons offert sur un plateau la solution du Yukon pour la stratégie canadienne sur l'électricité.

L'un des aspects qui nous ont particulièrement plu dans la stratégie, c'était qu'on y faisait directement référence aux difficultés auxquelles le Yukon fait face concernant les possibles coupures de courant tournantes. Nous avons eu le sentiment qu'on nous avait entendus à cet égard. Bien sûr, nous continuons aujourd'hui à peaufiner nos propositions de sorte que nous puissions alléger une partie des pressions sur les coûts.

● (1610)

Brendan Hanley: Vous disposez de 25 secondes pour nous en dire plus sur le potentiel lié aux minéraux critiques. Parlons du potentiel à moyen terme.

L'hon. Ted Laking: Très brièvement, je dirais que le territoire a d'importantes ressources en minéraux critiques de toutes sortes, mais je pense particulièrement au tungstène. Nous avons un gisement à haute teneur en tungstène intact et de classe mondiale, pour lequel les permis relatifs à l'environnement ont déjà été obtenus sur le territoire. Toutefois, l'un des obstacles à surmonter pour que le projet aboutisse à un investissement serait bien sûr l'approvisionnement en électricité.

Le président: Merci.

[*Français*]

Madame Gill, vous avez six minutes.

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

Je remercie la ministre Wawzonek et le ministre Laking de leur présence. Je remercie également la mairesse de L'Île-d'Anticosti, Mme Boulanger, ainsi que son directeur général, M. Mathieu Gravel.

Évidemment, vous me permettrez de poser des questions à Mme Boulanger et à M. Gravel, puisque l'île d'Anticosti se trouve dans ma circonscription. En même temps, je vais inviter l'ensemble des membres du Comité à s'y rendre, si jamais ils souhaitent le faire. C'est un patrimoine reconnu par l'UNESCO. C'est quand même une île de 7 900 kilomètres carrés, donc de près de 8 000 kilomètres carrés. Je le dis à ceux qui aiment la chasse, il y a de 160 000 à 200 000 chevreuils sur l'île. Évidemment, il y a une plage pour chacun; nous pouvons tous y aller et avoir notre plage privée de 30 kilomètres.

Cela dit, ça fait plusieurs années que les résidants de L'Île-d'Anticosti demandent que la zone soit changée, tout simplement. On fait parfois un trait qui est peut-être arbitraire, comme l'ont mentionné la mairesse et M. Gravel. C'est très arbitraire parce que, en fait, les conditions de vie des résidants d'Anticosti sont sensiblement les mêmes que celles des résidants de la zone A. On l'a montré de différentes façons. D'ailleurs, comme l'a dit Mme Boulanger, Haida Gwaii a eu gain de cause, justement, pour qu'il y ait un changement de zone. Évidemment, ça nous aide de plusieurs façons. Je laisserai Mme Boulanger et M. Gravel, bien sûr, en parler plus avant, peut-être.

Je sais que Mme la mairesse a parlé, par exemple, des coûts pour une famille juste pour la question des déplacements. Donc, on parle d'isolement géographique, bien sûr, mais j'aimerais qu'elle nous dise plus avant ce à quoi ça correspond chez elle, cet isolement et les coûts subséquents pour les familles. Elle pourrait même aller jusqu'à nous dire ce que ça fait chez nous, dans des régions plus éloignées, sur le plan du maintien et de la rétention de la population et sur le plan du développement.

Hélène Boulanger: On peut donner un exemple très simple. Prenons l'exemple d'une famille de quatre personnes, composée de deux adultes et de deux enfants, qui veut se rendre sur le continent avec une automobile deux fois par année. Le but de ces sorties sur le continent peut être d'aller visiter des proches ou de faire des achats importants. Il faut dire que la municipalité ne compte que 200 habitants. Alors, pour accéder aux services, il faut vraiment sortir de l'île. Quand je parle de services, je peux vous donner des exemples: on parle d'aller chez le dentiste ou chez l'optométriste. Ces services sont inexistants sur l'île. Selon les tarifs maritimes actuels de 2026-2027 de Relais Nordik, deux allers-retours entre Anticosti et Rimouski pour cette famille, avec le véhicule, ça représente environ 3 380 $.

Si cette même famille souhaite sortir en avion, selon les tarifs actuels, même si on tient compte du fait qu'il y a présentement un important rabais en raison du programme de réduction des tarifs aériens, il y a quand même un coût de 720 $ pour aller par avion à Sept-Îles. Quand on parle de ça, évidemment, ça n'inclut pas les autres coûts une fois qu'on a traversé en avion et qu'on est rendu à Sept-Îles. Il faut prévoir la location d'un véhicule automobile, dépendamment du nombre de jours. Alors, ce sont des frais qui sont extrêmement importants. On ne tient pas compte non plus, en disant ça, des repas, des dépenses de séjour et de l'hébergement, auxquels il faut penser aussi.

Ce qu'on peut souligner, c'est que, pour une famille qui doit assumer des coûts de transport aussi importants simplement pour quitter son milieu de vie et pour recevoir ces services, ce sont des coûts majeurs. On peut donner l'exemple d'une simple sortie.

● (1615)

Marilène Gill: J'ai perdu le compte de mon temps de parole, monsieur le président. Je crois qu'il me reste encore deux minutes, à peu près.

J'ai peut-être une question pour vous, monsieur Gravel.

On a parlé des déplacements des personnes, mais, au-delà du déplacement, les contraintes de transport se répercutent aussi sur le coût des biens et des services à Anticosti.

Est-ce que vous pouvez exemplifier cette question?

Mathieu Gravel (directeur général, Municipalité de L'Île-d'Anticosti): Oui, je vais me permettre de répondre.

Effectivement, tout doit être transporté par bateau, à l'île d'Anticosti. C'est rarement par avion. Ça dépend toujours du poids des marchandises. On parle de l'épicerie, des matériaux de construction, des électroménagers; tout passe par bateau.

Nous avons deux commerces locaux: une épicerie et une quincaillerie. Selon eux, on parle de coûts qui peuvent varier entre 5 et 8 % directement. Pour certains types de marchandises, le coût du transport peut correspondre à 10 %, voire jusqu'à 100 %, de la valeur du bien lui-même.

On parlait aussi du coût de l'énergie. Ici, nous payons environ 1 $ de plus par litre d'essence par rapport à la moyenne du Québec, en tout temps. L'approvisionnement ne se fait pas de la même façon, évidemment. Là encore, c'est par bateau. Donc, ce sont des coûts qui sont récurrents.

Un exemple très concret qui s'applique à la municipalité, c'est que nous faisons venir des gens chez nous pour offrir certains services. Des fois, nous sortons pour aller chercher un service, mais, si nous faisons venir, par exemple, un plombier pour deux, trois ou quatre heures, nous n'aurons pas une facture de quelques centaines de dollars. Nous aurons plutôt une facture de 2 000 $ ou de 2 500 $, parce que nous aurons fait venir le plombier par avion et nous aurons payé ses repas, son hébergement et tout ça. Ce que ça fait pour la municipalité, c'est que nous devons refiler ces frais indirectement aux citoyens par l'entremise de l'impôt foncier. Ce sont eux qui finissent par payer aussi, de façon indirecte, les coûts de cette insularité.

Donc, ce sont beaucoup de petits exemples qui sont minimes, mais qui, au bout d'une année, ont un impact quand même important.

C'est ce dont on veut faire prendre conscience aux membres de votre comité. Ce sont des problèmes et des surcoûts qui ne sont pas occasionnels ou ponctuels. Ce sont vraiment des choses qui sont structurelles. Ça fait partie du coût de la vie. Au bout du compte, ce sont toujours les contribuables qui finissent par les payer.

Marilène Gill: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

[*Traduction*]

Nous passons maintenant au député Schmale, pour cinq minutes.

Allez-y, monsieur Schmale.

Jamie Schmale (Haliburton—Kawartha Lakes, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie encore une fois nos témoins de participer aux discussions très importantes que nous menons.

Je vais peut-être commencer par vous, monsieur Laking, puis je passerai à la représentante des Territoires du Nord-Ouest — si cela convient.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé du coût de l'électricité, mais ce genre de situation ne surgit pas du jour au lendemain. Je suppose qu'il y a eu une période pendant laquelle l'infrastructure n'a pas été entretenue, car je ne peux pas imaginer qu'un jour, tout le monde se soit réveillé en disant « il fait -45 °C dehors et, tiens, nous avons des problèmes avec notre réseau ».

L'hon. Ted Laking: Je pense que la situation a clairement mis en évidence que la planification, la collecte de données et ce genre de choses sont, bien sûr, extrêmement importantes pour garantir l'intégrité du réseau électrique.

L'un des problèmes auxquels nous faisons face est que bon nombre d'infrastructures du Nord et du Yukon sont très vieilles. Nous avons des installations hydroélectriques qui fournissent la majeure partie de notre énergie, mais certaines d'entre elles arrivent à la fin de leur vie utile. Je pense qu'il est juste de dire que, si l'on sait qu'une installation a été construite dans les années 1950, il ne faut pas s'étonner qu'en 2026, elle arrive à la fin de sa vie utile. Cependant, avec une bonne planification, des investissements à plus long terme et une approche un peu plus stratégique, il est possible de s'assurer que le problème est résolu plus tôt et à moindre coût. Comme ce n'est pas nécessairement ce qui s'est passé, nous nous retrouvons aujourd'hui à devoir réaliser des travaux d'urgence très importants pour soutenir notre réseau électrique, dont le coût est bien trop élevé par rapport à ce que nos abonnés peuvent payer.

Jamie Schmale: Ces travaux d'urgence coûtent généralement plus cher que les travaux habituels.

Votre gouvernement a prêté serment il y a environ un an. Félicitations. Vous avez obtenu 66 % des voix dans votre circonscription. Bravo. Je vous envie.

Par ailleurs, vous avez occupé des fonctions au sein de l'appareil, à l'échelle municipale ou territoriale. Quels types d'investissements a-t-on effectués au cours des 10 dernières années, disons, pour améliorer le réseau électrique du Yukon afin de se préparer, dans une certaine mesure, à la situation que vous vivez actuellement? Des mesures concrètes ont-elles été prises?

● (1620)

L'hon. Ted Laking: Pour répondre en quelque sorte indirectement à la question, je dirais que les hausses de coûts que nous connaissons actuellement, la hausse de 34 % que les Yukonnais ont subie au cours de la dernière année et demie, résultent du fait que ce qu'il était nécessaire de faire n'a pas été fait au cours des 10 années précédentes. Si les coûts avaient été pris en compte il y a une décennie, ou s'ils avaient été prévus adéquatement, nous n'aurions pas aujourd'hui à régler une situation aussi urgente.

Je pense qu'il est tout à fait juste de dire que, lorsque l'on se trouve dans une situation d'urgence et que l'on a des installations hydroélectriques à risque de défaillance susceptibles d'inonder une collectivité, le projet qui s'impose est bien plus urgent et bien plus cher que si l'on avait effectué les travaux nécessaires 10 ans auparavant pour régler la situation.

Jamie Schmale: Je vais peut-être faire un saut dans les Territoires du Nord-Ouest.

Madame la ministre, grâce à M. Zimmer, nous avons eu, tous les trois de ce côté-ci, l'occasion de nous rendre dans les Territoires du Nord-Ouest. La question de l'énergie et du vieillissement des infrastructures semble rester d'actualité. Je sais qu'il est important de maintenir ce partenariat, car les territoires ne peuvent pas y arriver seuls. Parallèlement, on nous a expliqué à quel point le problème du coût de l'énergie, ou de la disponibilité de l'énergie, exerçait une pression supplémentaire sur le réseau et nuisait à l'arrivée de nouvelles industries, voire au développement économique, au sein du territoire.

Peut-être pourriez-vous nous expliquer comment le gouvernement s'attaque au problème et se prépare pour l'avenir, compte tenu de la situation.

Le président: Madame la ministre, vous avez 20 secondes pour répondre.

L'hon. Caroline Wawzonek: Merci, monsieur le président. J'essaierai d'être brève.

Nous essayons de nous attaquer au problème sous tous ses angles. Nous devons accroître la disponibilité des réseaux. Nous devons nous intéresser aux microréseaux, car les réseaux dont nous disposons ne sont pas reliés au réseau nord-américain et ne sont pas interconnectés. De plus, nous apportons des changements aux politiques. Nous les modifions pour que les collectivités puissent mettre en place leurs propres microréseaux et avoir davantage accès à des énergies renouvelables et, également, pour que les ménages puissent suivre cette voie, puis réinjecter davantage dans le réseau sans le déstabiliser.

Il se passe beaucoup de choses. Merci.

Le président: C'était une excellente réponse. Elle était très concise.

Madame la ministre, et cela vaut pour toutes les personnes qui témoignent, si vous souhaitez nous fournir des renseignements supplémentaires, vous pouvez également nous les envoyer par écrit. Nous sommes parfois limités par le temps.

Merci beaucoup.

La parole est maintenant à Mme Idlout, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

Lori Idlout (Nunavut, Lib.): *Qujannamiik, Iksivautaq*. Merci, monsieur le président.

Tunngasugit. Je souhaite la bienvenue aux témoins.

Ma première question s'adresse à la mairesse de l'Île-d'Anticosti. Je poserai ensuite une question à la ministre des Finances des Territoires du Nord-Ouest.

Madame la mairesse, tout d'abord, je vous félicite pour l'inscription de l'Île-d'Anticosti au patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est tout un exploit. Cet été, j'étais au parc patrimonial Wanuskewin, qui se trouve à environ 10 kilomètres au nord de Saskatoon. On souhaite également faire inscrire ce site au patrimoine mondial de l'UNESCO. J'espère que nous saisirons tous l'occasion d'aller visiter ce parc extraordinaire qui, j'en suis convaincue, mérite la même reconnaissance.

Dans votre déclaration liminaire, vous avez mentionné le programme Nutrition Nord. Pourriez-vous nous faire part de vos recommandations pour améliorer ce programme, en vous appuyant sur votre expérience?

[*Français*]

Hélène Boulanger: Le programme correspond bien aux besoins de la municipalité. Nous recevons une subvention annuellement pour avoir une autonomie alimentaire, ou chercher à avoir une meilleure autonomie alimentaire, vu notre isolement. Nous voulons avoir la capacité d'avoir des produits frais à l'année. Alors, le programme tel qu'il est correspond bien à notre besoin. Celui-là, il est vraiment bien à la mesure du besoin.

Cependant, j'aime que vous parliez du programme Nutrition Nord Canada, parce qu'il correspond effectivement, dans l'ensemble du Canada, à des zones qui sont reconnues comme étant des zones nordiques A. Nous avons parlé de deux éléments de similitude, mais il y a une quantité de choses. J'entends plein de gens parler de situations qui arrivent dans le Grand Nord ou ailleurs et qui sont comparables à ce que nous vivons. Quand des analyses ont pu être faites, à un moment donné dans les années 1991 à 1993, pour départager qui ferait partie de la zone A et qui ferait partie de la zone B, un des critères importants était le critère géographique. Toutefois, ça nous a fait passer sous le radar. En fait, pour être reconnu dans le programme Nutrition Nord Canada, il fallait aussi remplir certains critères. C'est donc une partie de la démonstration, quand nous disons que nous correspondons bien à la zone A.

Cela dit, le programme tel qu'il est nous convient très bien.

● (1625)

[*Traduction*]

Lori Idlout: Merci beaucoup.

Comme mon temps est très limité, je vais maintenant m'adresser à la ministre des Territoires du Nord-Ouest. Avant que le Nunavut ne se sépare des Territoires du Nord-Ouest, j'avais l'habitude de dire que j'avais grandi dans les Territoires du Nord-Ouest.

D'après votre expérience en tant que ministre des Finances, quels facteurs, selon vous, contribuent à l'augmentation générale des prix? Je sais, par exemple, que ce phénomène n'est pas uniquement attribuable aux politiques du gouvernement du Canada. Je me demande si des facteurs mondiaux, comme l'invasion de l'Ukraine par la Russie ou la guerre commerciale, ont une incidence sur les prix.

Qujannamiik.

L'hon. Caroline Wawzonek: Je vais tenter, encore une fois, d'être concise. Je m'attends à ce que nous manquions de temps sous peu.

Il va sans dire que les territoires du Nord sont profondément touchés par des facteurs qui échappent à notre contrôle. Le prix du carburant reste le facteur le plus déterminant, parce qu'il a une incidence à la fois sur le transport — ce qui se répercute sur le coût de l'approvisionnement — et sur le coût de l'énergie, étant donné que nous dépendons fortement du diésel, qui est notre principale source d'énergie ou notre source d'appoint.

Il y a toujours des facteurs qui échappent à notre contrôle. La meilleure chose que nous puissions continuer à faire, en tant que gouvernements, c'est d'adopter une vision à grande échelle, en accordant des subventions aujourd'hui, pour permettre aux gens de s'en sortir et de rester en bonne santé pour qu'ils puissent regarder vers l'avant, tout en nous concentrant sur les façons de développer le Canada dans le Nord de manière concrète et substantielle pour que nous ne nous retrouvions plus dans une situation de dépendance face à ces facteurs extérieurs que nous ne contrôlons pas.

Merci.

Lori Idlout: Très rapidement, pourriez-vous nous dire si le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique a eu une incidence sur votre territoire?

L'hon. Caroline Wawzonek: Bien sûr. On a déjà annoncé, dans le cadre du Fonds d'infrastructure pour l'Arctique, des progrès importants concernant le pont de la rivière Great Bear, qui est en fait un élément central de la route de la vallée du Mackenzie, un projet qui a été lancé dans les années 1950 et qui est l'un de ceux qui avaient été abandonnés. Ce projet aura une incidence considérable en reliant les collectivités et en ouvrant une région entière du pays à davantage d'exploration et d'occasions, mais aussi en créant un lien avec le Yukon, le territoire que représente mon ami présent dans la salle. Je pense que ce projet peut être transformateur pour les petites collectivités en favorisant des possibilités pour le tourisme. Pour le ministère de la Défense nationale, il peut aussi constituer un corridor stratégique vers l'Arctique, ce dont nous ne disposons pas en ce moment.

Merci.

Le président: Merci.

Madame Gill, vous avez deux minutes et demie.

[*Français*]

Marilène Gill: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je me permettrai de poser une dernière question en deux volets à la mairesse, Mme Boulanger, ou au directeur général, M. Gravel.

Vous avez évidemment présenté les coûts qui étaient importants pour Anticosti. Nous devrions parler aussi de l'augmentation du coût de la vie. C'est vraiment ce dont nous parlons énormément, aussi, au Comité.

D'une part, madame Boulanger ou monsieur Gravel, vous dites que ça constituerait une réponse appropriée, en fait, de transférer Anticosti en zone A. Pourriez-vous nous donner plus d'information à ce sujet?

D'autre part, le volet B de ma question concerne le fait que, comme on le sait, il y a eu une majoration de 8 %, si je ne m'abuse, en 2008. Ensuite, en 2016, ça a été de 33 %. Ce n'est pas une indexation, c'est une majoration. Peu importe le type d'augmentation, est-ce que vous seriez en accord aussi, comme plusieurs communautés du Nord le demandent, pour qu'on revoie justement la déduction et qu'on l'indexe pour qu'elle soit plus aidante, en fait, et pour qu'elle soutienne mieux les gens qui vivent l'augmentation du coût de la vie?

La question s'adresse à Mme Boulanger ou à M. Gravel.

Hélène Boulanger: Je vais commencer, puis vous compléterez ma réponse si vous le voulez, monsieur Gravel.

De ce point de vue, avant de penser à une majoration, le point à l'ordre du jour, c'est d'avoir une déduction complète. C'est vraiment l'exercice que nous essayons de faire.

Évidemment, on peut porter une attention à cette déduction comparativement à toutes les déductions, à tous les crédits d'impôt ou à tous les éléments qu'il peut y avoir dans les déclarations de revenus et pour lesquels des majorations sont faites annuellement et progressivement. Dans le cas de cette déduction-ci, je ne sais pas lors de quelles années il a pu y avoir des augmentations, mais il y a des arrêts. Je ne suis pas native d'Anticosti, mais, depuis que j'ai commencé à en bénéficier, il y a 10 ans, ce montant n'a absolument pas été modifié.

Alors, si des gens pensent qu'il devrait y avoir une majoration, j'abonde dans ce sens. Je suis tout à fait d'accord pour qu'il y ait une augmentation graduelle et justifiée. Cependant, l'important pour moi encore aujourd'hui, c'est d'aller chercher la déduction complète. C'est surtout cette démonstration que nous voulons faire. Nous voulons démontrer que nous avons tout ce qu'il faut pour nous qualifier et avoir droit aux mêmes déductions que les gens qui sont dans la zone A. Bien sûr, dans une vision d'avenir, penser que cette déduction-ci serait majorée, ce serait excellent.

● (1630)

Mathieu Gravel: Je peux peut-être compléter la réponse afin qu'on sache bien de quoi on parle exactement.

Pour ce qui est de l'allégement fiscal qui est offert aux personnes admissibles, dans le cas de la déduction pour la résidence, on parle de 5,50 $ par jour pour la zone B et de 11 $ par jour pour la zone A. Ça vous donne un ordre de grandeur: on parle de 2 000 $ ou de 4 000 $ par année, globalement. Donc, c'est ce que nous cherchons à obtenir.

Pour ce qui est de l'indexation, évidemment, je pense que ça parle de soi. Il faut penser à l'augmentation du coût de la vie. Cela dit, vous voyez quand même que la différence est majeure entre les deux zones. Vous comprenez maintenant peut-être davantage l'importance d'être reconnu à bon escient. Pour qu'un outil puisse être efficace, il faut que son niveau d'aide corresponde bien à la situation qui est vécue par ceux qui en bénéficient.

C'était le point que nous voulions faire valoir aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup.

Hélène Boulanger: Est-ce que j'ai quelques secondes pour ajouter quelque chose?

[*Traduction*]

Le président: Vous pourrez nous en faire part par écrit.

Prenez votre temps. Veuillez envoyer ces commentaires au greffier, qui pourra ensuite nous les transmettre.

[*Français*]

Hélène Boulanger: Bien sûr.

[*Traduction*]

Le président: Je tiens à remercier les trois témoins de leurs témoignages très réfléchis et instructifs. *Chi-meegwetch*.

Nous allons suspendre la séance et nous préparer à accueillir notre prochain groupe de témoins.

● (1630)

_____(Pause)_____

● (1635)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Bienvenue. À titre de rappel, je demanderais à tous les participants en personne de consulter les lignes directrices inscrites sur les cartes qui se trouvent sur la table. Ces mesures sont en place pour aider à prévenir les incidents audio et les retours de son et, je le répète, pour protéger la santé et la sécurité de nos fabuleux interprètes.

Je remercie encore une fois les interprètes de leur travail remarquable.

Merci à tous de votre excellent travail aujourd'hui.

Vous avez également un code QR qui renvoie à une courte vidéo de sensibilisation.

Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour l'activer. Lorsque votre intervention est terminée, veuillez vous mettre en sourdine. Cela vaut aussi pour les gens qui sont dans la salle. Assurez-vous que le voyant rouge sur votre micro est éteint lorsque vous ne parlez pas. Pour ceux qui sont sur Zoom, vous avez fait votre test de son et tout s'est bien passé.

Je vous rappelle qu'il y a un bouton au bas de votre écran. Vous pouvez choisir d'écouter le parquet si vous le souhaitez et si vous maîtrisez bien les deux langues. Vous pouvez aussi sélectionner l'anglais ou le français, car on pourrait vous poser des questions dans l'une ou l'autre des deux langues. Pour ceux qui sont dans la salle, n'oubliez pas de porter votre oreillette. Vous pouvez également sélectionner la langue de votre choix à l'aide des boutons devant vous.

Je rappelle à tout le monde que toutes les questions doivent être adressées à la présidence.

Bienvenue.

Nous accueillons, à titre personnel, Mme Mylène Riva, professeure agrégée et titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur le logement, la communauté et la santé à l'Université McGill, par vidéoconférence. Nous accueillons M. Nathaniel Hutchinson, directeur de la Division des produits pétroliers, du gouvernement du Nunavut, également par vidéoconférence. Dans la salle, nous avons M. Kenneth Watson, président, Integrated Resource Technologies Ltd, et M. Rob Fraser, maire de Fort Nelson. Je tiens également à souligner que nous accueillons M. Rod Savoie, président du conseil d'administration de la Société d'énergie du Yukon.

Vous aurez cinq minutes. Si vous êtes deux à vous partager le temps de parole, dites-le-moi et dites-moi qui prendra la parole pendant combien de minutes. Je mentionne cela parce que j'avertis les témoins lorsqu'il leur reste environ 30 secondes, pour qu'ils essaient de conclure, et je les avise qu'ils pourront fournir plus de renseignements pendant la période de questions et réponses.

Sans plus tarder, nous allons commencer par Mme Riva.

La parole est à vous.

● (1640)

Mylène Riva (professeure agrégée et titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur le logement, la communauté et la santé, Université McGill, à titre personnel): Merci.

Bonjour. *Ullaakkut*. *Kwe*.

Je suis heureuse d'être ici avec vous cet après-midi et de témoigner dans le cadre de l'importante étude sur les défis liés à l'accessibilité financière dans le Nord du Canada.

Comme on l'a mentionné lors des présentations, je suis professeure au département de géographie de l'Université McGill. Mes recherches portent sur le logement, l'énergie et l'adaptation aux changements climatiques en tant que déterminants clés de la santé et du bien-être. J'examine ces questions et je travaille avec des communautés d'un océan à l'autre.

Le principal message que je souhaite vous transmettre aujourd'hui est que le logement, l'énergie, les changements climatiques et la santé de la population sont étroitement liés. Ces questions ne devraient donc pas être traitées séparément. Les conditions de logement ont une incidence sur les besoins énergétiques. L'abordabilité de l'énergie a une incidence sur les finances des ménages. Ces deux facteurs influencent la santé physique et mentale et, au bout du compte, le bien-être.

Un logement, c'est bien plus qu'un simple abri. C'est l'endroit où les gens passent leur vie quotidienne et c'est leur principal moyen de se protéger contre les conditions météorologiques extrêmes. Un logement abordable n'est pas seulement un logement que les gens ont les moyens de louer ou d'acheter. C'est une maison ou un appartement qu'ils peuvent se permettre d'habiter, de chauffer, de climatiser et d'entretenir sans avoir à sacrifier d'autres besoins essentiels. L'abordabilité du logement est donc indissociable de l'abordabilité de l'énergie.

La pauvreté énergétique est un problème qui mérite beaucoup plus d'attention au Canada. On parle de pauvreté énergétique lorsque des ménages n'ont pas accès à des services énergétiques suffisants, ou n'ont pas les moyens de se les offrir, pour maintenir une température intérieure saine, répondre à leurs besoins quotidiens et vivre dans la dignité. La pauvreté énergétique peut se traduire par le fait de vivre dans des logements où il fait trop froid ou trop chaud. Elle peut aussi se traduire par des difficultés à payer les factures d'énergie ou par la nécessité de sacrifier d'autres besoins essentiels, comme l'alimentation, pour couvrir ces coûts.

Il est important de souligner que la pauvreté énergétique ne se limite pas aux ménages qui paient des factures de services publics. De nombreux locataires connaissent la pauvreté énergétique, même si des services publics sont inclus dans leur loyer, en raison de mauvaises conditions de logement, comme une isolation inadéquate, de l'humidité, de la moisissure, une mauvaise ventilation ou un contrôle limité des températures intérieures.

Il faut en parler parce que la pauvreté énergétique et la qualité du logement ont des conséquences directes sur la santé et le bien-être. Le fait de faire face à des coûts de l'énergie élevés et de vivre dans des logements froids, chauds, humides ou mal ventilés a des répercussions sur la santé respiratoire et cardiovasculaire et crée des conditions de vie stressantes, ce qui peut avoir une incidence sur la santé mentale, la qualité du sommeil et la qualité de vie en général.

Les investissements visant à améliorer la qualité des logements et à lutter contre la pauvreté énergétique sont des investissements en santé. Lorsque nous soutenons les améliorations écoénergétiques résidentielles ou la construction de logements plus performants sur le plan énergétique, les avantages peuvent aller bien au-delà d'une simple réduction de la consommation d'énergie. En effet, ces mesures peuvent réduire les dépenses des ménages, améliorer le confort thermique et être bénéfiques pour la santé et le bien-être.

Cela met également en lumière un point important concernant la façon dont nous évaluons les résultats. Nous avons souvent tendance à présumer qu'une baisse de la consommation d'énergie est toujours un résultat positif. Or, une faible consommation d'énergie peut avoir des causes très diverses. Certains ménages consomment moins d'énergie parce que leur logement est écoénergétique. D'autres, en revanche, consomment moins d'énergie parce qu'ils n'ont tout simplement pas les moyens d'en consommer davantage. Ces situations sont fondamentalement différentes. Si nous ne faisons pas de distinction entre les deux, nous risquons de mal cerner les besoins et de négliger certains des ménages les plus vulnérables. Pour cette raison, la politique énergétique devrait non seulement se concentrer sur le remplacement de combustible ou sur la réduction de la consommation d'énergie, mais aussi veiller à ce que tous les Canadiens aient accès aux services énergétiques dont ils ont besoin pour vivre en santé, en sécurité et dans la dignité.

Au bout du compte, la question n'est pas simplement de savoir si un ménage dans le Nord a les moyens de se loger. La question est de savoir si les gens peuvent vivre dans des logements sains, confortables et dont les coûts d'exploitation demeurent abordables tout au long de l'année.

Enfin, les changements climatiques intensifient ces défis. Partout dans le Nord du Canada, les changements climatiques exercent des pressions croissantes sur les infrastructures et les systèmes de logement et d'énergie, entre autres. Cela entraîne également une augmentation des coûts d'entretien et d'adaptation, en plus d'une augmentation du coût de la vie. La conception de programmes, de stratégies et de politiques visant à réduire la pauvreté énergétique, à améliorer la qualité des logements et à renforcer la résilience climatique peut à la fois faire baisser le coût de la vie, améliorer la santé et le bien-être des gens et soutenir la vitalité à long terme des collectivités du Nord.

● (1645)

Merci.

Le président: Merci beaucoup. Vous avez parfaitement respecté le temps imparti.

Nous passons maintenant à M. Nathaniel Hutchinson, directeur au gouvernement du Nunavut.

Vous avez cinq minutes.

Nathaniel Hutchinson (directeur, Division des produits pétroliers, gouvernement du Nunavut): Merci.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour.

Je m'appelle Nathaniel Hutchinson. Je suis directeur de la Division des produits pétroliers du ministère des Transports et de l'Infrastructure du gouvernement du Nunavut.

Notre division approvisionne les 25 collectivités du Nunavut en carburant. Chaque année, pendant la courte saison de transport maritime, lorsque les eaux sont libres de glace, nous importons environ 225 millions de litres de carburant par bateau. Une fois les navires repartis, ce carburant doit suffire jusqu'à l'année suivante. Notre mandat consiste à fournir des services d'approvisionnement en carburant sûrs et fiables au coût le plus bas possible tout en restant viables. À l'instar du service d'approvisionnement en combustibles du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, nous menons nos activités en visant le seuil de rentabilité à long terme.

Au Nunavut, nous utilisons le carburant pour chauffer nos logements, générer de l'électricité et alimenter le transport aérien, terrestre et maritime. Le carburant soutient pratiquement l'ensemble de l'activité économique. Il existe très peu de solutions de rechange réalistes. Notre prix de détail du carburant, en ce moment, demeure concurrentiel par rapport à d'autres provinces et territoires, mais il reflète encore en grande partie le prix du carburant acheté en 2025. Alors que la saison de ravitaillement de cette année touche à sa fin, nous sommes en train de mettre à jour nos recommandations relatives à la tarification à l'intention de notre conseil de gestion financière. Les contrats d'achat du conseil et notre fonds de stabilisation ont contribué à protéger les Nunavummiut contre les fortes fluctuations du prix du carburant. Cela dit, le carburant acheté en 2026 est considérablement plus cher que celui acheté en 2025.

Aujourd'hui, le prix de gros du diésel est exceptionnellement élevé, et le taux de change exerce une pression supplémentaire sur nos coûts d'achat. Cela soulève des préoccupations au sujet de notre ravitaillement en 2027 et des conséquences que cette hausse des coûts pourrait avoir pour les familles du Nunavut et pour les chasseurs qui ont besoin de carburant abordable pour mener leurs activités.

Outre le prix du carburant, nous sommes confrontés à un autre défi important. Nous devons veiller à ce que nos infrastructures suivent le rythme de la demande croissante. Depuis la création du Nunavut en 1999, les ventes annuelles de produits pétroliers ont augmenté d'environ 45 %, passant de 152 millions de litres en 1999 à 221 millions de litres en 2025. Nous prévoyons d'avoir besoin d'augmenter la capacité de stockage de carburant dans huit collectivités au cours des prochaines années.

Prenons l'exemple de Grise Fiord, la collectivité la plus au nord du Canada. Nous avons dû y acheminer par avion environ 120 000 litres de diésel, avant le ravitaillement par voie maritime de cette année, pour éviter une pénurie. La construction d'une nouvelle usine de traitement des eaux ainsi que d'autres projets dans la collectivité avaient fait grimper la demande au-delà de la capacité de stockage locale. Le transport du diésel par avion coûte environ 5 $ le litre. Avec une capacité de stockage suffisante, ce carburant aurait pu être acheminé par bateau à un coût nettement inférieur.

L'exemple de Grise Fiord illustre un défi plus vaste. Les collectivités du Nunavut connaissent une croissance soutenue et nos infrastructures doivent répondre à leurs besoins continus en carburant pour soutenir la construction de nouveaux logements, la mise en place d'installations communautaires et le développement économique. L'agrandissement des installations de stockage est coûteux et difficile sur le plan logistique. Les matériaux et l'équipement doivent être expédiés vers le Nord, les saisons de construction sont courtes et les installations doivent être conçues pour résister à un climat arctique extrême.

Les recettes tirées de la vente au détail de carburant couvrent les coûts d'achat et de livraison du carburant, ainsi que les coûts d'exploitation et d'entretien de nos installations. Les grands projets d'agrandissement nécessitent toutefois d'importants investissements de capitaux. Ces projets sont financés à partir des ressources financières limitées du gouvernement du Nunavut, souvent au détriment d'autres projets essentiels, notamment la construction de logements, d'écoles, d'établissements pour personnes âgées et d'usines de traitement des eaux, pour n'en citer que quelques-uns.

Alors que les collectivités du Nunavut poursuivent leur croissance, nous devons veiller à ce que nos infrastructures se développent au même rythme. Sans capacité de stockage suffisante, nous risquons de devoir recourir à des ravitaillements d'urgence coûteux et de subir des retards dans la réalisation des projets mêmes dont nos collectivités ont besoin. Les investissements dans les infrastructures liées au carburant ne servent donc pas seulement à garantir un approvisionnement fiable en carburant. Ils visent aussi à libérer des ressources financières limitées pour d'autres investissements essentiels, à soutenir la croissance de nos collectivités et à s'attaquer au problème du coût élevé de la vie au Nunavut.

Merci. Je suis prêt à répondre à vos questions.

● (1650)

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant aux représentants de Integrated Resource Technologies Ltd., qui sont dans la salle.

Qui prendra la parole?

Kenneth Watson (président, Integrated Resource Technologies Ltd.): Je vais le faire, monsieur le président.

Le président: D'accord. Merci.

Kenneth Watson: Monsieur le président, merci de m'avoir invité à témoigner aujourd'hui.

Je veux me concentrer sur quelque chose de très simple: le prix du diésel et du mazout de chauffage dans le Nord. La question du carburant diésel dans le Nord ne touche pas seulement le prix à la pompe. Elle touche aussi au coût de la vie.

Le diésel est une ressource omniprésente dans les collectivités nordiques. Ce combustible permet de transporter les denrées alimentaires et les matériaux de construction. Il fait rouler les camions, fonctionner les équipements et soutient les entreprises et les services essentiels. Enfin, les familles chauffent leur maison grâce au mazout.

La hausse du prix du carburant se répercute sur presque tout, notamment les denrées, la construction, les transports et les services. Pour les familles, le chauffage est un besoin de base. Lorsqu'il fait -30 °C ou -40 °C, il faut chauffer les maisons. Voici comment je résume la situation: dans le Sud du Canada, le prix élevé du diésel fait mal à la pompe, mais dans le Nord, cette hausse fait mal jusque dans les foyers.

Les conséquences se répercutent dans le budget des familles. Les dépenses accrues consacrées au chauffage laissent moins d'argent pour les autres types de dépenses. Il y en aura donc peut-être moins pour l'épicerie, les vêtements, le transport et les enfants.

Il arrive que les familles des régions nordiques paient deux fois le prix élevé du carburant: une première fois, directement, pour le chauffage et le transport, et une deuxième fois, en raison de la hausse du prix de l'épicerie, des matériaux de construction et des services. Le problème d'abordabilité ne se limite pas pour moi au coût du litre de diésel, mais plutôt à ce qui reste dans le budget familial après avoir nourri la maisonnée, acheté l'épicerie et payé le transport.

Quelle est la solution? Il faut évidemment verser de l'aide à court terme, mais le versement à long terme de prestations de plus en plus élevées n'est pas réaliste. Il faut commencer à faire diminuer les coûts sous-jacents, notamment en améliorant l'efficacité énergétique des habitations, en utilisant une isolation plus efficace, en construisant de meilleures infrastructures de transport, en adoptant des solutions énergétiques locales fiables là où c'est possible, et en trouvant des moyens de produire de l'énergie à proximité des gens qui en ont besoin.

Il faut faire preuve de pragmatisme. Dans le Nord, la fiabilité et l'abordabilité sont importantes. Les solutions énergétiques choisies doivent fonctionner dans des froids extrêmes. Les infrastructures énergétiques sont des infrastructures d'abordabilité.

Un autre élément important est de garder les retombées dans le Nord. Le Nord compte d'immenses ressources énergétiques et naturelles. Il faut réfléchir à un moyen de transformer ces ressources en solutions énergétiques plus abordables et en débouchés économiques pour les populations nordiques. Investir dans l'énergie et les infrastructures, c'est aussi créer des emplois, former la population locale, soutenir les entreprises autochtones du Nord de même qu'établir des partenariats et des possibilités de participation. Une plus grande partie de ces investissements devrait circuler dans les collectivités nordiques. Au bout du compte, le programme d'abordabilité le plus solide à long terme est une économie locale forte.

Je demanderais au Comité de tenir compte des recommandations suivantes.

Premièrement, il faut considérer l'énergie comme un problème d'abordabilité. Pour les familles, le chauffage et le transport sont des besoins essentiels.

Deuxièmement, il faut regarder au-delà du prix à la pompe. Le diésel influe sur le prix des aliments, du logement, de la construction et des services essentiels.

Troisièmement, il faut investir pour faire diminuer les coûts sous-jacents — notamment dans l'efficacité énergétique, le transport et les infrastructures — et mettre en place des solutions énergétiques fiables dans le Nord.

Quatrièmement, il faut s'assurer que les investissements créent des emplois et diverses possibilités pour les entreprises, la formation et les partenariats dans le Nord.

En conclusion, je pense que le message est assez simple. Le diésel et le mazout de chauffage dans le Nord sont directement liés au coût de la vie. Le coût du diésel se répercute sur le prix des aliments et des matériaux de construction. Le diésel fait rouler les camions. Le mazout tient les familles au chaud. Ces coûts se répercutent en fin de compte sur le budget des ménages.

Il faut atténuer la pression sur les familles dans l'immédiat, mais à long terme, il faut abaisser les coûts sous-jacents. Si nous investissons des milliards de dollars dans le Nord canadien, assurons-nous que ces investissements créent aussi des emplois dans cette région, favorisent la mise sur pied d'entreprises, la participation et la propriété autochtones, et renforcent les collectivités nordiques. Finalement, c'est en abaissant le coût des sources d'énergie fiables que nous rendrons la vie dans le Nord plus abordable.

Merci, monsieur le président. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

● (1655)

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons à la Société d'énergie du Yukon.

Monsieur Savoie, je vous cède la parole pour cinq minutes.

Rod Savoie (président, conseil d'administration, Société d'énergie du Yukon): Monsieur le président, mesdames et messieurs, merci de me donner l'occasion de contribuer à votre étude sur les défis liés à l'accessibilité financière dans le Nord du Canada.

Je m'appelle Rod Savoie. Je suis président du conseil d'administration de la Société d'énergie du Yukon.

Je vais présenter dans ma déclaration des variantes des thèmes dont a traité tout à l'heure le ministre Laking.

Je possède plus de 39 ans d'expérience comme ingénieur dans des projets d'infrastructure dans le Nord canadien et ailleurs dans le monde. La quarantaine d'années que j'ai passées dans le Nord m'ont permis d'acquérir une compréhension approfondie de la région et de constater de visu les conséquences de la hausse des coûts sur l'abordabilité.

Les trois centrales électriques de la Société d'énergie du Yukon alimentent en électricité les Yukonnais depuis des décennies. En moyenne, sur 25 ans, ces installations nous ont permis de générer plus de 90 % de notre électricité à partir de sources renouvelables. Parallèlement, nous reconnaissons que ces installations ont des répercussions importantes et durables sur les terres, les eaux, les cultures et les modes de vie traditionnels des Premières Nations. Ces répercussions se font encore sentir aujourd'hui et nous rappellent avec force notre responsabilité qui est d'apprendre des Premières Nations et de bâtir avec elles un avenir meilleur.

Aujourd'hui, même si ces centrales restent les piliers du réseau électrique du Yukon, elles ne peuvent plus à elles seules répondre à la demande croissante. Comme la consommation d'électricité en hiver est près de trois fois supérieure à ce qu'elle est en été, il est essentiel de compléter la production hydroélectrique par du diésel et du gaz naturel liquéfié. Pendant les pointes hivernales, les centrales hydroélectriques et thermiques existantes ne peuvent répondre à elles seules aux besoins des foyers et des entreprises, à l'exception des mines. La location de génératrices diésel est de plus en plus souvent nécessaire pour maintenir une capacité adéquate.

À l'instar d'autres régions au Canada, le réseau électrique du Yukon a atteint ses limites. En décembre dernier, le Yukon a enregistré une demande record en électricité de 127 mégawatts. Puisque 90 % de notre approvisionnement en électricité disponible était utilisé à ce moment-là, nous étions à un cheveu de devoir déployer des pannes de courant par rotation.

Pour éviter les pannes de courant, nous avons imposé des restrictions à de grands clients industriels plusieurs fois l'hiver dernier. Nous les avons obligés à se déconnecter du réseau pour continuer à alimenter les résidences et les entreprises du Yukon. Les pannes ont des conséquences très graves chez nous, particulièrement en hiver, puisque plusieurs Yukonnais chauffent leur maison à l'électricité.

Comment en sommes-nous arrivés là?

Un facteur important à prendre en compte est la croissance enregistrée au Yukon, qui a été beaucoup plus rapide que l'indiquaient les prévisions établies lors de la dernière planification. La population du Yukon s'est accrue de 51,3 % de 2005 à 2025, ce qui dépasse largement la croissance démographique de 29,2 % dans l'ensemble du Canada. En outre, l'électrification du chauffage et des transports intensifie la demande pendant les périodes de pointe hivernales. La demande non industrielle devrait en outre continuer à augmenter; la hausse anticipée pour 2035 est en effet de 60 % par rapport à 2025.

La Société d'énergie du Yukon continue à planifier et à investir dans de nouveaux équipements, mais étant donné la croissance rapide et le temps nécessaire pour mener des évaluations, délivrer des permis et construire des infrastructures majeures, il est de plus en plus difficile de suivre le rythme. Vu nos infrastructures vieillissantes, il faut faire des investissements pour préserver les installations hydroélectriques, remplacer les équipements obsolètes et ajouter des capacités hivernales fiables.

Les investissements dont a besoin le réseau électrique du Yukon se sont accrus considérablement. Il y a cinq ans, les investissements annuels en immobilisations variaient entre 20 millions et 40 millions de dollars. Aujourd'hui, ils sont en moyenne cinq fois plus élevés. Par exemple, les projets actuels de la Société d'énergie du Yukon, qui sont essentiels au chauffage et à l'éclairage des habitations, dépasseront de beaucoup le milliard de dollars.

D'autres choses nécessiteront des investissements. Plusieurs grands projets se poursuivront au-delà de 2027, et de nouveaux investissements seront nécessaires pour répondre à la demande croissante. Ces coûts accentueront la pression sur les tarifs d'électricité dans les années à venir. Le défi à relever sera de taille. Il faudra investir dans le réseau électrique pour maintenir un service fiable et soutenir la croissance, mais chaque dollar additionnel provenant des tarifs exerce une pression supplémentaire sur notre petit bassin de clients et contribue à la hausse du coût de la vie des Yukonnais.

Le Canada recherche aussi de nouveaux débouchés pour les minéraux essentiels, la défense et le développement économique dans le Nord. Un approvisionnement fiable en électricité est vital pour la réalisation de ces projets, qui nécessiteront aussi de nouvelles infrastructures d'électricité et une réflexion approfondie sur le partage des coûts. Le financement fédéral peut contribuer grandement à l'abordabilité de l'électricité au Yukon. Récemment, au moyen du Programme Énergies renouvelables intelligentes et trajectoires d'électrification, 50 millions de dollars ont été affectés aux projets liés à la centrale hydroélectrique Mayo, ce qui se traduira par une diminution d'environ six dollars de la facture d'électricité mensuelle des Yukonnais.

● (1700)

La Société d'énergie du Yukon compte relever ces défis en faisant de la planification à long terme et en investissant prudemment. Nous préconisons un usage efficace des ressources existantes, et nous travaillons avec le gouvernement du Yukon afin d'obtenir du financement fédéral pouvant aider à réduire les coûts transférés aux abonnés.

Le défi ne consiste pas seulement à bâtir davantage d'infrastructures électriques, mais aussi à maintenir un réseau électrique fiable pour les Yukonnais tout en soutenant la croissance future du territoire et les intérêts et priorités du Canada dans le Nord.

Merci. Je suis prêt à répondre aux questions.

Le président: Merci beaucoup.

Nous commençons par une série de questions de six minutes chacune.

Monsieur Zimmer, vous avez six minutes.

Bob Zimmer: Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins.

Monsieur le maire, monsieur Watson, merci de votre présence. Mes questions s'adressent à vous deux.

Les coûts du diésel atteignent en effet des sommets dans le Nord. Je suis sûr que vous en êtes bien conscient, monsieur le maire. J'ai fait un tour d'horizon des prix récemment. Au Yukon, le diésel coûte 2,69 $ le litre. À Inuvik, c'est 2,78 $ le litre. À Fort Nelson, c'est un prix exorbitant de 2,84 $ le litre. Dans le Nord, la hausse du prix du litre se combine avec la consommation élevée de carburant destiné au chauffage et aux camions qui font la navette sur l'autoroute.

La chaîne CTV a publié sur son site Web un article sur les effets immédiats de la hausse du prix du diésel sur le portefeuille des Canadiens. Je vous cite cet article publié en septembre dernier:

> « Presque tout ce que nous utilisons, toutes les marchandises transportées par camion ou par train, ou tout ce qui passe du transport maritime au transport ferroviaire ou aux camions, tout cela subit le même effet domino, qui est bien réel et presque immédiat », indique Dan McTeague, analyste des produits du pétrole et président de l'organisme Canadians for Affordable Energy [...]
>
> M. McTeague ajoute qu'une augmentation du coût de la vie au pays est à prévoir.

Monsieur Watson, vous représentez une entreprise de mini-raffineries. Vous avez parlé de la nécessité d'abaisser le coût du diésel et le coût relatif des aliments et de tout ce qui s'y rattache. Pourriez-vous expliquer un peu plus en détail comment vous comptez y parvenir?

Kenneth Watson: Merci de la question.

Nous planifions la construction de mini-raffineries un peu partout dans le Nord. La première se trouve dans la région de Fort Nelson. Nous souhaiterions utiliser le gaz naturel récupérable qui n'est pas expédié et le transformer au moyen d'un procédé permettant de convertir du gaz naturel en diésel et en combustible de chauffage résidentiel. De plus, puisque nous nous trouvons 12 heures plus près de cette région que des raffineries, nous estimons que les économies réalisées en réduisant le transport et en produisant localement abaisseront considérablement les coûts.

Bob Zimmer: C'est formidable.

Pour les personnes qui nous regardent, Fort Nelson est une localité très stratégique se trouvant sur le chemin qui mène à l'autoroute de l'Alaska. Elle peut desservir le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. En fait, la présence d'une raffinerie à cet endroit permettrait de desservir presque tout le Nord.

Est-ce exact, monsieur Watson?

Kenneth Watson: C'est exact.

Bob Zimmer: Les avantages de cette mini-raffinerie ne se limitent pas à l'accès... Comme je l'expliquais à un collègue, il y a le gisement de Montney. Il y a aussi le gaz du bassin de Horn River, qui est le gaz de Fort Nelson. Ce gaz est sec. Il n'est pas exploité pour l'instant parce que sa production n'est pas rentable. De grandes quantités de gaz à Fort Nelson sont inutilisées.

Vous avez mentionné également que les résidus ligneux pourraient entrer dans la production de diésel. Pouvez-vous expliquer cette partie du processus?

Kenneth Watson: L'installation convertit le gaz naturel en diésel. L'ajout d'une composante de déchets ligneux comme matière première fait baisser les coûts et permet de rendre l'installation carboneutre. Des compensations carbone allant de 50 ¢ à 75 ¢ le litre sont ainsi générées. Sur une période de 10 ans, ce processus peut entraîner des économies de 3,5 milliards de dollars sur le carburant. Fort Nelson dispose de réserves importantes de gaz naturel qui sont intactes depuis 30 ans. Pour revenir aux résidus ligneux, ou au bois qui pourrait aller sur le marché, nous n'utilisons pas d'arbres commercialisables. Nous prenons de la biomasse.

En gros, l'ajout d'une matière première différente, autre que le gaz naturel, a permis de réaliser des économies de 34 %.

● (1705)

Bob Zimmer: J'aimerais demander rapidement à M. Watson de répéter à combien s'élèverait la réduction du coût du diésel, qui se vend actuellement à 2,84 $ le litre, si on utilisait des résidus ligneux.

Kenneth Watson: La réduction serait de 61 ¢ le litre.

Bob Zimmer: Cette réduction serait obtenue si le bois était utilisé.

Kenneth Watson: Oui. Sans le bois, les économies vont de 8 ¢ à 12 ¢ le litre environ.

Bob Zimmer: Il me reste environ une minute et demie, monsieur le maire. Comme vous avez fait une longue route, j'aimerais vous parler encore au moins 90 secondes.

Comment faire tourner le vent? Je sais ce qui est arrivé à Fort Nelson. Auparavant, l'espace manquait pour faire atterrir les avions tant c'était achalandé, mais aujourd'hui, c'est le calme plat. Quelles retombées aurait la mini-raffinerie, non seulement sur la population locale — grâce à la création d'emplois pour les travailleurs locaux —, mais aussi sur la réduction des coûts pour les résidants de Fort Nelson et du Nord?

Rob Fraser (maire, Municipalité régionale des Northern Rockies): Par l'entremise du président, merci de la question.

Je pense que la mini-raffinerie procurera une autonomie en carburant dans le Nord. La région compte 4,7 milliards de mètres cubes de gaz naturel. Ces quantités, qui équivalent à 100 ans d'approvisionnement à un niveau d'opération maximal, réduiraient le prix du carburant... Le prix du carburant s'imprègne dans tout ce que nous faisons. Vous l'avez entendu aujourd'hui. La seule chose qui n'a pas été mentionnée, je crois, est la capacité d'obtenir des soins médicaux dans les collectivités éloignées. Cette question n'a pas été traitée. Le prix élevé de l'essence empêche certaines personnes de se rendre chez un spécialiste ou d'aller passer un tomodensitogramme. Ce problème d'accès a pour effet d'aggraver leurs problèmes de santé.

Une mini-raffinerie comme celle-là aurait des retombées positives dans tous les aspects de la vie des résidants et des collectivités des régions nordiques.

Le président: Merci, monsieur le maire.

Nous poursuivons avec Mme Idlout pour six minutes.

Lori Idlout: *Qujannamiik, Iksivautaq*. Merci, monsieur le président.

Tunngasugit et bienvenue à tous les témoins. Je vais poser mes questions à Nathaniel Hutchinson, de Rankin Inlet.

Mes questions vont sembler un peu bizarres, mais j'essaie de mieux expliquer aux Canadiens les réalités du Nunavut. Par exemple, lorsque vous parliez du stockage du carburant, je ne sais pas si les gens comprennent vraiment ce que c'est. Je ne sais pas si la plupart des villes canadiennes disposent d'installations de stockage de carburant. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

Nathaniel Hutchinson: Oui. Je vous remercie de la question.

Les 25 collectivités du Nunavut ont toutes des installations de stockage de carburant en vrac, conçues pour être suffisamment grandes afin de couvrir la demande annuelle totale de chaque collectivité, tous produits confondus. Cela comprend le diésel, le carburéacteur dans la plupart des collectivités et l'essence dans toutes les collectivités.

Dans de nombreuses collectivités du Nunavut où la croissance démographique est forte, la capacité ne suffit plus. Il faut alors organiser un ravitaillement d'urgence par voie aérienne. Ce n'est pas une pratique courante, mais c'est la seule option lorsque les capacités sont insuffisantes.

Merci.

Lori Idlout: Pourriez-vous expliquer ce qui s'est passé à Grise Fiord lorsque vous avez dû prévoir un tel ravitaillement d'urgence?

Nathaniel Hutchinson: Oui. Il y a beaucoup de construction à Grise Fiord. On y bâtit une nouvelle usine de traitement des eaux, et il y a d'autres projets, comme des logements, etc. La capacité de stockage là-bas est assez limitée. En fait, l'année précédente, nous avons raccordé trois réservoirs horizontaux supplémentaires de 90 000 litres chacun, pour augmenter la capacité, mais cela n'a pas suffi. Nous nous sommes retrouvés dans l'obligation de faire acheminer par avion 120 000 litres de carburant.

Cette opération s'est avérée très délicate, car Grise Fiord dispose d'une piste très courte et les conditions météorologiques y sont particulièrement difficiles. Nous avons réussi à mener à bien cette mission environ un mois avant le ravitaillement annuel, qui a eu lieu en août.

Dans de nombreuses collectivités, nous pouvons effectuer les ravitaillements dès la première partie de juin ou de juillet, mais étant donné la latitude de Grise Fiord, nous ne pouvons pas nous y rendre avant la troisième semaine d'août.

● (1710)

Lori Idlout: Ce ravitaillement ne se fait qu'une fois par année en raison de la saison de transport maritime.

Nathaniel Hutchinson: C'est exact. À Grise Fiord, nous disposons de très peu de temps. Nous n'avons en réalité que quelques semaines pour nous y rendre et en repartir.

Lori Idlout: D'accord. Merci beaucoup.

Comme vous travaillez au sein de la division des produits pétroliers, je me demandais si vous pourriez nous expliquer comment vous fixez les prix et comment ce processus fonctionne, non seulement sur le plan de ce que paie le client qui achète du pétrole et d'autres produits, mais aussi en ce qui concerne vos sources d'approvisionnement et les décisions que vous prenez pour garantir une certaine accessibilité financière dans le Nord.

Nathaniel Hutchinson: Nous importons tout notre carburant. Il passe par l'Est du Canada. Presque tout le carburant est importé. Une grande partie vient des États-Unis. Nous utilisons des contrats à terme pour planifier nos achats en vue du ravitaillement afin de ne pas nous retrouver en position de preneurs de prix lors du chargement des navires en été. Nous commençons souvent à acheter notre carburant par tranches dès décembre.

En fait, l'an dernier, nous avons effectué un peu moins de la moitié de nos achats de diésel en décembre, avant que les événements en Iran ne provoquent une forte hausse des prix. Cette stratégie a profité aux Nunavummiuts. En utilisant des contrats à l'étranger, nous pouvons également sécuriser notre approvisionnement à des moments propices, lorsque les marchés pétroliers fléchissent ou se redressent. Même dans une période de grande volatilité comme celle que nous avons connue avec la guerre en Iran, nous avons quand même pu obtenir des prix avantageux.

Le prix de vente au détail couvre les coûts du produit, du transport, de l'entreposage et de la distribution dans la communauté, ainsi que les dépenses de fonctionnement et d'entretien et les salaires de notre division. Il couvre presque tous les coûts. Il existe toutefois certaines subventions cachées liées au partage des services publics. Nous n'amortissons pas le coût de nos parcs de réservoirs dans le prix de détail du carburant. Cela constitue une forme de subvention.

Lori Idlout: Vous avez parlé des répercussions de la guerre en Iran. Y a-t-il d'autres facteurs dont vous devez tenir compte lorsque vous achetez du diésel?

Nathaniel Hutchinson: Oui, nous surveillons les marchés de très près. Les événements mondiaux provoquent généralement les plus grands chocs.

Une autre députée a parlé de l'invasion russe de l'Ukraine en 2022. C'était une autre période marquée par des prix extrêmement élevés. Ce sont des exemples des plus grands chocs de prix, mais nous surveillons toujours les marchés au quotidien, nous analysons les contrats à terme et nous suivons les conseils de l'Agence internationale de l'énergie et de divers analystes.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Gill, pour six minutes.

[*Français*]

Marilène Gill: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins qui sont présents et ceux qui participent à la réunion par vidéoconférence.

Ma question s'adresse à Mme Riva.

Vous êtes titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur le logement, la communauté et la santé. J'ai vu que vous aviez cosigné, en 2023, un article dans *Options politiques* dans lequel vous réclamiez au gouvernement fédéral une politique, ou plutôt une stratégie globale en matière de logement qui prenne en compte les besoins particuliers du Nord.

Est-ce que vous pourriez nous parler de cette stratégie, de la façon dont vous la voyez dans cet article, et même dans l'ensemble de vos travaux?

Mylène Riva: En fait, nous voyons cette stratégie à la façon d'un écosystème. Deux de mes collègues du partenariat Chez nous, dans le Nord, financé par le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada, ont témoigné devant le Comité. Nous abordons la question du logement dans le Nord de façon écosystémique en situant le logement en lien avec d'autres dimensions importantes de la vie de tous les jours, comme la santé, l'éducation, le développement de la petite enfance et l'emploi.

Nous avons aussi écrit, dans cet article, que le modèle de continuum du logement selon lequel on vise ultimement la propriété du logement peut ne pas être atteignable dans plusieurs communautés dans le Nord, tout simplement parce qu'il n'y a pas de marché. Ça coûte excessivement cher non seulement de construire une maison, mais aussi de la maintenir, de payer l'électricité, le gaz et le diésel, de payer pour le système d'eaux usées et pour se faire acheminer l'eau. Donc, c'est vraiment un mode d'occupation qui est très peu accessible.

Un des arguments que nous faisions valoir dans cet article était qu'il faut mieux comprendre quelles sont les priorités locales en matière de logement. Est-ce que c'est du logement de transition? Est-ce que ce sont des coopératives d'habitation? Est-ce qu'il faut plus de logement social? Il s'agit vraiment d'évaluer les besoins communauté par communauté, aussi.

● (1715)

Marilène Gill: Donc, si je comprends bien, il ne faut pas non plus faire les choses exactement de la même manière partout, mais tenir compte des différents modes de construction ou d'habitation.

J'ai remarqué que vous avez évidemment analysé la question sous plusieurs angles. Vous avez parlé également, dans vos travaux, de la question du colonialisme. Évidemment, les politiques sociales colonialistes et les inégalités sont symptomatiques, pour ce qui est du logement. C'est persistant, mais c'est symptomatique. Vous parlez aussi de planification et de financement. Je sais que ça fait plusieurs sujets en même temps, mais j'ose imaginer que vous êtes habituée à jongler avec tous ces sujets. Pouvez-vous nous en dire plus?

Je sais que le temps nous manque toujours, et vous pourriez aussi nous soumettre de l'information par écrit, mais j'aimerais que vous nous donniez des recommandations, notamment quant à la vision écosystémique de la question. Vous pourriez aussi donner des recommandations au Comité en matière de logement. On en parle presque toujours, mais il est important qu'on ait de nouvelles recommandations également, notamment du milieu scientifique.

Mylène Riva: Merci de la question. Je ne sais pas combien de temps il me reste pour y répondre.

Je dirais qu'en matière de financement, un des grands enjeux, c'est qu'il s'agit de financement de courte durée ou de grosses enveloppes qui, souvent, doivent être dépensées très rapidement. Donc, il faudrait avoir un financement pérenne pour que les communautés et les régions puissent planifier les projets. Il faut aussi développer la main-d'œuvre locale pour la construction et la maintenance. Ce sont des enjeux hyper importants.

Vous avez parlé du colonialisme. Le fait d'avoir des travailleurs du Sud qui viennent dans le Nord crée différentes situations dans les communautés. Il y aurait différentes façons de repenser un peu la construction de logements et le financement du logement dans le Nord, en misant sur des idées qui viennent du Nord. Il y a plein de bonnes idées. Il y a plein de solutions. Il y a plein de programmes qui pourraient fonctionner, mais, des fois, il est difficile de les intégrer dans les programmes existants ou dans les cases existantes.

Donc, je dirais qu'il faut avoir de la collaboration, partir de ce qui se fait dans le Nord, appuyer financièrement les projets et avoir les moyens nécessaires.

Marilène Gill: Il faut que ça aille du Nord au Sud, et non pas l'inverse.

Mylène Riva: Oui.

Marilène Gill: Vous avez également parlé, dans vos travaux, de la question de l'autodétermination des communautés, qui pourrait être une pierre angulaire de la construction de logements.

Alors, encore une fois, pouvez-vous nous donner plus de détails? Il vous reste environ une minute pour le faire, mais nous pouvons recevoir tous vos commentaires par écrit, aussi.

Mylène Riva: En fait, c'est une grosse question. La question est courte, mais c'est une grosse question que celle de l'autodétermination des peuples autochtones en matière de logement.

Encore une fois, il s'agit d'écouter les besoins du Nord. Il y a beaucoup d'argent qui transite vers le Nord en ce moment, mais quelles sont les priorités et quels sont les besoins des communautés? Ça va varier. Comment les besoins sont-ils établis et mesurés? Là aussi, il va y avoir des variations.

Donc, je vais prendre le temps de bien répondre à cette question par écrit et de vous transmettre des pistes de solution, ou plutôt des pistes de réflexion, disons ça comme ça.

Marilène Gill: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

● (1720)

[*Traduction*]

Monsieur Morin, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je vais d'abord m'adresser à M. Watson.

J'ai aimé ce que vous avez dit sur le fait que les prix élevés du diésel ne se font pas seulement sentir à la pompe dans le Nord, mais aussi à la maison. Bien sûr, j'aimerais que les taxes sur le diésel soient réduites pendant une période prolongée, mais le gouvernement fédéral en a quand même déjà réduit certaines récemment.

Diriez-vous qu'il s'agit là de pansements sur une plaie qui saigne abondamment? Quel effet cela a-t-il eu, par exemple, sur la planification sur plus de trois, quatre ou six mois? Cela affecte-t-il non seulement votre entreprise, mais aussi les activités générales dans le Nord?

Kenneth Watson: Les réductions de taxes sont toujours bonnes à court terme. Nous sommes actuellement confrontés à un problème lié au coût de la vie que l'on essaie de résoudre, donc ces réductions sont utiles. À long terme, je pense qu'il faut vraiment envisager de réduire considérablement ces coûts sur une base annuelle, afin de pouvoir les intégrer au budget, plutôt que de subir sans cesse des pics de dépenses et de devoir acheter du carburant en décembre pour réaliser des économies plus tard.

Les réductions de taxes sont une bonne chose. C'est une solution à court terme, mais je pense qu'il faut vraiment se questionner sur l'origine et les méthodes de production du carburant, ainsi que sur la manière dont on peut continuer à faire baisser le coût de la vie pour les gens, plutôt que de se concentrer uniquement sur le prix du carburant.

Concrètement, essayer de faire baisser le prix du carburant devrait être l'une des principales priorités en ce moment, car le prix varie. Un jour, il peut être à 1,85 $, et le lendemain, à 2,85 $. Nous vivons dans le Nord et nous sommes habitués aux pics de prix. Je fais le tour des stations-service tous les soirs pour trouver le prix le plus bas, et c'est là que je vais faire le plein. Donner aux collectivités la capacité d'acheter du carburant moins cher permet de réinjecter plus d'argent dans les collectivités où il devrait être dépensé, plutôt qu'il soit dépensé pour les déplacements en voiture ou ce genre de chose.

Mais au bout du compte, je pense que nous devons nous pencher sur la façon dont nous produisons le carburant plutôt que sur son coût.

Billy Morin: Merci. Pour faire suite à ce que vous avez dit, j'ai une question pour M. Hutchinson.

Nous avons reçu M. McBryan, de Buffalo Airways. Il a raconté de superbes anecdotes sur la façon dont il dessert le Nord. Il a proposé une idée très pratique, ce que j'apprécie. Je dirais qu'il s'agit d'une mesure facile à mettre en œuvre. Il a expliqué comment paver et allonger les pistes permettrait de réduire concrètement les coûts. C'est justement le genre de projet qu'un gouvernement peut facilement envisager, contrairement à certains défis posés par la mise en œuvre de solutions permanentes, les allègements fiscaux et d'autres mesures de ce type.

Je vous demande peut-être de vous répéter, mais pouvez-vous nous en dire plus sur le stockage? S'agirait-il d'une mesure aussi concrète que la réfection d'une piste, c'est-à-dire une mesure temporaire dans laquelle le gouvernement pourrait investir et qui apporterait, de manière systématique ou pendant un certain temps, un soulagement plus durable? Avez-vous une idée de ce qu'il en coûterait pour améliorer la capacité de stockage?

Nathaniel Hutchinson: Oui. Je vous remercie de la question. Pour de nombreux projets, nous constatons certainement une augmentation considérable du coût des infrastructures. Il y a environ 11 ans, nous avons construit un nouveau parc de réservoirs à Cambridge Bay, au coût d'environ 25 millions de dollars. C'était une installation de bonne taille. Aujourd'hui, nous planifions la construction d'une autre installation dans une collectivité. Elle a à peu près la même taille, ou peut-être un peu plus petite, mais elle coûtera maintenant plus que le double.

Cela crée beaucoup de pression. Malheureusement, lorsque nous décidons d'agrandir ces installations, nous finissons par être en concurrence avec d'autres projets prioritaires du gouvernement qui doivent aller de l'avant.

Billy Morin: Diriez-vous que les réservoirs constituent un investissement concret? Je comprends que les prix ont augmenté, mais est-ce quelque chose qui, de façon permanente, ou du moins pendant des décennies — comme le parc de réservoirs de 25 millions de dollars —, ferait baisser le coût de la vie dans tous les domaines? Considérez-vous qu'il s'agit d'une priorité concrète par rapport à certaines des autres choses dans lesquelles on investit?

Nathaniel Hutchinson: Je pense que oui. Compte tenu des pressions que subissent nos infrastructures et de la nécessité de ces investissements, si nous disposons d'un flux de capitaux prévisible pour nous aider à investir et à développer ces installations, cela contribue certainement à rendre les services plus abordables. Sinon, nous devrons faire preuve de créativité pour financer les projets d'immobilisations — même envisager une réserve ou quelque chose qui serait financé par le prix de vente au détail, comme on le voit dans le Sud. Un flux soutenu de capitaux vers nos infrastructures contribuerait certainement à l'abordabilité.

● (1725)

Billy Morin: Merci.

Le président: Nous passons maintenant aux libéraux.

Monsieur Hanley, vous avez cinq minutes.

Brendan Hanley: Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins de ce groupe. Nous avons entendu une discussion très constructive et très cohérente sur les différents aspects du défi énergétique et son effet sur le pouvoir d'achat au quotidien. Je vous suis très reconnaissant de vos témoignages.

Monsieur Savoie, je reviens à vous. Ce que vous avez dit fait écho au témoignage du ministre dans le dernier groupe de témoins sur la nécessité de renforcer la capacité énergétique et, par conséquent, de réduire ou au moins de stabiliser les coûts de l'énergie. C'est peut-être l'occasion d'approfondir certains aspects. En effet, lorsque vous évoquez le coût de la production d'électricité, celui-ci dépend manifestement de multiples facteurs. Le prix du combustible en est un, mais vous avez également mentionné les dépenses d'investissement liées à l'entretien ou à l'augmentation des capacités. Je sais que les gens sont très préoccupés par le montant qu'ils paient réellement pour leur énergie.

Pour exploiter le réseau du Yukon de la source au ménage — je parle des endroits où le réseau existe —, il y a le gouvernement du Yukon, la société d'énergie et la société privée ATCO en tant que distributeur pour une grande partie du réseau. Je me demande si vous pouvez nous décrire la situation. Entre ces différents acteurs, comment les taux sont-ils fixés et subventionnés, ou non?

Rod Savoie: Depuis un certain temps, les Yukonnais bénéficient d'investissements historiques du gouvernement fédéral qui remontent à des décennies, souvent associés à l'extraction des ressources. C'est ce qui a permis la mise en place de ce dont j'ai parlé tout à l'heure, les trois centrales hydroélectriques qui constituent véritablement l'épine dorsale du réseau électrique. Le fait que ces installations aient été entretenues et soient restées opérationnelles au fil des décennies a permis de maintenir pendant longtemps une situation réellement favorable.

Ces dernières années, comme la demande et la population ont tellement augmenté, nous sommes maintenant en train de construire, de réaliser de nouveaux projets d'immobilisations dont les coûts de construction sont beaucoup plus élevés qu'avant. Nous devons également réparer les infrastructures vieillissantes. Lorsque l'on examine l'ensemble des différents facteurs qui, en fin de compte, déterminent le montant d'un tarif, il faut garder à l'esprit que les investissements fédéraux réalisés par le passé ont constitué une aide précieuse.

Les autres intrants qui sont plus variables et plus actuels, comme le prix du diésel, ont un effet très réel. Ils prennent de plus en plus d'importance, notamment à mesure que nos capacités hydroélectriques sont saturées et que nous devons recourir davantage aux centrales thermiques. Nous avons une centrale de gaz naturel liquéfié et plusieurs centrales au diésel, alors il y a une corrélation assez directe entre le coût des intrants en carburant et le coût de l'électricité.

Vous avez demandé comment les prix sont fixés. Il y a plusieurs acteurs en cause. Nous avons évoqué les investissements en capital. Yukon Energy est une société d'État qui est le principal producteur d'électricité, vendue en grande partie à ATCO à un tarif de gros. ATCO se charge ensuite de la distribution, de sorte qu'ATCO est propriétaire de l'infrastructure finale qui permet d'acheminer l'électricité des sous-stations vers les collectivités et puis jusqu'aux foyers. Tous les tarifs font l'objet d'un examen par la Commission des services publics du Yukon. Chaque augmentation de tarif proposée doit être justifiée et sa valeur doit être démontrée devant cette commission, qu'il s'agisse des tarifs de Yukon Energy ou de ceux d'ATCO.

Collectivement, tous ces éléments — depuis l'investissement initial jusqu'aux coûts d'exploitation et aux frais de distribution — déterminent le tarif.

J'espère que cela répond à votre question.

Brendan Hanley: C'est très utile. Merci.

Il ne nous reste qu'environ 30 secondes, mais je me demande si vous pouvez parler de… Vous avez encore une fois évoqué des possibilités qui s'offrent au Yukon, et l'exploitation des minéraux critiques en fait partie.

Outre les besoins de la population, quels sont les enjeux à prendre en compte si l'on veut tirer parti des formidables possibilités dans le domaine des minéraux essentiels ?

● (1730)

Rod Savoie: Le potentiel est considérable, en fonction bien sûr de la mine concernée. Il y a 31 minéraux critiques sur la liste du Canada. Le Yukon a recensé des gisements pour 12 d'entre eux et des occurrences pour 13 autres. Certaines de ces grandes mines possibles pourraient prendre de l'expansion au point de représenter la demande totale actuelle de l'ensemble du territoire. Ce potentiel est révolutionnaire.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Gill, vous avez deux minutes et demie.

[*Français*]

Marilène Gill: Merci beaucoup, monsieur le président.

Ce sera encore une fois une très brève intervention pour vous, professeure Riva, mais vous avez quelques minutes. Je vous laisse profiter de ces deux minutes pour nous parler de la question de la colonisation, que nous avons abordée, ou de tout autre sujet que vous souhaiteriez aborder au bénéfice du Comité.

Mylène Riva: En fait, on voit des approches colonialistes qui continuent, de nos jours, quand les projets du Sud sont imposés dans le Nord sans qu'on ait consulté les populations locales. Ce n'est pas fait intentionnellement, je veux le croire, mais, des fois, réfléchir un petit peu plus aux conséquences de ses actions pourrait avoir de bonnes répercussions.

Je veux vous donner un exemple. Ce n'est pas une pratique colonialiste, mais, quand le Québec, par exemple, a décidé de légiférer contre toutes les fournaises au diésel, ça s'est fait au détriment des populations autochtones qui ont besoin du diésel pour chauffer leurs maisons. Donc, la conséquence pour les communautés du Nunavik, par exemple, c'est qu'avoir le matériel nécessaire pour réparer les fournaises ou de la main-d'œuvre qualifiée pour en faire l'entretien est de plus en plus difficile.

Il faut donc réfléchir aux conséquences des décisions qu'on prend dans le Sud. Prenons l'exemple de Maisons Canada. C'est fantastique. Cependant, comme on l'a vu dans les boums de construction de logements dans le Nord, la crise du logement est une situation pérenne depuis la colonisation.

Si on ne donne pas aux communautés, aux territoires ou aux gouvernements autochtones tous les pouvoirs décisionnels en matière de logement, depuis la conception jusqu'à la construction, sans oublier l'entretien, on va perpétuer certaines iniquités ou les iniquités qui existent depuis vraiment longtemps.

On parle d'une crise du logement dans le Nord, mais, en fait, le mot « crise » dénote quelque chose qui est aigu. Or, le logement n'a jamais été adéquat. En donnant la pleine autorité aux territoires et aux gouvernements autochtones d'assumer leur autodétermination pour la question du logement, on brise la roue du colonialisme.

Le président: Merci.

[*Traduction*]

Pour les deux dernières interventions, ce sera un tour rapide, comme on dit. M. Dalton aura une très courte intervention. Elle durera environ une minute. Si vous n'avez pas le temps de terminer la réponse, vous pourrez la transmettre par écrit, mais les questions doivent figurer au compte rendu. Ensuite, les libéraux donneront la parole à Mme Lavack pour une intervention rapide d'une minute.

Merci.

Marc Dalton (Pitt Meadows—Maple Ridge, PCC): Merci, monsieur le président.

Félicitations, monsieur Fraser, pour votre élection par acclamation samedi dernier.

Rob Fraser: Merci.

Marc Dalton: Tous les témoins nous ont beaucoup parlé du diésel et de son importance. J'ai trouvé très fascinante la possibilité d'une microraffinerie de diésel à Fort Nelson. Vous êtes sur l'axe menant à Whitehorse, au Yukon et même à Fort Simpson.

Vous devrez peut-être envoyer la réponse, mais ce projet est-il examiné sérieusement? Le secteur privé est-il intéressé? Il me semble qu'il y a là une véritable occasion à saisir. Y a-t-il de la résistance? Dites-nous-en un peu plus à ce sujet.

Rob Fraser: Je vous remercie de la question.

L'idée a été portée à notre attention très récemment. Elle s'inscrit parfaitement dans notre stratégie de diversification économique. Nous pouvons vraiment aider monsieur Watson, et je crois que nos voisins autochtones s'intéressent également à de nouvelles possibilités pour les ressources dont on dispose. Je ne peux pas parler en leur nom, mais je sais que les nouveaux conseils sont prêts à participer.

● (1735)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer à Mme Lavack pour une intervention rapide.

[*Français*]

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

Je remercie tous les témoins ici aujourd'hui de leur présence et de leurs témoignages importants.

Ma question s'adresse à Mme Riva et concerne le logement.

Nous avons eu d'autres occasions où les gens ont pu faire des présentations devant nous et nous dire qu'un des défis liés à la capacité d'accroître le logement dans le Nord réside dans le fait qu'il y a des défis de zonage dans les municipalités, entre autres.

Est-ce quelque chose qui apparaît dans vos recherches ou dans les travaux que vous faites? Je parle du fait que les communautés n'ont pas toujours la capacité de bâtir du logement justement en raison de certains manques dans le zonage municipal.

Mylène Riva: Malheureusement, je n'ai pas regardé ça précisément. Je suis vraiment désolée. Je peux toutefois essayer de trouver des éléments de réponse à votre question.

Ginette Lavack: Je vous en serais reconnaissante.

Le président: Merci beaucoup.

[*Traduction*]

Je suis d'accord avec M. Hanley. La discussion a été très instructive.

Merci à vous tous pour votre expertise, qui nous a permis de rassembler des informations vraiment essentielles pour cette étude importante.

Merci beaucoup.

Ai-je la permission de lever la séance?

Bob Zimmer: Je tiens simplement à remercier le président de sa souplesse. Certains des témoins sont venus plus tard, mais vous avez été formidables. En ce qui concerne l'abordabilité, je pense que nous avons pu entendre tous les différents intervenants.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous en prie, continuez.

Des députés: Ha, ha!

Le président: La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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