

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

*Proceedings of the Special
Senate Committee on the*

*Délibérations du Comité
sénatorial spécial sur l'*

ARCTIC

ARCTIQUE

Chair:
The Honourable DENNIS GLEN PATTERSON

Président :
L'honorable DENNIS GLEN PATTERSON

Monday, October 22, 2018

Le lundi 22 octobre 2018

Issue No. 16

Fascicule n° 16

Fifteenth meeting:

Consider the significant and rapid
changes to the Arctic, and impacts on
original inhabitants

Quinzième réunion :

Examiner les changements importants et rapides qui
se produisent dans l'Arctique et les effets de ces
changements sur les premiers habitants

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

SPECIAL SENATE COMMITTEE ON THE ARCTIC

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Chair*

The Honourable Patricia Bovey, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boyer	Neufeld
Coyle	Oh
Dasko	* Smith
Day	(or Martin)
* Day	* Woo
(or Mercer)	(or Saint-Germain)
Eaton	
* Harder, P.C.	
(or Bellemare)	
(or Mitchell)	

*Ex officio members
(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL SPÉCIAL SUR L'ARCTIQUE

Président : L'honorable Dennis Glen Patterson

Vice-présidente : L'honorable Patricia Bovey

et

Les honorables sénateurs :

Boyer	Neufeld
Coyle	Oh
Dasko	* Smith
Day	(ou Martin)
* Day	* Woo
(ou Mercer)	(ou Saint-Germain)
Eaton	
* Harder, C.P.	
(ou Bellemare)	
(ou Mitchell)	

* Membres d'office
(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, October 22, 2018
(17)

[*Translation*]

The Special Senate Committee on the Arctic met this day at 6:30 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Glen Patterson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bovey, Boyer, Coyle, Dasko, Eaton, Neufeld, Oh and Patterson (8).

In attendance: Sara Fryer and Thai Nguyen, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, September 27, 2017, the committee continued its study of the significant and rapid changes to the Arctic, and impacts on original inhabitants. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESSES:

Town of Churchill:

Michael Spence, Mayor;

Cory Young, Executive Director.

City of Iqaluit:

Madeleine Redfern, Mayor.

Anbaric Development Partners:

Philip Duguay, Vice-President, Canada.

Kivalliq Inuit Association:

Tom Garrett, Consultant.

Mr. Spence and Ms. Redfern made statements and answered questions.

At 7:32 p.m., the committee suspended.

At 7:36 p.m., the committee resumed.

Mr. Garrett made a statement and, together with Mr. Duguay, answered questions.

At 8:30 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 22 octobre 2018
(17)

[*Français*]

Le Comité sénatorial spécial sur l'Arctique se réunit aujourd'hui, à 18 h 30, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Glen Patterson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bovey, Boyer, Coyle, Dasko, Eaton, Neufeld, Oh et Patterson (8).

Également présents : Sara Fryer et Thai Nguyen, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 27 septembre 2017, le comité poursuit son étude sur les changements importants et rapides qui se produisent dans l'Arctique et les effets de ces changements sur les premiers habitants. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Municipalité de Churchill :

Michael Spence, maire;

Cory Young, directeur général.

Ville d'Iqaluit :

Madeleine Redfern, mairesse.

Anbaric Development Partners :

Philip Duguay, vice-président, Canada.

Kivalliq Inuit Association :

Tom Garrett, consultant.

M. Spence et Mme Redfern font chacun une déclaration et répondent aux questions.

À 19 h 32, la séance est suspendue.

À 19 h 36, la séance reprend.

M. Garrett fait une déclaration et, avec M. Duguay, répond aux questions.

À 20 h 30, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Maxime Fortin

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, October 22, 2018

The Special Committee on the Arctic met this day at 6:30 p.m. to consider the significant and rapid changes to the Arctic, and impacts on original inhabitants.

Senator Dennis Glen Patterson (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good evening. *Unnusakkut*. Welcome to this meeting of the Special Senate Committee on the Arctic. I am Dennis Patterson, representing Nunavut in the Senate. I am privileged to be the chair of this committee. I would now like to ask senators around the table to introduce themselves.

Senator Bovey: Senator Patricia Bovey, Manitoba. I am deputy chair of the Committee on the Arctic.

Senator Dasko: Senator Donna Dasko, Ontario.

Senator Neufeld: Senator Richard Neufeld, British Columbia.

Senator Eaton: Senator Nicky Eaton, Ontario.

Senator Boyer: Senator Yvonne Boyer, Ontario.

Senator Oh: Victor Oh, Ontario.

The Chair: Thank you, colleagues.

Tonight, as part of our study on the significant and rapid changes to the Arctic and impacts on original inhabitants, we continue with two specific topics: economic development and infrastructure.

I am delighted to welcome, on our first panel, the mayor of the City of Iqaluit, Her Worship Madeleine Redfern; welcome. From the Town of Churchill, we have Michael Spence, Mayor; and Cory Young, Executive Director. Thank you very much for joining us. I would invite you each to proceed with your opening statement. You can expect some questions afterwards.

Michael Spence, Mayor, Town of Churchill: Thank you.

I am honoured to address this important special Senate committee. Your topic — significant and rapid changes to the Arctic, and impacts on original inhabitants — is important to all Arctic and sub-Arctic communities, including Churchill, naturally.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 22 octobre 2018.

Le Comité spécial sénatorial sur l'Arctique se réunit aujourd'hui, à 18 h 30, pour examiner les changements importants et rapides qui se produisent dans l'Arctique et les effets de ces changements sur les premiers habitants.

Le sénateur Dennis Glen Patterson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonsoir. *Unnusakkut*. Bienvenue à cette réunion du Comité spécial sénatorial sur l'Arctique. Je suis Dennis Patterson, et je représente le Nunavut au Sénat. J'ai le privilège d'être président du comité. Je voudrais maintenant demander aux sénateurs qui sont là de se présenter.

La sénatrice Bovey : Sénatrice Patricia Bovey, Manitoba. Je suis la vice-présidente du Comité sur l'Arctique.

La sénatrice Dasko : Sénatrice Donna Dasko, de l'Ontario.

Le sénateur Neufeld : Sénateur Richard Neufeld, de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Eaton : Sénatrice Nicky Eaton, de l'Ontario.

La sénatrice Boyer : Sénatrice Yvonne Boyer, de l'Ontario.

Le sénateur Oh : Victor Oh, Ontario.

Le président : Je vous remercie, chers collègues.

Ce soir, nous poursuivons notre étude des changements importants et rapides qui se produisent dans l'Arctique et de leurs effets sur les premiers habitants en abordant deux sujets précis : le développement économique et l'infrastructure.

Je suis ravi de souhaiter la bienvenue — au sein de notre premier groupe de témoins — à la mairesse de la Ville d'Iqaluit, Son Honneur Madeleine Redfern; bienvenue. Nous accueillons Michael Spence, maire, et Cory Young, directeur général, de la municipalité de Churchill. Merci beaucoup de vous être joints à nous. Je vous inviterais chacun à procéder à votre déclaration préliminaire. Vous pouvez vous attendre à vous faire poser des questions après.

Michael Spence, maire, municipalité de Churchill : Merci.

Je suis honoré de m'adresser à cet important comité spécial sénatorial. Votre sujet — les changements importants et rapides qui se produisent dans l'Arctique et les effets de ces changements sur les premiers habitants — est important pour toutes les collectivités arctiques et subarctiques, y compris Churchill, naturellement.

We have been part of the emerging federal government Arctic Policy Framework. The first hearing of this initiative was held in our community about a year ago. We are thankful for that.

The community of Churchill has long history of Inuit from the Keewatin, now the Kivalliq region. The Inuit have lived at and near Churchill for thousands of years and continue to do so today. As a sub-Arctic community, this is an important part of our history and Canadian history.

Churchill was part of the Northwest Territories until 1911. Churchill itself was the administrative capital of the Keewatin district of the Northwest Territories until 1970.

Our hospital serves the region and resupply came almost exclusively from Churchill through the Hudson Bay rail line and the port for over 70 years. We have had a long, established relationship that is critically important.

As you are no doubt aware, just a month ago on August 31, the federal government made a major strategic investment of \$117 million to facilitate the transfer of ownership of the port and the rail line. Indigenous governments and municipalities along the railway, including Churchill, partnered with the private sector to take over ownership. Repairs to the rail line are in the final stages. We anticipate the first train to arrive in the next couple of weeks.

Our community was a founding member of the Hudson Bay Regional Roundtable and since 2001 we have held roundtable meetings in Manitoba and Nunavut on various joint priority issues and priorities.

One of the top priorities has been the need to replace diesel use in the hamlets. Senator Patterson has been a strong supporter of this project and played a leadership role in the 2017 Senate committee report, *Powering Canada's Territories*. Studies to date have found there was a strong case to be made for a power line that could replace the aging diesel plants and could bring renewable energy to the Kivalliq region for the first time ever.

The Kivalliq Inuit Association has taken important steps to advance the project. I note they will be presenting tonight on their plans regarding the proposal. I will let them explain the current status of the project.

Nous prenons part au nouveau Cadre stratégique pour l'Arctique du gouvernement fédéral. La première séance de cette initiative a été tenue dans notre collectivité il y a environ un an. Nous en sommes reconnaissants.

La collectivité de Churchill est depuis longtemps le lieu de résidence d'Inuits de Keewatin, maintenant la région de Kivalliq. Les Inuits vivent à Churchill et près de la municipalité depuis des milliers d'années, et c'est encore le cas aujourd'hui. En tant que collectivité subarctique, il s'agit d'un volet important de notre histoire et de l'histoire canadienne.

Churchill a fait partie des Territoires du Nord-Ouest jusqu'en 1911. La municipalité en tant que telle a été la capitale administrative du district de Keewatin des Territoires du Nord-Ouest jusqu'en 1970.

Notre hôpital sert la région, et les marchandises arrivaient presque exclusivement de Churchill par le chemin de fer et le port de la baie d'Hudson pendant plus de 70 ans. Nous entretenons une solide relation de longue date qui est d'une importance cruciale.

Comme vous le savez sans doute, pas plus tard qu'il y a un mois — le 31 août —, le gouvernement fédéral a effectué un investissement stratégique majeur de 117 millions de dollars dans le but de faciliter le transfert de la propriété du port et du chemin de fer. Les gouvernements autochtones concernés et les municipalités situées le long de la voie ferrée, y compris Churchill, ont établi un partenariat avec le secteur privé dans le but d'en devenir propriétaires. Les réparations du chemin de fer en sont aux étapes finales. Nous prévoyons que le premier train arrivera au cours des deux ou trois prochaines semaines.

Notre collectivité était un membre fondateur de la table ronde régionale de la baie d'Hudson et, depuis 2001, nous tenons au Manitoba et au Nunavut des tables rondes sur une diversité d'enjeux importants et de priorités que nous avons en commun.

L'une des plus grandes priorités a été le besoin de remplacer la consommation de diesel dans les hameaux. Le sénateur Patterson a appuyé fermement ce projet et joué un rôle de leadership dans le cadre de la rédaction du rapport de 2017 du comité sénatorial intitulé *Énergiser les territoires du Canada*. Les études réalisées à ce jour ont permis de découvrir que de solides arguments peuvent être avancés afin de montrer qu'une ligne hydroélectrique pourrait remplacer les centrales au diesel vieillissantes et pourrait apporter de l'énergie renouvelable vers la région de Kivalliq pour la toute première fois.

L'Association inuite du Kivalliq a pris des mesures importantes pour faire avancer le projet. Je souligne qu'elle présentera ce soir son plan concernant la proposition. Je laisserai son représentant expliquer l'état actuel du projet.

We strongly support KIA's efforts to get the power and fibre optic project built. It is critical.

As the federal government undertakes its efforts to reduce fossil fuels, it is important they recognize the challenges facing the North. Due to the closure of the Hudson Bay railway over the past year, Churchill has had some of the highest gasoline prices in North America, up to \$2.34 a litre. The Nunavut government has been forced to subsidize gasoline and diesel fuel for residents and businesses. While we support carbon pricing in principle, it is vital the federal government acknowledge and act to protect northern residents from additional costs.

As members of the committee are aware, Churchill has Canada's only deep-sea port. With the new ownership group now in charge, we will see significant investments that can vitalize the port and its role in the Arctic.

We believe the port will be competitive with shippers from the East Coast and, more importantly, can provide better service for the residents and businesses in the Arctic.

Along with the only rail line that reaches the Arctic, our marine tank farm and our port, we also have a federally owned airport that has some major assets.

It was built by the military and can handle the largest planes on the planet and currently, it is underutilized. It has enormous potential to serve as a seamless partner with the rail line to ship goods across the North. We will continue discussions with the federal government over expanding the usage of the airport and tying it into the port and rail line as part of the efforts to create a true North gateway.

We will position the airport to take on an expanded mandate to serve the greater needs of the Arctic. We look forward to discussions with leaders and residents of the North regarding the Churchill airport initiative.

We want to partner on further investments linking our airports into the existing infrastructure of our port and rail line. It only makes sense to maximize this infrastructure for the benefit of our northern Arctic communities.

Specifically, we want to see a new strategic investment in the airport, including climate-controlled warehousing; linking the railway tracks directly to the airport; creating an integrated

Nous appuyons fermement les efforts déployés par l'association pour la concrétisation du projet d'électricité et de fibre optique. Il est crucial.

Au moment où le gouvernement fédéral déploie ses efforts dans le but de réduire l'utilisation des combustibles fossiles, il importe qu'il reconnaisse les défis auxquels fait face le Nord. En raison de la fermeture du chemin de fer de la baie d'Hudson, au cours de la dernière année, Churchill a connu des prix de l'essence parmi les plus élevés en Amérique du Nord, jusqu'à 2,34 \$ le litre. Le gouvernement du Nunavut a été forcé de subventionner l'essence et le diesel pour les résidents et les entreprises. Même si nous appuyons en principe l'établissement d'un prix sur le carbone, il est essentiel que le gouvernement fédéral reconnaisse la situation et qu'il agisse afin de protéger les résidents du Nord des coûts additionnels.

Comme le savent les membres du comité, Churchill possède le seul port en eaux profondes du Canada. Maintenant que le nouveau groupe de propriétaires en assume la responsabilité, nous verrons des investissements importants qui pourront dynamiser le port et son rôle dans l'Arctique.

Nous croyons qu'il sera concurrentiel auprès des expéditeurs de la côte Est et — fait plus important — qu'il pourra fournir un meilleur service aux résidents et aux entreprises de l'Arctique.

En plus d'avoir le seul chemin de fer qui atteigne l'Arctique, des réservoirs de carburant marin et un port, nous sommes également dotés d'un aéroport appartenant au gouvernement fédéral qui comporte des avantages majeurs.

Il a été construit par l'armée et peut accueillir les plus gros avions de la planète. Actuellement, il est sous-utilisé. Il possède un énorme potentiel de servir de complément à notre chemin de fer dans le cadre d'un processus fluide pour l'expédition de marchandises partout dans le Nord. Nous poursuivrons les discussions avec le gouvernement fédéral au sujet de l'utilisation accrue de l'aéroport et de la possibilité de le relier au port et au chemin de fer dans le cadre des efforts visant la création d'une vraie porte du Nord.

Nous allons nous organiser pour que l'aéroport soit en position d'assumer un mandat élargi afin de répondre aux grands besoins de l'Arctique. Nous avons hâte aux discussions avec les dirigeants et les résidents du Nord concernant l'initiative de l'aéroport de Churchill.

Nous voulons être des partenaires dans le cadre des prochains investissements qui permettront de relier nos aéroports à l'infrastructure existante de notre port et de notre chemin de fer. Il n'est que logique que nous maximisions cette infrastructure au profit de nos collectivités nordiques de l'Arctique.

Plus précisément, nous voulons voir un nouvel investissement stratégique dans l'aéroport, y compris aux fins d'un entreposage à température contrôlée, l'établissement d'un lien direct entre les

supply chain; and the installation of specialized offloading equipment.

Churchill can play an important role in further reducing food insecurity in the North through investments to bring resupply costs down.

I would be remiss if I did not talk about climate change and how it is affecting our community. Our tourism sector scene has followed our polar bears and belugas at our world-class facilities; the Churchill Northern Studies Centre and the Churchill Marine Observatory will play a critical role in this important area.

In conclusion, I want to thank the committee for inviting me. Your work on this special committee is important for the North. I encourage you to promote your final report widely.

The Chair: Thank you.

Mayor Redfern?

Madeleine Redfern, Mayor, City of Iqaluit: I also want to state for the record that, in addition to being Mayor of Iqaluit, the capital of Nunavut, I am President of the Nunavut Association of Municipalities, which represents all 25 communities. I am also the vice-chair of the Northern and Remote Forum with the Federation of Canadian Municipalities and on their board.

I will try to be concise.

With respect to the Arctic Policy Framework, initially there was no mention of the municipalities, which was, of course, an unfortunate oversight. The municipalities are a key and important stakeholder. We are an order of government, one that is often said to be closest to the people. We also work closely with our territorial, federal and Indigenous communities and organizations.

I'm happy to say things finally changed after much noise was made for over a year. In August 2018, there was finally outreach made to the Federation of Canadian Municipalities, who also advocated on our behalf to ensure our northern municipalities were included.

In September, all three of us northern presidents of our municipal associations were able to provide valuable input, which we hope will make it into the Arctic Policy Framework.

voies ferrées et l'aéroport, la création d'une chaîne d'approvisionnement intégrée et l'installation d'équipement de déchargement spécialisé.

Churchill peut jouer un rôle important pour ce qui est de réduire davantage l'insécurité alimentaire dans le Nord grâce à des investissements visant à réduire les coûts de réapprovisionnement.

Je m'en voudrais de ne pas aborder les changements climatiques et les conséquences qu'ils ont sur notre collectivité. Les intervenants de notre secteur touristique font le suivi de nos ours polaires et bélugas depuis nos installations de calibre mondial; le Centre d'études nordiques et l'observatoire maritime de Churchill joueront un rôle crucial dans ce domaine important.

En conclusion, je veux remercier le comité de m'avoir invité. Le travail que vous faites ici est important pour le Nord. Je vous encourage à promouvoir largement votre rapport final.

Le président : Merci.

Madame Redfern?

Madeleine Redfern, mairesse, Ville d'Iqaluit : Je veux aussi déclarer officiellement qu'en plus d'être la mairesse d'Iqaluit — la capitale du Nunavut —, je suis la présidente de l'Association des municipalités du Nunavut, qui représente l'ensemble des 25 collectivités. Je suis également vice-présidente du Forum des collectivités nordiques et éloignées de la Fédération canadienne des municipalités, et je suis membre de son conseil d'administration.

Je tenterai d'être concise.

En ce qui concerne le Cadre stratégique pour l'Arctique, au départ, il ne comportait aucune mention des municipalités, ce qui, bien entendu, était un oubli malheureux. Les municipalités sont un intervenant clé et important. Nous sommes un ordre de gouvernement, et on dit souvent qu'il est le plus proche des gens. Nous travaillons également en étroite collaboration avec nos collectivités et organisations territoriales, fédérales et autochtones.

Je suis heureuse d'affirmer que les choses ont enfin changé après qu'on a fait beaucoup de bruit pendant plus d'un an. En août 2018, de la sensibilisation a enfin été faite auprès de la Fédération canadienne des municipalités, qui a également milité en notre nom pour s'assurer que nos municipalités nordiques étaient incluses.

Au mois de septembre, les deux autres présidents des associations municipales du Nord et moi-même avons été en mesure de formuler de précieux commentaires qui, nous l'espérons, seront utilisés au moment de la rédaction du Cadre stratégique pour l'Arctique.

The most important thing is ensuring inclusivity. We often all end up working in our respective spheres. Yet we know we are stronger if we work together and more collaboratively. We need to address the structural barriers that, I think sometimes unintentionally, see us not working as closely as we can and should.

In that process, there was an opportunity to highlight the way we can and should work better together with federal representatives, our territorial or northern provincial governments, municipalities and Indigenous communities.

What we have seen in the last couple of years is the traditional federal-provincial-territorial meetings happen, as well as the federal-Indigenous leadership meetings happening. The municipalities are not part of either of those meetings.

It was explained to me that while the Indigenous organizations or their entities represent the communities, while that is true, they are not municipalities. They are not responsible for the type of services that we provide, which concerns land development, garbage, water, sewer and recreational services. That is provided by us.

The other thing we can recognize is there have not been northern infrastructure strategies. In the key areas regarding energy, and while there has been a recent announcement of northern transportation corridors, that does not extend to the eastern Arctic. Northern telecommunications strategies do not exist. While there is the national housing and homeless strategy, they were done at the regional level. They did not include the municipalities or the municipal association. That is a problem, especially when the Nunavut strategies have recommendations for the municipalities and our association. We need to be part of determining what those recommendations are, especially if we are going to be responsible for implementing them.

Of course, there is the recent announcement between the federal government and Inuit Tapiriit Kanatami regarding tuberculosis. Ideally the regional governments who have the direct responsibility for health could and should have been part of that before the announcement. Now there is the catch up of learning how to implement that work is under way.

Lastly, at the local level there are often capacity issues. Having worked with all levels of government, capacity issues exist at all levels. There is often a high turn over in Ottawa. Ottawa doesn't always know what our realities are. Sometimes you finally feel that you get someone who understands and then they are moved over into a different portfolio. Ensuring there is

Le plus important, c'est d'assurer l'inclusivité. Souvent, nous nous retrouvons tous à travailler dans notre sphère respective. Pourtant, nous savons que nous sommes plus forts si nous travaillons ensemble et en collaboration. Nous devons faire tomber les obstacles structurels qui, selon moi — et ce n'est parfois pas intentionnel —, font que nous ne travaillons pas en aussi étroite collaboration que nous le pouvons et le devrions.

Dans le cadre de ce processus, nous avons eu la possibilité de souligner la façon dont nous pouvons et devrions mieux collaborer avec les représentants fédéraux, nos gouvernements territoriaux ou provinciaux nordiques, les municipalités et les collectivités autochtones.

Au cours des deux ou trois dernières années, nous avons vu se tenir les traditionnelles rencontres fédérales-provinciales-territoriales ainsi que les rencontres entre les dirigeants fédéraux et autochtones. Les municipalités ne font partie d'aucune de ces rencontres.

Si j'ai bien compris ce qu'on m'a expliqué, même si les organisations autochtones ou leurs entités représentent les collectivités — même si c'est vrai —, elles ne sont pas des municipalités. Elles ne sont pas responsables du type de services que nous fournissons, qui concernent l'aménagement des terres, la gestion des déchets, l'aqueduc, les égouts et les services des loisirs. C'est nous qui fournissons ces services.

L'autre chose que nous pouvons reconnaître, c'est qu'on n'a pas établi de stratégies concernant les infrastructures nordiques. Dans les domaines clés touchant l'énergie, même si des corridors de transport nordique ont récemment été annoncés, ils ne s'étendent pas à l'Est de l'Arctique. Il n'existe aucune stratégie pour les télécommunications dans le Nord. Même si on a établi la stratégie nationale en matière de logement et d'itinérance, les mesures sont prises à l'échelon régional. Ces stratégies n'incluent ni les municipalités, ni l'association municipale. C'est problématique, surtout que les stratégies du Nunavut comportent des recommandations à l'intention des municipalités et de notre association. Nous devons contribuer à la formulation de ces recommandations, surtout si nous devons être responsables de leur mise en œuvre.

Bien entendu, il y a l'annonce récemment faite par le gouvernement fédéral et l'Inuit Tapiriit Kanatami concernant la tuberculose. Idéalement, les gouvernements régionaux qui sont directement responsables de la santé auraient dû prendre part à cette initiative avant l'annonce, et ils auraient très bien pu le faire. Nous devons maintenant nous rattraper et apprendre comment mettre en œuvre ces travaux qui sont en cours.

Enfin, à l'échelon local, on connaît souvent des problèmes sur le plan des capacités. J'ai travaillé auprès de tous les ordres de gouvernement, et il existe des problèmes de capacité à tous les échelons. Le taux de roulement est souvent élevé, à Ottawa. Les gens, là-bas, ne savent pas toujours quelles sont nos réalités. Parfois, on a enfin l'impression de tomber sur quelqu'un qui

stability at all levels of government and in our Indigenous communities. Together we can be stronger, we can be smarter, we can work better and, at the end of the day, there can be better outcomes. Thank you.

The Chair: Thank you.

Mayor Spence you didn't tell us anything about yourself. How many times have you been mayor? Can you tell us a bit about your background?

Mr. Spence: I will have to do the math on that. I have been mayor since 1995.

The Chair: We will turn to senators for questions.

Senator Bovey: Thank you both for your presentations. Having been to both of your communities, I think I have a bit of a sense of where you are and the time it takes to get there, as well as the isolation. Yet the warmth and depth of the commitment to the community. They are both very special places.

Mayor Spence, you talked about the Arctic gateway and the fact you have three of the key means of transportation: air, rail and sea. We know roads aren't part of that equation in the North.

In both communities, there are issues with infrastructure in terms of telecommunications and Internet.

Could you expand on those issues, namely the meaning of gateway for you, Mayor Spence, and how you think the air, sea and the railway, now that it is just about fixed, can make those connections and be that gateway to the North?

Mayor Redfern, can you talk about the issues in your community around the lack of fast Internet?

And I will wind up fibre optics.

Mr. Spence: As a community, we have been fortunate with the federal government's investment in our community with the rail line in 1929, the port in 1931, the U.S. military and then Canada's investment into the big airport we have. All of this was not only designed for our community. It was designed for our region. It was Canada's investment in building a stronger Canada.

comprend, puis cette personne est mutée vers un autre portefeuille. Il faut s'assurer qu'il y a de la stabilité à tous les échelons du gouvernement et au sein de nos collectivités autochtones. Ensemble, nous pouvons être plus forts et plus intelligents, nous pouvons mieux travailler et, au bout du compte, nous pourrions obtenir de meilleurs résultats. Merci.

Le président : Merci.

Monsieur Spence, vous ne nous avez rien dit sur vous-même. Combien de fois avez-vous été élu maire? Pouvez-vous nous parler un peu de vos antécédents?

M. Spence : Je vais devoir faire le calcul à cet égard. Je suis maire depuis 1995.

Le président : Nous allons maintenant passer à la période des questions.

La sénatrice Bovey : Merci à vous deux de vos exposés. Comme je suis allée dans vos deux collectivités, je pense avoir une petite idée de votre situation et du temps qu'il faut pour s'y rendre, ainsi que de l'isolement. Pourtant, la chaleur et la profondeur de l'engagement envers la collectivité... ce sont deux endroits très spéciaux.

Monsieur le maire Spence, vous avez parlé de la porte de l'Arctique et du fait que vous possédez trois des moyens de transport clés, grâce à votre aéroport, à votre voie ferrée et à votre port. Nous savons que les routes ne font pas partie de cette équation, dans le Nord.

Dans les deux collectivités, l'infrastructure présente des problèmes en ce qui a trait aux télécommunications et à Internet.

Pourriez-vous nous donner des détails sur ces problèmes, notamment nous expliquer ce que signifie cette porte, à vos yeux, monsieur Spence, et comment, selon vous, les voies aériennes, maritimes et ferroviaires — maintenant que le chemin de fer est sur le point d'être réparé — pourront établir ces liens et créer cette porte vers le Nord?

Madame Redfern, pouvez-vous nous parler des problèmes liés à l'absence d'une connexion rapide à Internet dans votre collectivité?

Et je conclurai avec la fibre optique.

M. Spence : En tant que collectivité, nous avons eu la chance de bénéficier d'investissements du gouvernement fédéral sur notre territoire dans le cas du chemin de fer en 1929, du port en 1931, et du grand aéroport dont nous disposons, qui avait d'abord fait l'objet de financement de l'armée américaine. Toutes ces infrastructures ont été conçues non seulement pour notre collectivité, mais aussi pour notre région. Il s'agissait de l'investissement du Canada dans la construction d'un pays plus fort.

Back in the day, which also happens today, there was rail, because it was effective in pricing, to the port, or to the community, and then it was airlifted during the winter months. This continues today in some cases. The hospital, we had a Fort Churchill military hospital that served the region of the Keewatin district of the N.W.T. which is now the Kivalliq district of Nunavut. The investment was for our greater region. It was not for Churchill. We just happened to be strategically placed.

Now to try to put together an investment of that sort is billions of dollars. In reaching out to the communities north of us with the Hudson Bay Regional Round table, we come together twice a year to look at synergies. How do we, as a region, effectively provide service so we can be integrated?

In terms of the fibre-optic power line, as part of the Hudson Bay Regional Round table about four or five years ago, our Hudson Bay neighbours, the Arviat and the Killiq area were talking about power. We said, let's put it together and find the money to do it. We put in 75; they found 75. We did a scoping study of \$150 million, as the chair is fully aware. Now KIA is taking and running with it.

Talk about fibre optics and power — reliable power that will power the region. We are excited for them. It is a brighter future. This is what we need to do, right? We need to come together as partners and find synergies in making sure that the right investments are placed. Great future.

Ms. Redfern: To speak on the issue of telecommunications, when people visit our town, the very first thing they are hit with when they get off the plane is the slow, unstable Internet. What you are not hit with as visitors is the bill that comes at the end of every month.

With respect to telecommunications, this is how and why we desperately need to have the right people come in the room and have the conversation.

I was fortunate enough to host such a meeting with Janet King the former president of CanNor. It was done first last January in part because telecommunications advances and projects happen so quickly.

We now see in Quebec the announcement of fibre going up on the east side of Hudson Bay, not as far as Kuujuaq. Puvirnituk. There is also the fibre that goes from Nuuk down to

À l'époque, comme c'est aussi le cas aujourd'hui, le transport s'effectuait par chemin de fer, car c'était une solution rentable, jusqu'au port, ou bien jusque dans la collectivité, puis on utilisait le transport par avion durant les mois d'hiver. Cette situation perdure aujourd'hui, dans certains cas. Nous avions un hôpital militaire à Fort Churchill, qui servait la région du district de Keewatin des Territoires du Nord-Ouest, soit aujourd'hui le district de Kivalliq du Nunavut. L'investissement était destiné à notre région dans son ensemble, pas seulement à Churchill. Nous nous trouvions tout simplement à un endroit stratégique par pur hasard.

Pour ce qui est de réunir la somme nécessaire à un investissement de ce genre... Ce sont des milliards de dollars. Dans le cadre de la table ronde régionale de la baie d'Hudson, nous nous réunissons deux fois par année avec les collectivités situées au nord de la nôtre pour trouver des synergies possibles. Comment pouvons-nous, en tant que région, fournir les services de façon efficace et intégrée?

En ce qui concerne la ligne de transport de la fibre optique, dans le cadre de la table ronde régionale de la baie d'Hudson — la région d'Arviat et de Killiq — parlaient d'électricité. Nous avons dit : « Organisons le projet et trouvons l'argent nécessaire pour le réaliser! » Nous avons fourni 75 millions; ils en ont trouvé 75. Nous avons procédé à une étude d'établissement de la portée à hauteur de 150 millions de dollars, comme le sait très bien le président. Maintenant, la KIA a saisi la balle au bond et passe à l'action.

Il est question de fibres optiques et d'électricité... une électricité fiable qui alimentera la région. Nous sommes contents pour eux. C'est un avenir plus radieux. C'est ce que nous devons faire, n'est-ce pas? Nous devons nous rassembler en tant que partenaires et trouver des synergies en nous assurant que de bons investissements sont effectués. L'avenir sera formidable.

Mme Redfern : Pour parler de la question des télécommunications, quand les gens visitent notre ville, la toute première chose qu'ils remarquent en débarquant de l'avion, c'est le service Internet lent et instable. Ce que vous ne voyez pas, en tant que visiteur, c'est la facture qui arrive à la fin de tous les mois.

En ce qui concerne les télécommunications, c'est pourquoi nous avons désespérément besoin que les bonnes personnes viennent tenir cette discussion avec nous.

J'ai eu la chance d'organiser une telle rencontre avec Janet King, l'ancienne présidente de CanNor. La première a été tenue en janvier dernier, en partie parce que les progrès et les projets relatifs aux télécommunications se produisent très rapidement.

Nous constatons maintenant qu'au Québec, on annonce que la fibre se rendra jusque sur la côte est de la baie d'Hudson, pas aussi loin que Kuujuaq. Puvirnituk. Il y a aussi la fibre qui

Newfoundland. For \$250,000 there could have been and should have been a branching unit on that. That would have allowed our regions of the southern part of Baffin Island, the northern part of Nunavik, the Nunatsiavut, to connect. It is so costly, you effectively cannot put a branching unit in after it has been built. It is as expensive as a new build. We wasted a key opportunity.

The Iqaluit and the Government of Nunavut are strongly advocating for the construction of a fibre link from Iqaluit to Nuuk at a cost of approximately \$80 million. If that \$250,000 branching unit was part of the original design and build, we could have reduced that cost to less than half, probably in the \$25 to \$40 million range.

Even as the Government of Nunavut is doing the geotechnical survey, what I was amazed by when I spoke to their representative recently is when I asked, “Are you sure, are you ensuring there is a branching unit so northern Quebec and Labrador could one day connect?” He said, “We did plan to put a branching unit but to scale it up one day on the East Coast of Baffin. Possibly it would extend one day to the West.”

This is why those inter-regional conversations are so important. They can be so costly.

That is an illustration of bringing home the point about being smarter and more strategic. At the end of the day, it's what the other Arctic nations are doing. It is what Greenland, Iceland, Scandinavian countries and Alaska are doing. We often think in Canada's Arctic we are better. It turns out I think we are seriously falling behind.

Senator Bovey: Thank you.

Mr. Spence: I want to make a correction. I think I said \$150 million. It was \$150,000 for the scoping study.

The Chair: We will note that.

Senator Bovey: I will not ask another question. I want to make a comment. Before I realized how slow the Internet was, I noticed the art. I want to congratulate you and your airport on its wonderful works of art. It is stunning. I have already spoken about them at a national conference a week ago.

Ms. Redfern: Thank you.

Senator Oh: Thank you, panel, for being here. We went to Iqaluit. We missed you. You were down here. This time, we have you here.

s'étend de Nuuk jusqu'à Terre-Neuve. Pour 250 000 \$, ces installations auraient pu et auraient dû être dotées d'une unité de dérivation, ce qui aurait permis à nos régions de la partie sud de l'île de Baffin — la partie nord du Nunavik, le Nunatsiavut — de s'y raccorder. Cela coûte tellement cher qu'on ne peut effectivement pas ajouter d'unités de dérivation après que la construction a été effectuée. Cela coûterait aussi cher qu'une nouvelle construction. Nous avons raté une occasion clé.

L'administration d'Iqaluit et le gouvernement du Nunavut militent fortement en faveur de la construction d'une ligne de fibre optique s'étendant d'Iqaluit à Nuuk, à un coût d'environ 80 millions de dollars. Si cette unité de dérivation à 250 000 \$ avait fait partie de la conception et de la construction initiales, nous aurions pu réduire ce coût à moins de la moitié, probablement dans la fourchette des 25 à 40 millions de dollars.

Même au moment où le gouvernement du Nunavut effectue le relevé géotechnique, ce qui m'a étonnée quand j'ai parlé à son représentant, récemment, c'est que, quand je lui ai demandé : « Êtes-vous certain qu'il y a une unité de dérivation afin que le Nord du Québec et le Labrador puissent un jour se raccorder? », il a répondu : « Nous avons prévu en installer une, mais dans le but de raccorder un jour la ligne à la côte est l'île de Baffin. Peut-être qu'elle s'étendra un jour vers l'ouest. »

Voilà pourquoi ces conversations interrégionales sont très importantes. Elles peuvent coûter très cher.

Il s'agit d'un exemple visant à vous faire comprendre qu'il faut être plus intelligent et plus stratégique. Au bout du compte, c'est ce que font les autres pays de l'Arctique. C'est ce que font le Groenland, l'Islande, les pays scandinaves et l'Alaska. Nous pensons souvent que, dans l'Arctique canadien, nous sommes meilleurs. Selon moi, il s'avère que nous accusons sérieusement un retard de plus en plus important.

La sénatrice Bovey : Merci.

M. Spence : Je veux apporter une correction. Je pense avoir dit 150 millions de dollars. C'était 150 000 \$ pour l'étude d'établissement de la portée.

Le président : Nous allons le noter.

La sénatrice Bovey : Je ne poserai pas d'autres questions. Je veux formuler un commentaire. Avant de me rendre compte de la lenteur d'Internet, j'ai remarqué les œuvres d'art. Je veux vous féliciter, les responsables de l'aéroport et vous, des merveilleuses œuvres d'art exposées. C'est époustouflant. J'en ai déjà parlé à l'occasion d'un congrès national tenu il y a une semaine.

Mme Redfern : Merci.

Le sénateur Oh : Chers témoins, je vous remercie de votre présence. Nous sommes allés à Iqaluit. Nous vous avons manqués. Vous étiez ici. Cette fois-ci, nous vous accueillons.

My question is for the Mayor of Churchill. You mentioned \$117 million to finish the bridge, the rail line and the port, correct?

Mr. Spence: It's \$117 million for the port and the rail line total.

Senator Oh: Is that part of the federal money there?

Mr. Spence: Yes. Those were federal funds.

Senator Oh: How much were federal funds, because part of it was from the Indigenous business consortium, correct?

Mr. Spence: The western diversification.

Senator Oh: Okay, that is it.

The Chair: Did you get your question answered?

Senator Oh: Yes.

Senator Eaton: Thank you very much. Listening to all of you, especially to Ms. Redfern, it reminded me very much when we were up in the Arctic in September. Programs made in the South don't work for the North. Whenever we visited schools, we kept saying why is this being decided in the South when someone should come up here and see the reality?

That said, is your port being used as much as it could be? In other words, has there been talk of a pipeline going to Churchill and taking Canada's crude across to Europe or through the Panama Canal to India and China?

Mr. Spence: With the previous ownership group, our port was under utilized. Today, with the new ownership group, we're looking at different products, naturally. The whole aspect of what it may be is to be determined. It is critical we put together a marketing tool to maximize it.

Senator Eaton: Is it open all year round?

Mr. Spence: It is open now from about mid-June. There are some restrictions at the end of October because of Lloyd's of London extra premiums. You can utilize that port until sometimes the end of November.

What is really important here is climate change is upon us. The Senate should invite Dr. Dave Barber. He is the expert in climate change with respect to ice. This guy is a leading scientist. He says that within 30 years, we will be ice-free. It's real. It's coming. It's evident. We see it with the extended

Ma question s'adresse au maire de Churchill. Vous avez mentionné une somme de 117 millions de dollars pour terminer le pont, le chemin de fer et le port, est-ce exact?

M. Spence : C'est 117 millions de dollars au total pour le port et le chemin de fer.

Le sénateur Oh : Cette somme fait-elle partie de l'argent investi là-bas par le gouvernement fédéral?

M. Spence : Oui. Il s'agissait de fonds fédéraux.

Le sénateur Oh : Quelle part était constituée de fonds fédéraux, parce qu'une part provenait du consortium des entreprises autochtones, n'est-ce pas?

M. Spence : La diversification de l'économie de l'Ouest.

Le sénateur Oh : D'accord, c'est cela.

Le président : A-t-on répondu à votre question?

Le sénateur Oh : Oui.

La sénatrice Eaton : Merci beaucoup. Je vous ai tous écoutés, surtout Mme Redfern, et cela m'a beaucoup rappelé quand nous étions dans l'Arctique, au mois de septembre. Les programmes créés dans le Sud ne fonctionnent pas pour le Nord. Lorsque nous visitons les écoles, nous n'arrêtons pas de nous demander pourquoi ces décisions étaient prises dans le Sud, alors qu'une personne pouvait venir ici et voir la réalité.

Cela dit, utilise-t-on votre port autant qu'on le pourrait? Autrement dit, est-il question d'un oléoduc allant jusqu'à Churchill pour qu'on puisse ensuite transporter le pétrole brut du Canada vers l'Europe ou par le canal de Panama vers l'Inde et la Chine?

M. Spence : À l'époque du groupe de propriétaires précédent, notre port était sous-utilisé. Aujourd'hui, comme il appartient à un nouveau groupe, nous envisageons des produits différents, naturellement. L'aspect exact que cela pourrait prendre reste à déterminer. Il est essentiel que nous mettions au point un outil de marketing pour le maximiser.

La sénatrice Eaton : Est-il ouvert à longueur d'année?

M. Spence : Il est ouvert maintenant, depuis environ la mi-juin. Il y a certaines contraintes à la fin du mois d'octobre en raison des primes supplémentaires de la Lloyd's de Londres. On peut utiliser ce port jusqu'à un certain moment à la fin de novembre.

Ce qui est important, en réalité, c'est que le changement climatique est à nos portes. Le Sénat devrait inviter M. Dave Barber. C'est l'expert en matière de changements climatiques en ce qui a trait à la glace. Cet homme est un éminent scientifique. Il affirme que, d'ici 30 ans, nous serons dépourvus de glace.

season. It is a real thing.

Senator Eaton: It surprised me in the Arctic — with all the play of Minister McKenna on lowering our greenhouse gas emissions — that so many tonnes of diesel fuel heat and power the North when we have so many natural resources.

Is that changing? This first step, this hydro station, is very exciting. Will that get up to Baffin Island, for instance?

Mr. Spence: Well, it could. There is the opportunity of putting it into the sea.

Senator Eaton: Is that an argument you use when you talk to the federal government if you are to lower your greenhouse —

Mr. Spence: Well with the scoping study, we looked at just over land from Churchill to points north. I understand there is the opportunity to bury that out at sea as well. Nothing is out.

The Chair: In that connection, Mayor Spence, you lost a summer here this year when there was no ability to transport cargo by rail and by ship into the Kivalliq or elsewhere. Are you expecting to get that business back? Am I correct that suppliers went to Montreal instead of previously having used Churchill?

Mr. Spence: Absolutely. Basically it must have been all of the purchases that went to Montreal through the Quebec connection.

The goal here is naturally to retain that business and draw on it. The Kivalliq communities would be part of the ownership group. It is real regional ownership. There is nothing like this ownership group that has been put together in Canada. It is local, regional ownership with Fairfax-AGT. It is an opportunity to finally ensure reinvestment goes back into the infrastructure. It is all about making sure there are long-term benefits for the region, which is critically important.

The Chair: Can you compete with Montreal?

Mr. Spence: Absolutely. You have to remember there are other times of the year when, for instance, those products would be railed and shipped via air from Churchill to points north.

Senator Boyer: Thank you very much for your presentations. I have a question for Mayor Redfern.

C'est réel. Cela s'en vient. C'est évident. Nous le constatons avec la saison prolongée. C'est quelque chose de réel.

La sénatrice Eaton : J'ai été surprise d'apprendre que, dans l'Arctique — compte tenu de toute l'importance qu'attache la ministre McKenna à la réduction des émissions de gaz à effet de serre —, autant de tonnes de diesel servent au chauffage et à la production d'électricité, alors que nous sommes dotés de très nombreuses ressources naturelles.

Est-ce que cela est en train de changer? Cette première étape, cette centrale hydroélectrique, est très enthousiasmante. Cette électricité se rendra-t-elle jusqu'à l'île de Baffin, par exemple?

M. Spence : Eh bien, c'est possible. Il est possible de faire passer la ligne dans la mer.

La sénatrice Eaton : S'agit-il d'un argument que vous utilisez quand vous vous adressez au gouvernement fédéral, si vous devez réduire vos émissions de gaz à effet de serre...

M. Spence : Eh bien, dans le cadre de l'étude d'établissement de la portée, nous avons étudié uniquement la possibilité d'une ligne terrestre s'étendant de Churchill jusqu'à des endroits dans le Nord. Je crois savoir qu'il est possible d'immerger cette ligne en mer également. Rien n'est exclu.

Le président : À ce propos, monsieur Spence, vous avez perdu un été ici cette année, alors qu'on n'avait aucune capacité de transporter des cargaisons par train et par bateau jusqu'à Kivalliq ou ailleurs. Vous attendez-vous à récupérer cette activité? Ai-je raison d'affirmer que les fournisseurs sont allés à Montréal au lieu de Churchill, comme ils le faisaient auparavant?

M. Spence : Tout à fait. Essentiellement, c'était probablement l'ensemble des achats qui sont allés à Montréal par le lien de Québec.

Naturellement, le but est de conserver cette activité et de s'appuyer dessus. Les collectivités de Kivalliq feraient partie du groupe de propriétaires. Il s'agit d'une vraie propriété régionale. Rien ne se compare à ce groupe de propriétaires qui a été formé au Canada. Il s'agit d'une propriété locale, régionale avec Fairfax-AGT. Nous avons enfin l'occasion de nous assurer que les sommes sont réinvesties dans l'infrastructure. Il faut s'assurer que la région en tirera des avantages à long terme, ce qui est d'une importance cruciale.

Le président : Pouvez-vous livrer concurrence à Montréal?

M. Spence : Absolument. Il ne faut pas oublier qu'il y a d'autres périodes de l'année où, par exemple, ces produits sont envoyés par train et expédiés par voie aérienne depuis Churchill jusqu'à des endroits situés au nord.

La sénatrice Boyer : Merci beaucoup de vos exposés. J'ai une question à poser à la mairesse Redfern.

You spoke about the Arctic Policy Framework and the tuberculosis initiative and how the municipalities were left out. What do you think can be put into place so you don't have to spend all that energy trying to get your voice heard? You took months to get a voice in there. What do you think can be put in place to prevent something like that happening again?

Ms. Redfern: Thank you, senator. I just want to clarify: It was the territorial governments who have the responsibility for health. They were not part of those conversations, and they should have been. With respect to the Arctic Policy Framework, we would hope the framework would facilitate that the federal, the provincial where they exist in the North and portions of the regions, the territorial, municipal and Indigenous governments — or, in our case, organizations — are having meetings on issues together rather than this fractured approach that is happening.

I hope the Arctic Policy Framework will break down some of those structures. That's not to say we have any interest in taking over anyone's authority or responsibility. But on a housing issue — for which we at the municipal level, of course, have responsibility, as do the territorial and federal governments, sometimes in different ways — we need to be in those conversations together and developing those strategies together. We will be responsible for implementing those strategies together.

Senator Boyer: Thank you.

Senator Coyle: Apologies for being late. Today is civic elections in Ottawa. My daughter is running for council. You will see me coming in and out quickly. Anyway, I admire the two of you for your service. We're very sorry we missed you when we were in Iqaluit, but we certainly understand your situation.

Mayor Redfern, I also want to make a brief statement in support of you and some of the issues you have brought to light in other parliamentary committees and also in our media. Please know many of us here are in solidarity with you. You're not out there alone in the wilderness.

While we visited Iqaluit, we met with the Chamber of Commerce. I was a little taken aback. I probably shouldn't have been; I probably should have known. I'm from Nova Scotia. I know Dalhousie University has been doing a lot of research in your municipality, and also on Baffin Island, on the issue of climate change. It was the Chamber of Commerce members who brought to our attention a water crisis that nearly occurred this

Vous avez parlé du Cadre stratégique pour l'Arctique et de l'initiative relative à la tuberculose et expliqué que les municipalités avaient été tenues à l'écart. Selon vous, que peut-on mettre en place afin que vous n'ayez pas à dépenser toute cette énergie à tenter de vous faire entendre? Dans ce cas-là, il vous a fallu des mois pour vous faire entendre. Selon vous, qu'est-ce qui peut être mis en place afin d'empêcher une situation comme celle-là de se reproduire?

Mme Redfern : Je vous remercie, madame la sénatrice. Je veux seulement apporter une précision : ce sont les gouvernements territoriaux qui ont la responsabilité en matière de santé. Ils n'ont pas pris part à ces conversations, mais ils auraient dû être inclus. En ce qui concerne le Cadre stratégique pour l'Arctique, nous espérons qu'il facilitera la tenue de rencontres entre les gouvernements fédéral, provinciaux — ceux qui existent dans le Nord et dans certaines des régions —, territoriaux et autochtones et les administrations municipales — ou, dans notre cas, les organisations — pour discuter des enjeux communs, au lieu de privilégier l'approche fragmentaire qui est actuellement adoptée.

J'espère que le Cadre stratégique pour l'Arctique fera tomber certaines de ces structures. Je ne veux pas dire par là que nous souhaitons le moins possible usurper le pouvoir ou la responsabilité de quiconque. Toutefois, lorsqu'il est question de logement — à l'égard de quoi nous avons une responsabilité, bien entendu, à l'échelon municipal, tout comme les gouvernementaux territoriaux et fédéral, parfois de façons différentes —, nous devons participer à ces conversations et élaborer ces stratégies ensemble. Nous serons responsables de la mise en œuvre de ces stratégies ensemble.

La sénatrice Boyer : Merci.

La sénatrice Coyle : Je vous présente mes excuses pour mon retard. Aujourd'hui est un jour d'élections municipales à Ottawa. Ma fille est candidate au conseil. Vous allez me voir arriver et repartir rapidement. Quoi qu'il en soit, je vous admire tous les deux pour votre service. Nous sommes très désolés de vous avoir manqués quand nous étions à Iqaluit, mais nous comprenons certainement votre situation.

Madame Redfern, je veux également faire une brève déclaration en votre faveur et à l'appui de certains des problèmes que vous avez mis en lumière devant d'autres comités parlementaires ainsi que dans les médias. Sachez qu'un grand nombre d'entre nous vous sont solidaires. Vous n'êtes pas seule dans le désert.

Quand nous sommes allés à Iqaluit, nous avons rencontré des membres de la Chambre de commerce. J'ai été quelque peu surprise, même si je n'aurais probablement pas dû l'être. J'aurais probablement dû être au courant. Je viens de la Nouvelle-Écosse, et je sais que l'Université Dalhousie a mené énormément de travaux de recherche dans votre municipalité ainsi que sur l'île de Baffin sur les changements climatiques. Les membres de la

past summer in the city of Iqaluit — which, frankly, I had heard nothing about until we got there — whereby the lake was drying up. The main source of drinking water for the town, and, of course, for tourism, industry and other things we're talking about here tonight, but for your residents first. This resulted from two things: First, the reduction in precipitation, which had been predicted by scientists in a variety of places, I'm sure, including Dalhousie University; and also the melting of the permafrost, which caused the buckling of the utilidor, which then caused leakage and therefore water loss.

Could you speak to us a little bit about vulnerabilities, both in terms of meeting the basic needs as a people living in your city, but also of the importance of stable water and other such resources as you're wanting to expand economic development opportunities, tourism and other things?

Ms. Redfern: I'm glad the Chamber of Commerce did such a good job in providing that information to this committee.

First of all, it's important to note the City of Iqaluit is not the only Nunavut community dealing with water issues. At least half have regular water issues, in part because probably when the federal government was choosing the permanent settlement's water, expandability for growing populations, transportation and good hunting was not at the forefront in the selection of those communities.

With respect to the water situation we dealt with this summer, you're absolutely right; it was due to lack of snow and rain. The city chose to be proactive in getting our reservoir filled up from a nearby water source.

This was a perfect example of all orders of government working very closely together. However, what was frustrating was that for over two and a half years I had been lobbying intensively to get climate change mitigation or adaptation funding. In particular, to get flexible couplers. We have been dealing with the change in permafrost for many years. We have regular instances of the pipes breaking in, it turns out, in all seasons. When we had buried our pipes, we thought they were as good as being buried in concrete. The permafrost has been melting and now those pipes are in the active layer. It's actually the access vaults that move up or down, and the pipes break and disconnect. If we had managed to get some of those climate change funds, we might have not faced as serious a situation as we did this summer.

Chambre de commerce nous ont parlé de la crise liée à l'eau potable qui a failli éclater l'été dernier dans la ville d'Iqaluit. Pour être honnête, je n'en avais jamais entendu parler avant. Je parle de l'assèchement du lac, qui est la principale source d'eau potable de la ville, évidemment, ainsi qu'un élément important pour le tourisme, l'industrie et les autres choses dont il est question ici ce soir, mais principalement pour les habitants. Il y a deux causes à cela : premièrement, la baisse des précipitations, ce qu'avaient prévu des scientifiques de différents endroits, y compris, sans aucun doute, ceux de l'Université Dalhousie; et deuxièmement, la fonte du pergélisol qui a entraîné la déformation du réseau de distribution aérien sous coffrage. Ces déformations ont provoqué des fuites, d'où les pertes d'eau.

Pouvez-vous nous parler un peu de la vulnérabilité de votre ville en ce qui concerne les besoins essentiels des habitants et aussi de l'importance d'avoir des ressources hydriques stables, entre autres choses, puisque vous voulez accroître vos possibilités de développement économique, par exemple le tourisme?

Mme Redfern : Je suis contente que la Chambre de commerce vous en ait parlé. Elle a fait du très bon travail.

Avant tout, il est important de souligner que la ville d'Iqaluit n'est pas la seule collectivité au Nunavut qui a des problèmes relativement à l'eau. La moitié d'entre elles, au moins, ont régulièrement ce genre de problèmes. C'est en partie parce que le gouvernement fédéral, lorsqu'il a choisi les sources d'eau des établissements permanents, n'a probablement pas suffisamment pris en considération les capacités d'expansion pour la croissance de la population, le transport et les zones propices à la chasse.

Pour ce qui est du problème d'eau que nous avons vécu pendant l'été, vous avez absolument raison : c'était parce qu'il n'y avait pas eu assez de neige et de pluie. La ville a été proactive et a pris des mesures pour remplir notre réservoir à partir d'une source d'eau à proximité.

C'était l'exemple parfait d'une situation où tous les ordres de gouvernement travaillent en étroite collaboration. Malgré tout, ce que je trouve frustrant, c'est que cela faisait deux ans et demi que je faisais pression sur le gouvernement pour obtenir des fonds pour l'atténuation ou l'adaptation à l'égard des changements climatiques. Je voulais notamment faire installer des éléments d'accouplement flexibles. Nous devons composer avec les changements du pergélisol depuis de nombreuses années. Les tuyaux brisent couramment, peu importe la saison. À l'époque où les tuyaux ont été enterrés, on croyait qu'il aurait été impossible de faire mieux même en utilisant du béton. Mais aujourd'hui, le pergélisol est en train de fondre, et les tuyaux sont désormais dans le mollisol. En réalité, ce sont les champs d'accès qui bougent vers le haut ou vers le bas, ce qui fait que les

What was also frustrating was approaching all the different departments to try to get financial assistance. I felt like a ball in a pinball machine, bouncing around from department to department at different levels, trying desperately to figure out, with \$2 billion having been announced, where we can get assistance.

In part, I think there are too many programs. The Government of Nunavut staff person, as well as the Yukon association municipalities, had identified 27 or 28 different climate change programs: We've got an issue. Here is a fix. Help us figure it out. The programs haven't been a good fit.

When it came to the water response, at one point I was told that we had missed a deadline. I had to say, "I'm sorry I didn't plan my climate change emergency better to fit your deadline."

In the end, it was through Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs, which had received only \$8 million to help northern Indigenous communities with climate change issues. We were only able to get approximately \$480,000 because that's all they had left.

It's frustrating when we know the funding is there. It's equally frustrating that so much of it appears to be focused on reducing greenhouse gas emissions. While laudable in and of itself, many municipalities across the country are dealing with climate change issues, from flooding to forest fires or, in our case, lack of precipitation. It's been difficult to get any of those funds.

Lastly, there was also \$2 billion announced for disaster response, which we found out about, only to be told later there is a minimum of \$20 million. Our water response was approximately \$3 million before we purchased the reverse osmosis machine.

In good conscience, we can't make \$3 million or \$4 million to \$20 million.

tuyaux brisent ou se séparent. Peut-être que les problèmes n'auraient pas été aussi graves qu'ils l'ont été pendant l'été si nous avions eu accès à des fonds pour réagir aux changements climatiques.

J'ai aussi trouvé frustrant de devoir communiquer avec toutes sortes de ministères différents pour essayer d'obtenir un soutien financier. J'avais l'impression d'être une bille dans un billard électrique. J'ai été renvoyée de ministère à ministère et d'un échelon à un autre, et j'essayais en même temps désespérément de comprendre comment je pourrais obtenir de l'aide, étant donné les investissements de 2 milliards de dollars qui avaient été annoncés.

Dans une certaine mesure, je crois qu'il y a trop de programmes. Un fonctionnaire du gouvernement du Nunavut et un représentant de l'Association of Yukon Municipalities — l'Association des municipalités du Yukon — ont recensé 27 ou 28 programmes de lutte contre les changements climatiques. Le fait est que nous avons un problème. Il y a une solution, et vous devez nous aider avec tout cela. Les programmes n'ont pas donné les résultats escomptés.

Pour en revenir à notre intervention face à notre problème d'eau, on m'a dit, à un moment donné, que nous avions dépassé une date limite. J'ai répondu : « Je suis vraiment navrée de ne pas avoir planifié ma catastrophe climatique en fonction de vos échéances. »

Finalement, j'ai réussi à obtenir un maigre 480 000 \$, environ. C'était tout ce qui restait des 8 millions de dollars qui avaient été affectés à Relations Couronne-Autochtones et à Affaires du Nord Canada pour aider les collectivités autochtones du Nord à réagir aux changements climatiques.

C'est frustrant; nous savons que les fonds existent. Et c'est tout aussi frustrant de voir que la plus grande partie de ces fonds semble être utilisée pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. C'est bien sûr une initiative louable, mais il demeure que de nombreuses municipalités d'un bout à l'autre du pays doivent affronter des problèmes liés aux changements climatiques, allant des inondations aux feux de forêt en passant, comme dans notre cas, par le manque de précipitations. Accéder à des fonds, quels qu'ils soient, a été très difficile.

Pour terminer, je veux aussi parler du fonds d'intervention en cas de catastrophe de 2 milliards de dollars. Après que nous avons appris son existence, on nous a informés que le montant minimal était de 20 millions de dollars. Le coût de notre intervention se chiffrait à environ 3 millions de dollars, avant l'achat de notre appareil à osmose inverse.

Nous ne pouvons pas, de bonne foi, demander 20 millions de dollars si nous en avons besoin de 3 ou de 4 millions.

Small- or medium-sized communities that are not the 22 big cities are going to be left out and struggling to get any of those funds. You have 3,500 municipalities across the country and only 22 of them are the big cities.

Senator Neufeld: Thank you both for some good presentations. Just a little bit on the climate change initiatives of the federal government. I live in northern B.C. When I say I'm from northern British Columbia, most people think I live in Vancouver. I don't. I live in northern British Columbia. I can relate to your frustration with trying to contact someone to find out what you can get and to deal with things differently where I live in Fort St. John than you do in Vancouver; that's for sure.

As far as fibre optics are concerned, I just received that this year too. It's new in a lot of the northern parts of Canada.

At the Energy, the Environment and Natural Resources Committee, I've spoken a lot to different departments about knowing climate change is happening; it's for real. We know it's taking place. You can think about all the little things you want to 30 years out, but the reality is adaptation today and in the future. I get a starry-eyed look when I talk about adaptation. I can appreciate where you're coming from. We all have to work on the federal government to look at that and involve the communities in the North in some of those decisions and 28 programs you found. It's no wonder you can't get much done at any one of them.

That's something we have to focus on a bit, chair, when we do our report.

I need a little help from Mayor Spence. You say, as members of the committee are aware, Churchill is Canada's only deep-water seaport. I'm sorry. I come from B.C. We have a deep-water seaport in Prince Rupert. I'm wondering what the difference is. It's open year-round.

Mr. Spence: Within the region we have our port situated close to the sixtieth parallel. It's a facility that naturally has potential for greater use in developing a greater Canada.

Senator Neufeld: I was wondering about it because of the other ports we have in Northern Canada.

Les petites et moyennes collectivités qui ne font pas partie des 22 grandes villes vont être laissées de côté; elles auront difficilement accès à ce genre de fonds. Il y a 3 500 municipalités au Canada, et seulement 22 d'entre elles sont réputées être des grandes villes.

Le sénateur Neufeld : Merci à vous deux. Vous nous avez présenté de bons exposés. Rapidement, je veux dire quelque chose à propos des initiatives du gouvernement fédéral en matière de lutte contre les changements climatiques. Je vis dans le Nord de la Colombie-Britannique. Quand je dis cela, la plupart des gens supposent, à tort, que je vis à Vancouver. Je vis dans le Nord de la Colombie-Britannique, alors je peux comprendre votre frustration au moment de communiquer avec quelqu'un pour savoir ce que vous pouvez obtenir. Où je vis, à Fort St. John, les choses ne se passent pas comme à Vancouver, c'est certain.

Au sujet de la fibre optique, c'est justement arrivé cette année également. C'est quelque chose de tout nouveau dans de nombreuses régions du Nord du Canada.

Je siège aussi au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, et j'ai parlé avec les représentants de nombreux ministères à propos de la réalité des changements climatiques; c'est bien réel. Nous savons que le climat est en train de changer. Même si vous prévoyez un tas de petites choses à faire d'ici 30 ans, le fait est qu'il faut prendre des mesures d'adaptation aujourd'hui et qu'il faudra en prendre demain. Je suis toujours enthousiaste quand je peux parler des mesures d'adaptation. Je peux comprendre votre point de vue. Nous tous au sein du gouvernement fédéral allons devoir étudier la question et faire participer les collectivités du Nord à certaines décisions ainsi qu'aux 28 programmes que vous avez recensés. Cela ne me surprend pas qu'aucun des programmes ne vous ait permis d'agir vraiment.

Je pense, monsieur le président, que nous devrions mettre l'accent là-dessus dans notre rapport.

Monsieur le maire, aidez-moi un peu à comprendre. Vous dites — comme le comité le sait déjà — que le seul port en eaux profondes au Canada se trouve à Churchill. Vous m'excuserez, mais je viens de la Colombie-Britannique, et je sais qu'il y a un port en eaux profondes à Prince Rupert. Je voulais savoir s'il y avait une différence. Le nôtre est exploité toute l'année.

M. Spence : Le port dans notre région est situé près du 60^e parallèle. Par sa nature même, l'installation pourrait servir davantage à accroître la prospérité du Canada.

Le sénateur Neufeld : Je me posais la question, étant donné qu'il y a d'autres ports dans le Nord du Canada.

Mr. Spence: We're a country that tends to forget about the North. You see what's happening in Russia in terms of how they're developing their north. They're investing in northern ports. They're doing an excellent job.

Senator Neufeld: Yes.

Mr. Spence: So more attention.

Senator Neufeld: I'm familiar with that. I know we have to keep the people in the big cities in the southern parts of the provinces happy.

Grain was a big part of Churchill. Do you see that, with the rail now, being fixed up, that it will be something again?

Mr. Spence: It will be one of many products, naturally. It was a staple. As you know, the Canadian Wheat Board is no longer with us. There are other grain companies that are interested, naturally. With other ports owned by the Richardsons or the Cargills of the world, which it's their product only, they basically dictate what the price is going to be and when you're going to get your opportunity to ship through there.

This port is going to be an independent port. Naturally, it has to be price-sensitive in terms of the markets and looking at other commodities.

Here is an example: We've got a mine about 300 miles south of our community. Their ore, believe it or not, is trucked from Thompson, Manitoba, to the St. Lawrence. We have a problem. That ore needs to be on a train destined for Churchill. I understand Churchill doesn't operate 12 months out of the year, but those are the things we need to look at.

There is no rocket science to it. You need to sharpen the pencil. There is an opportunity for other products that will go through the port.

Senator Neufeld: You also say that "we want to partner on further investments linking our airport to the existing infrastructure of our port and railway."

Can you help me with that, dig a little deeper and tell me what that does or what it creates?

Mr. Spence: Again, it goes back to why Churchill was created. It was basically to serve the region. In this case, for instance, it's costly. Any time you ship anything by air, it's pretty costly. If you're trucking and training from, say, Winnipeg, Manitoba, or the Prairie provinces, you're getting it to

M. Spence : Notre pays a tendance à négliger le Nord, au contraire de la Russie qui, elle, cherche à l'exploiter. La Russie a investi dans des ports dans le Nord. Elle fait un excellent travail.

Le sénateur Neufeld : Oui.

M. Spence : Donc, il faut y accorder plus d'attention.

Le sénateur Neufeld : Je connais cela. Je sais que nous devons assurer le bien-être des habitants des grandes villes du sud des provinces.

Je sais que le grain était quelque chose d'important pour Churchill. Le chemin de fer est actuellement en cours de réparation, mais croyez-vous que le grain reprendra son importance?

M. Spence : Ce sera l'un des nombreux produits, bien sûr. C'était un pilier. Comme vous le savez, nous ne pouvons plus compter sur la Commission canadienne du blé. Naturellement, d'autres entreprises céréalières ont manifesté leur intérêt. Étant donné que les autres ports appartiennent aux Richardson et aux Cargill de ce monde — et que c'est leur seul produit —, ce sont eux qui essentiellement décident du prix et du moment où vous pourrez utiliser leurs installations pour expédier la marchandise.

Notre port sera indépendant, même si, évidemment, nous devons être sensibles au prix du marché et envisager d'autres marchandises.

Je vais vous donner un exemple : il y a une mine à environ 480 kilomètres de notre collectivité. Croyez-le ou non, le minerai est transporté par camion de Thompson, au Manitoba, jusqu'au Saint-Laurent. C'est un problème. Le minerai devrait être à bord d'un train à destination de Churchill. Je sais bien que le port de Churchill n'est pas en activité 12 mois par année, mais c'est ce genre de possibilité que nous devons étudier.

Il n'y a rien de bien sorcier là-dedans. Il vous suffit d'aiguiser un crayon. D'autres produits peuvent transiter par ce port.

Le sénateur Neufeld : Vous avez dit : « Nous voulons être des partenaires dans les autres investissements qui permettront de relier nos aéroports à l'infrastructure existante de notre port et notre chemin de fer. »

Pouvez-vous m'aider à comprendre? Expliquez-moi un peu ou dites-moi ce que vous voulez comme résultat, ce que vous voulez créer.

M. Spence : Encore une fois, on revient au fait que la raison d'être de Churchill est essentiellement de servir la région. Le problème, entre autres, c'est que cela coûte cher. Chaque fois que quelque chose est expédié par voie aérienne, cela coûte beaucoup d'argent. Si vous expédiez quelque chose par camion

the destination, which is Churchill, and then you're airlifting it. Shorter airlift price points should be reasonable.

It comes back to Nutrition North in terms of how expensive it is. We're flying some of those products right from Winnipeg, for instance, or from Montreal or Ottawa. That's the way it is at times.

Senator Neufeld: That's for Nutrition North.

Mr. Spence: That's one of them. That's one of the tools, yes.

Senator Neufeld: I don't get the link between linking the railroad tracks to the airport. I'm a practical person; so help me here.

Mr. Spence: Rather than handling it a second time from the rail yards or the end terminal at the port in Churchill, the terminus of the rail line at the airport is not that far. The investment isn't much. It could be a mile, if that.

Senator Dasko: Thank you for both of your presentations.

Mayor Spence, it sounds as if Churchill is about to be transformed or at a tipping point with the rail line established again. I want to ask you about the role of traditional economic activities in the region of Churchill — hunting, fishing. Are those activities going to be replaced by what sounds like a very active vision of resource development in the Churchill area?

Is there still a role for traditional economic activities? Is that less important? On the topic of economic development, you've got resource development; it sound very promising. Is tourism going to be rebounding as well with the rail line? Is that an important future industry for Churchill?

Mr. Spence: We have four pillars. We have the port and rail line transportation; we have got science and research; we've got the Churchill Health Centre; and then we have tourism. Tourism has really taken off. Not only are we the polar bear capital of the world, but we have so many beluga whales within the estuaries of the Churchill River; Seal River; and Nelson River, within the same region. That will continue to flourish. That is a given.

ou par train de Winnipeg au Manitoba, par exemple, ou de n'importe quelle province des Prairies, jusqu'à Churchill, la destination, vous allez devoir l'expédier par voie aérienne. Si la distance à parcourir par voie aérienne était plus courte, ce serait plus raisonnable.

C'est si cher que nous devons utiliser le programme Nutrition Nord Canada. Présentement, certains produits doivent être expédiés par voie aérienne depuis Winnipeg, Montréal ou Ottawa. Nous n'avons parfois pas d'autres choix.

Le sénateur Neufeld : Vous utilisez le programme Nutrition North Canada.

M. Spence : C'est un des programmes, un des outils, oui.

Le sénateur Neufeld : Cela ne me dit toujours pas pourquoi le chemin de fer devrait se rendre jusqu'à l'aéroport. Je suis quelqu'un de très pragmatique, alors éclairez-moi.

M. Spence : C'est pour éviter une deuxième manipulation des marchandises à la gare de triage ou au terminal portuaire de Churchill. Le terminus de la ligne de chemin de fer n'est pas si loin de l'aéroport. Ce ne serait pas un investissement énorme. On parle d'à peine un kilomètre et demi.

La sénatrice Dasko : Merci à vous deux de nous avoir présenté vos exposés

Monsieur le maire, j'ai l'impression que Churchill est sur le point d'être transformée ou d'atteindre un point critique grâce au rétablissement du chemin de fer. Je veux vous poser une question à propos du rôle des activités économiques traditionnelles dans la région de Churchill, comme la chasse et la pêche. J'aimerais savoir si ces activités traditionnelles risquent de disparaître au profit d'un objectif très ambitieux, semble-t-il, en ce qui concerne l'exploitation des ressources de la région de Churchill.

Va-t-il y avoir une place pour les activités économiques traditionnelles? Les considère-t-on comme étant moins importantes? Aussi, à propos du développement économique, l'exploitation des ressources me semble très prometteuse, mais croyez-vous que le rétablissement du chemin de fer va aussi aider à redynamiser l'industrie touristique? Croyez-vous que ce sera une industrie importante pour Churchill à l'avenir?

M. Spence : Nous misons sur quatre piliers : le transport portuaire et ferroviaire; la science et la recherche scientifiques; le Churchill Health Centre — le Centre de santé de Churchill —; et le tourisme. L'industrie touristique a véritablement explosé. Nous sommes non seulement la capitale mondiale de l'ours polaire, mais nous avons aussi un grand nombre de bélugas dans les estuaires du fleuve Churchill, de la rivière Seal et du fleuve Nelson, dans la région. L'industrie va continuer de prospérer. Cela va de soi.

Railing into Churchill, with the VIA Rail train, is very reasonable. To fly from Winnipeg to Churchill, if you don't book in advance, is \$2,000. That's a lot of money.

In terms of resource development, we lost the fishing opportunity because of the hydro project diverting the Churchill River into the Nelson in the early 1970s. That is gone. We've lost that.

Hunting still happens. But the opportunity we look at is a lot more in terms of being a supply chain, those types of things, which we blend with tourism, absolutely. It's an opportunity.

The fact is, though, it's the region that benefits. Again, it's not necessarily Churchill. It's the region that benefits because the infrastructure was designed for the region.

Senator Dasko: And the province of Manitoba as well.

Mr. Spence: That's right.

The Chair: Mayor Redfern, I'd like to ask you about energy. Firstly, I believe you have been participating in an advisory group to INAC, I'll call it, which has now changed form, on exploring alternatives to diesel, and there was a fund. Would you tell us how that's going?

Second, would you have any comments about hydro potential for your city?

Ms. Redfern: Thank you for the question. The working group that had been set up by the former INAC, unfortunately, has not met since the energy summit in Whitehorse almost a year ago. It was a little disappointing for a couple of reasons. One is it almost only focused on solar and wind. It didn't look much to other energy sources.

The city of Iqaluit is a capital. While we are one of 25 communities and 25 per cent of the population, we consume approximately 50 per cent of the diesel fuel for the entire territory. The Government of Nunavut spends about \$200 million a year on bringing in fossil fuel. Getting Iqaluit off of diesel is not only good for Iqaluit, it would be good for the territorial government and for Canada.

The best option for energy for Iqaluit is hydro or possibly, now that it's being looked into, SMR, small modular reactors, something that Russia is doing and also industry is looking into in other parts of the Arctic region. The National Research Council has a national working group with representatives of every province and territory from the energy sector that's part of

Un trajet par train jusqu'à Churchill, par VIA Rail, serait très raisonnable. À moins d'avoir réservé, il faudrait déboursier 2 000 \$ pour prendre un vol de Winnipeg à Churchill. C'est beaucoup d'argent.

En ce qui a trait à l'exploitation des ressources, la pêche n'est plus une possibilité depuis le début des années 1970, lorsque la rivière Churchill a été déviée vers le fleuve Nelson dans le cadre d'un projet hydroélectrique. Nous avons dû dire adieu à cela.

Les activités de chasse, elles, se poursuivent. Mais notre projet consisterait plutôt à intégrer cela davantage dans une chaîne d'approvisionnement, des choses du même genre, et au tourisme, absolument. C'est une possibilité dont nous devons tirer parti.

En réalité, c'est la région qui en tirera avantage, ce n'est pas nécessairement la Ville de Churchill. C'est toute la région qui en profitera parce que l'infrastructure a été conçue pour la région.

La sénatrice Dasko : Cela vaut aussi pour le Manitoba.

M. Spence : C'est exact.

Le président : Madame la mairesse, j'aimerais vous poser une question à propos des ressources énergétiques. Avant tout, je crois que vous faites partie d'un groupe consultatif d'Affaires autochtones et du Nord Canada — je sais que le ministère a changé de forme —, qui explore les solutions de rechange au diesel. Il y avait aussi un financement. Pouvez-vous nous dire comment les choses se passent?

Deuxièmement, avez-vous des commentaires à faire sur le potentiel hydroélectrique de votre ville?

Mme Redfern : Merci de poser la question. Le groupe de travail qui a été mis sur pied par l'ancien ministère des Affaires autochtones et du Nord Canada ne s'est malheureusement pas réuni depuis le sommet sur l'énergie de Whitehorse, il y a près d'un an déjà. J'ai été un peu déçue, et pour plus d'une raison, notamment le fait que tout tournait presque exclusivement autour de l'énergie solaire et de l'énergie éolienne. Nous n'avons pas vraiment parlé d'autres sources d'énergie.

Iqaluit est la capitale. Nous sommes l'une des 25 collectivités du territoire, mais nous représentons 25 p. 100 de la population et nous consommons environ 50 p. 100 du diesel sur le territoire en entier. Le gouvernement du Nunavut dépense plus ou moins 200 millions de dollars par année pour l'approvisionnement en combustible fossile. Ce ne serait pas seulement avantageux pour Iqaluit de réduire sa dépendance au diesel, ce serait une bonne chose pour le gouvernement territorial et pour le Canada.

L'hydroélectricité est la meilleure solution énergétique pour Iqaluit, mais les petits réacteurs modulaires sont une autre possibilité que nous étudions présentement. C'est ce que la Russie utilise et ce que l'industrie songe à employer dans d'autres régions de l'Arctique. Le Conseil national de recherches a mis sur pied un groupe de travail national composé de

it. They put out a call for proposals. They received 70. It's now down to two. That's now looking at a pilot phase.

In order for our city to function as a proper capital and to grow and develop, we need a stable, affordable energy source. Solar and wind is not going to cut it. Diesel is not sustainable. We are very vulnerable to the price increases. What we really need is to move forward in assessing what those energy options are. Unfortunately, the Qulliq Energy Corporation is tapped out. The Government of Nunavut is tapped out. It has reached its debt cap. Thankfully, it's going to amend the legislation that may allow for a third party to come in and build some sort of energy fix.

It's really good news that De Beers has bought the nearby diamond mine. Diamond mining is energy intensive. We have met with them. They want to find an energy solution for their mine. It's only about a hundred kilometres away. This is exactly where there is an opportunity of partnering with the federal government, municipality, energy corp or third party corporation and the mine. Thank you.

Senator Bovey: Mayor Spence, you talked about the round-table discussions and the regional definition of issues that could and should be worked on in partnership and collectively. I wonder, without wasting a lot of your or your staff's time, whether some of those initiatives you've defined as being critically important for the region could be forwarded to the clerk so they would be on record and help us with our deliberations as we move forward in the study.

Mr. Spence: Yes, we can do that, absolutely.

Senator Bovey: You mentioned Dr. David Barber. He has appeared before this committee. As you know, I had the opportunity to go up to Edmonton in early July when he spoke to a fairly large group of businesses and others. He spoke about opportunities arising from climate change. He was very practical about the negative side — I'm not going to call it the "doom and gloom" — but then he flipped the coin.

I would like you to pick up on that positive opportunity note he left on. You talked about Churchill being a gateway to the Arctic. Tell me about Churchill Port being a gateway internationally.

représentants du secteur énergétique de chaque province et de chaque territoire. Le groupe a lancé un appel de propositions, et en a reçu 70. Il a retenu deux propositions et envisage maintenant de lancer un projet pilote.

Si nous voulons que notre ville puisse remplir en bonne et due forme son rôle de capitale, prospérer et se développer, nous avons besoin d'une source d'énergie stable et abordable. L'énergie solaire et l'énergie éolienne ne seront pas suffisantes. Le diesel n'est pas une ressource durable, et nous sommes très vulnérables devant les hausses de prix. Ce qu'il faut, c'est poursuivre l'évaluation des autres sources d'énergie. Malheureusement, la société d'énergie Qulliq et le gouvernement du Nunavut sont à court de moyens. Ce dernier a atteint la limite de sa capacité d'emprunt. Heureusement, il compte modifier la loi pour permettre à un tiers d'intervenir et de mettre en œuvre un projet énergétique quelconque pour régler la situation.

C'est une très bonne chose que De Beers ait fait l'acquisition de la mine de diamants à proximité. Il faut énormément d'énergie pour exploiter une mine de diamants. Nous avons discuté avec les représentants du groupe, et ils veulent eux aussi, pour leur mine, trouver une solution au problème d'énergie. Elle ne se trouve qu'à une centaine de kilomètres. C'est exactement dans ce genre de situation que nous devons saisir l'occasion d'établir un partenariat entre le gouvernement fédéral, la municipalité, la société d'énergie ou une tierce société privée et la mine. Merci.

La sénatrice Bovey : Monsieur le maire, vous avez parlé de tables rondes et de perspectives régionales sur des problèmes qui pourraient et qui devraient faire l'objet d'un partenariat et d'un effort collectif. Je me demandais s'il était possible — sans que cela vous prenne trop de temps, à votre personnel ou à vous — de faire parvenir à la greffière l'information concernant certaines des initiatives que vous considérez comme étant extrêmement importantes pour la région, afin qu'elles figurent au compte rendu. Cela nous aiderait pour le reste de nos discussions dans le cadre de l'étude.

M. Spence : Oui, nous n'y manquerons pas.

La sénatrice Bovey : Vous avez mentionné David Barber. Il est déjà venu témoigner devant le comité. Comme vous le savez, j'ai eu l'occasion de me rendre à Edmonton au début de juillet et d'assister à une conférence qu'il a donnée devant un très grand groupe d'entrepreneurs, entre autres personnes. Il a dit que les changements climatiques ouvraient aussi des possibilités. Il a été très terre à terre lorsqu'il a parlé des côtés négatifs — je veux éviter de dire « désastreux » —, mais il a ensuite montré l'autre aspect des choses.

J'aimerais poursuivre sur sa note positive. Vous avez dit que Churchill est la porte d'entrée de l'Arctique. Dites-moi en quoi le port de Churchill est une porte sur le reste du monde.

Mr. Spence: Climate change is before us. It's pretty evident it will continue, and we will look at it as opportunities. We can't stop it and we're not going to, so let's take on the opportunity of climate change.

We all agree it's going to be ice free. In our location, it's going to be within 30 years. It's really going to open up the North. It's going to expand opportunity.

But there's also going to be some challenges as well in terms of oil spills. Actually, the CMO is the facility for that. That facility is not complete yet; it hasn't been finished yet because of the rail line issue. Next year it should be complete. They will be introducing oil to fresh water and saltwater. There is cleaning that up but also the opportunity to really study what's out in Hudson Bay because it's a dark hole.

In our community, in terms of opportunities with research and science, we are looking forward to our students and other students being a part of growing science and having the opportunity to be a part of science research as we go forward.

It's critically important to watch what's happening in northern China and Russia and how they're developing their north. It's critical we take and benefit from what they're doing.

All of it, naturally, is watching. It's critical we reinvest in the North. We're not going anywhere soon. We're an integral part of this country. Let's look at the opportunities and see what they are. Let's move forward. Places like Churchill, which is an Arctic seaport, will play a role.

I understand Iqaluit is developing its seaport. There are opportunities for all northern communities to prosper through this.

The Chair: That was the Churchill Marine Observatory you were speaking of.

Mayor Spence, I think it has been a couple of years that you've been waiting for a solution to the rail problem, if I'm calculating that right. I'm sure it has been a very challenging time. What was some of the fallout that Churchill experienced due to having to wait so long for a solution? Did you lose people?

Mr. Spence: In our school, we lost over 60 students, which works out to about 300 members of our community. It was hard in terms of depopulating. With respect to the cost to bring food in, now we understand in terms of the northern fly-in

M. Spence : Les changements climatiques sont inévitables. Tout porte à croire qu'ils ne ralentiront pas, alors aussi bien considérer qu'ils ouvrent des possibilités. Nous ne pouvons et ne tenterons pas de freiner les changements climatiques, alors saisissons les occasions qu'ils offrent.

Il n'y aura plus de glace. C'est clair pour tout le monde. L'endroit où nous nous trouvons sera libre de glace d'ici 30 ans. Le Nord va s'ouvrir, et cela va nous donner de nouvelles possibilités.

Bien sûr, il y aura aussi un lot de difficultés, comme les déversements de pétrole. Justement, les installations du CMO sont faites pour cela, même si la construction n'est pas encore terminée; c'est d'ailleurs à cause du problème du chemin de fer. Elles devraient être achevées l'année prochaine. On va mélanger du pétrole à de l'eau douce et à de l'eau salée. Il y a le nettoyage à faire, mais cela va aussi nous permettre de bien observer ce qui se passe dans la baie d'Hudson; pour l'instant, c'est un trou noir.

Au sujet de la recherche et de la science, notre collectivité a hâte que les étudiants d'ici et d'ailleurs puissent jouer un rôle dans le développement des connaissances scientifiques et jouer un rôle dans le milieu de la recherche à l'avenir.

Il est aussi extrêmement important de surveiller ce qui se passe dans le Nord de la Chine et de la Russie pour voir comment ils exploitent leurs ressources nordiques. Il serait très important pour nous de nous inspirer de leurs pratiques afin d'en tirer parti.

Bien entendu, nous nous contentons d'observer. Il est crucial que nous investissions à nouveau dans le Nord. La situation ne va simplement pas changer du jour au lendemain. Nous sommes une part intégrante du pays. Alors, cernons et examinons les possibilités qui existent. Allons de l'avant. Dans l'avenir, les endroits comme Churchill, avec son port maritime dans l'Arctique, joueront un rôle.

Je crois savoir qu'Iqaluit compte avoir son propre port maritime. Toutes les collectivités du Nord ont la possibilité de prospérer.

Le président : Par CMO, vous vouliez dire le Churchill Marine Observatory, soit l'Observatoire maritime de Churchill.

Monsieur le maire, je crois que vous avez attendu pendant deux ans que le problème du chemin de fer se règle, si je ne me trompe. Cela a dû être une période difficile. Quelles ont été les conséquences pour Churchill d'avoir dû attendre aussi longtemps pour une solution? Avez-vous perdu des gens?

M. Spence : Nous avons perdu plus de 60 étudiants dans nos écoles, ce qui équivaut à environ 300 membres de la collectivité. Cela a été un coup dur, sur le plan démographique. En ce qui concerne le prix pour l'acheminement des vivres, nous

communities and what they pay. It was very difficult and challenging for families.

Regarding the price of propane and gasoline, like I said, with the subsidy we just received, I think we're paying \$2.11 for a litre of gasoline. I don't think anyone else pays that in Canada. It was very difficult.

There was a lot of support through Manitobans and through Canadians who shared in helping the Government of Canada in terms of the CRED fund. I think that was upwards of \$7 million. You have to remember there were people who were not called back for two years who were working at the port for the rail line. Construction came to a halt. Tourism numbers went down. There was lost employment. Now the community is rebounding and lifting itself. It's a very strong community. Again, we would not have been able to get through this without the great support of Canadians right across this country.

The Chair: You have a greenhouse in Churchill that I have heard about. Can you tell us how that is going?

Mr. Spence: Yes, the hydroponics grower. It is being managed by the Churchill Northern Studies Centre. They are doing an excellent job. We have vegetables and lettuce every week.

Regarding that grower, for instance, sometimes you have to hit the bottom. That happened in this case. We wouldn't have that grower if we hadn't lost the rail line. It is a short-term loss for a bigger gain, I guess. It is doing extremely well. There are other northern communities looking at that model. There are two others throughout the North. It is quite a tool.

The Chair: What is special about this greenhouse?

Mr. Spence: It is not that expensive. It is very easy to grow products. It is simple in terms of ensuring all you need is light and water and an excellent manufacturing growth facility.

The Chair: Thank you. I would like to thank you both very much for your helpful testimony this evening and for coming here to be with us and giving us a real insight into your regions and an important viewpoint of municipalities. Thank you very much.

Colleagues, welcome to the second portion of this meeting on the Arctic. For this second segment, we have another witness talking about the Kivalliq region and more detail on the hydro

comprendons maintenant ce que vivent et ce que paient les collectivités du Nord accessibles seulement par voie aérienne. C'était une période très difficile et éprouvante pour les familles.

Quant au prix du propane et de l'essence, comme je l'ai dit, grâce à la subvention que nous venons de recevoir, je crois que le prix du litre d'essence est de 2,11 \$. Je doute que quiconque d'autre paie cela au Canada. C'était loin d'être facile.

Nous avons quand même reçu énormément de soutien de la part des Manitobains et des Canadiens qui ont contribué au Fonds de développement économique de Churchill et de la région créé par le gouvernement du Canada. Je crois que cela représentait plus de 7 millions de dollars. N'oubliez pas qu'il y a des gens qui travaillaient au port pour le chemin de fer, qui n'ont pas eu de travail pendant deux ans. La construction s'est tout bonnement arrêtée. L'industrie touristique en a pâti. Le chômage a augmenté. Aujourd'hui, la collectivité reprend du mieux, elle est revigorée. C'est une collectivité très forte. Encore une fois, nous n'aurions pas été en mesure de traverser cette période sombre sans la grande générosité des Canadiens d'un bout à l'autre du pays.

Le président : J'ai également entendu dire que vous aviez une serre à Churchill. Pouvez-vous nous en parler?

M. Spence : Oui, c'est pour la production en culture hydroponique. La serre est gérée par le Churchill Northern Studies Centre — le centre des études nordiques de Churchill —, qui fait un excellent travail. Nous avons des légumes et de la laitue chaque semaine.

Ce producteur montre que parfois, il y a de la lumière au bout du tunnel. C'est ce qui nous est arrivé; si nous n'avions pas perdu le chemin de fer, jamais nous n'aurions eu ce producteur. C'est une perte à court terme qui s'est transformée en un gain important, j'imagine. La serre se porte extrêmement bien. Il y a d'autres collectivités du Nord qui s'intéressent au modèle. Il en existe deux autres ailleurs dans le Nord. C'est quelque chose de très pratique.

Le président : Qu'est-ce que cette serre a de si spécial?

M. Spence : Elle ne coûte pas vraiment beaucoup d'argent, et il est très facile d'y faire pousser les produits. C'est simple, parce que tout ce dont vous avez besoin, c'est de lumière, d'eau et d'une excellente installation de croissance.

Le président : Merci. J'aimerais vous remercier tous les deux. Vos témoignages, ce soir, nous seront très utiles. Merci d'être venus et de nous avoir donné une très bonne idée de ce qui se passe dans vos régions ainsi que le point de vue tout aussi important de vos municipalités. Merci beaucoup.

Chers collègues, nous commençons la deuxième partie de notre séance sur l'Arctique. Pour la deuxième heure, nous accueillons un autre témoin qui va nous parler de la région de

and fibre-optics project. I am pleased to welcome, I think we can say, on behalf of the Kivalliq Inuit Association, Tom Garrett, Consultant; and from Anbaric Development Partners, Philip Duguay, Vice-President, Canada.

I will mention I did see David Ningeongan, the president of the KIA at breakfast in Iqaluit this morning. He couldn't be here but was pleased you folks are able to present about your connection with the KIA.

I invite you to proceed with your opening statement.

Tom Garrett, Consultant, Kivalliq Inuit Association: Thank you very much. Good evening, Mr. Chair and committee members. As the chair mentioned, I am here today representing the president of the Kivalliq Inuit Association, or KIA. The president could not be here today as he is in Iqaluit for NTI's annual general meeting. He very much wanted to be here but he was also just in Ottawa last week appearing before the House of Commons Standing Committee on Indigenous and Northern Affairs. As you know, commuting from Rankin Inlet to Ottawa is not the easiest thing to do continually.

With me today is Philip Duguay, Vice President, Canada, for Anbaric Development Partners, who is also working with the Kivalliq Inuit and will have more to say shortly.

The KIA is pleased that the Senate has undertaken this work. There are many important topics to address for Canada's Arctic. We will submit to you today the lack of infrastructure is foremost among them.

I have been asked today to address a high-priority project for the Kivalliq Inuit Association, the Kivalliq Hydro-Fibre Link. I know many members of the committee are familiar with the project.

Recently, members of this committee travelled to the Kivalliq to see first-hand the challenges and opportunities of the region. As members are no doubt aware, what often holds the region back the most from economic development opportunities is the lack of basic infrastructure that southern Canadians take for granted.

The lack of broadband affects delivery and opportunities in education and health care.

The lack of roads and proper port facilities affects communities' ability to share resources or for residents to travel easily to a job.

Kivalliq, et plus précisément des projets liés à l'hydroélectricité et à la fibre optique. Je crois parler au nom de tous en disant que nous sommes heureux de recevoir Tom Garrett, consultant, de la Kivalliq Inuit Association, et Philip Duguay, vice-président, Canada, de Anbaric Development Partners.

J'aimerais mentionner que j'ai vu M. David Ningeongan, le président de la KIA, au déjeuner ce matin, à Iqaluit. Il n'était pas disponible aujourd'hui, mais il était heureux que vous puissiez être ici pour parler de vos liens avec la KIA.

Vous pouvez commencer votre déclaration préliminaire.

Tom Garrett, consultant, Kivalliq Inuit Association : Merci beaucoup. Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, bonsoir. Comme le président l'a mentionné, je suis ici aujourd'hui pour représenter le président de la Kivalliq Inuit Association, ou KIA. Le président n'était pas disponible aujourd'hui, puisqu'il devait assister à l'assemblée générale annuelle de la NTI à Iqaluit. Il aurait vraiment aimé être ici, mais il est déjà venu à Ottawa la semaine dernière pour témoigner devant le Comité permanent des affaires autochtones et du Nord de la Chambre des communes. Vous le savez sûrement, mais il est loin d'être facile de faire l'aller-retour continuellement entre Rankin Inlet et Ottawa.

Je suis accompagné aujourd'hui de Philip Duguay, vice-président, Canada, d'Anbaric Development Partners, qui travaille lui aussi avec la Kivalliq Inuit Association. Il vous présentera aussi ses commentaires sous peu.

La KIA remercie le Sénat d'avoir entrepris cette étude. Il y a plusieurs questions importantes sur lesquelles on doit se pencher relativement à l'Arctique canadien. Nous sommes ici aujourd'hui pour faire valoir que la priorité devrait être de régler le problème du manque d'infrastructure.

On m'a demandé aujourd'hui de vous parler d'un projet hautement prioritaire de la Kivalliq Inuit Association, la ligne d'électricité et de liaison par fibre optique de Kivalliq. Je sais que vous êtes nombreux au comité à bien connaître ce projet.

Récemment, des membres de votre comité se sont rendus à Kivalliq pour prendre en personne connaissance des difficultés et des possibilités de la région. Comme vous le savez sûrement, ce qui freine souvent la plupart des efforts de développement économique, c'est le manque d'infrastructures de base, celles que les Canadiens du sud tiennent pour acquises.

L'absence de services à large bande nuit à la prestation des programmes d'enseignement et de soins de santé et aux possibilités connexes.

L'absence de routes et d'installations portuaires adéquates réduit notre capacité de partager nos ressources et empêche les habitants de se déplacer facilement pour le travail.

These are issues faced by all of Nunavut. We have a unique opportunity before us right now in the Kivalliq region that we must capitalize on.

I am going to highlight how this Inuit-led project is advancing with widespread government and private-sector support at a critical time. As committee members saw in part during their tour of the Baker Lake Meadowbank Mine, Nunavut's largest private-sector employer, Agnico-Eagle Mines has invested more than \$2 billion in the region since its arrival.

It is estimated that next year, when the new Whale Tail and Meliadine mine sites come into operation, Agnico will employ over 2,000 people in Nunavut, a third of whom are Inuit. Each year the federal government will receive over \$60 million in payroll taxes alone from these new mines.

I mention these mines because it shows that, despite huge costs and lack of basic infrastructure, the region has huge mining and other economic potential. What KIA wants to do now is unlock this potential with renewable, reliable, affordable energy and reliable broadband Internet. The time to do so is now.

As the committee is aware, the seven communities and mines in the Kivalliq region, like all of Nunavut, depend entirely on burning diesel for electricity generation and heating. There is no access to the North American electricity or natural gas grids. There are no roads into the Kivalliq region or, more importantly, connecting its communities.

For a resident of Whale Cove to travel and work at the Meliadine mine, only some 100 kilometres away, involves a 15-minute flight which costs hundreds of dollars instead of \$50 in gas for a truck. This is the reality of a lack of infrastructure.

Diesel fuel transported by ship to the region during the summer months leads to environmental problems such as increased shipping, toxic fumes, the risk of ground and water contamination from spills and greenhouse gas emissions.

Many of the diesel plants within the Kivalliq region are operating beyond their life expectancy and need to be replaced. These plants were built and owned by the federal government some 40 years ago and are a federal government legacy for the region.

Tous ceux qui vivent au Nunavut doivent composer avec ces difficultés. Maintenant, une occasion unique se présente dans la région de Kivalliq, et nous devons en tirer parti.

Laissez-moi vous montrer comment ce projet inuit progresse, en ce moment critique, grâce au soutien général du gouvernement et du secteur privé. Comme les membres du comité l'ont constaté pendant leur visite de la mine Meadowbank de Baker Lake, le plus grand employeur du secteur privé au Nunavut, Agnico-Eagle Mines, a investi plus de 2 milliards de dollars dans la région depuis son arrivée.

On estime que l'année prochaine, lorsque l'exploitation des gisements Whale Tale et Meliadine va commencer, Agnico emploiera plus de 2 000 personnes au Nunavut, dont un tiers seront des Inuits. Chaque année, le gouvernement fédéral recevra plus de 60 millions de dollars en cotisations sociales seulement grâce à ces nouvelles mines.

Si je mentionne ces projets miniers, c'est pour souligner l'énorme potentiel économique et minier de la région, malgré des coûts énormes et l'absence d'infrastructures de base. À présent, la KIA souhaite réaliser ce potentiel au moyen de sources d'énergie renouvelable, fiable et abordable ainsi qu'à des services Internet à large bande fiables. C'est le temps d'agir.

Comme le comité doit le savoir, les sept collectivités et les mines de la région de Kivalliq, comme tout le Nunavut, dépendent entièrement du diesel pour la production d'électricité et pour le chauffage. Il n'y a aucun accès aux réseaux électriques ou de gaz naturel nord-américains. Il n'y a pas de routes qui mènent à la région de Kivalliq, et plus important encore, il n'y a pas des routes qui connectent les collectivités entre elles.

Si un résidant de Whale Cove doit se déplacer pour travailler dans une mine Meliadine, à seulement une centaine de kilomètres, il devra prendre un vol d'une durée de 15 minutes qui lui coûtera quelques centaines de dollars au lieu de mettre 50 \$ d'essence dans son camion. C'est la réalité quand il n'y a pas d'infrastructure.

Le transport du carburant diesel par bateau dans la région, pendant les mois d'été, mène à des problèmes environnementaux comme l'augmentation du trafic maritime, les gaz toxiques, le risque de contamination du sol et de l'eau par des déversements et par les émissions de gaz à effet de serre.

Un grand nombre de centrales alimentées au diesel dans la région de Kivalliq ont déjà dépassé leur durée de vie utile et doivent être remplacées. Ces centrales ont été construites il y a 40 ans par le gouvernement fédéral qui en est le propriétaire, elles représentent l'héritage laissé par le gouvernement fédéral dans la région.

They have reached their energy capacity. The region is energy insecure. KIA is advancing plans that would see five communities get off diesel power by June of 2024.

The Kivalliq region shares a border with the province of Manitoba which has abundant renewable hydroelectric power. This creates the opportunity to connect the communities and mines in the Kivalliq region to Manitoba and the broader North American energy grid.

This project would link Nunavut to the rest of Canada for the first time through the first land-based link.

The project also includes a plan for a next generation fibre-optic line network. For the first time, the region can have reliable, cost-effective broadband services.

This week, Mary Simon was asked in the media about her recommendations in shaping the federal Arctic Policy Framework. Her response focused on the importance of broadband. She stated:

. . . communities across the Arctic, most of them are very remote, and there's really no access except by flying into those communities. So I felt that if we had an adequate service, a good Internet system, that we could have tele-health, we could have tele-education and we could have many services provided through a good system that was set up.

Securing fibre-optic broadband as part of this project is critical for the communities.

The Kivalliq Inuit have been working on this project for many years. An engineering scoping study on the project was completed in 2015. It concluded the project could save upwards of \$40 million annually in reduced subsidies of diesel power while addressing environmental concerns.

The savings for the mining industry were estimated to be upwards of \$60 million annually.

With the pending price on carbon coming into effect soon, these numbers will go up, as does the urgency for a renewable energy solution.

The mining industry needs energy to operate and grow. The project is at a critical stage to ensure that private sector investment into renewable energy will maximize community benefits. The hydro and fibre transmission line will do just that and it is the preferred project for KIA and the Kivalliq communities.

La région a atteint sa pleine capacité énergétique. Elle manque de sécurité en matière d'énergie. La KIA propose des plans qui permettront à cinq collectivités d'abandonner le diesel d'ici juin 2024.

La région de Kivalliq a des frontières communes avec la province du Manitoba, qui dispose d'abondantes ressources hydroélectriques renouvelables. Il serait donc possible de connecter les collectivités et les mines de la région de Kivalliq au Manitoba et au grand réseau énergétique nord-américain.

Ce projet relierait le Nunavut au reste du Canada pour la première fois par la toute première liaison terrestre.

Le projet comprend également le plan de prochaine génération d'un réseau de lignes à fibres optiques. Pour la première fois, la région peut avoir des services à large bande fiables et efficaces.

Cette semaine, les médias ont interrogé Mary Simon sur ses recommandations touchant l'élaboration du Cadre stratégique fédéral pour l'Arctique. Sa réponse était axée sur l'importance des larges bandes. Elle a déclaré :

[...] la plupart des collectivités de l'Arctique sont très éloignées, et on ne peut pas vraiment y accéder sauf par voie aérienne. J'ai donc pensé que si nous avions un service approprié, un bon système Internet, nous pourrions avoir accès à la télésanté, à l'enseignement à distance et que nous pourrions avoir un grand nombre de services grâce à un bon système.

La mise en place d'un réseau optique à large bande dans le cadre de ce projet est essentielle pour les collectivités.

Les Inuits de Kivalliq travaillent sur ce projet depuis de nombreuses années. Une étude technique sur la portée de ce projet a été achevée en 2015. L'étude a conclu qu'il aurait permis d'économiser plus de 40 millions de dollars par an sur les subventions en matière de consommation de diesel tout en atténuant les problèmes liés à l'environnement.

Les économies dans l'industrie minière ont été estimées à plus de 60 millions de dollars par an.

Avec la prochaine entrée en vigueur de la tarification du carbone, ces montants augmenteront, et il sera toujours plus urgent de trouver des solutions en matière d'énergies renouvelables.

L'industrie minière a besoin d'énergie pour mener ses activités et pour se développer. Le projet est arrivé à une étape cruciale, où nous devons nous assurer que l'investissement du secteur privé dans les énergies renouvelables optimisera les avantages pour la collectivité. Le réseau hydroélectrique et la ligne de transmission par fibre optique feront justement cela; c'est le projet préféré de la KIA et des collectivités de Kivalliq.

I am pleased to inform the committee today that KIA has also reached an important milestone in their planning process. KIA has launched a partnership with a private sector transmission company, Anbaric Development Partners. Anbaric brings technical experience as a private sector company that has brought two major transmission systems online, both on time and on budget.

Anbaric is backed by the Ontario Teachers' Pension Plan. This partnership has a view to invest in renewable energy for the benefit of all of Canada. This will allow a federal government contribution to leverage significant private sector capital to complete this project. I will ask Philip Duguay to inform the committee further about Anbaric during the Q and A session.

This is an incredible opportunity for the Inuit of Nunavut. With federal support, KIA will be able to enter into a joint equity partnership and advance this vital infrastructure project. Our engineering and feasibility study planning is rapidly advancing.

This is a nation-building infrastructure project and it has the strong support of the Government of Nunavut; the territorial and national Inuit organizations; NTI and ITK; local leadership within the Kivalliq communities; the Qulliq Energy Corporation which is the territory's power corps; and the mining sector, including Agnico Eagle mines. The project also has the potential to become a critical component of the new federal Arctic policy framework.

In conclusion, the Kivalliq hydro fibre link project will provide renewable, reliable and affordable energy and true high-speed, affordable Internet. It will be a driver of economic development that will benefit all of Nunavut and Canada.

Most importantly, the project addresses reconciliation between Canada and the Nunavummiut of the Kivalliq region. It is an infrastructure project that creates both economic opportunity and a cleaner environment. That is the type of prosperity that Northerners want. We look forward to furthering our efforts with the federal government to make this a reality.

Thank you for allowing us to address the committee here today. We would be happy to answer any questions.

The Chair: Thank you.

Aujourd'hui, j'ai le plaisir d'informer le comité que la KIA a également atteint un jalon important de son processus de planification. Elle a établi un partenariat avec une entreprise de transmission du secteur privé, Anbaric Development Partners. Anbaric apporte son expérience technique en tant qu'entreprise du secteur privé qui a mis sur pied deux systèmes de transmission importants, dans le respect des échéanciers et du budget.

Anbaric est appuyée par le Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario. Ce partenariat envisage d'investir dans les énergies renouvelables pour le bien de tout le Canada. La contribution du gouvernement fédéral attirera donc du capital du secteur privé qui permettra de terminer ce projet. Je demanderais à Philip Duguay de donner davantage d'informations au comité au sujet d'Anbaric, lorsque nous en serons aux questions et réponses.

C'est une incroyable occasion pour les Inuits du Nunavut. Grâce au soutien fédéral, la KIA sera en mesure de conclure un partenariat en coparticipation et d'aller de l'avant avec ce projet d'infrastructure essentiel. La planification de notre étude technique et de notre étude de faisabilité va bon train.

C'est un projet d'infrastructure qui concourt à l'édification du pays et jouit d'un fort appui du gouvernement du Nunavut; des organismes inuits territoriaux et nationaux; de Nunavut Tunngavik inc. et d'Inuit Tapiriit Kanatami; des chefs de file locaux des collectivités de Kivalliq; de la Qulliq Energy Corporation qui est la société d'énergie du territoire; et du secteur minier, y compris les mines Agnico Eagle. Le projet a également le potentiel de devenir un volet essentiel du nouveau cadre stratégique de l'Arctique du gouvernement fédéral.

En conclusion, le projet du réseau de transmission hydroélectrique et de fibres optiques de Kivalliq fournira une énergie renouvelable, fiable et abordable ainsi qu'une liaison Internet à haute vitesse à un prix abordable. Ce sera un moteur de développement économique qui bénéficiera à tout le Nunavut et à tout le Canada.

Plus important encore, le projet favorisera la réconciliation entre le Canada et les Nunavummiuts de la région de Kivalliq. C'est un projet d'infrastructure qui crée des débouchés économiques et un environnement plus propre. C'est le type de prospérité économique que les habitants du Nord veulent. Nous avons hâte de poursuivre nos efforts avec le gouvernement fédéral pour faire de projet une réalité.

Merci de m'avoir permis de m'exprimer devant votre comité aujourd'hui. Nous serions ravis de répondre à toutes les questions.

Le président : Merci.

Senator Bovey: Thank you for your presentation. I certainly appreciate the huge amount of work that has gone into the planning of this project and bringing all the partners on-side. The need for fibre-optic broadband was a constant theme as this committee travelled the Arctic last month.

One of my questions is, what kind of timeline will it take to realize the project? I will leave that for you to come back to.

Second, you mentioned the lack of broadband affecting the delivery and opportunities in education and health. I want to dig deeper into education and the training aspect of this.

I was very perturbed to find, in talking to youth when we were in the Arctic, the number of students who came south having got A+ on their Grade 12 graduation report cards only to find themselves lost when they came south for post-secondary education and finding that their math skills were at a Grade 5 level. When you put the lens of no fibre optics and no fast broadband, you can understand why.

What kinds of skills training do you feel are the priorities as this comes into being? What kind of future jobs are there for those young people who get that training?

Mr. Garrett: Maybe I will leave the timeline piece to Philip Duguay to respond to. I will speak briefly to this.

Fundamentally, every time we talk to leadership within the Kivalliq region we hear how vital the fibre-optics piece is when it comes to this project. It's partially because of the lack of opportunities; it's partially because, as we heard from the mayor of Iqaluit previously, the cost is tremendous. The broadband satellite currently available is capped. Even if you want to try to download larger files, you simply are not able to.

One of the priorities for KIA, especially as this project advances further, is to do a training review to look at what the current opportunities are to train within the region and maximize benefits as the project advances. Far too often we see it takes major projects so long to get to a point to where it's finally ready to go and then training is looked at as an afterthought. It is too often a challenge where you miss opportunities because, as the project is now advancing, you are almost in the game too late to start the training. I would say that is one of the highest priorities right now for KIA in terms of training.

La sénatrice Bovey : Merci pour votre exposé. J'apprécie l'immense somme de travail que supposent la planification de ce projet et la mobilisation de tous les partenaires. La nécessité d'une fibre optique à large bande était un thème récurrent lors des déplacements du comité en Arctique le mois dernier.

L'une de mes questions est la suivante : quel est l'échéancier du projet? Je vous laisserai revenir là-dessus.

Ensuite, vous avez mentionné que l'absence de la large bande se répercute sur la prestation de services et les possibilités en matière d'éducation et de santé. J'aimerais approfondir l'aspect éducatif et celui de la formation.

En parlant aux jeunes, quand nous étions en Arctique, j'ai été stupéfaite devant le nombre d'étudiants qui avaient des A+ sur leur bulletin scolaire de 12^e année et qui se retrouvaient perdus, quand ils arrivaient dans le Sud pour faire leurs études postsecondaires, parce qu'ils découvraient que leurs compétences en mathématiques étaient du niveau de la 5^e année. Vous pouvez comprendre la situation, quand vous savez qu'il n'y a pas de fibre optique et qu'il n'y a pas de large bande rapide.

Quel type de formations considérerez-vous prioritaires quand cela entrera en vigueur? Quel type de postes seront disponibles à l'avenir pour les jeunes qui suivront ces formations?

M. Garrett : Peut-être que je laisserai Philip Duguay répondre à la question qui concerne l'échéancier. J'en parlerai rapidement.

Essentiellement, chaque fois que nous discutons avec des dirigeants de la région de Kivalliq, nous constatons à quel point la fibre optique est indispensable dans le cadre de ce projet. C'est en partie en raison du manque de débouchés; comme la mairesse d'Iqaluit l'a dit plus tôt, c'est en partie en raison des énormes coûts. Le satellite à large bande actuellement disponible fonctionne déjà à pleine capacité. Même si vous essayez de télécharger des fichiers volumineux, vous n'y arrivez tout simplement pas.

L'une des priorités pour la KIA, en particulier à mesure que ce projet va de l'avant, c'est de réaliser un examen de la formation pour déterminer les possibilités de formation actuelles dans la région et d'optimiser les bénéfices à mesure que le projet avance. Bien souvent, nous constatons que les grands projets prennent beaucoup de temps avant d'être finalement prêts à démarrer, et que les responsables ne pensent qu'après-coup à la formation. Il s'agit trop souvent d'un problème et vous ratez des occasions, car, à mesure que le projet va de l'avant, il est presque trop retard pour commencer la formation. Je dirai que, pour la KIA, il s'agit de l'une des plus grandes priorités en ce moment en matière de formation.

In terms of the Meliadine mine and the work that Agnico has been doing, there have been strong breakthroughs on the training side. There are good initial numbers that are resulting in employment for the Inuit. They have not reached the goals and targets that have been set. KIA has worked with the sector to establish benchmarks for Inuit employment. We're not there at this time.

Philip Duguay, Vice-President, Canada, Anbaric Development Partners: I will add a bit. I'm not a Northerner, but I lived in Yellowknife for a couple of years. I have lived in the North long enough to know I am not a Northerner, but I was there.

When I got back down south and started working for Anbaric, I was put in the special position where I was able to work for a company with institutional investor links. We have a joint venture with Ontario Teachers' Pension Plan. This joint venture with the teachers allows us to create physical platforms that deliver, in this case, electrons and bits of data. That platform is an integral piece of infrastructure for the region, or will serve as such.

In terms of moving electrons to where they will be consumed, Anbaric has quite a bit of experience in distributed energy works. We are a microgrid and a transmission company. We will be helping the Kivalliq Inuit advance a business case to make large-scale load switching. That is, moving heating from fossil fuel-based to electric-based heating systems. That will improve the business case for the transmission line and help the community decarbonize.

That is an area we will pursue, in a tight time frame, with the Kivalliq Inuit, some training and study dollars from various sources in the Canadian federal government in order to help them take a leadership position in that arena.

On the data and fibre side, I am an electricity guy. That is not necessarily directly in my company's bailiwick. That being said, I'm a Canadian. These are my fellow countrymen and women. We will be interested to engage with the Kivalliq Inuit Association around ensuring the proper training and utilization of that fibre-optic line occurs.

I lived in West Africa and was a student there on exchange from Dalhousie University when high-speed Internet was introduced to the region. It caused a lot of issues. It does need to be looked at, just as you would look at, when introducing electrons, how they will be used wisely in the community. You

En ce qui concerne la mine Meliadine et le travail qui a été fait par Agnico, il y a eu de grands progrès au chapitre de la formation. Les premiers chiffres sont bons, et ils se traduisent par la création d'emplois pour les Inuits. Il n'ont pas atteint les objectifs qu'ils ont fixés. La KIA a travaillé avec le secteur pour définir des critères pour l'emploi des Inuits. Nous n'en sommes pas encore là.

Philip Duguay, vice-président, Canada, Anbaric Development Partners : J'ajouterais une chose ou deux. Je ne suis pas un résident du Nord, mais j'ai vécu à Yellowknife pendant deux ou trois années. J'ai vécu assez longtemps dans le Nord pour savoir que je ne suis pas un véritable habitant du Nord, mais j'y ai vécu.

Quand je suis revenu dans le Sud et que j'ai commencé à travailler pour Anbaric, je me suis retrouvé dans une position particulière, puisque je travaillais pour une entreprise ayant des liens avec des investisseurs institutionnels. Nous avons établi une coentreprise avec le Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario. Cette coentreprise avec des enseignants nous permet de créer des plateformes physiques pour transporter, dans le cas qui nous occupe, des électrons et des bits d'information. Cette plateforme fait partie intégrante des infrastructures de la région, ou elle le deviendra.

En ce qui concerne le transport d'électrons vers l'endroit où ils seront utilisés, Anbaric a une certaine expérience dans les travaux d'énergie distribuée. Nous sommes un microréseau et une entreprise de transmission. Nous aiderons les Inuits de Kivalliq à réaliser une analyse de rentabilisation sur les commutations de charge à grande échelle, c'est-à-dire, à passer d'un système de chauffage au combustible fossile à un système de chauffage à l'électricité. Cela améliorera l'analyse de rentabilisation pour la ligne de transmission et aidera la collectivité à décarboniser.

C'est un domaine sur lequel nous allons travailler, dans des délais serrés, et grâce aux fonds de formation et d'études provenant de diverses sources du gouvernement fédéral canadien, afin d'aider les Inuits de Kivalliq à jouer un rôle de premier plan dans cette arène.

Parlons des données et des fibres; je m'intéresse beaucoup à l'électricité. Ce n'est pas non plus directement du ressort de mon entreprise. Cela dit, je suis Canadien. Ces hommes et ces femmes sont mes concitoyens. Nous serons intéressés à nous engager avec la Kivalliq Inuit Association pour assurer des formations appropriées et faire en sorte que cette ligne à fibres optiques sera bien utilisée.

J'ai vécu en Afrique de l'Ouest dans le cadre d'un échange d'étudiants de l'Université Dalhousie au moment où l'Internet à haute vitesse a été introduit dans la région. Cela a causé beaucoup de problèmes. Cela doit être examiné, comme lorsque vous vous assurez, quand vous faites entrer des électrons, s'ils

will be introducing a new capacity data-wise. That is a good question.

On the timeline, we are at a critical juncture for this project. The prospective anchor customer is Agnico Eagle Mines. We have been exchanging data with them and having a positive collaboration — we as a partnership, the Kivalliq Inuit Association and Anbaric. They have major capital planning decisions they need to make in a tight time frame in order to transition toward greener forms of energy, reduce their exposure to not only the volatility of fossil fuels as a fuel source but also the coming price on carbon.

To serve as an anchor customer, you want to sell them as many electrons as possible over as long a duration as possible in order to help the business case for the line. The target date right now is to bring this project online June 30 of 2024. We believe that is a feasible timeline. We are having a technical conference here in Ottawa this week, with a variety of experts and stakeholders who are involved in the project, in order to refine our understanding of that timeline. I anticipate that we can hit that target.

On top of this, we will be refining the business case for the line. We plan to engage intensively with Canadian government officials, all types of stakeholders and civil society groups over the course of this autumn, leading into Budget 2019.

Senator Bovey: Thank you.

The Chair: In that connection, I will ask you, Mr. Duguay, what is the next step for this project? What is being sought immediately to move this forward?

Mr. Duguay: I realize this is a special committee and that right now you are tackling the topic of infrastructure in the North. That is why we are here today. If I had my ideal time, it would have been three weeks from now, but we would be happy to circle back with the committee members — individually or in any other way we can — in order to get information to you.

In the middle of next month we will have a firm ask of the Government of Canada that will include a capital grant to the Kivalliq Inuit Association so they can be equity partners in the project. That will include some type of backstop of a contract that will be signed between the distributor and the purchaser of power. I'm being intentionally vague here because I don't want to be too speculative about what kind of contract we arrange. At the end of the day, a credit facility needs to be created in order to finance the project and build the infrastructure, in order to sign

seront utilisés à bon escient par la collectivité. Vous introduirez une nouvelle capacité en données. C'est une bonne question.

En ce qui concerne les échéanciers, nous sommes arrivés à un point critique du projet. Le client potentiel principal est Agnico Eagle Mines. Nous avons échangé des données avec cette société, et nous avons une bonne collaboration; nous, c'est-à-dire le partenariat, la Kivalliq Inuit Association et Anbaric. Le client doit prendre des décisions importantes en matière de planification des immobilisations, dans des délais serrés, afin d'effectuer une transition vers des formes d'énergies plus vertes, de réduire son exposition non seulement à la volatilité des combustibles fossiles en tant que carburant, mais également à la tarification prochaine du carbone.

Un client principal est un client à qui vous voulez vendre le plus d'électrons possible le plus longtemps possible, ce qui favorise l'analyse de rentabilisation portant sur la ligne. En ce moment, la date ciblée pour faire démarrer le projet est le 30 juin 2024. Nous pensons que c'est raisonnable. Cette semaine, nous participons à une conférence technique, ici à Ottawa, avec divers experts et intervenants concernés par le projet, afin de peaufiner l'échéancier. Je pense que nous pouvons atteindre cette cible.

De plus, nous affinerons l'étude de rentabilisation de la ligne. Nous envisageons d'échanger activement avec des représentants du gouvernement canadien, tous les types d'intervenants et des groupes de la société civile, pendant l'automne, ce qui amènera au budget de 2019.

La sénatrice Bovey : Merci.

Le président : À ce sujet, monsieur Duguay, j'aimerais vous demander quelle est la prochaine étape de ce projet? Que demandez-vous dans l'immédiat pour que le projet aille de l'avant?

M. Duguay : Je comprends qu'il s'agit d'un comité spécial et que vous abordez présentement le sujet de l'infrastructure dans le Nord. C'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui. Dans un monde idéal, nous nous serions rencontrés dans trois semaines, mais nous serons ravis de revenir voir les membres du comité — individuellement ou autrement — pour fournir les renseignements.

Au milieu du mois prochain, nous présenterons une demande ferme au gouvernement du Canada pour qu'il accorde une subvention d'immobilisations à la Kivalliq Inuit Association afin qu'elle devienne partenaire du projet. Cela inclura un filet de sécurité quelconque pour un contrat qui sera signé par le distributeur et l'acheteur d'énergie. Je m'exprime vaguement, mais c'est voulu, car je ne veux pas me perdre en conjectures quant au type de contrat que nous négocions. Au bout du compte, une facilité de crédit doit être accordée pour que

the cheques, bring out the construction crews and get moving on this.

The third ask will be of the Canada Infrastructure Bank. That is an institution that can offer debt equity financing at better rates than are conventionally available in the marketplace. We will be engaging with them.

I see those as three areas where we need to engage intently over the following weeks and months.

The Chair: Mayor Spence spoke about a scoping study I am familiar with. What is the next study required to move this along?

Mr. Duguay: We are currently involved in a feasibility process. That's part of the technical meeting we are having in Ottawa this week. The scoping study was a 2015 document. You could think of that as a pre-feasibility study. Now we need to go through a higher order of analysis, if you will. Over this winter, continuing through next government fiscal year, we will be doing engineering work. That is getting a better handle on technology selection, routing, getting a fixed understanding of the environmental assessment schedule, and mapping out the pathway towards construction.

As you know, this is a build arena that is very challenging. There is a lack of basic infrastructure. We keep coming back to that catchphrase, but you do need to phase building because of the sealift season. You probably need to basically land different supplies in different regions and drop zones in order to make sure you have everything you need when you start stringing wire north.

Senator Eaton: Senator Patterson asked you about the federal government. How big a stake do you need to make this project viable so you can say to Agnico, "We have the money. We're going." Are you talking 30 per cent, 50 per cent? What are you talking about in round terms?

Mr. Duguay: The stake for the Kivalliq Inuit?

Senator Eaton: Yes. What is the percentage of equity do you need from the federal government to be able to go to Agnico and say, "Fine, we have got it, let's go."

Mr. Duguay: We'll have a very firm ask of government in three weeks' time. This is a \$1.2 billion project.

Senator Eaton: How much are they putting up, 30 or 40 per cent?

l'on puisse financer le projet, construire l'infrastructure, signer les chèques, faire venir des équipes de construction et aller de l'avant avec le projet.

La troisième demande s'adressera à la Banque de l'infrastructure du Canada. Cette dernière peut offrir un financement par emprunts et par actions à de meilleurs taux que ceux que l'on trouve habituellement sur le marché. Nous dialoguerons avec elle.

Ce sont trois domaines à l'égard desquels nous devons nous engager activement au cours des semaines et des mois à venir.

Le président : Le maire Spence a parlé d'une étude de délimitation de l'étendue que je connais bien. Quelle est la prochaine étude à réaliser pour faire avancer les choses?

M. Duguay : Nous en sommes au processus de faisabilité. Nous en parlerons à l'occasion de la réunion technique prévue cette semaine à Ottawa. L'étude de délimitation de l'étendue était un document de 2015. On peut dire qu'il s'agit d'une étude de pré-faisabilité. Nous devons maintenant procéder à une analyse plus approfondie, pour dire ainsi. Cet hiver et durant le prochain exercice financier du gouvernement, nous procéderons à des travaux d'ingénierie. Ainsi, nous comprendrons mieux le choix de technologie, le tracé ainsi que le calendrier d'évaluation environnementale et nous tracerons la voie à suivre pour la réalisation des travaux de construction.

Comme vous le savez, il s'agit d'un domaine de construction très difficile. L'infrastructure de base est déficiente. Nous revenons constamment au fait que la construction doit se faire graduellement en raison de la saison du transport maritime. Il vous faudra probablement larguer différentes fournitures dans différentes régions et zones de largage pour vous assurer d'avoir tout ce qu'il vous faut quand vous commencerez à passer des fils dans le Nord.

La sénatrice Eaton : Le sénateur Patterson vous a posé une question au sujet du gouvernement fédéral. De quel type de participation avez-vous besoin pour assurer la viabilité du projet et dire à Agnico : « Nous avons l'argent. Passons à l'action. » Parlez-vous de 30 p. 100, de 50 p. 100? De combien parlez-vous en chiffres ronds?

M. Duguay : La participation de la Kivalliq Inuit Association?

La sénatrice Eaton : Oui. À quel pourcentage devrait s'élever la participation du gouvernement fédéral pour que vous puissiez dire à Agnico : « Bien, nous l'avons obtenu, allons-y. »

M. Duguay : Nous présenterons une demande très ferme au gouvernement dans trois semaines. Il s'agit d'un projet de 1,2 milliard de dollars.

La sénatrice Eaton : Quelle est sa contribution, 30 ou 40 p. 100?

Mr. Duguay: Roughly 30 per cent of that would be the total equity stake, correct.

Senator Eaton: I think it's very exciting. We have heard for so long Indigenous and Inuit communities have been against resource development. It is very exciting they are part of that.

In your experience in the North in Nunavut and perhaps even in the Northwest Territories or Yukon, are there more Inuit and Indigenous communities who are coming on side now with research development? It's a shame you're putting all this wonderful work into building this grid and fibre optics. Do you see taking that further north to Baffin Island or further west to other communities?

Mr. Duguay: This is a transmission backbone for the Kivalliq region. It will be sized appropriately to create spur lines out to new mining developments that would come up over time. We assume in our base case that we'll have at least one other 15-megawatt load emerging during the project life cycle. I think that's conservative. I'm not a geologist, but this is supposed to be a region of incredible opportunity from a mining perspective.

Senator Eaton: How far west will that go? Will that go as far west as Yukon? We've heard about all the mining possibilities in the Yukon, for instance.

Mr. Duguay: I will separate this project from my role as an ambassador of my company, Anbaric. Anbaric has been in touch with the Yukon Development Corporation, with YUC, with the GNWT. We have made our offer very plain and simple. If you're trying to build energy infrastructure in Canada and you are looking for a private sector partner that can bring capital and build experience and financial expertise, please contact us.

Senator Eaton: That's good. So you've been to other areas. We heard the Mayor of Iqaluit talk about De Beers opening a diamond mine. Could you take the grid underwater to Baffin Island, for instance?

Mr. Duguay: It's probably too far from that region to be economically justifiable. My company has built two underwater HVDC projects in the greater New York City area. We're very familiar with going underwater. As you see on the map there, we're investigating an underwater route through Hudson Bay. The initial findings we have is it's technically feasible.

M. Duguay : C'est exact, environ 30 p. 100 de ce que serait la participation totale en capital.

La sénatrice Eaton : Je trouve cela très intéressant. Depuis longtemps, nous entendons les collectivités autochtones et inuites s'opposer à l'exploitation des ressources. C'est vraiment formidable qu'elles y prennent part.

D'après votre expérience dans le Nord au Nunavut et peut-être même dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Yukon, y a-t-il plus de collectivités inuites et autochtones qui se rangent maintenant de notre côté en ce qui concerne le développement de la recherche? C'est dommage que vous consentiez tous ces formidables efforts pour construire ce réseau de fibres optiques. Prévoyez-vous étendre cela plus au nord à l'île de Baffin ou plus à l'ouest dans d'autres collectivités?

M. Duguay : C'est une dorsale de transmission pour la région de Kivalliq. Ses dimensions seront appropriées pour créer des lignes secondaires jusqu'aux nouveaux complexes miniers qui verront le jour au fil du temps. Dans notre scénario de référence, nous supposons que nous pourrions à tout le moins générer une autre charge de 15 mégawatts durant le cycle de vie du projet. Je pense que c'est une supposition prudente. Je ne suis pas géologue, mais la région est censée offrir d'incroyables possibilités du point de vue minier.

La sénatrice Eaton : Jusqu'où cela ira-t-il à l'ouest? Jusqu'au Yukon? Nous avons entendu parler de toutes les possibilités minières au Yukon, par exemple.

M. Duguay : Je vais faire une distinction entre le projet et mon rôle d'ambassadeur de mon entreprise, Anbaric. Mon entreprise a communiqué avec la Société de développement du Yukon, avec YUC, et avec le GTNO. Nous avons rendu notre offre simple et claire. Si vous voulez construire une infrastructure énergétique au Canada et que vous cherchez un partenaire du secteur privé qui puisse investir et fournir de l'expérience et de l'expertise financière, communiquez avec nous.

La sénatrice Eaton : C'est bien. Vous êtes donc allé dans d'autres secteurs. Nous avons entendu la mairesse d'Iqaluit dire que De Beers ouvrirait une mine de diamants. Pourriez-vous faire passer le réseau sous l'eau jusqu'à l'île de Baffin, par exemple?

M. Duguay : C'est probablement trop éloigné de la région pour que ce soit justifié du point de vue économique. Mon entreprise a mis sur pied deux projets de courant continu à haute tension sous l'eau dans la grande région de New York. Nous connaissons très bien les projets sous-marins. Comme vous pouvez le voir sur la carte, nous étudions la possibilité de construire une ligne sous-marine jusqu'à la baie d'Hudson. Les résultats préliminaires montrent que c'est techniquement faisable.

You're talking about an order of magnitude there that might be out of the money to go all the way to Baffin Island. I would like to talk to Mayor Redfern about in situ energy resources and distributed energy solutions for Iqaluit and that region of Nunavut.

Senator Oh: Part of my question was asked by Senator Eaton. Talking about the underwater submarine, you have a second alternative. Would it be quicker, faster and save more money going by submarine or underwater cable?

Mr. Duguay: We're going to have a long meeting on Thursday here in Ottawa to discuss that. The Seal River is just south of Arviat. It is an ecologically sensitive area. I'd love to go there. My understanding is in order to expedite the environmental assessment process — and there's a cost-benefit analysis that needs to happen — that it might be optimal to go underwater from Churchill to the Arviat area.

Senator Oh: That's still considered not far. I know in Asia they have run the fibre-optic cable even longer.

Mr. Duguay: You're starting to see fibre optics. We're mainly talking about high-voltage direct current power cables. You're seeing in Europe right now lines that run between Norway and Germany. My company right now is in the process of developing several offshore transmission platforms for offshore wind energy off of New York City, Massachusetts and New Jersey.

We assume it's about a 170-kilometre run through Hudson Bay. That's technically feasible. We've looked at issues that can arise from ice scouring during the break-up season. It appears it's doable. The main issue is when you drive into the water, so to speak, and when you come out, you need to directionally drill to avoid any kind of sedimentary issues or ice scouring.

Senator Oh: When we were in Baker Lake, we all experienced slow Internet. What is the current average Internet speed in your community or region? Would download and upload speeds of 25 Mbps and 5 Mbps respectively be sufficient to close the gaps in terms of telecommunication infrastructure?

Mr. Garrett: The goal is to ensure that enough of the fibre optics would go up to meet what we all would consider to be appropriate Internet speeds. It certainly would also help meet the CRTC's minimum download speeds that they have set for Canadians.

One of the other priorities is to ensure that enough glass cables goes up to the region so it could be sent further to support all seven Kivalliq communities. At this stage, we're talking about

Vous parlez d'un projet d'envergure; il pourrait être hors de prix d'aller jusqu'à l'île de Baffin. J'aimerais parler à la mairesse Redfern des ressources énergétiques sur place et des solutions de distribution d'énergie pour Iqaluit et cette région du Nunavut.

Le sénateur Oh : Une partie de ma question a déjà été posée par la sénatrice Eaton. Passer sous l'eau constitue une autre solution. Serait-ce plus rapide et plus économique d'y accéder par câble sous-marin?

M. Duguay : Nous avons une longue réunion prévue jeudi ici à Ottawa pour en discuter. La rivière Seal coule juste au sud d'Arviat. C'est une zone écosensible. J'aimerais pouvoir y aller. D'après ce que je comprends, pour accélérer le processus d'évaluation environnementale — et il doit y avoir une analyse coûts-avantages —, ce serait peut-être optimal de passer sous l'eau de Churchill à la région d'Arviat.

Le sénateur Oh : Ce n'est tout de même pas loin. Je sais que, en Asie, on a fait passer un câble de fibres optiques encore plus long.

M. Duguay : On commence à voir des réseaux de fibres optiques. Nous parlons essentiellement de câbles de courant continu à haute tension. En Europe, on voit des lignes qui vont de la Norvège à l'Allemagne. À l'heure actuelle, mon entreprise est en train d'élaborer plusieurs plateformes de transmission extracôtières pour puiser de l'énergie éolienne en mer à New York, au Massachusetts et au New Jersey.

Nous supposons que le tracé est d'environ 170 kilomètres jusqu'à la baie d'Hudson. C'est techniquement faisable. Nous nous sommes penchés sur les problèmes qui peuvent découler de l'érosion par la glace durant la saison de déglacement. Ça semble faisable. Le principal problème, c'est que pour entrer dans l'eau et en sortir, pour ainsi dire, il faut creuser par forage directionnel afin d'éviter les dépôts sédimentaires ou l'érosion par la glace.

Le sénateur Oh : Lorsque nous étions au lac Baker, nous avons tous eu des problèmes de connexion Internet lente. Quelle est la vitesse moyenne du service Internet dans votre collectivité ou votre région à l'heure actuelle? Est-ce que des vitesses de téléchargement et de téléversement de 25 Mbps et de 5 Mbps respectivement suffiraient pour combler l'écart en ce qui a trait à l'infrastructure de télécommunications?

M. Garrett : L'objectif est de nous assurer qu'il y a suffisamment de fibres optiques pour atteindre ce que nous considérerions tous comme des vitesses de service Internet appropriées. Cela aiderait aussi certainement à respecter les vitesses minimales de téléchargement qu'a fixées le CRTC pour les Canadiens.

Une autre de nos priorités, c'est de nous assurer qu'il y a assez de câbles en fibres de verre qui se rendent jusqu'à la région pour soutenir les sept collectivités de Kivalliq. Pour le moment, nous

running the power line and fibre-optic cable to be able to service five of the seven Kivalliq communities in the region. The hope would be to have the fibre cable for either a future phase, or if enough federal funding was available, to extend it to both Naujaat and Coral Harbour.

Mr. Duguay: This morning I sent that PDF to the president of the Kivalliq Inuit Association in Iqaluit for him to approve it. He couldn't download it. I had to message my office and say, "Please reduce the size of the PDF." We understand this is a critical issue for everyone and everything.

Mr. Garrett: It's very important to bring fibre into this region. It will help the entire territory because it would also open up satellite bandwidth. Right now if the Kivalliq region received fibre-optic cable, it would allow other communities to take up the available satellite bandwidths. It would be very important not just for residents. Residents, businesses and the territory would benefit the most from this. It's the federal government in terms of health care, in terms of education. At all levels, it would be a huge benefit.

Senator Oh: When we were in Inuvik, their Internet was much faster. Are they fibre optic now?

The Chair: Yes, up to the Mackenzie Valley. The territorial government spent \$80 million to build that line.

Senator Neufeld: Thank you for being here. Some of my questions have already been asked. Of the \$1.2 billion project, how much of that is the electrical portion? Is it split out? Have you got that number?

Mr. Garrett: It's a tough question to answer. The easy way to answer it would be to say the vast majority. When you're building the power line to add, my understanding is there's already a minimum amount of fibre-optic cable that would go into the line itself. What we would be doing is expanding that. If there was no power line and you had to run fibre-optic cable on its own, it would be a much more expensive project.

Senator Neufeld: The fibre optic are incorporated into the electrical line?

Mr. Garrett: A portion of it is.

Mr. Duguay: Virtually all high-voltage power lines will have fibre-optic running along with it in order to operate.

Senator Neufeld: You said a portion of it. What is a portion of it? You don't know? Okay.

parlons de passer des lignes électriques et des câbles de fibres optiques pour pouvoir desservir cinq des sept collectivités de Kivalliq dans la région. À une phase ultérieure, si le financement fédéral disponible le permet, nous espérons étendre le réseau de fibres optiques jusqu'à Naujaat et Coral Harbour.

M. Duguay : Ce matin, j'ai envoyé un document PDF au président de la Kivalliq Inuit Association à Iqaluit pour qu'il l'approuve. Il n'a pas pu le télécharger. J'ai dû envoyer un message à mon bureau et demander qu'on réduise la taille du document PDF. Nous comprenons qu'il s'agit d'un problème critique pour tout le monde et pour tout.

M. Garrett : C'est très important de faire passer la fibre optique dans cette région. Elle aidera tout le territoire, car elle pourrait aussi permettre une bande par satellite. Si la région de Kivalliq disposait de câbles de fibres optiques en ce moment, d'autres collectivités pourraient utiliser la bande passante par satellite accessible. Ce serait très important, pas seulement pour les résidents. Ce sont les résidents, les entreprises et le territoire qui en profiteraient le plus. Le gouvernement fédéral en tirerait un avantage du point de vue des soins de santé et de l'éducation. Ce serait extrêmement avantageux à tous les égards.

Le sénateur Oh : Lorsque nous étions à Inuvik, le service Internet était beaucoup plus rapide. Y a-t-il maintenant un réseau de fibres optiques?

Le président : Oui, jusqu'à la vallée du Mackenzie. Le gouvernement territorial a dépensé 80 millions de dollars pour mettre en place cette ligne.

Le sénateur Neufeld : Merci d'être ici. On a déjà posé certaines de mes questions. Quelle portion du projet de 1,2 milliard de dollars est consacrée à l'électricité? Est-ce divisé? Avez-vous cette donnée?

M. Garrett : C'est une question difficile. La réponse la plus facile serait de dire que c'est la vaste majorité. Je crois comprendre que, au moment de construire les nouvelles lignes électriques, on y insère déjà une certaine quantité de câbles de fibres optiques. Notre rôle consisterait à les déployer. S'il n'y avait pas de lignes électriques et que vous deviez passer des câbles de fibres optiques, ce serait un projet beaucoup plus coûteux.

Le sénateur Neufeld : Les câbles de fibres optiques sont intégrés aux lignes électriques?

M. Garrett : En partie.

M. Duguay : Pratiquement toutes les lignes de haute tension seront dotées de câbles de fibres optiques pour pouvoir fonctionner.

Le sénateur Neufeld : Vous avez dit que c'était le cas en partie. Quelle portion cela représente-t-il? Vous ne savez pas? D'accord.

Mr. Garrett: We can get back to the committee with that answer.

Senator Neufeld: Does Anbaric have any work experience in this kind of terrain, this kind of weather? A lot will be a winter build. I live in the North; I know a little bit about what happens.

Is that something this company has great experience in or not?

Mr. Duguay: It's something we take into account.

Senator Neufeld: I would think you would, yes.

Mr. Duguay: We're in infrastructure development partnerships. There are 16 people in my company. We would fit around this table. Our goal is not to grow into a giant company with a glass tower on Bay Street. Our goal is to be a conduit to move Ontario teacher's capital into green energy infrastructure projects. When we build in northern Manitoba and Nunavut, in this instance, we will go and get the best construction companies in that region. We will go and get the best advice we can get in terms of lawyers, economists, engineers and whatever we need to do. We secure that locally. We're not going to bring in crews from Massachusetts, where our headquarters is located. We would never boat people up to Nunavut for this type of thing.

We are relying on local expertise and champions. Our business strategy across Canada right now on transmission is to work with Canadian Indigenous entities. In this case, the Kivalliq Inuit have been the chief proponent of this project over 20 years now. They have invited us, Anbaric, to be their partner. We entered into a MOU in July and we will take it from there.

Senator Neufeld: You'll manage it?

Mr. Duguay: We will co-manage it with the KIA, yes.

Senator Neufeld: You will co-manage the project of \$1.2 billion. Can you tell me how far it is from Gillam to the Nunavut border and how far the rest of it is?

Mr. Duguay: From Gillam to the 60th parallel, I believe, is 270 kilometres, something in that range. We'll have a new map in three weeks. The whole project is about a 950-kilometre run.

Senator Neufeld: The rest would be —

M. Garrett : Nous pourrions fournir la réponse ultérieurement au comité.

Le sénateur Neufeld : Anbaric a-t-elle de l'expérience sur ce genre de terrain, dans ce type de climat? Une grande partie de la construction se fera en hiver. Je vis dans le Nord; je sais un peu ce qui se passe.

L'entreprise a-t-elle beaucoup d'expérience dans ce domaine ou non?

M. Duguay : C'est un aspect dont nous tenons compte.

Le sénateur Neufeld : Je pense que vous le devriez, en effet.

M. Duguay : Nous prenons part à des partenariats de développement d'infrastructures. Mon entreprise compte 16 personnes. Nous pourrions tous nous asseoir à cette table. Notre objectif n'est pas de nous transformer en gigantesque entreprise ayant une tour de verre sur Bay Street. Nous voulons servir de canal pour déplacer les capitaux des enseignantes et enseignants de l'Ontario vers des projets d'infrastructure verte. En l'occurrence, lorsque nous construisons dans le nord du Manitoba et du Nunavut, nous allons chercher les meilleures entreprises en construction de la région. Nous faisons en sorte d'obtenir les meilleurs conseils possible auprès d'avocats, d'économistes, d'ingénieurs et de tous ceux qui peuvent nous aider. Nous le faisons à l'échelle locale, nous n'allons pas faire venir des équipes du Massachusetts, où se trouve notre siège social. Nous ne ferions jamais venir ces gens par bateau jusqu'au Nunavut pour ce type de projet.

Nous comptons sur l'expertise et les champions de la région. À l'heure actuelle, notre stratégie commerciale à l'échelle du Canada en matière de transmission consiste à travailler avec les entités autochtones canadiennes. Dans ce cas-ci, c'est principalement la Kivalliq Inuit Association qui fait la promotion du projet depuis maintenant plus de 20 ans. Elle a invité l'entreprise Anbaric à devenir sa partenaire. Nous avons signé un protocole d'entente en juillet, et nous prendrons le relais.

Le sénateur Neufeld : Vous allez gérer le projet?

M. Duguay : Nous allons le cogérer avec KIA, oui.

Le sénateur Neufeld : Vous allez cogérer le projet de 1,2 milliard de dollars. Pouvez-vous me dire si Gillam est loin de la frontière du Nunavut et à quelle distance se trouve le reste de la ligne?

M. Duguay : De Gillam jusqu'au 60^e parallèle, il y a, je crois, environ 270 kilomètres. Nous aurons une nouvelle carte dans trois semaines. Le projet comporte une ligne d'environ 950 kilomètres.

Le sénateur Neufeld : Le reste serait...

Mr. Duguay: About 600 kilometres if you include where it goes up to Rankin and then banks up to Baker Lake.

Senator Neufeld: You made an estimate here earlier — I think I understood you correctly — that you could have it done and in operation in five-and-a-half years. We have a new assessment process that's being debated as we speak. We still have one, but there are some changes coming to it.

It's estimated the time frame could be three to five years to get through that. Even at three years, that gives you two-and-a-half years to build. Is that realistic? Because nothing happens on the ground until you've done your environmental assessment. It crosses a border so it's going to hit the federal environmental assessment.

Mr. Duguay: Thank you for the question. I will ask Tom to speak a little more to this. My understanding is because this corridor has been designated by the Kivalliq Inuit Association and the Dene of northern Manitoba, we should be able to expedite this process. In other words, again, they've been working on this project for almost two decades. The first major feasibility study was conducted with support from the Canadian government by Manitoba Hydro in 1999. Electrically speaking, there has been this base case out there for a while.

What is unique is Indigenous Canadians have come together around this hoped-for infrastructure and in a sense have created a landing pad or a runway for us to touch down on.

Senator Neufeld: In the five-and-a-half years you expect from now until it's in operation, what time frame did you put in there for environmental assessment?

Mr. Duguay: We have an assumption of two-and-a-half years.

Senator Neufeld: Two-and-a-half years for the environmental assessment and the balance?

Mr. Duguay: This assumes we are able to get through the scoping process in the spring and submit next summer.

Senator Neufeld: Thank you.

Senator Dasko: That was exactly my question, on environmental assessment. I think we're covering all the same territory here. Too bad there won't be more towers on Bay Street. That's a joke. I live in Toronto.

You're pretty confident about the environmental assessment process. It sounds like you don't have a lot of concerns about the process the federal government is hoping to put in place, which is a new process that is being much debated these days. You're

M. Duguay : À peu près 600 kilomètres, si vous comptez la ligne qui se rend jusqu'à Rankin et qui bifurque vers Baker Lake.

Le sénateur Neufeld : Vous avez fait une estimation plus tôt — si je vous ai bien compris — selon laquelle la ligne pourrait être prête et opérationnelle dans cinq ans et demi. Nous avons un nouveau processus d'évaluation qui fait l'objet d'un débat à l'heure actuelle. Il est encore en place, mais on y apportera des changements.

Il est estimé que le projet pourrait prendre de trois à cinq ans. Même s'il s'agit de trois ans, cela vous donne deux ans et demi pour construire la ligne. Est-ce réaliste? Il ne se passera rien sur le terrain avant que vous ayez réalisé l'évaluation environnementale. C'est un projet transfrontalier, alors il devra faire l'objet d'une évaluation environnementale fédérale.

M. Duguay : Merci de la question. Je vais laisser la parole à Tom pour qu'il vous en dise davantage à ce sujet. Je crois comprendre que, comme le corridor a été désigné par la Kivalliq Inuit Association et les Dénés du Nord du Manitoba, nous devrions être en mesure d'accélérer ce processus. Autrement dit, encore une fois, l'association travaille sur ce projet depuis près de deux décennies. La première étude de faisabilité importante a été effectuée par Manitoba Hydro en 1999, avec le soutien du gouvernement canadien. Au chapitre du transport d'électricité, on parle de ce dossier depuis longtemps.

Ce qui est unique, c'est que les Canadiens autochtones se sont regroupés autour de ce projet d'infrastructure tant espéré et qu'ils nous ont pavé la voie pour nous aider à réaliser ce projet.

Le sénateur Neufeld : Dans les cinq ans et demi avant que la ligne soit opérationnelle, selon vos prévisions, combien de temps avez-vous prévu pour réaliser l'évaluation environnementale?

M. Duguay : Nous tenons pour acquis que ce sera deux ans et demi.

Le sénateur Neufeld : Deux ans et demi pour effectuer l'évaluation environnementale et le reste?

M. Duguay : Cela suppose que nous soyons en mesure d'évaluer la portée du projet au printemps et de présenter nos résultats l'été prochain.

Le sénateur Neufeld : Merci.

La sénatrice Dasko : Ma question portait exactement sur l'évaluation environnementale. Je crois que nous sommes tous sur la même longueur d'onde. C'est malheureux qu'il n'y ait pas plus de tours sur Bay Street. C'est une blague. Je vis à Toronto.

Vous êtes assez convaincu du bon déroulement du processus d'évaluation environnementale. Vous ne semblez pas trop vous inquiéter du nouveau processus que le gouvernement fédéral espère mettre en place, lequel fait l'objet de beaucoup de débats

pretty confident it's not going to be a barrier to this proposal. I think that's what you're saying.

Mr. Duguay: There is a lot of work to be done. We take it very seriously. We're monitoring the proposed legislation. The feeling is, again, we're working with the people who have lived on the land for 10,000 years. I have to give a compliment to the Kivalliq Inuit Association: their lands department is second to none. The network of specialists they have, whether you're talking about monitoring migratory animals like caribou or dealing with permafrost issues, they have all that expertise in-house.

We believe we can be pretty aggressive with that timeline of two-and-a-half years. I'm not supposing it's going to be a cakewalk. I think it's very aggressive. Again, we're going to seek out the best local experts we can find in that region of the world and work with them.

Senator Dasko: You're seeing it as quite manageable, then?

Mr. Duguay: Yes, at this point.

Senator Dasko: That's really helpful. You wouldn't have gotten this far with your project if you were not really confident about getting the federal funding. Can I assume you're 99 per cent confident you're going to get it, or something like that?

Mr. Garrett: I think what I would say is right now we're on two tracks. We're on a planning stage track where we're working with the federal government and having discussions with CanNor and other officials within the federal government to advance our planning work.

At the same time, because of some of the timeline issues we've touched upon with the largest power user in the region needing to make some operational decisions right now; with the pending price on carbon coming into effect right now; with Inuit leadership behind this project like they have not been before at the territorial level, at all levels; and with the private sector investor prepared to also come to the table right now, we're on another track of having some very important discussions with the federal government on the larger ask.

Those two pieces have to come together at some point. I think we've had excellent discussions with the federal government along the planning track where we are. Right now we're at a stage where we are engaging on the larger ask for the Kivalliq Inuit Association to be joint equity partners to move this project forward.

ces temps-ci. Vous êtes assez persuadé qu'il ne sera pas un obstacle à cette proposition. Je crois que c'est ce que vous dites.

M. Duguay : Il y a beaucoup de travail à faire. Nous prenons cela très au sérieux. Nous suivons de près le projet de loi proposé. Nous croyons, encore une fois, que nous travaillons avec les gens qui vivent sur le territoire depuis 10 000 ans. Je dois féliciter la Kivalliq Inuit Association : son service d'aménagement du territoire est excellent. Son réseau de spécialistes, qu'il s'agisse d'effectuer un suivi des animaux migratoires comme le caribou ou de faire face aux problèmes liés au pergélisol, possède toute cette expertise à l'interne.

Nous croyons que nous pourrions respecter rigoureusement l'échéancier de deux ans et demi en travaillant avec détermination. Je ne dis pas que ce sera du gâteau. Je crois qu'il faudra travailler très dur. Encore une fois, nous allons trouver les meilleurs experts locaux de la région et travailler avec eux.

La sénatrice Dasko : Vous croyez qu'il s'agit donc d'un projet parfaitement faisable?

M. Duguay : Oui, à ce stade.

La sénatrice Dasko : C'est vraiment utile. Vous ne seriez pas où vous en êtes aujourd'hui avec votre projet si vous n'étiez pas tout à fait convaincu d'obtenir du financement fédéral. Puis-je supposer que vous êtes convaincu à 99 p. 100 ou presque d'obtenir le financement?

M. Garrett : Ce que je vous dirais, c'est que nous sommes actuellement sur deux voies parallèles. Nous sommes à l'étape de la planification où nous travaillons avec le gouvernement fédéral et tenons des discussions avec CanNor et d'autres fonctionnaires du gouvernement fédéral afin de faire avancer notre travail de planification.

En même temps, comme nous l'avons dit, nous avons eu certains problèmes d'échéancier en raison du plus grand consommateur d'énergie de la région qui doit prendre des décisions opérationnelles à l'heure actuelle; de la prochaine tarification du carbone qui entre en vigueur maintenant; des chefs inuits qui appuient ce projet comme ils ne l'ont jamais fait à l'échelon territorial, ainsi qu'à tous les échelons; et de l'investisseur du secteur privé qui, présentement, est prêt également à participer au projet. C'est pourquoi nous sommes sur une autre voie sur laquelle nous tenons de très importantes discussions avec le gouvernement fédéral sur des demandes plus grandes.

Ces deux voies doivent se rejoindre à un moment donné. Je crois que nous avons tenu d'excellentes discussions avec le gouvernement fédéral sur la voie de la planification. Actuellement, nous en sommes à un stade où nous nous concentrons sur les demandes plus grandes pour que la Kivalliq Inuit Association devienne un partenaire financier conjoint afin de faire avancer le projet.

The Chair: You mentioned in your presentation the federal infrastructure bank. We haven't heard too much — maybe I'm ignorant — about that bank being active and initiating projects. Can you tell us about that? Are they constituted? Are you engaged with the federal infrastructure bank? Can you give us some more detail?

Mr. Duguay: We met with the transition team when the bank was being set up. We now are just four months into this MOU partnership between Anbaric and the Kivalliq Inuit Association. Through our investor, Ontario Teachers will be reaching out to the infrastructure bank in the coming weeks.

We have been told they will be a resource for debt equity financing but that they're also there basically to help. They're there to move projects along that, but for their services, would probably not get up and take flight. We've been advised by the Ministry of Finance that the infrastructure bank will be helping us sharpen our pencils and create a strong financial model for the project. We look forward to seeking their advice and services.

The Chair: What about Manitoba Hydro?

Mr. Duguay: Manitoba Hydro is going to benefit from having access to a new market, and ostensibly because of the geography, they will have access to the market for a very long time. They would be the supplier. They would have to set up some kind of power sales agreement with the special purpose vehicle corporation we would set up with the Kivalliq Inuit.

Again, the technical base case is there. We have consultants working for us who come straight out of Manitoba Hydro and have been there for decades. We're pretty sure of our departure point in Manitoba, how we're going to build out that infrastructure.

The Government of Manitoba is supportive of this development process. They have asked the partnership to come to Ottawa and find out what the federal government thinks of it and to see if there is an investment case to be made by the federal government again to help the Kivalliq Inuit to become equity partners for us to continue on an exploratory process with both Manitoba Hydro and the Government of Manitoba.

The Chair: You have had experience with other projects in high-density areas. What is the challenge here with this region? I should know the population, but it's probably in the 7,000 to 10,000 range.

Mr. Duguay: Ten thousand.

Le président : Dans votre exposé, vous avez mentionné la Banque de l'infrastructure du Canada. Nous n'avons pas beaucoup entendu parler — je suis peut-être ignorant — de la participation de la Banque à desancements de projets. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet? Est-ce que c'est mis en place? Tenez-vous des discussions avec la Banque de l'infrastructure du Canada? Pouvez-vous nous donner plus de détails?

M. Duguay : Nous avons rencontré l'équipe de transition au moment de la mise en place de la Banque. Cela fait maintenant à peine quatre mois que nous avons ce partenariat sous forme de protocole d'entente entre Anbaric et la Kivalliq Inuit Association. Par l'intermédiaire de notre investisseur, la Fédération des enseignantes et des enseignants de l'Ontario communiquera avec la Banque de l'infrastructure au cours des prochaines semaines.

On nous a dit que la banque sera une ressource pour le financement par emprunt et par actions, mais qu'elle sera aussi là essentiellement pour nous aider. Son rôle est de faire progresser des projets qui, sans ses services, ne pourraient pas être lancés et menés à bien. Le ministère des Finances nous a avisés que la Banque de l'infrastructure nous aidera à parfaire nos méthodes et à élaborer un modèle financier solide pour le projet. Nous avons hâte d'obtenir ses conseils et ses services.

Le président : Qu'en est-il de Manitoba Hydro?

M. Duguay : Manitoba Hydro profitera de l'accès à un nouveau marché, et, apparemment en raison de la géographie, la société d'État aura accès à ce marché pendant très longtemps. Elle serait le fournisseur. Elle devra conclure un certain type de convention de vente sur l'électricité avec la société de titrisation que nous aurons constituée avec la KIA.

Encore une fois, nous possédons toutes les données techniques. Certains de nos consultants ont travaillé à Manitoba Hydro pendant des décennies. Nous sommes assez certains de connaître l'endroit d'où partira la ligne au Manitoba et la façon dont nous allons construire l'infrastructure.

Le gouvernement du Manitoba soutient ce processus de développement. Il a demandé aux partenaires d'aller à Ottawa afin de prendre le pouls du gouvernement fédéral à propos du projet et de voir s'il désire financer la KIA pour l'aider à devenir notre partenaire financier en vue de poursuivre le processus exploratoire avec Manitoba Hydro et le gouvernement du Manitoba.

Le président : Vous avez de l'expérience avec d'autres projets dans des régions à forte densité. Quel défi pose cette région? Je devrais savoir quelle est la population, mais c'est probablement entre 7 000 et 10 000 habitants.

M. Duguay : Dix mille.

The Chair: Are those ratepayers going to have to bear the burden of paying for this infrastructure, or how would that work?

Mr. Duguay: With a capital grant for the Kivalliq Inuit to be co-equity partners with Anbaric or Ontario Teachers, we anticipate a dramatic decrease in the cost of production of electricity for the region. There will be a cost savings there. That may not be immediately reflected in the rate structure for the territory for a variety of reasons. Again, there are major infrastructure requirements for Qulliq, the Crown distributor. I can't speak to that; I'm not a rate regulator in Nunavut.

This being said, you're talking about displacing the use of approximately \$40 million a year of diesel for residential and light commercial use. In the mining sector you could see a savings of \$60 million a year. Again, that assumes we have growth in the mining sector in the region, one other mine coming on in the life cycle of the project. The economics look very good as long as we have a robust mining sector in the region.

The Chair: Agnico Eagle has forecast at the end of the five years, carbon pricing, based on the announced prices per tonne, will cost them \$50 million a year annually on top of that. That is another potential saving.

Senator Boyer: I have a question about health care. I see health care in the North is going to greatly benefit from a project like this. I know you're in the planning stages right now. I'm wondering if you can expand a little bit on what you envision to address some of the issues in the North in the health care area. Have you been working with FNIIP on these planning stages?

Mr. Garrett: We have not at this time. I'm not sure I'm in a position to answer that at this time. It is something we would be happy to provide an answer to the committee on.

Senator Boyer: Thank you.

Mr. Duguay: We're in this very unique position as a company where we're building a physical platform to move data and electrons north. We happen to be specialists on electricity. We will have something to say about how those electrons get used. We'll have a responsibility as a company to make sure there is dialogue around how this data is used and that it's maximized for locals. These questions have been making me dream about the possibility of getting into some very interesting

Le président : Les contribuables vont-ils assumer le fardeau financier de cette infrastructure, ou comment cela fonctionnera-t-il?

M. Duguay : Avec une subvention d'immobilisation pour la Kivalliq Inuit Association afin qu'elle soit un partenaire financier avec Anbaric ou la Fédération des enseignantes et des enseignants de l'Ontario, nous prévoyons une diminution importante du coût de production de l'électricité pour la région. Il y aura une économie de coûts à cet égard. Cela ne se reflétera peut-être pas immédiatement sur la structure tarifaire du territoire pour diverses raisons. Encore une fois, il y a d'importantes exigences en matière d'infrastructure pour Qulliq, le distributeur de la Couronne. Je ne peux pas en parler; je ne suis pas régulateur de taux au Nunavut.

Cela dit, vous parlez de déplacer pour environ 40 millions de dollars par année de consommation de diesel, pour usage résidentiel ou commercial léger. Dans le secteur minier, il pourrait y avoir des économies de l'ordre de 60 millions de dollars par année. Encore une fois, cela suppose une croissance du secteur minier dans la région avec le début de l'exploitation d'une autre mine dans le cadre du projet. C'est très prometteur sur le plan économique, du moment où nous avons un secteur minier solide dans la région.

Le président : Les responsables de la mine Agnico Eagle ont prévu que, à la fin des cinq années, la tarification du carbone, selon les prix par tonne annoncés, leur coûtera 50 millions de dollars supplémentaires par année. Voilà une autre économie potentielle.

La sénatrice Boyer : J'ai une question sur les soins de santé. Je vois que les soins de santé dans le Nord vont grandement profiter d'un projet comme celui-ci. Je sais que vous en êtes aux étapes de planification à l'heure actuelle. Je me demandais si vous pouviez nous en dire un peu plus sur certains problèmes que vous prévoyez régler dans le Nord dans les secteurs des soins de santé. Travaillez-vous avec un plan d'investissements en infrastructure des Premières Nations au cours de ces étapes de planification?

M. Garrett : Non, pas pour l'instant. Je ne suis pas certain d'être en mesure de vous répondre à ce stade. Nous serions plus qu'heureux de fournir une réponse plus tard au comité.

La sénatrice Boyer : Merci.

M. Duguay : Notre entreprise se trouve dans une position très unique : nous construisons une plateforme physique en vue de transporter des données et des électrons vers le Nord. Il se trouve que nous sommes des spécialistes de l'électricité. Nous aurons notre mot à dire concernant l'utilisation des électrons. Nous aurons, comme entreprise, la responsabilité de nous assurer qu'il y ait un dialogue sur la façon dont ces données sont utilisées afin que les locaux puissent en profiter au maximum. Ces questions

training and planning. It's a very good question.

Mr. Garrett: One of the reasons the Kivalliq Inuit Association prefers this project is it unlocks the potential for a whole lot of new investments into the region in a whole number of different sectors.

The backbone of putting in the transmission line takes the region to a place where it becomes so much more energy secure. We're seeing the greening of things like electric vehicles, electric snowmobiles and electric ATVs. These are all possibilities for the future for these communities. Currently, they are so energy secure they're at a capacity limit as to how they can look to develop and grow their regions. That is why this project is so important to them.

The Chair: Thank you. There has been talk of a road link to Kivalliq from Southern Canada. Has that come up in your discussions? You'll be building a corridor. Is there some talk about that maybe leading also to a road eventually?

Mr. Garrett: This project, as we've mentioned, has been around for a long time. Through the planning process of how the Kivalliq have advanced this project, they have identified a corridor that would allow both an all-season road and a power line to move forward. It's been part of their planning process going back to when they selected lands as part of the Nunavut agreement. That is there.

How they've looked at advancing the project at this stage is, rather than trying to advance both projects all as once as one project, to advance the hydro and fibre-optic line project and to look also at advancing access roads connecting their communities.

As I mentioned, Whale Cove is only 70 kilometres south of Rankin Inlet. Actually, Chesterfield is 70 kilometres north.

Right now if somebody wants to work at the Meliadine mine, which is just north of Rankin, they have to fly south to Rankin Inlet and then drive on Agnico's private road 30 kilometres back towards their community to go work at the mine. It's a situation whereby the lack of infrastructure hampers how communities and families can travel to work.

The Chair: Thank you very much.

me font rêver à la possibilité d'offrir une planification et des formations très intéressantes. C'est une très bonne question.

M. Garrett : Une des raisons pour lesquelles la Kivalliq Inuit Association préfère ce projet, c'est qu'il libère le potentiel d'un éventail de nouveaux investissements dans la région dans toutes sortes de secteurs.

Le fer de lance de la construction de cette ligne de transmission, c'est qu'elle place la région dans une position où sa sécurité énergétique est beaucoup plus grande. Nous constatons l'écologisation de choses comme les véhicules, les motoneiges et les VTT électriques. Ce sont des possibilités pour ces collectivités à l'avenir. En ce moment, leur sécurité énergétique est telle qu'elles ont une capacité limitée d'envisager de développer et de faire croître leurs régions. C'est la raison pour laquelle ce projet est si important pour elles.

Le président : Merci. On a parlé d'un lien routier entre Kivalliq et le Sud du Canada. En avez-vous parlé dans le cadre de vos discussions? Vous allez construire un corridor. Avez-vous parlé de la possibilité que le projet puisse mener à un moment donné à la construction d'une route?

M. Garrett : Ce projet, comme nous l'avons mentionné, est sur la table depuis très longtemps. Grâce au processus de planification, la Kivalliq Inuit Association a fait avancer ce projet et ont déterminé un corridor qui permettrait la construction d'une route toutes saisons et d'une ligne électrique dans l'avenir. Cela a fait partie de son processus de planification depuis le moment où elle a choisi les territoires dans le cadre de l'Accord du Nunavut. Cela fait partie de l'Accord.

À ce stade, au lieu de tenter de faire avancer les deux projets en même temps comme s'il s'agissait d'un seul projet, elle a décidé de se concentrer sur le projet de ligne de fibre optique et de transport d'électricité et d'envisager des voies d'accès qui lient les collectivités.

Comme je l'ai mentionné, Whale Cove se trouve seulement à 70 kilomètres au sud de Rankin Inlet. En réalité, Chesterfield se trouve à 70 kilomètres au nord.

À l'heure actuelle, si quelqu'un veut travailler à la mine Meliadine, qui se trouve juste au nord de Rankin, il doit prendre l'avion vers le sud jusqu'à Rankin Inlet et ensuite utiliser la route privée d'Agnico sur 30 kilomètres pour revenir dans sa collectivité. C'est une situation dans laquelle le manque d'infrastructure entrave les déplacements des membres des familles et des collectivités pour aller travailler.

Le président : Merci beaucoup.

On that note, we will conclude. I thank you very much for your testimony and answers to our questions, which is much appreciated on behalf of the committee.

(The committee adjourned.)

Sur ce, nous allons conclure la séance. Je vous remercie beaucoup de vos témoignages et de vos réponses à nos questions, ce que le comité apprécie grandement.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Town of Churchill:

Michael Spence, Mayor;
Cory Young, Executive Director.

City of Iqaluit:

Madeleine Redfern, Mayor.

Anbaric Development Partners:

Philip Duguay, Vice-President, Canada.

Kivalliq Inuit Association:

Tom Garrett, Consultant.

TÉMOINS

Municipalité de Churchill :

Michael Spence, maire;
Cory Young, directeur général.

Ville d'Iqaluit :

Madeleine Redfern, mairesse.

Anbaric Development Partners :

Philip Duguay, vice-président, Canada.

Kivalliq Inuit Association :

Tom Garrett, consultant.