

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Des études théoriques détaillées de délimitation de l'étendue (Manitoba Hydro, 1999; Nishi-Khon / SNC Lavalin, 2007; Nishi-Khon / SNC Lavalin, 2010; Energy Options Working Group (EOWG), 2015) ont été commandées par l'Association Inuit de Kivalliq (KivIA), en partenariat avec la Table ronde régionale de la Baie d'Hudson et l'Entente de partenariat économique Canada-Manitoba. Ces diverses études ont permis d'évaluer la viabilité de la construction du NMLIC (corridor d'infrastructure linéaire entre le Nunavut et le Manitoba) à partir du nord du Manitoba jusqu'à Rankin Inlet (Nunavut). Ce corridor inclurait une route praticable en toute saison et une ligne de transport d'énergie, avec la possibilité d'ajouter des lignes de fibres optiques et de télécommunication. Le but de ces études était de déterminer le meilleur emplacement et les avantages potentiels du corridor d'infrastructure linéaire. Le rapport 2015 du EOWG a souligné les avantages suivants pour les cinq collectivités de Kivalliq identifiées dans le rapport, soit Arviat, Baker Lake, Chesterfield Inlet, Rankin Inlet et Whale Cove, ainsi que tous les clients des diverses industries :

- 1) Économies prévues pour les collectivités de 40 millions \$ annuellement en énergie diesel
- 2) Économies prévues entre 60 et 100 millions \$ annuellement pour le secteur minier en énergie diesel
- 3) Une réduction estimée jusqu'à 380 000 tonnes métriques d'émissions GES
- 4) La création d'une infrastructure importante et de moyens de communication en fibre optique haute vitesse; et
- 5) Diminution de la dépendance envers le carburant diesel qui assurerait que les prix de l'énergie ne fluctuent pas selon le coût de l'essence et de l'huile et permettrait que les subventions destinées au carburant soient réattribuées à d'autres priorités importantes telles que la santé, l'éducation et le logement.

La KivIA, le NTI et les gouvernements du Canada, du Nunavut et du Manitoba ont commandité les études citées précédemment puisqu'ils ont vu la mise en œuvre du corridor d'infrastructure linéaire Nunavut-Manitoba proposé comme un moyen de soutenir les objectifs d'une collectivité en santé, d'unité et d'autonomie. Cela s'harmonise également avec les objectifs plus larges de planification stipulés par la CAN dans le Plan provisoire d'aménagement du Nunavut 2016 (PPAN). Le corridor d'infrastructure linéaire Nunavut-Manitoba améliorerait les opportunités de développer des ressources telles que les mines et le tourisme; serait un avantage pour l'emploi, le développement de petites entreprises et le niveau de vie; et réduirait le coût du transport des individus et des biens entre la région de Kivalliq et les centres urbains du Manitoba.

Les rapports techniques de délimitation de l'étendue ont démontré que des informations solides et suffisantes existent afin de permettre l'inclusion d'une affectation du sol pour le corridor d'infrastructure linéaire Nunavut-Manitoba selon l'Annexe A et le Tableau 1 du PPAN 2016. Il existe plusieurs cas au sein du PPAN 2016 où des informations contraires et contradictoires empêchent les corridors d'infrastructure linéaire de se conformer. Il s'agit d'un obstacle majeur à l'avancement du projet de corridor d'infrastructure linéaire Nunavut-Manitoba, et de tout corridor d'infrastructure linéaire d'ailleurs, actuellement et dans le futur. Il est recommandé que la CAN élimine ces incohérences afin que le corridor d'infrastructure linéaire Nunavut-Manitoba puisse se conformer éventuellement au PPAN. L'exclusion du corridor d'infrastructure linéaire Nunavut-Manitoba du PPAN 2016 aura des impacts négatifs importants sur le développement économique futur de la région de Kivalliq, du Nunavut et du Canada.