



# L'AVENIR DU NORD ET DE L'ARCTIQUE DU CANADA

**FCM**

FÉDÉRATION  
CANADIENNE DES  
MUNICIPALITÉS

FEDERATION  
OF CANADIAN  
MUNICIPALITIES

# REMERCIEMENTS

La Fédération canadienne des municipalités (FCM) tient à remercier les représentantes et représentants municipaux du Nord et de l'Arctique qui ont pris le temps de répondre à nos questions dans le cadre de l'élaboration de ce rapport. Il s'agit notamment des mairesses et des maires, des conseillères et des conseillers municipaux, des directrices et des directeurs municipaux, des gestionnaires de bandes et des membres du personnel dont la vision est au cœur du rapport *L'avenir du Nord et de l'Arctique du Canada*.

L'élaboration du rapport *L'avenir du Nord et de l'Arctique du Canada* a été supervisée par le forum des collectivités nordiques et éloignées de la FCM. Représentant les trois territoires, les régions nordiques des provinces et d'autres collectivités éloignées, ce regroupement reflète toute la force et la diversité du Nord et de l'Arctique canadiens. La FCM tient également à remercier les membres du groupe de travail constitué pour ce rapport, composé de représentantes et représentants de l'ensemble des territoires et des régions nordiques des provinces.

La FCM souhaite enfin remercier les associations territoriales qui ont contribué à ce rapport et qui jouent un rôle clé dans les efforts de représentation des intérêts municipaux sur la scène fédérale : l'Association of Yukon Communities, la Northwest Territories Association of Communities et la Nunavut Association of Municipalities.

## Élaboré par

- ✓ **Josh Medicoff** (auteur principal), conseiller, Politiques et recherches, FCM, [jmedicoff@fcm.ca](mailto:jmedicoff@fcm.ca)
- ✓ **Rachel Rizzuto**, conseillère, Politiques et recherches, FCM, [rizzuto@fcm.ca](mailto:rizzuto@fcm.ca)
- ✓ **Iman Mohamed**, directrice, Politiques et recherches, FCM, [imohamed@fcm.ca](mailto:imohamed@fcm.ca)

**Ce document est aussi disponible en anglais :**  
The Future of Northern and Arctic Canada

## FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS

24, rue Clarence, Ottawa (Ontario) K1N 5P3  
[www.fcm.ca](http://www.fcm.ca)

© 2026 Fédération canadienne des municipalités.  
Tous droits réservés.





**Rebecca Bligh, conseillère municipale de Vancouver,  
présidente de la Fédération canadienne des municipalités**



J'ai été honorée de collaborer avec des collègues du Nord et de l'Arctique, notamment du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut, de l'Inuit Nunangat et des régions nordiques des provinces, et d'apprendre à leurs côtés. Les membres de la FCM de ces régions représentent leurs communautés avec détermination et dévouement, et sont constamment en quête de solutions, ce qui renforce notre organisation et nous permet de représenter les intérêts municipaux de façon claire et directe. L'approche pragmatique des élues

et élus du Nord et de l'Arctique est essentielle en cette période de relations internationales tumultueuses et d'instabilité géopolitique. Les communautés des régions nordiques et arctiques défendent notre souveraineté, sont des partenaires clés pour notre sécurité et possèdent une aptitude naturelle à établir des relations durables. Le gouvernement fédéral doit se rappeler que tout succès dans ces régions cruciales ne peut être obtenu qu'en collaboration avec les gouvernements de proximité et leurs dirigeants. Alors que l'attention mondiale se tourne vers l'Arctique, les gouvernements de proximité sont prêts à s'associer pour assurer la sécurité et une prospérité partagée. Je tiens à remercier le forum des collectivités nordiques et éloignées de la FCM ainsi que l'ensemble des élues et élus locaux consultés dans le cadre de ce rapport pour leur dévouement et leurs efforts de représentation des intérêts municipaux.



## Carole Saab, cheffe de la direction de la Fédération canadienne des municipalités



Le Nord et l'Arctique canadiens revêtent une importance cruciale pour la force et la souveraineté du pays. Dans ces régions vastes et stratégiques, les gouvernements de proximité soutiennent les communautés dans des environnements qui exigent de la résilience, de l'ingéniosité et un engagement à long terme. Ils fournissent des services essentiels, assurent l'entretien d'infrastructures indispensables et favorisent l'activité économique. Ce faisant, ils affirment la présence canadienne et projettent

une image de stabilité dans des régions dont l'importance mondiale ne cesse de croître. En tant que voix nationale des gouvernements de proximité, la FCM s'engage à faire en sorte que les communautés du Nord et de l'Arctique disposent des infrastructures, des ressources et de la connectivité nécessaires à assurer leur prospérité. Gouverner dans ces régions entraîne des coûts élevés et des défis complexes, pour lesquels les cadres politiques et les modèles de financement traditionnels sont insuffisants. Les objectifs nationaux du Canada dans ces régions, notamment en matière de développement économique, d'adaptation aux changements climatiques et de défense nationale, dépendent de la capacité des gouvernements de proximité à agir en tant que partenaires pleinement outillés. Le présent rapport décrit les défis les plus pressants auxquels sont confrontées les collectivités locales des territoires et des régions nordiques des provinces, et propose une voie claire et réaliste pour l'avenir. S'appuyant largement sur les informations fournies par le personnel municipal ainsi que par les élus et élus de ces régions, le rapport *L'avenir du Nord et de l'Arctique du Canada* cerne les obstacles structurels au bien-être et à la prospérité, et propose des solutions pratiques et concrètes. Les élus et élus municipaux sont unanimes : des communautés fortes constituent le fondement de la souveraineté et de la sécurité du pays. La FCM appelle à une stratégie fédérale cohérente à l'égard des gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique, afin de renforcer le bien-être collectif, d'ouvrir des perspectives économiques et de consolider la position du Canada dans un contexte géopolitique en rapide évolution.



# TABLE DES MATIÈRES

<b>Remerciements</b> .....	<b>2</b>	<b>SECTION 2 - INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS</b> .....	<b>22</b>
<b>Avant-propos</b> .....	<b>3</b>	Enjeu.....	22
Solomon Awa, maire d'Iqaluit, président de la Nunavut Association of Municipalities, président du forum des collectivités nordiques et éloignées de la FCM.....	3	Situation actuelle.....	24
Rebecca Bligh, conseillère municipale de Vancouver, présidente de la Fédération canadienne des municipalités.....	4	Infrastructures de transport.....	24
Carole Saab, cheffe de la direction de la Fédération canadienne des municipalités.....	5	Infrastructures locales.....	27
<b>Résumé</b> .....	<b>7</b>	Partenariats en matière d'infrastructures avec les gouvernements de Premières Nations et de Métis.....	29
<b>Vision</b> .....	<b>8</b>	Solutions.....	31
Des communautés florissantes et prospères.....	8	<b>SECTION 3 - CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET ENVIRONNEMENT</b> .....	<b>33</b>
Les gouvernements de proximité, partenaires de la sécurité et de la souveraineté.....	8	Enjeu.....	33
Réconciliation et partenariats autochtones.....	8	Situation actuelle.....	34
<b>Introduction</b> .....	<b>9</b>	Énergie.....	34
<b>Contexte</b> .....	<b>10</b>	Gestion des urgences.....	36
Gouvernements territoriaux.....	10	Changements climatiques.....	39
Yukon.....	10	Solutions.....	42
Territoires du Nord-Ouest.....	10	<b>SECTION 4 - SOUVERAINETÉ ET SÉCURITÉ</b> .....	<b>44</b>
Nunavut.....	11	Enjeu.....	44
Nord des provinces.....	11	Ce qu'il ne faut pas faire.....	45
<b>SECTION 1 - BIEN-ÊTRE COLLECTIF</b> .....	<b>12</b>	Ce qu'il faut faire.....	45
Enjeu.....	12	Concrétiser la vision locale.....	46
Situation actuelle.....	13	Renforcer la souveraineté en investissant dans les gouvernements de proximité.....	46
Logement et itinérance.....	13	Renforcer la sécurité en partenariat avec les gouvernements de proximité.....	47
Santé, bien-être et sécurité publique.....	16	Solutions.....	50
Connectivité numérique.....	18	<b>Nord des provinces</b> .....	<b>51</b>
Solutions.....	20	<b>Conclusion</b> .....	<b>52</b>
		<b>Bibliographie</b> .....	<b>53</b>

# RÉSUMÉ



## LA SOUVERAINETÉ DU CANADA REPOSE SUR LES GOUVERNEMENTS DE PROXIMITÉ DU NORD ET DE L'ARCTIQUE.

**Les gouvernements de proximité sont des partenaires clés de la sécurité nationale et ont besoin d'une collaboration étroite avec le gouvernement fédéral pour assurer une prospérité commune.**

Les communautés du Nord et de l'Arctique sont reconnues pour leur force et leur résilience. Maintenant plus que jamais, les élus et élus locaux du Nord canadien sont prêts à relever les défis liés aux tensions géopolitiques, aux changements climatiques et aux infrastructures.

Ils partagent une vision commune d'un Nord et d'un Arctique florissants, souverains et sécuritaires, conscients que la prospérité des communautés nordiques renforcera celle de l'ensemble du Canada. Dans cette vision, les logements, les routes, les aéroports et les services d'eau potable et d'eaux usées favorisent le progrès plutôt que de le freiner. Les élus peuvent se concentrer sur les grands enjeux stratégiques, parce qu'ils disposent des outils nécessaires pour garantir à leurs populations les services, les infrastructures et la qualité de vie qu'elles méritent.

Le **message au cœur** de cette vision est le suivant : les questions de capacités municipales sont des questions de souveraineté nationale. En effet, la préservation de la souveraineté dépend de la prospérité, de la santé et du dynamisme des communautés nordiques. Ces dernières doivent être incluses dans les plans d'avenir, car ce sont elles qui fournissent des infrastructures et des services essentiels pour le fonctionnement de notre pays.

Autrement dit, si le gouvernement fédéral conçoit la souveraineté comme une simple question de dépenses militaires, il fait fausse route. Des communautés

florissantes sont les piliers d'un Canada fort et souverain. Étant donné les milliards de dollars qui seront investis dans le Nord et l'Arctique pour des infrastructures à double usage et le développement économique, la bonne approche consiste à en faire bénéficier les collectivités de toutes tailles. Le présent rapport décrit cette approche du point de vue des communautés qui habitent ces régions.

Les élus et élus locaux veulent une stratégie nationale cohérente pour le Nord et l'Arctique qui favorise la qualité de vie, les perspectives économiques et la souveraineté. Ils imaginent une croissance économique durable au service de collectivités prospères, au sein desquelles les résidents ont accès à des soins de santé adéquats et à un logement convenable. Ils veulent que les communautés qu'ils représentent soient résilientes aux changements climatiques, afin que leurs modes de vie soient préservés pour les générations futures. Un partenariat renforcé avec le gouvernement fédéral contribuerait à protéger le Canada et à affirmer sa puissance sur la scène internationale.

*L'avenir du Nord et de l'Arctique du Canada s'appuie sur les points de vue des mairesses et des maires, des conseillères et des conseillers locaux, des gouvernements autochtones et du personnel de ces communautés. Leurs perspectives ont été recueillies par le biais de nombreuses séances de consultation, ainsi que lors d'échanges avec les membres du Forum des régions nordiques et éloignées de la FCM. Des élus et élus du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut, du Nunatsiavut (Labrador), du Nunavik (Québec), de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont été consultés pour la rédaction de ce rapport, avec une place particulière accordée aux territoires. Reconnaisant la diversité de ces régions, ce rapport intègre les perspectives locales issues de cette région hétérogène et présente une vision d'avenir aux décideurs afin de résoudre les enjeux actuels les plus urgents.*

# VISION



## Des communautés florissantes et prospères

Les élus et élus municipaux ont une vision claire : un Nord prêt à défendre la souveraineté canadienne. Cette vision repose sur des communautés florissantes, saines, où les résidents peuvent accéder plus facilement aux services essentiels et sont en mesure de saisir les possibilités économiques. Trop souvent, les populations du Nord et de l'Arctique ont de la difficulté à obtenir des services de base en matière de logement, de soins de santé, de nourriture et d'eau. À cela s'ajoute le manque d'infrastructures de transport et de connectivité numérique et cellulaire. Par conséquent, le développement économique est lent et l'immense potentiel de ces communautés ne se réalise pas. Les élus et élus du Nord et de l'Arctique ont besoin d'un partenariat solide entre les gouvernements de proximité et le gouvernement fédéral pour mettre en place les investissements nécessaires qui jetteront les bases de cette fondation.

## Les gouvernements de proximité, partenaires de la sécurité et de la souveraineté

Les élus et élus locaux savent que leurs communautés sont essentielles à la souveraineté du Nord et de l'Arctique. Les gouvernements de proximité fournissent des services et des infrastructures indispensables à leurs populations, assurent une présence essentielle dans le Nord et l'Arctique et serviront de liaison cruciale pour des installations militaires nouvelles et modernisées. Ils souhaitent établir un partenariat avec le gouvernement fédéral dans lequel leurs infrastructures et leurs services constituent des éléments indissociables de la défense nationale. Les infrastructures qui servent

à la population locale, notamment les réseaux d'eau potable et d'eaux usées, les installations récréatives, les routes et les ponts, sont les mêmes qui serviront à défendre la souveraineté du Canada dans le Nord et l'Arctique. Malheureusement, les infrastructures actuelles sont en mauvais état ou incapables de soutenir une expansion rapide de la population. Les élus et élus du Nord et de l'Arctique préconisent une solution profitable permettant de développer les infrastructures locales pour le bien des résidents tout en les renforçant pour assurer la défense nationale.

## Réconciliation et partenariats autochtones

Le partenariat avec les peuples autochtones est au cœur de la vision d'avenir des élus et élus locaux du Nord et de l'Arctique. Les gouvernements de proximité de la région sont depuis longtemps à l'avant-garde des efforts pour favoriser la réconciliation et une prospérité partagée. Un nombre considérable de traités signés depuis 1975 ont porté sur le Nord et l'Arctique, où les gouvernements de proximité et les gouvernements autochtones étaient souvent représentés par les mêmes associations et se partageaient une grande partie des infrastructures. Les élus et élus de ces gouvernements ont une vision commune qui intègre les Premières Nations, les Métis et les Inuit dans la prise de décisions sur le développement des infrastructures et des services. Pour ces derniers, il est clair que les peuples autochtones doivent jouer un rôle de premier plan dans la défense du Nord et de l'Arctique. Leur vision est celle d'un partenariat axé sur une prospérité commune pour les gouvernements de proximité, les Premières Nations, les Métis et les Inuit.

# INTRODUCTION



La population du Nord est reconnue pour sa capacité à obtenir des résultats et à s'attaquer directement aux problèmes lorsqu'ils se présentent. La détermination, la force et la vision des communautés nordiques constituent des atouts essentiels dans un monde où l'incertitude est de plus en plus marquée. Le gouvernement fédéral devrait miser sur ces forces au moment de tracer la voie de l'avenir du Nord et de l'Arctique. Les gouvernements de proximité, leurs élus et élus et les communautés du Nord connaissent déjà les solutions. Ils ont simplement besoin d'un partenaire fiable pour les mettre en œuvre.

Les trois territoires du Canada représentent près de 40 % de la superficie de notre pays, mais ne regroupent que 0,3 % de la population<sup>1</sup>. Les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique ont ainsi toujours joué un rôle bien supérieur à leur poids démographique et contribué de manière déterminante au renforcement de la souveraineté du Canada. Malgré une assiette fiscale limitée et un coût de la vie élevé, les communautés du Nord et de l'Arctique sont à l'avant-garde du développement durable, de la résilience climatique, des projets d'intérêt national et de la réconciliation avec les peuples autochtones.

Toutefois, dans un monde en pleine évolution, seul un partenariat fédéral solide peut permettre de relever les grands défis de notre époque. Les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique sont appelés à faire face à des enjeux qui dépassent largement le cadre fiscal


municipal désuet du Canada, notamment la pénurie de logements, le vieillissement des infrastructures, les catastrophes climatiques et les menaces étrangères. L'ensemble de la population canadienne a tout à gagner à relever ces défis en collaboration avec les communautés du Nord et de l'Arctique.

Les gouvernements de proximité ne peuvent concrétiser cette vision que s'ils disposent des capacités nécessaires pour soutenir le rythme des investissements. Dans de nombreuses communautés du Nord et de l'Arctique, l'enjeu principal n'est pas un manque de volonté, mais plutôt des contraintes liées aux ressources humaines, au logement, au soutien technique et à l'absence de programmes adaptés au contexte administratif du Nord. Sans un renforcement de ces capacités, il leur est impossible de soutenir durablement l'ampleur des investissements requis. Pour qu'un partenariat fédéral soit fructueux, il faudra investir dans les capacités municipales en parallèle aux projets d'immobilisations et concevoir des programmes adaptés aux réalités locales.

Le moment est venu de mettre en place un nouveau partenariat entre le gouvernement fédéral et les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique, et d'élaborer un modèle qui leur permettra de prospérer et de mieux contribuer à la défense de la souveraineté du Canada. Les infrastructures locales sont indissociables de la défense nationale. Les capacités locales définissent les capacités nationales.

# CONTEXTE



« La vie n'est pas simple dans le Nord du Canada. Le Nord est une trame complexe de réseaux, communauté par communauté, territoire par territoire, région par région. Ils sont tous différents, et il ne faut pas croire que ce qui fonctionne dans un endroit fonctionnera ailleurs. Il faut comprendre la complexité qui caractérise le Nord. »  Kirk Cameron, maire de la ville de Whitehorse (Yn)

## Gouvernements territoriaux

Les trois territoires du Canada se distinguent par leurs structures de gouvernance et par la nature de leurs relations avec les gouvernements de proximité et le gouvernement fédéral. Créés par des lois du Parlement du Canada, ils ne constituent pas des entités constitutionnelles, ce qui confère au gouvernement fédéral une compétence plus étendue à l'égard des administrations municipales des territoires<sup>2</sup>. Dans le cadre du processus de transfert des responsabilités, les gouvernements territoriaux exercent toutefois des pouvoirs comparables à ceux des provinces et assument la responsabilité des gouvernements de proximité.

### Yukon

Le territoire du Yukon est bordé par les États-Unis, la Colombie-Britannique et l'océan Arctique. Les négociations en vue du transfert des responsabilités ont débuté en 1998, et l'entente finale a été signée en 2003<sup>3</sup> par le gouvernement fédéral, le gouvernement du Yukon ainsi que plusieurs Premières Nations et conseils tribaux.

Les gouvernements de proximité du Yukon sont établis en vertu de la *Loi sur les municipalités du Yukon*, en consultation avec l'Association of Yukon Communities (AYC). L'AYC regroupe huit gouvernements de proximité constitués en personne morale et cinq membres associés, dont des hameaux et des conseils consultatifs de Premières Nations. À la fin de 2025, Yukon comptait une population de 48 261 personnes.

Le Yukon compte 14 Premières Nations. Entre 1993 et 2005, 11 d'entre elles ont conclu des traités modernes. Les Autochtones représentent environ 25 % de la population du territoire.

### Territoires du Nord-Ouest

Les Territoires du Nord-Ouest sont limitrophes du Yukon, du Nunavut, de l'Alberta et de la Saskatchewan. Les négociations avec le gouvernement fédéral en vue du transfert des responsabilités ont commencé en 1986, et l'entente finale a été signée en 2013<sup>4</sup> par le gouvernement fédéral, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et les gouvernements des Premières Nations, des Métis et des Inuit.

Les Territoires du Nord-Ouest comptent 33 communautés. Celles-ci comprennent six villes et villages, 12 hameaux inuits, une communauté à charte, trois gouvernements communautaires tlichos, le gouvernement Gwich'in de Délina et neuf autorités désignées de Premières Nations, au sein desquelles le gouvernement de bande est responsable de la prestation des services municipaux<sup>5</sup>. Ces communautés sont représentées par la Northwest Territories Association of Communities. À la fin de 2025, la population des Territoires du Nord-Ouest était de 45 848 personnes, dont environ 50 % sont des Autochtones.

## Nunavut

Le Nunavut est le plus grand territoire du Canada et est limitrophe du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest, du Québec et du Groenland. Il a été créé en 1999 à la suite de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut (ARTN). Plus important règlement de revendications territoriales de l'histoire du Canada, l'ARTN a mené à la création du gouvernement du Nunavut et de plusieurs autres organes de gouvernance. L'ARTN est mis en œuvre par le gouvernement du Canada, le gouvernement du Nunavut et Nunavut Tunngavik Incorporated. Le transfert des responsabilités s'est effectué graduellement à compter de 1999. En 2024, le gouvernement fédéral, le gouvernement du Nunavut et Nunavut Tunngavik Incorporated ont signé l'Entente sur le transfert des responsabilités liées aux terres et aux ressources du Nunavut. Le transfert complet des responsabilités devrait être achevé d'ici 2027<sup>6</sup>.

Le Nunavut compte 25 municipalités, lesquelles découlent de l'ARTN. Il importe de souligner que les municipalités du Nunavut constituent une expression de la gouvernance inuite<sup>7</sup>. Elles fonctionnent principalement dans un contexte de gouvernement public inuit façonné par l'ARTN et les réalités propres à la gouvernance inuite. Dans de nombreuses communautés, les dirigeants municipaux et les dirigeants communautaires inuits sont étroitement liés dans la pratique, et les gouvernements de proximité constituent les institutions centrales par lesquelles les Nunavummiut organisent les services, les infrastructures et les priorités communautaires. Iqaluit est la seule ville du Nunavut et la seule communauté disposant d'une base d'imposition. Les 24 autres municipalités sont des hameaux. Ces communautés sont représentées par la Nunavut Association of Municipalities. À la fin de 2025, la population du Nunavut s'élevait à 41 919 personnes, dont 84 % étaient Inuit.

## Nord des provinces

La plupart des provinces du Canada comprennent une région nordique. C'est le cas de la Colombie Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, du Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador. Au cours des dix dernières années, la population des régions nordiques des provinces a augmenté, passant de 2,1 millions en 2014 à 2,2 millions en 2024. Dans ces régions, 28 % de la population s'identifie comme Autochtone, comparativement à 5 % dans l'ensemble du Canada.

Les gouvernements de proximité des régions nordiques des provinces sont représentés par des associations provinciales de municipalités. Dans certaines provinces, il existe des organismes régionaux de municipalités. Dans le Nord de l'Ontario, par exemple, la Federation of Northern Ontario Municipalities et la Northwestern Ontario Municipal Association représentent respectivement le Nord Est et le Nord Ouest de la province.

Le Nord du Québec et le Nord du Labrador font partie de l'Inuit Nunangat, la terre natale des Inuit, qui comprend également la région désignée des Inuvialuit, située dans les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon, ainsi que le Nunavut. Dans le Nord-du-Québec, cette région est appelée le Nunavik, et au Labrador, le Nunatsiavut. Des accords sur les revendications territoriales ont été conclus pour le Nunavik en 1975 et pour le Nunatsiavut en 2005.

## Forum des collectivités nordiques et éloignées de la FCM

Depuis plus de 20 ans, le forum des régions nordiques et éloignées de la FCM transmet directement au gouvernement fédéral les points de vue des populations nordiques. Il fait partie intégrante de la structure du conseil d'administration de la FCM et joue un rôle clé dans l'élaboration de décisions stratégiques et d'initiatives de représentation des intérêts sur des enjeux propres aux communautés nordiques, arctiques et éloignées. Le forum est composé de représentantes et représentants élus des trois territoires ainsi que d'autres communautés éloignées. Le rapport L'avenir du Nord et de l'Arctique du Canada repose largement sur l'apport des membres du forum et sur les priorités des gouvernements de proximité des régions nordiques et arctiques du pays.

Dans le but de cerner les occasions de renforcement du Canada et de formuler des recommandations efficaces à l'intention du gouvernement fédéral, le présent rapport s'appuie sur les réalités des collectivités des territoires et des régions nordiques des provinces. Il s'inscrit dans un contexte où une attention accrue est portée aux territoires, alors que le gouvernement fédéral cherche à renforcer la souveraineté du Canada. Lorsque pertinent, le rapport décrit des mesures concrètes que le gouvernement fédéral peut prendre afin d'avoir une incidence positive sur les communautés des territoires et des régions nordiques des provinces.



# BIEN-ÊTRE COLLECTIF



## ENJEU

**Le bien-être dans le Nord et l'Arctique est un enjeu de souveraineté et de sécurité. En effet, les écarts socioéconomiques persistants dans ces régions les rendent plus vulnérables aux menaces géopolitiques.**


De profondes inégalités existent entre les communautés nordiques et arctiques et celles situées au sud du pays. Les élus et élus de ces communautés aspirent à un grand renouveau, en partenariat avec le gouvernement fédéral, afin de combler l'écart de bien-être qui sépare les populations du Nord et du Sud. Ces derniers croient que le bien-être collectif constitue la première étape à franchir pour améliorer la souveraineté et la sécurité dans le Nord.

Les difficultés de ces communautés sont connues depuis des générations, et depuis des générations, les élus et élus locaux réclament des changements. Le coût de la vie très élevé, l'éloignement, les effets des changements climatiques et les séquelles du colonialisme nécessitent un partenariat fédéral solide pour améliorer les résultats sociaux dans le Nord et l'Arctique.

Cette section porte sur les enjeux — et les possibilités — liés au bien-être collectif dans le Nord et l'Arctique, notamment le logement et l'itinérance, l'accès aux soins de santé, la sécurité alimentaire et la connectivité numérique. Leurs solutions nécessitent des investissements autant dans les infrastructures que dans les transports<sup>8</sup>. Le gouvernement fédéral a voulu s'attaquer en priorité au bien-être collectif dans le *Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord*<sup>9</sup> de 2019, mais il est essentiel d'y consacrer plus d'efforts.

## SITUATION ACTUELLE



« Les personnes non logées ne peuvent pas survivre à une température de 40 degrés sous zéro. »  Ben Hendriksen, maire de la ville de Yellowknife (T.N.-O.)

### Logement et itinérance

Les élus et élus locaux affirment sans équivoque que les enjeux du logement et de l'itinérance sont des obstacles majeurs qui nécessitent la collaboration du gouvernement fédéral. Dans le Nord et l'Arctique, le logement est problématique, en raison des saisons de construction plus courtes, du vieillissement du parc immobilier et de la taille limitée du marché privé<sup>10</sup>. L'offre restreinte de logements ainsi que la prévalence élevée de dépendances et de troubles de santé mentale ont engendré un taux d'itinérance par personne parmi les plus élevés au pays. Le logement et l'itinérance relèvent de la compétence des gouvernements territoriaux, qui comportent chacun une entité de logement social. Toutefois, au fil du temps, les responsabilités clés en matière de logement ont été déléguées aux gouvernements de proximité.

### Itinérance

Souvent cachée, l'itinérance est un problème sérieux dans le Nord et dans l'Arctique, aggravé encore par les températures glaciales en hiver. Elle n'est visible que dans les lieux où elle est concentrée, soit dans les trois capitales territoriales de Whitehorse, Yellowknife et Iqaluit<sup>11</sup>. Le taux d'itinérance à Yellowknife (1,5 % de la population) est deux fois plus élevé qu'à Vancouver (0,72 %) et six fois plus élevé qu'à Toronto (0,26 %)<sup>12</sup>. L'itinérance cachée (p. ex., une personne hébergée temporairement par une connaissance) est courante dans chacun des territoires, en particulier dans les petites communautés où il y a moins de refuges, de logements de transition et de logements supervisés permanents. Dans les Territoires du Nord-Ouest, 31,7 % de la population est sous-logée, et 19 % d'entre eux ont des besoins impérieux de logement<sup>10</sup>.

« Ma ville de Fort Simpson compte moins de 1 500 personnes, et pourtant, nous avons aussi un problème d'itinérance. » – Kathy Tsetso, mairesse suppléante, village de Fort Simpson (T.N.-O.)

Les principales causes de l'itinérance dans le Nord et l'Arctique sont le manque criant de logements abordables et adéquats, la croissance démographique qui pousse les taux d'inoccupation à la baisse (en particulier au Yukon<sup>13</sup>), les graves problèmes de santé mentale et de toxicomanie, ainsi que les effets persistants du colonialisme. Les peuples autochtones sont surreprésentés dans les populations itinérantes de divers territoires en raison du racisme systémique et institutionnel dont ils sont victimes, en particulier en matière d'accès à un logement abordable, adéquat et adapté culturellement. Même si les peuples autochtones sont en nombre disproportionné dans les populations itinérantes de partout au pays, la disparité est particulièrement marquée dans les territoires<sup>14</sup>. En 2024, les Autochtones représentaient 85 % des personnes en situation d'itinérance à Yellowknife et 68 % à Whitehorse<sup>15,16</sup>. Un autre défi majeur associé à l'itinérance est la capacité limitée de payer le loyer ou l'hypothèque à cause de l'insécurité de l'emploi<sup>8</sup>. L'instabilité du marché de l'emploi dans le Nord et l'Arctique est souvent engendrée par les cycles d'essor et de ralentissement du secteur des ressources.

i - Au Nunavut, l'itinérance touche principalement les Inuit, mais il faut préciser que 85 % de la population de ce territoire s'identifient comme Inuit.

« La perte du programme Vers un chez-soi entraînerait directement une augmentation du nombre de personnes non logées dans notre ville. Cela ajouterait environ 100 personnes au nombre actuel, qui est déjà trop élevé. »

Ben Hendriksen, maire de la ville de Yellowknife (T.N.-O.)



Un éventail de programmes fédéraux cible le logement et l'itinérance dans le Nord et l'Arctique, notamment Maisons Canada (2025-), la Stratégie nationale sur le logement (2017-27) et, surtout, le programme Vers un chez-soi : La stratégie canadienne de lutte contre l'itinérance, un investissement de 5 milliards de dollars (2019-2028). Les élus et élus locaux du Nord et de l'Arctique insistent régulièrement sur l'importance du programme Vers un chez-soi pour prévenir l'itinérance et assurer la sécurité des membres des communautés, car les fonds peuvent être utilisés à toute fin, que ce soit pour des refuges, des haltes-chaleur ou autre. Toutefois, les élus et élus locaux s'inquiètent de la fin prévue du programme en 2028, alors qu'aucun programme de remplacement ne se profile à l'horizon. De plus, l'affectation des fonds du programme en fonction de la population est une source de mécontentement, car elle ne tient pas compte du coût de construction des logements ou du chauffage des refuges dans les communautés du Nord et de l'Arctique.

Les gouvernements de proximité ont salué le nouveau financement de Maisons Canada en 2025, dont 1 milliard de dollars pour les logements de transition et supervisés ainsi que plus de 700 nouveaux logements pour la Société d'habitation du Nunavut. Cependant, ce financement doit être augmenté afin de tenir compte des besoins complexes du Nord et de l'Arctique.

### La pénurie de logements se répercute sur les conditions de vie


Les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique sonnent l'alarme en dénonçant l'extrême précarité du logement. Dans toutes les consultations menées pour le présent rapport, les gouvernements de proximité ont nommé le logement, qu'il s'agisse du logement du marché ou hors marché, parmi les enjeux les plus pressants. C'est que la plupart des propriétés dans le Nord et l'Arctique ont été construites il y a de 40 à 60 ans et sont aujourd'hui en mauvais état. Les collectivités travaillent sans relâche

pour construire des logements, mais ils ont besoin d'investissements fédéraux importants pour mettre leurs projets en chantier.

« À 40 degrés sous zéro, ce n'est pas parce que vous ne voyez personne dormir dans la rue qu'il n'existe pas de personnes en situation d'itinérance. En réalité, c'est que plusieurs générations et plusieurs personnes dorment dans une même maison. Et qu'elles se partagent les lits. Pas en même temps, mais à tour de rôle. Une personne peut dormir dans un lit pendant certaines heures, puis aller errer dans les rues, et quand son tour revient, elle reprend la place. Le lit est toujours occupé. » – Wayne Gregory, maire du hameau de Cambridge Bay (Nt)

Il y a une extrême pénurie de logements sociaux dans le Nord et l'Arctique. Au Nunavut, 61 % des Nunavummiut<sup>ii</sup> vivent dans des logements sociaux gérés par la Société d'habitation du Nunavut, contre 15 % dans les Territoires du Nord-Ouest et 6 % au Yukon. Les quelques logements hors marché qui existent sont souvent occupés et nécessitent des réparations majeures. Au Nunavut, 45 % des logements de la Société d'habitation sont surpeuplés. Le tiers des Nunavummiut vit dans des logements ne comptant pas assez de chambres pour les occupants, et un autre tiers vit dans des lieux nécessitant d'importantes réparations de plomberie, de câblage électrique, de murs, de toits, de planchers ou de plafonds<sup>17</sup>. Des problèmes semblables existent dans les Territoires du Nord-Ouest, où 30 % des logements ont besoin de réparations importantes et 13 % dépassent les capacités d'accueil<sup>18</sup>. Dans certaines petites communautés des Territoires du Nord-Ouest, au moins 50 % des résidences nécessitent des réparations considérables et sont encore plus suroccupées<sup>8</sup>. Le parc insuffisant de logements, leur suroccupation et leur mauvais état nuisent à la qualité de vie des personnes qui habitent dans tout le Nord et l'Arctique.

ii - Une personne native ou qui réside depuis longtemps au Nunavut est un ou une Nunavummiq (Nunavummit, au pluriel).

« Au Nunavut, l'absence de logements pour le personnel est le principal obstacle à son recrutement et à sa rétention. Dans le Sud, la compétitivité des municipalités dépend des salaires, des avantages sociaux ou du mode de vie. Au Nunavut, leur compétitivité se résume surtout à une question : un logement est-il fourni avec le poste? »  Marla Limousin, directrice générale de la Nunavut Association of Municipalities

« Le coût de construction à Kuujuaq est quatre fois plus élevé que dans le Sud, à Montréal. » – Jonathan Grenier, conseiller municipal de la municipalité de village nordique de Kuujuaq (Qc)

Sur le marché du logement conventionnel, le coût de construction élevé restreint les options abordables. L'offre du marché est faible partout dans le Nord et l'Arctique. Dans les endroits où il existe des logements du marché, les gouvernements de proximité doivent composer avec de courtes saisons de construction, la fonte du pergélisol, des problèmes d'emplacement et des coûts de transport importants. Tous ces éléments font augmenter considérablement le coût de construction des logements du marché. Par exemple, le coût de construction moyen d'une maison en rangée au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut est presque quatre fois supérieur à celui de la Colombie-Britannique ou des provinces de l'Atlantique (voir tableau 1).

Une autre conséquence de la pénurie de logements pour les communautés du Nord et de l'Arctique est le manque de choix de logements du personnel. Ces habitations sont réservées aux employés municipaux et à ceux des secteurs connexes tels que la construction, l'éducation et la logistique des transports. Ils sont normalement fournis

directement par les organismes d'habitation territoriaux, mais il y a pénurie partout dans le Nord et l'Arctique. Au Nunavut, en 2021, il y avait 500 postes à pourvoir et seulement 60 logements accessibles à ce personnel<sup>24</sup>. Dans la région de Nunavik, au Québec, 160 logements sont requis<sup>25</sup>. Les pénuries de personnel nuisent fortement à la prestation de services des gouvernements de proximité. Il leur est difficile d'attirer ou de retenir des personnes ayant des connaissances spécialisées dans des fonctions clés comme le fonctionnement des systèmes d'eau potable et d'eaux usées et la construction de logements.

« L'accès à des logements adéquats, sûrs et abordables pour le personnel municipal est fondamental à la gouvernance efficace dans toutes les communautés du Nunavut. Nous ne pouvons pas assumer nos responsabilités sans un effectif stable, qualifié et motivé. Au Nunavut, l'absence de logements pour le personnel est le principal obstacle à son recrutement et à sa rétention. Dans le Sud, la compétitivité des municipalités dépend des salaires, des avantages sociaux ou du mode de vie. Au Nunavut, leur compétitivité se résume surtout à une question : un logement est-il fourni avec le poste? » – Marla Limousin, directrice générale de la Nunavut Association of Municipalities

**TABLEAU 1 - ÉTENDUE DES COÛTS DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS, TIRÉE DU CATALOGUE DE CONCEPTION DE LOGEMENTS FÉDÉRAL, T1 2025<sup>19-23</sup>**

	Nbre de logements	Yukon, Nunavut, Terr. du Nord-Ouest	Provinces de l'Atlantique	Colombie-Britannique	Ontario	Québec
<b>Maison en rangée/jumelé</b>	6	4 826 000 \$ - 6 032 000 \$	1 558 000 \$ - 1 948 000 \$	1 322 000 \$ - 1 652 000 \$	1 969 000 \$ - 2 461 000 \$	2 923 000 \$ - 3 653 000 \$
<b>Quadruplex</b>	4	2 344 000 \$ - 2 930 000 \$	944 000 \$ - 1 180 000 \$	S. O.	1 174 000 \$ - 1 468 000 \$	1 125 000 \$ - 1 406 000 \$
<b>Sixplex</b>	6	3 255 000 \$ - 4 069 000 \$	1 297 000 \$ - 1 621 000 \$	2 112 000 \$ - 2 640 000 \$	1 510 000 \$ - 1 888 000 \$	1 861 000 \$ - 2 326 000 \$



« Dans ma région, la totalité des terres est réservée. Nous n'avons pas accès aux terres. La grande question, donc, est de savoir comment gérer une telle situation comme localité et avec la bande? »

▲ Kandis Jameson, mairesse de la ville de Hay River (T.N.-O.) et présidente de la Northwest Territories Association of Communities

## Revendications territoriales

« Parler d'aménagement du territoire alors que nous n'avons pas de territoire à aménager est une façon de rappeler une simple réalité au gouvernement fédéral : les revendications territoriales doivent être réglées. Dans ma région, la totalité des terres est réservée. Nous n'avons pas accès aux terres. La grande question, donc, est de savoir comment gérer une telle situation comme localité et avec la bande? » – Kandis Jameson, mairesse de la ville de Hay River (T.N.-O.) et présidente de la Northwest Territories Association of Communities

Les partenariats entre communautés autochtones et gouvernements de proximité font partie du paysage de gouvernance dans le Nord et l'Arctique. La plupart de ces partenariats reposent sur des processus modernes de revendication territoriale. C'est dans le Nord et l'Arctique qu'ont été signées le plus grand nombre d'ententes sur des revendications territoriales au Canada<sup>26</sup>. Cependant, plusieurs revendications sont en cours et n'ont pas encore été conclues. Sept sont en négociations au Yukon, 11 dans les Territoires du Nord-Ouest, tandis qu'un transfert de responsabilités est en cours au Nunavut<sup>27</sup>. Par conséquent, les gouvernements de proximité et non autochtones du Nord et de l'Arctique situés au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest sont restreints dans leur capacité de choisir des terrains spécifiques pour la construction de logements (du marché et hors marché), car ils ne savent pas exactement sur quelles terres ils sont autorisés à construire. Bien que certains gouvernements de proximité aient noué des relations solides avec les gouvernements de Premières Nations et de Métis voisins, la lenteur des négociations fédérales et de mise en œuvre des revendications territoriales est l'un des facteurs qui limitent le développement résidentiel et économique.

« Nous sommes chanceux. Ici, à Teslin, nous entretenons d'excellentes relations de travail avec le Conseil des Tlingits de Teslin, une Première Nation autonome. Ces relations sont bien ancrées, car elles existent depuis plus de 20 ans. C'est pour dire qu'il a fallu beaucoup de


temps pour développer et cultiver cette relation, mais cela en valait la peine. À l'intérieur de nos limites territoriales, 20 % des terres sont visées par un règlement, et nous fournissons des services dans ces endroits sans entente de services municipaux, ce qui décrit mieux que n'importe quoi notre relation de travail. » – Gord Curran, maire du village de Teslin (Yn)

## Santé, bien-être et sécurité publique

L'amélioration de l'accès aux soins de santé, qui va des investissements dans la santé mentale à la sécurité alimentaire, est prioritaire pour les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique. Les élus et élus locaux soutiennent qu'il s'agit d'une question cruciale pour retenir leurs résidents et mettre fin au cercle vicieux des services limités et des coûts élevés des besoins fondamentaux, comme l'alimentation, qui nuisent à la santé mentale des membres de la communauté et freinent la croissance économique.

Au Canada, les disparités en matière de santé entre les communautés du Nord et de l'Arctique et celles du Sud sont considérables. Hors des capitales territoriales, les communautés sont souvent isolées, à grande distance des centres régionaux, et doivent faire venir par avion des spécialistes (normalement du personnel infirmier) pour donner des traitements ou transporter par avion les patients qui ont besoin de recevoir des soins d'un médecin<sup>28</sup>. Sur le plan de la santé, de fortes inégalités existent aussi entre les populations autochtones et non autochtones dans le Nord<sup>iii</sup><sup>29</sup>. Cela s'explique d'une part par l'éloignement des communautés où vivent bien souvent les peuples autochtones du Nord, mais également par les séquelles entraînées par le colonialisme, les pensionnats et les inégalités socioéconomiques<sup>31</sup>.

iii - Le Nunavut affiche certaines des plus grandes disparités en matière de santé au Canada. L'espérance de vie moyenne au Nunavut est de 71,8 ans, alors que la moyenne canadienne est de 81,1 ans<sup>30</sup>. De plus, le taux de suicide au Nunavut est près de six fois supérieur à celui du reste du Canada.

« Nous avons des inquiétudes en matière de sécurité alimentaire. L’an dernier, nous n’avons pas eu de ravitaillement par bateau. »  Meeka Kiguktak, mairesse du hameau de Grise Fiord (Nt)

### Sécurité alimentaire

Une personne est en situation d’insécurité alimentaire lorsqu’elle n’a pas accès à des aliments sains, nutritifs et en quantité suffisante pour répondre à ses besoins et préférences alimentaires et mener une vie saine et active. La sécurité alimentaire préoccupe fortement les gouvernements de proximité du Nord et de l’Arctique, et c’est pourquoi ils financent souvent des banques alimentaires ou distribuent directement des aliments. Le taux d’insécurité alimentaire au Canada est de 12,7 %, alors qu’il se situe à 57 % au Nunavut, à 21,7 % dans les Territoires du Nord-Ouest et à 17 % au Yukon<sup>32</sup>.

L’insécurité alimentaire dans le Nord et l’Arctique découle principalement de trois causes.

La première cause est le coût élevé et la difficulté d’acheminer les produits alimentaires aux communautés, en particulier, celles plus éloignées et difficiles d’accès. En 2022, le coût hebdomadaire moyen pour nourrir une famille de quatre personnes était de 283 \$ à Ottawa, par rapport à 485 \$ à Ulukhaktok, dans les Territoires du Nord-Ouest, à 565 \$ à Coral Harbour, au Nunavut, et à 456 \$ à Puvirnituq, au Québec<sup>33,34</sup>.

La deuxième cause est l’insécurité économique qui sévit parmi la population du Nord et de l’Arctique, où des taux de chômage importants empêchent un grand nombre d’acheter ces aliments plus coûteux. Non moins de 22 % de la population des territoires vivent sous le seuil de la pauvreté, soit deux fois plus que la moyenne nationale<sup>35</sup>.

Enfin, la troisième cause est attribuable aux perturbations dans les pratiques de chasse et de cueillette ancestrales des peuples autochtones du Nord et de l’Arctique en raison des réinstallations, des programmes d’établissement et des pensionnats<sup>36</sup>. Cependant, malgré les impacts durables du colonialisme, les peuples autochtones du Nord et de l’Arctique tirent d’importantes quantités de nutriments des aliments traditionnels comme le caribou, le morse, l’omble chevalier et le lagopède<sup>37</sup>. Les changements climatiques ont aussi un impact majeur sur les terres et la sécurité alimentaire.

« Nous avons des inquiétudes en matière de sécurité alimentaire. L’an dernier, nous n’avons pas eu de ravitaillement par bateau. La coopérative commande habituellement la nourriture par voie maritime, mais nous avons dû, cette fois, la transporter par avion jusqu’à Grise Fiord. Le transport par avion triple le coût

de la nourriture. Le ketchup, par exemple, peut coûter 39 \$ et les cornichons, 49 \$. » – Meeka Kiguktak, mairesse du hameau de Grise Fiord (Nt)

Nutrition Nord Canada, le programme fédéral de base chargé de résoudre l’insécurité alimentaire dans le Nord et l’Arctique, examine actuellement la situation. Établi en 2011, ce programme fournit des subventions pour réduire le prix des aliments, notamment, la Subvention pour le soutien des chasseurs-cueilleurs, le Fonds pour les programmes communautaires d’alimentation et la Subvention de recherche sur la sécurité alimentaire. Ce programme dessert 125 communautés éloignées des territoires et des régions nordiques des provinces<sup>38</sup>. L’Initiative : Les enfants inuits d’abord est un autre programme pertinent. Il a financé le programme de bons alimentaires dans les hameaux, dans le cadre duquel les communautés du Nunavut ont reçu directement du financement fédéral pour assurer un soutien nutritionnel aux enfants<sup>39</sup>. Or, ce programme n’a pas été renouvelé par le gouvernement fédéral, ce qui inquiète grandement les gouvernements de proximité du Nunavut<sup>40</sup>. À propos de sécurité alimentaire, les élu·e·s et élu·e·s locaux s’inquiètent également des fusions dans le transport aérien, en particulier à la suite de l’acquisition en 2025 de Canadian North par l’Exchange Income Corporation (EIC), et de l’effet que peut avoir la baisse de concurrence aérienne sur le transport et le coût des aliments<sup>41</sup>.

### Santé mentale et dépendances

Le bien-être des résidents est important pour le bien-être collectif. Au chapitre de la santé mentale et des dépendances, les gouvernements de proximité du Nord et de l’Arctique interviennent surtout en supportant les coûts des services locaux, y compris les soins ambulatoires et la lutte contre l’itinérance, plutôt que ceux des services policiers, qui sont financés par les gouvernements territoriaux.



« Quand des chirurgiens entreprennent une importante intervention à l'Hôpital général de Whitehorse et qu'ils sont en communication téléphonique avec des spécialistes d'un hôpital de Vancouver, ils doivent être persuadés que la liaison ne sera pas interrompue pour être assurés de compléter l'intervention avec succès. Si la communication est interrompue, elle peut entraîner la mort d'un patient. C'est aussi simple que cela. »

— Kirk Cameron, maire de la ville de Whitehorse (Yn)



Sur le plan structurel, la santé mentale et les dépendances dans le Nord et l'Arctique sont exacerbées par les problèmes d'accès au logement, d'insécurité alimentaire et de manque d'accès aux possibilités économiques. Les peuples autochtones du Nord et de l'Arctique sont surreprésentés dans les populations aux prises avec des problèmes de santé mentale et de toxicomanie.

Les soins de santé mentale et le traitement des dépendances sont restreints dans les communautés éloignées du Nord et de l'Arctique en raison du manque structurel de médecins, de thérapeutes et de personnel infirmier vivant à l'année dans ces régions. Par exemple, les professionnels en santé mentale, en dépendance et en toxicomanie au Nunavut ne représentent que le tiers du nombre moyen à l'échelle nationale<sup>42</sup>. En raison de l'effet combiné du manque d'infrastructures de santé, de débouchés économiques et des séquelles du colonialisme, les territoires ont les taux de suicide par population les plus élevés au Canada et des taux de dépendance considérablement plus élevés, en particulier à l'alcool<sup>42</sup>.

Les gouvernements de proximité soutiennent qu'il est possible de remédier aux problèmes de santé mentale et de consommation de substances en investissant dans les éléments fondamentaux de bien-être collectif qu'ils fournissent. Améliorer les infrastructures portuaires, routières et aéroportuaires permettrait d'acheminer plus rapidement et à moindre coût des quantités plus importantes de nourriture et de matériel. Augmenter le nombre de logements, y compris accroître leur taille, assurerait aux populations un meilleur sommeil et la dignité d'un toit. Enfin, des installations et services récréatifs leur donneraient la possibilité de recevoir des soins de santé et de faire de l'exercice physique.

Dans son budget de 2025, le gouvernement fédéral s'est engagé à examiner les soins de santé dans le Nord et l'Arctique. Les élus et élus locaux veulent que ces travaux tiennent compte sérieusement du rôle des gouvernements de proximité dans les solutions qui seront envisagées en matière de soins de santé mentale et de traitement des dépendances<sup>43</sup>.

## Connectivité numérique

La connectivité numérique désigne la connectivité à large bande universelle (au moyen de réseaux à fibre optique ou par satellite) et la connectivité cellulaire (au moyen de tours téléphoniques ou de satellites). Les élus et élus locaux des territoires et des régions nordiques des provinces considèrent la connectivité numérique et cellulaire comme une condition fondamentale pour accéder aux possibilités économiques et aux soins de santé. Une connectivité cellulaire médiocre est un grave problème de sécurité publique, en particulier lorsque des gouvernements de proximité ne peuvent pas communiquer avec leur population en cas d'urgence ou en raison de couverture insuffisante sur les autoroutes. Une connectivité insuffisante restreint également l'expansion des entreprises et réduit les possibilités d'éducation.

Le gouvernement fédéral a défini l'objectif du service universel, consistant à brancher 98 % de la population canadienne à Internet haute vitesse d'ici la fin de 2026, et 100 % d'ici 2030. En 2020, le gouvernement fédéral a lancé le Fonds pour la large bande universelle, un fonds de 3,2 milliards de dollars pour des projets d'Internet haute vitesse partout au Canada, en visant 50/10 mégabits par seconde (Mb/s). Bien que le programme ait aidé à brancher de nombreuses communautés, un rapport de 2023 de la vérificatrice générale a critiqué la lenteur du déploiement des fonds dans les communautés éloignées et autochtones et l'absence de cibles d'abordabilité après l'installation des services<sup>44</sup>.

« Une connexion constante est si importante pour nous. Quand des chirurgiens entreprennent une importante intervention à l'Hôpital général de Whitehorse et qu'ils sont en communication téléphonique avec des spécialistes d'un hôpital de Vancouver, ils doivent être persuadés que la liaison ne sera pas interrompue pour être assurés de compléter l'intervention avec succès. Si la communication est interrompue, elle peut entraîner la mort d'un patient. C'est aussi simple que cela. »

— Kirk Cameron, maire de la ville de Whitehorse (Yn)



« La connectivité a changé la donne pour notre communauté. Mais des mesures de redondance restent nécessaires pour que nous n'ayons pas à dépendre d'un seul fournisseur. »

Joe Savikataaq Jr, maire du hameau d'Arviat (Nt)

## 94 % des ménages de l'Arctique disent avoir subi une panne d'Internet durant la dernière année<sup>46</sup>.

### Couverture

Les ménages des territoires ont l'un des taux de connectivité Internet et cellulaire les plus bas au pays. Bien que les communautés urbaines des territoires aient une meilleure couverture, l'accès des communautés éloignées à Internet haute vitesse est très limité. Ainsi, en 2023, la couverture était de 24 % au Yukon et de 18 % dans les Territoires du Nord-Ouest<sup>45</sup>. De même, la couverture cellulaire y est la plus faible au Canada, soit 87 % au Yukon et 84 % dans les Territoires du Nord-Ouest. Elle est plus élevée au Nunavut, à 99,6 %. Toutefois, 94 % des ménages de l'Arctique disent avoir subi une panne d'Internet durant la dernière année<sup>46</sup>. Les secteurs sans couverture cellulaire entre des communautés éloignées sont particulièrement préoccupants. Quelque 15 000 kilomètres (13,4 %) de routes et d'autoroutes sont dépourvus de services mobiles.

### Coût de la vie

La population du Nord et de l'Arctique paie considérablement plus cher pour une connectivité numérique de piètre qualité. En moyenne, les résidents de l'Arctique paient 72 \$ de plus par mois pour leurs services Internet qu'ailleurs au pays, mais seulement 20 % des résidents ont accès à une connectivité suffisante pour leurs besoins quotidiens<sup>46</sup>. Au Nunavut, les forfaits de services de large bande universelle coûtent environ 150 \$ par mois, pour des vitesses de téléchargement encore limitées à 25/1 Mb/s<sup>47</sup>. La FCM demande depuis longtemps au gouvernement fédéral de faire adopter une cible d'abordabilité numérique

par le CRTC qui limiterait les coûts de connectivité numérique et cellulaire à 4 à 6 % du revenu des ménages tout en assurant une vitesse de 50/10 Mb/s.

### Redondances des réseaux

La redondance des réseaux numériques et cellulaires est un sujet de préoccupation pour les communautés du Nord et de l'Arctique, en particulier en cette époque de tensions géopolitiques. L'infrastructure de connectivité numérique dans ces régions se compose principalement de réseaux de fibre optique et de satellites<sup>iv</sup>. La redondance n'existe pas dans cette infrastructure, et peu de communautés sont desservies par les deux types de réseaux. Elles sont donc vulnérables aux pannes de connectivité. Par exemple, pendant la saison des incendies de forêt de 2024, le câble de fibre optique de Northwestel a été endommagé, privant de service les abonnés au cellulaire, aux lignes fixes et à Internet pendant une période prolongée au moment même où les résidents devaient évacuer. Parallèlement, la forte place occupée par les satellites est de plus en plus préoccupante, car les services satellitaires fournis à de nombreuses communautés appartiennent à des intérêts étrangers<sup>48</sup>. Ces crises convergentes démontrent clairement la nécessité d'intégrer des mesures de redondance à l'infrastructure de télécommunications.

« Nous avons une couverture satellitaire, ici à Arviat. La connectivité a changé la donne pour notre communauté. Mais des mesures de redondance restent nécessaires pour que nous n'ayons pas à dépendre d'un seul fournisseur. » – Joe Savikataaq Jr, maire du hameau d'Arviat (Nt)

iv - Dans les régions nordiques, subarctiques et urbaines, la connectivité s'appuie surtout sur des réseaux de fibre optique, tandis que dans les régions éloignées et arctiques, elle repose surtout sur les satellites.

## SOLUTIONS

Le bien-être collectif est le fondement de la force et de la souveraineté du Nord et de l'Arctique. Sans un soutien fédéral de base pour permettre aux communautés de vivre dignement dans des logements abordables et adéquats, à proximité des services, et avec des mesures d'appui solides au bien-être mental et physique, la souveraineté du Canada dans le Nord et l'Arctique n'existera qu'en nom seulement. La mise en œuvre des solutions énumérées ci-dessous, en partenariat avec les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique, assurera la souveraineté souhaitée.

### Logement et itinérance

- ∧ Dans le cadre de l'accélération de la construction d'habitations dans le Nord et l'Arctique par Maisons Canada, le gouvernement fédéral devrait :
  - ∧ Construire de nouveaux logements hors marché et du marché pour éliminer les logements suroccupés et accroître les options de logement.
  - ∧ Offrir du financement équitable à conditions favorables aux projets de construction de logements dans le Nord et l'Arctique qui tient compte des coûts élevés.
  - ∧ Stimuler et développer les industries locales de maisons préfabriquées et modulaires, en particulier celles du Nord et de l'Arctique, qui possèdent l'expertise pour répondre aux besoins de construction, au contexte et au climat de ces communautés.
  - ∧ Élargir les programmes de formation en construction résidentielle pour renforcer les capacités de construction et retenir les membres des communautés.
- ∧ Cibler et prioriser les terres fédérales dans le Nord et l'Arctique pour y construire des logements abordables par l'entremise de la Société immobilière du Canada et d'autres propriétés fédérales (p. ex., Postes Canada).
- ∧ Veiller à ce que les investissements de Maisons Canada dans les logements supervisés et de transition incluent des logements dans les territoires, dont les frais d'exploitation seront supportés par les gouvernements territoriaux.
- ∧ Financer un programme complet de réparation des logements permettant de rénover et de moderniser l'ensemble du parc actuel.
- ∧ Accélérer le processus fédéral de règlement des revendications territoriales afin de faciliter l'aménagement des terres par les gouvernements de proximité et les gouvernements des Premières Nations et des Métis, en veillant à consulter avec sérieux les gouvernements de proximité.
- ∧ Fournir du financement pour la construction, l'exploitation et l'entretien de logements du personnel dans le Nord et l'Arctique, en incluant les obstacles importants auxquels font face les gouvernements de proximité dans le recrutement et la rétention du personnel, faute d'options de logements de base ou spécialisés à offrir.
- ∧ S'assurer que les logements du personnel municipal sont liés à la prestation des services municipaux essentiels, en englobant les directeurs généraux, directeurs des finances, contremaîtres des travaux publics et responsables de la gestion des urgences, et en fournissant des fonds d'immobilisations et de remplacement liés au cycle de vie.



- ∧ Accélérer l'engagement et la mise en œuvre de la Stratégie de logement pour les Autochtones vivant en milieu urbain, rural et nordique afin de répondre aux besoins aigus et urgents des communautés et des personnes autochtones en situation d'itinérance ou vivant dans des logements inadéquats.
- ∧ Établir des résultats précis pour les communautés du Nord et de l'Arctique dans les mises à jour ou le renouvellement de la Stratégie nationale sur le logement.
- ∧ Assurer la pérennité du programme Vers un chez-soi, en augmenter le financement annuel à 3,5 milliards de dollars et indexer le financement à l'inflation, en plus d'adopter un autre mécanisme de financement que celui basé sur la population pour les communautés du Nord et de l'Arctique.

### Sécurité alimentaire

- ∧ Accélérer l'examen externe de Nutrition Nord Canada tout en réitérant l'engagement d'offrir des programmes qui réduisent le coût des aliments dans le Nord et l'Arctique.
- ∧ Consulter les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique sur la façon d'accroître la sécurité alimentaire, en gardant à l'esprit que nombre d'entre eux distribuent directement des denrées (p. ex., dans le cadre du programme de bons alimentaires dans les hameaux) ou exploitent des banques alimentaires.

### Santé mentale, consommation de substances et sécurité publique

- ∧ Élargir les partenariats communautaires en matière de santé mentale, de consommation de substances et d'interventions en situation de crise dans les communautés du Nord et de l'Arctique pour s'assurer que leurs membres ont accès aux soins appropriés.

- ∧ Tenir compte des déterminants sociaux de la santé, soit les possibilités économiques, l'accès au logement, la sécurité alimentaire ainsi que des problèmes de connectivité numérique, dans l'évaluation des soins de santé dans le Nord et l'Arctique.
- ∧ Consulter les gouvernements de proximité en entreprenant l'examen fédéral des soins de santé dans le Nord et l'Arctique promis dans le budget de 2025.

### Connectivité numérique

- ∧ Investir dans l'intégration de mesures de redondance dans l'infrastructure numérique du Nord et de l'Arctique pour assurer à ces communautés des options de services à large bande et cellulaires en cas de catastrophe.
- ∧ Assurer l'expansion de l'infrastructure de connectivité par satellite canadienne pour les services à large bande afin qu'elle puisse faire concurrence aux entreprises étrangères.
- ∧ Établir un objectif d'abordabilité des services à large bande et cellulaires afin que les coûts ne dépassent pas 4 à 6 % du revenu des ménages du Nord et de l'Arctique et accroître les subventions à ces ménages.
- ∧ Améliorer le Fonds pour la large bande universelle en produisant des rapports précis sur l'affectation des fonds restants, améliorer la cartographie fédérale de la connectivité numérique et cellulaire et établir un cadre de suivi des progrès.
- ∧ Atteindre la connectivité cellulaire universelle en priorisant la connectivité cellulaire sur les routes et autoroutes importantes, obliger les fournisseurs de services de téléphonie cellulaire à signaler publiquement les lacunes et exiger que ces fournisseurs concluent des ententes d'itinérance les uns avec les autres.

# INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS

## ENJEU

Les infrastructures du Nord et de l'Arctique jouent un rôle essentiel dans le bien-être collectif et le développement économique. Les gouvernements de proximité possèdent et exploitent d'énormes réseaux d'infrastructures, allant de l'approvisionnement en eau des habitations aux services récréatifs favorisant la santé des résidents, sans oublier les routes reliant les communautés aux ports et aux aéroports.

Or, les gouvernements de proximité disposent de bases d'imposition limitées et de peu de sources de financement prévisibles de la part des autres ordres de gouvernement. Dans le Nord et l'Arctique, les solutions de rechange sont rares lorsqu'une route de glace devient peu fiable, qu'une conduite d'eau principale se brise ou qu'une panne d'électricité survient. L'ensemble de ces réalités propres au Nord et à l'Arctique montre qu'un renouvellement important des infrastructures est nécessaire afin de soutenir le bien-être collectif et d'assurer la souveraineté dans ces régions.

L'écart entre le Nord et le Sud en matière d'infrastructures est un enjeu bien documenté<sup>49</sup>. Dans les faits, la construction d'infrastructures dans le Nord et l'Arctique représente un défi important. Les coûts de développement élevés, les conditions météorologiques défavorables, notamment les longs hivers qui écourtent la saison de construction, le transport coûteux des matériaux et la pénurie de main-d'œuvre constituent autant de facteurs qui compliquent la réalisation des projets.

« Je constate que nous ne faisons que mettre des pansements pour tenter de colmater l'hémorragie, parce que nous sommes sous-financés. Dans le Nord, presque toutes les infrastructures sont désuètes. »

^ Kandis Jameson, mairesse de la ville de Hay River (T.N.-O) et présidente de la Northwest Territories Association of Communities

Dans la foulée du transfert de responsabilités, le gouvernement fédéral s'est progressivement retiré du financement à long terme des infrastructures, transférant cette responsabilité aux gouvernements territoriaux, puis aux gouvernements de proximité<sup>v</sup>. Cependant, cet arrangement est peu adapté à la réalité des territoires, compte tenu de leur capacité financière limitée et des coûts élevés de développement<sup>51</sup>. Bien que le transfert de responsabilités ait exercé des pressions sur les gouvernements municipaux partout au Canada, ses répercussions sont particulièrement lourdes pour les gouvernements de proximité des territoires.

*« Dans les années 1970, le gouvernement fédéral a construit des arénas, des usines de traitement des eaux, des routes et de nombreuses autres infrastructures... et il a transféré celles-ci aux communautés à la fin de leur durée utile. Je constate que nous ne faisons que mettre des pansements pour tenter de colmater l'hémorragie, parce que nous sommes sous-financés. Dans le Nord, presque toutes les infrastructures sont désuètes. »*

– Kandis Jameson, mairesse de la ville de Hay River (T.N.-O) et présidente de la Northwest Territories Association of Communities

Les services fournis grâce aux infrastructures des gouvernements de proximité sont une composante clé du renforcement de la présence militaire du Canada dans le Nord et l'Arctique. Les élus et élus locaux

sont enthousiastes à l'idée que cette expansion puisse dynamiser le développement économique de leurs communautés en améliorant les infrastructures tout en renforçant la position de défense du Canada. Il est donc essentiel de travailler avec les gouvernements de proximité en tant que partenaires égaux des provinces et des territoires, et de reconnaître les infrastructures locales comme des actifs contribuant directement aux capacités de défense.

*« Les projets d'intérêt national exerceront beaucoup de pression sur la municipalité, sur le plan du logement, des terres, de l'eau potable, des eaux usées et des routes. La municipalité investira dans ces infrastructures, mais il pourra se passer bien des années avant qu'elle n'en tire des avantages. Il faut un partenariat avec le gouvernement fédéral pour en faire un succès. »*

– Michael Spence, maire de la ville de Churchill (Man.)

v - Les communautés autochtones présentent également un écart alarmant en matière d'infrastructures. En 2024, l'Assemblée des Premières Nations a estimé l'écart à 425 milliards de dollars, dont un montant estimé à 75,1 milliards de dollars par l'Inuit Tapiriit Kanatami (ITK) pour les infrastructures des Inuit<sup>50</sup>. Par exemple, il existe peu de réseaux de routes en gravier au Nunavut, dans le nord du Labrador et dans le nord des Territoires du Nord-Ouest, de sorte que la plupart des marchandises doivent être transportées par avion. Les routes en gravier font partie des infrastructures incluses dans l'estimation de 75,1 milliards de dollars d'ITK.



## SITUATION ACTUELLE

### Infrastructures de transport

Les infrastructures de transport constituent l'un des principaux défis auxquels sont confrontés les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique. Le transport de marchandises s'effectue majoritairement par la route, par voie maritime et par avion, tandis que les déplacements de la population se font surtout par avion et par la route. Bien que les gouvernements de proximité ne soient pas responsables du transport intercommunautaire, ils assurent la construction des infrastructures de liaison, comme les routes et les ports, qui permettent la livraison de nourriture, de fournitures médicales et de matériaux de construction.

Les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique réclament depuis longtemps l'amélioration et l'expansion de toutes les infrastructures de transport. De tels investissements contribueraient à réduire le coût des biens essentiels pour la population à stimuler les économies locales et à accroître l'attractivité de la région pour les nouveaux résidents. La clé de cette expansion réside dans le renouvellement et le renforcement du volet communautaire du Fonds pour bâtir des collectivités fortes, qui a succédé au Fonds pour le développement des collectivités du Canada. Ce volet offre un financement pour les infrastructures sans processus de demande complexe, une caractéristique particulièrement bien adaptée aux petites communautés disposant de ressources humaines et financières limitées. Plus important encore, il prévoit un financement stable et prévisible, permettant aux gouvernements de proximité de planifier des projets de façon simple et efficace. Les élus et élus locaux considèrent les gouvernements de Premières Nations et de Métis comme des partenaires incontournables du développement des infrastructures. Cette collaboration permet à l'ensemble des communautés d'en tirer des bénéfices, de faire progresser la réconciliation et de réaliser des économies d'échelle afin de réduire les coûts.

Par ailleurs, les gouvernements de proximité ont accueilli favorablement le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique visant les aéroports, les ports et les routes dans le budget de 2025. Toutefois, l'enveloppe d'un milliard de dollars qui y est consacrée ne permettra de financer qu'une fraction des infrastructures nécessaires.

### Routes et ponts

Les routes et les ponts du Nord et de l'Arctique, tant locaux qu'intercommunautaires, nécessitent des investissements majeurs afin de soutenir le dynamisme et le développement des communautés.

« Dans le Nord, chaque kilomètre de route à deux voies en pierre concassée bituminée coûte environ 2,5 à 3,2 millions de dollars. » – Soham Srimani, gestionnaire de la déneé Nahanni Butte (T.N.-O.)

Les gouvernements de proximité sont directement responsables de la construction et de l'entretien des routes et des ponts situés sur leur territoire. Or, il s'agit souvent de petites communautés disposant d'une assiette fiscale très limitée, ce qui fait de ces infrastructures un fardeau financier disproportionné. Dans le Nord, tous les coûts sont élevés : matériaux, équipement, expertise spécialisée et entretien plus fréquent sous les latitudes nordiques en raison de l'instabilité du pergélisol. Au Yukon, les coûts associés à l'asphaltage et à l'entretien des routes touchées par la dégradation du pergélisol atteindront entre 73 et 85 millions de dollars par année au cours des 20 prochaines années<sup>52</sup>. De plus, plus du quart des routes et des ponts locaux ont plus de 50 ans et approchent de la fin de leur durée de vie utile<sup>53</sup>.

« Si nous parvenons à faire construire ces infrastructures, si nous les construisons, notre population augmentera. À partir de là, nous pourrions commencer à développer notre économie. » – Kandis Jameson, mairesse de la ville de Hay River (T.N.-O) et présidente de la Northwest Territories Association of Communities

« Les changements climatiques modifient nos routes. Nous n'avons pas l'habitude d'entretenir nos routes en hiver, et maintenant, notre équipement se dégrade plus rapidement. Nous devons l'utiliser à longueur d'année et notre budget opérationnel augmente. »

△ Marjorie Flowers, mairesse du gouvernement communautaire inuit Hopedale (T.-N.-L.)



Les élus et élus locaux estiment que les infrastructures intercommunautaires et routières sont la clé pour faire baisser le coût de la vie, soutenir la croissance économique et améliorer la sécurité alimentaire des communautés qui n'ont pas accès à une route praticable à l'année. Elles permettraient notamment d'acheminer les marchandises par camion et de recourir, en tout temps, à un mode de transport plus abordable. Par exemple, le projet de corridor économique et de sécurité de l'Arctique, une route de 900 km praticable en toutes saisons reliant Yellowknife au port de Grays Bay, dans l'ouest du Nunavut, pourrait accroître considérablement les possibilités de transport routier pour des communautés actuellement accessibles uniquement par avion, tout en augmentant le potentiel économique des secteurs des mines et du commerce international<sup>54</sup>. Ce corridor assurerait à l'ouest du Nunavut une liaison routière directe avec Edmonton, reliant ainsi le passage du Nord-Ouest au sud du Canada, alors que la saison des routes de glace devient de plus en plus imprévisible<sup>52</sup>.

« Les infrastructures de transport sont cruciales, vous savez. Les routes, les ponts et l'accès en toutes saisons où c'est possible sont extrêmement importants pour les communautés. Tout est relié au développement, parce qu'avec le transport viennent les matériaux, les fournitures, la sécurité alimentaire, absolument tout. » – Soham Srimani, gestionnaire de la déneé Nahanni Butte (T.N.-O.)

## Aéroports

Les aéroports sont des infrastructures essentielles dans le Nord et l'Arctique, en particulier pour les communautés accessibles uniquement par avion. L'ensemble des 25 communautés du Nunavut, 13 des communautés des Territoires du Nord-Ouest et une communauté du Yukon

ne sont qu'accessibles par voie aérienne, ce qui fait de l'avion le seul moyen de recevoir des aliments et des fournitures médicales indispensables pendant la majeure partie de l'année. Les aéroports jouent également un rôle déterminant dans le soutien au tourisme, l'accès aux soins de santé et les évacuations médicales d'urgence.

Peu d'aéroports du Nord et de l'Arctique ont des pistes asphaltées, et la plupart sont de petite taille. Au Nunavut, seuls deux des 25 aéroports ont des pistes d'atterrissage asphaltées; c'est le cas de six des 28 aéroports des Territoires du Nord Ouest et de deux des 16 aéroports du Yukon<sup>vi</sup><sup>52</sup>. Cette réalité limite la taille des avions pouvant atterrir ainsi que la nature et le volume des marchandises transportées. De telles contraintes peuvent ralentir le développement économique et les investissements<sup>56</sup>. Les élus et élus locaux réclament avec insistance l'amélioration des infrastructures aéroportuaires et l'allongement et l'asphaltage des pistes, ce qui entraînerait une réduction des coûts de transport et une augmentation de la quantité de marchandises livrées dans les communautés éloignées.

« Ma communauté compte un peu plus de 3 000 habitants. Je me pose la question suivante : allons-nous devoir attendre 10, 15 ou 20 ans encore avant d'avoir une nouvelle piste d'atterrissage et un nouveau terminal? Nous sommes la seule communauté intérieure de la région de Kivalliq et du Nunavut, et c'est toujours repoussé à plus tard. Notre aéroport a été construit au début des années 1980 et il est encore sur la liste d'attente [pour des améliorations]. » – James Taipana, maire du hameau de Baker Lake (Nt)

vi - Cet enjeu est d'importance nationale pour les communautés éloignées. Une étude portant sur 146 communautés éloignées au Canada a révélé que seuls 15 % des aéroports éloignés ont des pistes bitumées, et que 83 % ont des pistes en gravier.<sup>55</sup>



« Nous constatons une dégradation marquée du pergélisol dans les zones de piste, alors que les aéroports sont notre seul moyen de relier les communautés du Nunavut au reste du pays. »

△ Marla Limousin, directrice générale de la Nunavut Association of Municipalities

Outre les changements climatiques, un audit effectué en 2017 a estimé les besoins en infrastructures aéroportuaires à **463 millions** de dollars au Nunavut (dont 76 millions de dollars pour le déplacement de deux aéroports), à **829 millions** de dollars dans les Territoires du Nord-Ouest et à **72 millions** de dollars au Yukon.<sup>57, vii</sup>

Les infrastructures aéroportuaires du Nord et de l'Arctique sont aussi particulièrement vulnérables aux impacts des changements climatiques. La fonte du pergélisol entraîne la fissuration et la déformation des pistes asphaltées, tandis que l'augmentation des températures accélère la dégradation des pistes en gravier. En l'absence de financement adéquat pour soutenir l'adaptation de ces infrastructures, de graves répercussions se feront sentir sur l'économie et les moyens de subsistance du Nord et de l'Arctique, tout en affaiblissant la souveraineté du Canada. Par exemple, l'Aviation royale canadienne n'est plus en mesure de faire atterrir régulièrement de gros aéronefs, comme les C-130, dans certains aéroports du Nunavut en raison de l'affaissement et de la détérioration des pistes<sup>52</sup>. Outre les changements climatiques, un audit effectué en 2017 a estimé les besoins en infrastructures aéroportuaires à 463 millions de dollars au Nunavut (dont 76 millions de dollars pour le déplacement de deux aéroports), à 829 millions de dollars dans les Territoires du Nord-Ouest et à 72 millions de dollars au Yukon<sup>vii 57</sup>.

« Nous avons besoin d'infrastructures résilientes face aux changements climatiques. Les pistes nous préoccupent particulièrement. Nous constatons une dégradation marquée du pergélisol dans les zones de piste, alors que les aéroports sont notre seul moyen de relier les communautés du Nunavut au reste du pays. »  
– Marla Limousin, directrice générale de la Nunavut Association of Municipalities

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, lancé en 1995, demeure le principal mécanisme de financement des immobilisations des petits aéroports et des aéroports régionaux. Or, la vérificatrice générale

du Canada a constaté que ce programme est chroniquement sous-financé, son enveloppe globale ne s'élevant qu'à environ 30 millions de dollars par année pour l'ensemble des petits aéroports du pays<sup>57</sup>. Le budget de 2025 a proposé une augmentation du financement de 55,2 millions de dollars sur quatre ans, suivi d'un apport annuel de 15,7 millions de dollars. Cependant, ce financement est loin d'être suffisant pour adapter les aéroports locaux, lutter contre les changements climatiques et soutenir la croissance économique du Nord et de l'Arctique. Par ailleurs, toute mesure de financement s'appuyant sur les programmes existants destinés aux petits aéroports doit tenir compte de la capacité administrative limitée des communautés du Nord et de l'Arctique. Les nouveaux fonds devraient être distribués sous forme d'affectations prévisibles, assortis d'exigences de reddition de compte simplifiées, et permettre de financer non seulement les immobilisations, mais aussi l'exploitation, l'entretien sur l'ensemble du cycle de vie des infrastructures et la planification des équipements de remplacement.

### Ports et quais

Les ports du sud du Canada sont considérés principalement comme des infrastructures facilitant le commerce international. Dans le Nord et l'Arctique, ils ont une incidence directe sur la qualité de vie, puisqu'ils sont déterminants pour la construction de logements et le coût des aliments. Ils permettent l'acheminement de marchandises vers les communautés côtières et fluviales, une solution beaucoup plus rentable que le transport par avion-cargo. Actuellement, la saison de navigation dans l'Arctique ne dure que de juillet à octobre, en raison de la glace de mer qui nuit à l'accostage et au déchargement des navires pendant la majeure partie de l'année. Toutefois, les changements climatiques prolongent la saison de navigation, en particulier dans le passage du Nord-Ouest, en réduisant la couverture de glace de mer.

vii - En tenant compte de l'inflation entre 2017 et 2026, des conséquences de la pandémie de COVID-19 et de la croissance des impacts climatiques, ces chiffres ont certainement grimpé. En dollars de 2025, ces besoins représenteraient au moins 583 millions de dollars au Nunavut, 1,04 milliard de dollars pour les Territoires du Nord-Ouest et 90 millions de dollars pour le Yukon.

« Certaines estimations préliminaires indiquent que le coût des conduites d'eau potable et d'égouts pourrait atteindre 500 millions de dollars pour desservir un nouveau lotissement. »  Jeff O'Farrell, directeur général de la ville de Whitehorse (Yn)

Les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique construisent et exploitent les infrastructures nécessaires à l'accueil des navires. Il existe deux types principaux d'infrastructures portuaires : les rampes maritimes, qui servent directement au déchargement des marchandises, et les ports en eau profonde, qui permettent l'accostage de navires de plus grande taille. Il n'existe actuellement qu'un seul port en eau profonde dans les territoires, soit le port d'Iqaluit, inauguré en 2023<sup>58</sup>. Iqaluit est une plaque tournante régionale, et la rapidité accrue des opérations de chargement et de déchargement au nouveau port en eau profonde permet d'accélérer les livraisons vers les communautés avoisinantes et de réduire les coûts grâce aux économies d'échelle.

La construction de nouveaux ports en eau profonde et l'amélioration des infrastructures de rampes maritimes sont essentielles pour les communautés côtières et fluviales. Ces mesures sont indispensables pour accélérer la livraison des marchandises et en réduire les coûts. Par exemple, l'agrandissement de la rampe maritime à Kinngait, au Nunavut, en 2024, a permis de faciliter le chargement et le déchargement des marchandises et d'accroître la sécurité des travailleurs<sup>59</sup>. Cet agrandissement a aussi également contribué à améliorer la sécurité du logement et à réduire les coûts des aliments, du combustible, des véhicules et des infrastructures. L'amélioration des infrastructures portuaires favorise la connectivité entre les communautés et peut stimuler les économies locales. Ainsi, la revitalisation éventuelle du port de Churchill, le plus grand port en eau profonde de l'Arctique canadien, situé dans le nord du Manitoba, pourrait en faire un lien territorial-provincial clé tout en contribuant à la diversification du commerce international.

## Infrastructures locales

À la différence des infrastructures de transport du Nord et de l'Arctique, les infrastructures locales de ces régions appartiennent principalement aux gouvernements de proximité, qui en assurent le financement et l'exploitation.

### Eau potable et eaux usées

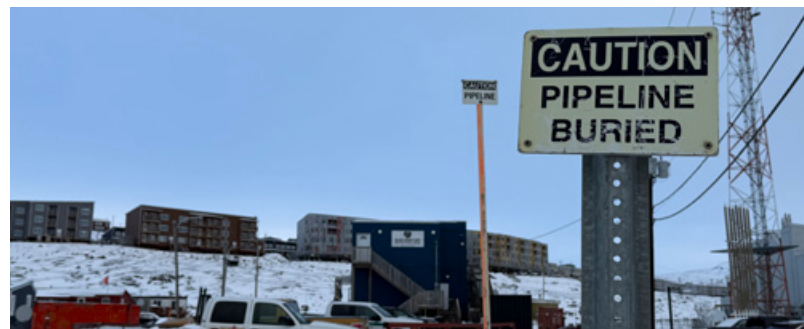
Les besoins en eau potable et en traitement des eaux usées sont importants dans le Nord et l'Arctique, en raison des coûts élevés de construction, de l'éloignement des communautés et des contraintes liées à l'accès à l'eau. Les gouvernements de proximité, parfois en collaboration avec des communautés partenaires de Premières Nations ou de Métis, possèdent et exploitent les installations d'approvisionnement en eau potable et de traitement des eaux usées. Les besoins en logements, l'expansion des activités de défense et l'utilisation de l'eau par l'industrie exigent d'accroître la construction

de ces infrastructures essentielles. Or, la plupart des communautés arctiques ne disposent d'aucune solution de rechange en cas de défaillance des systèmes actuels d'eau potable et d'eaux usées.

« La croissance à Whitehorse dépasse largement toutes nos projections les plus optimistes. Nous avons déjà aménagé tous les terrains les plus faciles d'accès. Certaines estimations préliminaires indiquent que le coût des conduites d'eau potable et d'égouts pourrait atteindre 500 millions de dollars pour desservir un nouveau lotissement. » – Jeff O'Farrell, directeur général de la ville de Whitehorse (Yn)

Il existe deux principaux types de systèmes d'eau potable et d'eaux usées dans le Nord et l'Arctique. Le premier est constitué de réseaux de conduites, utilisés dans les plus grandes localités du Nord. Bon nombre de ces réseaux ont déjà atteint la fin de leur durée de vie utile, ce qui soulève d'importantes préoccupations. Au Yukon, la durée de vie restante moyenne des actifs est estimée à 40,5 %, ce qui témoigne d'un vieillissement avancé, tandis qu'elle s'élève à 68,5 % dans les Territoires du Nord-Ouest<sup>60</sup>. Par exemple, l'usine de traitement de l'eau de Hay River, construite en 1980, doit être modernisée pour répondre à la croissance démographique et à la baisse du niveau d'eau du Grand lac des Esclaves<sup>61</sup>. À Iqaluit, au Nunavut, l'usine de traitement de l'eau a été construite en 1961 par le département de la Défense des États-Unis. En 2022, les résidents ont reçu un avis les informant de la présence d'hydrocarbures dans l'eau potable, attribuable à des fissures dans le vieux béton.

« J'ai une usine de traitement de l'eau qui doit être remplacée. Le coût est estimé à 25 millions de dollars, mais je sais que ce sera probablement le double d'ici [à ce qu'elle soit mise en chantier]. Et nous devons trouver les fonds pour le faire, parce que nous n'avons pas le choix. Nous avons besoin d'eau potable, c'est indispensable, mais comment allons-nous y arriver? Nous sommes en concurrence les uns avec les autres pour obtenir du financement, tout comme avec d'autres projets tout aussi prioritaires. » – Kandis Jameson, mairesse de la ville de Hay River (T.N.-O) et présidente de la Northwest Territories Association of Communities





L'autre solution pour les municipalités consiste à faire transporter l'eau potable par camion et à la stocker dans des réservoirs ou des dispositifs de distribution d'eau, une méthode courante dans les petites communautés du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest. La plupart des maisons disposent de deux réservoirs : l'un pour l'eau potable et l'autre pour les eaux usées, la livraison et le ramassage ayant lieu quotidiennement ou tous les deux jours<sup>62</sup>. Les eaux usées sont généralement transportées vers des étangs de stabilisation ou des lagunes situées à l'extérieur de la communauté, puis rejetées dans les milieux humides environnants. Les systèmes par camion sont utilisés dans les milieux où l'installation de conduites serait trop coûteuse. Toutefois, cette pratique pose des défis importants en matière de traitement, de distribution et de livraison, de stockage, ainsi que de maintien des normes<sup>viii,ix</sup> de qualité de l'eau<sup>63</sup>. De façon générale, le financement fédéral consacré à l'eau potable et aux eaux usées demeure axé de manière disproportionnée sur les réseaux de conduites, au détriment des systèmes par camion, qui constituent pourtant la norme dans de nombreuses communautés éloignées.

Les élus et élus locaux du Nord et de l'Arctique demandent au gouvernement fédéral d'assurer un financement adéquat des infrastructures d'eau potable et d'eaux usées. Bien que les communautés aient accueilli favorablement le Fonds canadien sur les infrastructures liées au logement, qui fait désormais partie du Fonds pour bâtir des collectivités fortes, l'enveloppe de 6 milliards de dollars qui y était consacrée s'est révélée insuffisante. De plus, le mécanisme exigeant la soumission de demandes représentait obstacle important pour les petites communautés disposant de peu de personnel, d'une expertise limitée et d'une faible capacité financière pour retenir les services de consultants chargés de préparer les demandes.

### Infrastructures récréatives

Les infrastructures récréatives, telles que les parcs publics, les piscines, les bibliothèques et les gymnases, sont essentielles au bien-être des enfants et des adultes. Le bien-être des enfants est une priorité établie dans l'Inuit Nunangat, comme l'a souligné l'Inuit Tapiriit Kanatami<sup>64</sup>. Bien que les infrastructures récréatives relèvent d'une responsabilité fondamentale des gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique, la plupart des communautés sont dépourvues d'installations récréatives de base. Or, les loisirs jouent un rôle important dans la réduction des interactions avec le système de justice et dans l'amélioration des résultats en matière d'éducation.

Pour les gouvernements de proximité, il est très difficile à la fois de mobiliser les capitaux nécessaires à la construction d'infrastructures récréatives et de disposer de sources de revenus stables et prévisibles suffisantes pour en financer l'exploitation. Par exemple, le nouveau centre aquatique d'Iqaluit, offrant des activités, une piscine et un gymnase complet, a coûté 40 millions de dollars et a été financé en partie par le Fonds municipal vert de la FCM. Iqaluit est l'une des rares municipalités du Nunavut disposant d'une assiette fiscale suffisante pour assumer les coûts d'entretien connexes, estimés à 4 millions de dollars par année.

viii - Au Nunavut, 22 des 25 communautés (88 %) s'appuient sur des systèmes par camion.

ix - Les communautés autochtones éloignées dépendent de façon disproportionnée de ces systèmes.

« J'avais six ans quand notre garage communautaire a été construit. J'ai maintenant 66 ans. »

∧ Paterk Netser, maire du hameau de Coral Harbour (Nt)



Le gouvernement fédéral a financé des infrastructures récréatives dans le cadre du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada. Ce programme arrive à échéance et sera remplacé par le Fonds pour bâtir des collectivités fortes. Le volet de prestation directe, doté d'une enveloppe de 6 milliards de dollars, soutiendra des projets régionaux d'envergure nécessitant l'apport d'investissements privés, des rénovations majeures de bâtiments, des projets d'adaptation aux changements climatiques et des infrastructures communautaires. Cependant, l'exigence de mobiliser des capitaux privés, de même que le processus de demande, peuvent limiter l'accès des communautés éloignées du Nord et de l'Arctique à ce financement en raison de leur capacité limitée de génération de revenus.

Enfin, le gouvernement fédéral doit tenir compte du double usage des installations récréatives dans le Nord et l'Arctique. Toute augmentation de la présence militaire entraînera probablement une hausse de la demande pour ce type d'infrastructures, alors que les gouvernements de proximité n'ont pas la capacité d'en assumer seuls les coûts. Les installations récréatives locales constituent une composante essentielle de la défense nationale.

### Bâtiments municipaux

« J'avais six ans quand notre garage communautaire a été construit. J'ai maintenant 66 ans. Comme bien d'autres infrastructures dans la communauté, ce garage doit être remplacé pour répondre aux besoins de notre parc grandissant de véhicules. »  
– Paterk Netser, maire du hameau de Coral Harbour (Nt)

Les bâtiments des gouvernements de proximité comprennent notamment les mairies, les entrepôts et les casernes de pompiers. Bien que de nombreuses collectivités partout au Canada soient aux prises avec des bâtiments municipaux vieillissants, peu font face aux coûts et à la complexité associés à la construction de tels bâtiments dans le Nord et l'Arctique. Les défis sont multiples : transport complexe des matériaux, pénurie de main-d'œuvre, manque d'expertise spécialisée et coût élevé de l'énergie dans les communautés dépendantes du diesel. Chacun de ces facteurs fait augmenter les coûts, auxquels s'ajoutent les effets des changements climatiques et du pergélisol, ce qui peut rendre les projets prohibitifs. Dans les régions de pergélisol, les coûts de réparation seulement sont estimés entre 30 et 38 millions de dollars par année d'ici 2050<sup>52</sup>. Les effets combinés du vieillissement des bâtiments publics locaux, des coûts élevés de construction et des impacts des changements climatiques démontrent l'urgence de financer de nouveaux bâtiments municipaux résilients aux bouleversements climatiques dans le Nord et l'Arctique.

### Partenariats en matière d'infrastructures avec les gouvernements de Premières Nations et de Métis

« La collaboration avec le village de Teslin nous a permis de planifier et d'exécuter des projets qui répondent aux besoins réels de la communauté, comme l'amélioration des infrastructures et des services récréatifs et l'adaptation aux impacts des changements climatiques. Ce partenariat a également été inestimable pour renforcer la capacité de notre communauté à poursuivre des objectifs communs. » – Elizabeth Bosely, Kaa Shaa Dé Hani du conseil des Tlingits de Teslin (Yn)



« En collaborant, nous accomplissons beaucoup plus ensemble que nous ne pourrions le faire seuls, et toute la communauté bénéficie de ce partenariat. »

△ Gord Curran, maire du village de Teslin (Yn)

« Travailler avec le Conseil des Tlingits de Teslin nous permet d'améliorer de façon significative les infrastructures communautaires tout en générant des retombées économiques à l'échelle locale. En collaborant, nous accomplissons beaucoup plus ensemble que nous ne pourrions le faire seuls, et toute la communauté bénéficie de ce partenariat. » – Gord Curran, maire du village de Teslin (Yn)

Les infrastructures, notamment les routes, les ponts et les ports, ont été conçues à l'origine pour appuyer l'expansion coloniale et l'extraction des ressources au Canada. Les peuples autochtones ont souvent été déplacés de force vers des établissements dépourvus d'infrastructures et situés dans des régions très isolées<sup>52</sup>. De nombreuses communautés inuites ont été contraintes à la sédentarisation lorsque le gouvernement fédéral a abattu, dans les années 1950, des milliers de chiens utilisés pour la chasse et le transport<sup>31,65</sup>. L'histoire des infrastructures dans le Nord et l'Arctique est ainsi marquée par de profondes iniquités, dont les répercussions s'inscrivent dans l'héritage colonial.

Les élus et élus du Nord et de l'Arctique considèrent les gouvernements autochtones et les gouvernements de proximité comme des partenaires égaux. Conscients des legs coloniaux, les représentants municipaux collaborent avec les gouvernements autochtones et les sociétés de

développement économique afin de tracer collectivement la voie vers un avenir plus prospère. Les communautés autochtones, tant dans le Sud du Canada que dans le Nord et l'Arctique, accusent un écart important en matière d'infrastructures. L'Assemblée des Premières Nations soutient que l'approche actuelle de financement, axée sur des projets ponctuels répondant aux besoins à mesure qu'ils se présentent, plutôt que sur des investissements à long terme favorisant la prospérité, constitue une utilisation plus coûteuse et moins efficace des fonds fédéraux<sup>66</sup>. Cette analyse rejoint les appels des gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique en faveur d'un financement plus stable et prévisible pour les services d'eau potable et d'eaux usées, les routes, les ponts, les ports et les infrastructures récréatives, afin de soutenir le bien-être des communautés et de tirer parti des économies d'échelle.

« Mon usine de traitement de l'eau dessert également la Première Nation Kátt'odeeche, située de l'autre côté de la rivière, et la Première Nation de West Point, à laquelle nous livrons l'eau par camion. Nous envisageons le remplacement de l'usine de traitement, et le financement ne devrait pas être accordé à une seule communauté. Nous pouvons résoudre de nombreux problèmes en travaillant ensemble. » – Kandis Jameson, mairesse de la ville de Hay River (T.N.-O) et présidente de la Northwest Territories Association of Communities

# SOLUTIONS

Les élus et élus locaux souhaitent combler l'écart en matière d'infrastructures dans le Nord. Or, bien que les gouvernements municipaux possèdent plus de 60 % des infrastructures vieillissantes du pays, ils ne perçoivent que huit à dix cents par dollar provenant des taxes et des impôts.

Il est impératif que l'ensemble des infrastructures locales du Nord et de l'Arctique soient reconnues comme des infrastructures à double usage. Le gouvernement fédéral doit officiellement établir ce caractère à double usage et permettre que ces infrastructures soient financées par le ministère de la Défense nationale.

## De façon générale

- ^ Créer un volet distinct consacré aux infrastructures des gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique, en tenant compte des coûts de construction nettement plus élevés dans ces régions. Toutes les infrastructures locales devraient y être admissibles.
- ^ Augmenter le financement du volet communautaire du Fonds pour bâtir des collectivités fortes et réduire les tracasseries administratives, notamment en l'indexant au PIB.
- ^ Assurer l'admissibilité de l'ensemble des infrastructures des gouvernements de proximité au financement des infrastructures à double usage, y compris les aéroports, les ports, les rampes maritimes, les routes (locales et intercommunautaires), les infrastructures d'eau potable et d'eaux usées, les infrastructures récréatives et les bâtiments municipaux.
- ^ Garantir une participation municipale significative dès les premières étapes de la planification et du financement des infrastructures à double usage.

- ^ Par le biais de partenariats avec les gouvernements de proximité, le cas échéant, combler l'écart des infrastructures autochtones dans le Nord et l'Arctique en investissant 10,6 milliards de dollars au Yukon, 17,8 milliards de dollars dans les Territoires du Nord-Ouest et 75,1 milliards de dollars dans l'Inuit Nunangat<sup>1</sup>.

- ^ Le gouvernement fédéral devrait renouveler le financement de l'Initiative de développement économique communautaire Premières Nations-Municipalités, mise en œuvre par le Conseil pour l'avancement des agents de développement autochtones, une initiative qui a déjà soutenu 15 partenariats entre des Premières Nations et des municipalités.

- ^ Intégrer les considérations relatives aux infrastructures locales, notamment la modernisation des aéroports, la qualité des routes et la consommation d'énergie, dans l'examen fédéral des soins de santé dans le Nord et l'Arctique.
- ^ Veiller à ce que les volets de financement dédiés aux infrastructures locales reposent sur des mécanismes d'affectation plutôt que sur des processus de demande, et qu'ils imposent des exigences minimales en matière de reddition de comptes, compte tenu du manque de personnel et d'expertise au sein des petits gouvernements de proximité.

## Infrastructures de transport

- ^ Financer l'élaboration d'une stratégie de collecte de données afin d'évaluer les besoins en infrastructures portuaires, aéroportuaires et routières dans le Nord et l'Arctique, et utiliser ces données pour établir un fonds élargi de financement des infrastructures locales.



## Routes

- Assurer l'admissibilité des routes locales au Fonds d'infrastructure pour l'Arctique et au Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, en reconnaissant que les infrastructures locales sont essentielles pour assurer la liaison entre les ports et les aéroports.
- Investir dans des infrastructures d'intérêt national dans le Nord et l'Arctique afin d'améliorer l'accès routier aux collectivités en toutes saisons.

## Ports et quais

- Assurer l'admissibilité des rampes maritimes et des quais fluviaux au Fonds d'infrastructure pour l'Arctique.
- Accroître le financement des infrastructures portuaires et des quais dans l'ensemble des communautés du Nord et de l'Arctique, compte tenu de leur importance pour réduire le coût des aliments, livrer les matériaux à la construction de logements et assurer la sécurité énergétique grâce aux expéditions de combustible.
- Accélérer la mise en place de nouveaux ports en eau profonde dans le Nord et l'Arctique, étant donné leur efficacité pour faciliter la construction et relier le Canada à de nouveaux marchés d'exportation.

## Aéroports

- Augmenter considérablement le financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, en tenant compte du rôle essentiel des aéroports et de la situation particulière des petits aéroports du Nord et de l'Arctique, qui ne disposent pas des bases de revenus nécessaires pour réaliser des améliorations majeures.

- Entreprendre un examen du secteur du transport aérien dans le Nord et l'Arctique afin de favoriser la concurrence et de réduire les coûts.

## Infrastructures locales

### Eau potable et eaux usées

- Investir dans le financement à long terme de petits systèmes afin de fournir des services d'eau de base et de soutenir la croissance du parc de logements et de l'industrie, en tenant compte du vieillissement des infrastructures existantes, de leur capacité insuffisante et, dans certains cas, de l'absence complète d'infrastructures d'eau potable et d'eaux usées dans le Nord et l'Arctique.
- Veiller à ce que les infrastructures liées aux services d'eau par camion, y compris les parcs de véhicules, les garages, la formation du personnel et le remplacement de l'équipement, soient admissibles au financement fédéral destiné à l'eau potable et aux eaux usées.

### Installations récréatives et autres bâtiments des gouvernements de proximité

- Assurer l'admissibilité des bâtiments des gouvernements de proximité au financement fédéral pour les infrastructures, notamment afin d'accroître la capacité d'accueil requise par la présence et l'expansion des installations militaires dans les communautés en croissance.
- Envisager la mise en place d'un financement à long terme pour l'exploitation des infrastructures récréatives, compte tenu du rôle essentiel des loisirs dans le bien-être collectif et de la capacité financière limitée des territoires.

# CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET ENVIRONNEMENT

« Nous dépendons beaucoup de la viande de phoque : c'est notre principale source d'alimentation. Notre climat change énormément. Actuellement, la glace de mer n'est pas encore vraiment gelée, alors nous ne pouvons pas aller à la chasse, nous ne pouvons pas attraper de phoque. Nous avons eu la chance d'abattre des ours polaires, mais ils sont trop maigres pour être mangés. »

^ Meeka Kiguktak, mairesse du hameau de Grise Fiord (Nt)

## ENJEU

Les changements climatiques constituent à la fois un enjeu de souveraineté et une menace importante à la sécurité dans le Nord et l'Arctique. Ils compromettent les modes de vie des Premières Nations, des Métis et des Inuit, mettent en péril la souveraineté du Canada dans le passage du Nord-Ouest et ébranlent la stabilité et la sécurité des communautés de la région.

Le Nord et l'Arctique canadiens se réchauffent trois fois plus rapidement que la moyenne mondiale<sup>9</sup>. Le rythme actuel du réchauffement a de profondes répercussions sur les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique du Canada, ainsi que sur les modes de vie dans toute la région. Les élus et élus locaux du Nord et de l'Arctique ont exprimé le ferme désir de limiter le réchauffement à 1,5 °C, de réduire les émissions et de soutenir directement les efforts d'adaptation, en partenariat avec le gouvernement fédéral.

Les changements climatiques exposent les communautés du Nord et de l'Arctique à trois grandes menaces. Premièrement, ils endommagent les infrastructures locales comme les routes, les bâtiments et les systèmes d'eau potable et d'eaux usées. Deuxièmement, ils mettent en péril les modes de vie autochtones pratiqués dans le Nord et l'Arctique depuis plusieurs millénaires. Et troisièmement, ils déstabilisent la souveraineté et la sécurité de l'Arctique en ouvrant de nouvelles routes maritimes de commerce et de transport auxquelles veulent accéder des acteurs internationaux.

## SITUATION ACTUELLE

Les sections qui suivent traitent de principaux enjeux liés aux opérations et aux responsabilités des gouvernements de proximité qui contribuent aux changements climatiques et à la détérioration de l'environnement, ou qui en subissent fortement les effets.

### Énergie

#### Dépendance au diesel

Le diesel est la source d'énergie la plus courante dans le Nord et l'Arctique. Aucun des trois territoires n'est raccordé à un réseau électrique Sud-Nord, et les génératrices au diesel ont été la première infrastructure construite dans la plupart des communautés éloignées pour alimenter les systèmes énergétiques. Près de 75 % des 250 communautés éloignées du Canada dépendent de génératrices au diesel pour produire de l'électricité, soit l'équivalent d'une consommation d'environ 682 millions de litres de diesel par année<sup>67</sup>. La gestion de ces systèmes exige le transport, l'exploitation, l'entretien et la réparation des équipements diesel ainsi que le stockage sécuritaire du combustible<sup>68</sup>. En général, dans les territoires, les sociétés énergétiques achètent, fournissent et subventionnent les infrastructures énergétiques diesel, et il arrive que les gouvernements de proximité exploitent ces infrastructures.

Le diesel coûte cher. Des recherches du Pembina Institute ont démontré qu'en moyenne, la population des communautés éloignées dépense de six à dix fois plus pour sa consommation énergétique que celle du reste du Canada, et cela, sans tenir compte des subventions fédérales et provinciales de l'ordre de 300 à 400 millions de dollars<sup>67</sup>. Ces coûts prohibitifs ont des effets négatifs sur les membres de ces communautés et font aussi grimper le coût des opérations, au point parfois de dépasser la capacité financière locale. En 2024, par exemple, à cause du faible niveau d'eau sur le fleuve Mackenzie, les barges ne pouvaient pas emprunter le fleuve et la localité de Norman Wells (T.N.-O.) a dû

demander au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest de lui fournir 6,6 millions de dollars pour faire transporter plus de combustible par avion<sup>69</sup>. L'absence d'infrastructures de rechange démontre le besoin impérieux d'élargir l'éventail des sources énergétiques accessibles aux communautés éloignées.

Sur le plan environnemental, le diesel est responsable de 21 % des émissions au Nunavut et de 9 % dans les Territoires du Nord-Ouest<sup>70</sup>. En outre, le transport du combustible présente un danger important, en particulier dans les environnements marins. Le diesel étant expédié à des communautés côtières, les risques de catastrophes attribuables à des déversements sont plus élevés sur ces routes<sup>71</sup>. Il se produit environ 1 000 déversements de diesel par année au Canada<sup>72</sup>.

#### Sécurité énergétique et électrification

La sécurité énergétique se définit par un accès ininterrompu à l'énergie et la capacité de compter sur un approvisionnement en énergie à prix abordable. Les collectivités du Nord et de l'Arctique éprouvent souvent de l'insécurité énergétique provoquée par le prix du combustible, les faibles niveaux de revenu, les pannes fréquentes et la basse qualité de l'énergie. Les élus et élus locaux du Nord et de l'Arctique veulent élargir les options énergétiques de leurs communautés en tenant compte des réalités du Nord.

À l'heure actuelle, les trois territoires du pays ne sont pas raccordés au réseau électrique nord-américain et n'exploitent que des systèmes énergétiques isolés<sup>73</sup>. Les communautés du Nord et de l'Arctique jonglent avec ces problèmes d'infrastructures énergétiques désuètes en ce moment où le gouvernement fédéral accroît sa présence militaire dans le Nord et l'Arctique. Il s'agit donc d'une possibilité à saisir pour accroître la sécurité énergétique et ajouter des sources renouvelables au réseau.

« Nous ne pouvons pas relever les grands défis climatiques au niveau municipal, parce que nous n'aurons jamais le financement ou les capacités nécessaires pour avoir un impact réel, tant que les plus importants investissements dans les infrastructures n'auront pas été faits par le fédéral. »

^ Kerry Thistle, directrice des possibilités économiques et de l'investissement de la ville de Yellowknife (T.N.-O.)



Le gouvernement fédéral a fait preuve de leadership dans ce domaine en offrant l'accès aux gouvernements de proximité à de nombreux programmes. Le plus important, le programme de financement Wah-ila-toos<sup>x</sup>, englobe les volets ARDEC Nord (300 millions de dollars de 2022 à 2027) et Énergie propre dans les collectivités rurales et éloignées (220 millions de dollars de 2018 à 2026), de même que l'Initiative autochtone pour réduire la dépendance au diesel. Ces programmes offrent aux gouvernements de proximité de solides possibilités de s'affranchir du diesel, mais ne s'accompagnent pas de programmes similaires de renforcement de l'efficacité énergétique et de gestion de la demande. Il y a un manque de programmes de rénovation écoénergétique approfondie des bâtiments existants, en particulier pour le Nord. Or, le parc de bâtiments et de logements vieillissants dans le Nord et l'Arctique offre d'importantes possibilités de rénovations approfondies à grande échelle pour réduire la consommation de diesel et améliorer l'efficacité énergétique<sup>xi</sup> 52. Les représentants des gouvernements de proximité ont indiqué au cours des consultations que l'envergure et le coût de ces rénovations dépassent largement leurs capacités de revenu locales.

« Nous ne pouvons pas relever les grands défis climatiques au niveau municipal, parce que nous n'aurons jamais le financement ou les capacités nécessaires pour avoir un impact réel, tant que les plus importants investissements dans les infrastructures n'auront pas été faits par le fédéral. Par exemple, avec l'armée, comment produirions-nous l'énergie? Nous ne pouvons pas répondre à ces besoins. Nous espérons qu'avec l'augmentation de la demande d'électricité, cela se fera d'une manière respectueuse du climat, car si le gouvernement fédéral cherche à réduire notre empreinte

*climatique, c'est ce qu'il faudrait faire. »*

– Kerry Thistle, directrice des possibilités économiques et de l'investissement de la ville de Yellowknife (T.N.-O.)

Maintenant que les programmes fédéraux achèvent ou sont entièrement souscrits, les gouvernements de proximité ont besoin d'un partenariat fédéral continu pour décarboner et rendre la vie plus abordable. Le partenariat fédéral devrait envisager des projets d'infrastructures à double usage et d'intérêt national. Les gouvernements autochtones sont déjà à l'avant-garde des projets d'énergie renouvelable dans les communautés éloignées et isolées. Par exemple, en 2022, grâce au parc de 2 000 panneaux solaires appartenant à la Première Nation des Gwitchin Vuntut, la communauté d'Old Crow, au Yukon, a pu éteindre ses génératrices diesel pour la première fois depuis des décennies<sup>74</sup>. Le gouvernement fédéral devrait envisager d'élargir le programme Wah-ila-toos, qui a permis de concrétiser des solutions climatiques dirigées par des Autochtones qui profitent à toutes les communautés<sup>75</sup>. D'autres questions cruciales que peut régler le gouvernement fédéral en s'appuyant sur le Bureau des grands projets et le financement de projets d'intérêt national seraient de relier les territoires aux réseaux énergétiques provinciaux, d'améliorer la redondance et de réduire la dépendance au diesel en tant que seule option.

x - Le programme Wah-ila-toos a été largement salué pour l'efficacité avec laquelle il soutient le leadership autochtone en matière de climat et l'avancement des solutions d'énergie propre dans les communautés autochtones, éloignées et rurales.

xi - Une rénovation écoénergétique approfondie d'une habitation a pour objet d'en réduire la consommation énergétique d'au moins 50 %, ce qui permet de réduire les factures et les émissions de carbone.

## PAULATUK (T.N.-O.) – DES GOUVERNEMENTS DE PROXIMITÉ MÈNENT LES EFFORTS POUR L'AVANCEMENT DE L'ÉNERGIE PROPRE ET DU LOGEMENT NOVATEUR DANS L'ARCTIQUE

Paulatuk, un hameau d'environ 350 personnes des T.N.-O., situé sur la côte arctique et dépourvu d'accès routier aux autres communautés, reçoit les marchandises par transport aérien ou maritime. Les Inuvialuit ont baptisé ce hameau Paulatuk, ce qui signifie « lieu du charbon » dans la langue inuvialuktun. Cette communauté consomme presque uniquement des combustibles fossiles. En 2018, elle a consommé 459 000 litres de diesel.

Cependant, parmi les résidents, Paulatuk est connu comme la capitale du vent du sud naissant de l'Arctique. Avant l'existence des moteurs, les bateaux mus par le vent formaient des congères qui servaient d'indices pour se diriger et de séchoir à viande en vue de l'entreposage. Aujourd'hui, Paulatuk est à l'avant-garde de la production d'énergie renouvelable, et s'est donné l'objectif de combler tous ses besoins d'électricité et de chaleur à l'aide d'électricité renouvelable.

Dans cet effort de décarbonation, Paulatuk a formé le groupe de travail sur l'énergie de Paulatuk, qui cherche à

exploiter l'énergie éolienne et solaire en mer stockée dans des batteries. Le but est de réduire la consommation de diesel à 25 000 litres par an, tout en améliorant les maisons pour réduire le gaspillage d'énergie. Il faut mentionner que 50 % des maisons de Paulatuk sont trop exiguës, inadéquates ou non abordables pour leurs occupants. En raison de son approche holistique, ce projet devrait être soutenu et reproduit partout dans le Nord et l'Arctique.

« Les gouvernements de proximité mènent les efforts de transition énergétique. Nous sommes un petit hameau isolé qui s'est donné la grande ambition d'alimenter la communauté en énergie propre et de donner l'exemple à d'autres communautés côtières de l'Arctique. La collaboration des autres ordres de gouvernement et de chercheurs nous a été d'une aide cruciale. Le gouvernement fédéral doit continuer de financer des projets comme le nôtre pour réduire la dépendance au diesel, construire des maisons plus efficaces et réduire les coûts. » – Raymond Ruben, maire du hameau de Paulatuk (T.N.-O.)

### Gestion des urgences

Le Nord et l'Arctique sont particulièrement vulnérables aux incendies de forêt, aux inondations et aux catastrophes provoquées par les humains en raison du manque de redondance des infrastructures essentielles comme les routes, les réseaux de communication et les infrastructures d'eau ainsi que des grandes distances entre les communautés. Le financement et le soutien de la gestion des urgences sont absolument cruciaux, car les gouvernements de proximité constituent les premiers intervenants en cas d'urgence, même s'ils n'ont pas la capacité logistique de gérer des évacuations à grande échelle sans le soutien du gouvernement fédéral.

### Incendies de forêt

Deux des pires incendies de forêt jamais enregistrés au Canada se sont produits au cours des cinq dernières années. En 2023, près de 70 % de la population totale des Territoires du Nord-Ouest ont été évacués à un moment ou un autre de l'année. Les 20 000 résidents de Yellowknife ont été évacués le 16 août 2023. Yellowknife étant une plaque tournante pour d'autres communautés par la route ou les airs, des communautés éloignées ont cessé de recevoir des expéditions de nourriture et de fournitures<sup>76</sup>.


« Dans le Nord, nous créons des partenariats et nous travaillons ensemble. Actuellement, 600 personnes ont été évacuées ici, à Hay River, et lorsque j'ai dit à la dame de

la télévision nationale que ces gens étaient nos voisins, je suis à peu près sûre qu'elle est tombée à la renverse. Mais, dans le Nord, 164 kilomètres, ce n'est pas beaucoup. »

– Kandis Jameson, mairesse de la ville de Hay River et présidente de la Northwest Territories Association of Communities

Les gouvernements de proximité du Nord fournissent un soutien important aux personnes déplacées par les incendies de forêt. Ils agissent comme première ligne de défense, fournissent des salles communautaires, de la nourriture et des abris d'urgence. Les élus et élus locaux ont souligné la longue tradition de soutien mutuel des résidents du Nord, mais ils ont aussi souligné combien c'est difficile pour les gouvernements de proximité de faire face à ces catastrophes. Par exemple, bien que la gestion des feux de forêt soit une responsabilité territoriale, les pompiers locaux sont maintenant appelés à intervenir dans les incendies de forêt à cause de l'augmentation de ces incendies dans les milieux périurbains<sup>xii</sup>. La plupart de ces pompiers sont des volontaires, ils ont des équipements et du matériel vieillissants et une formation restreinte. Après un feu de forêt, les indemnités de rétablissement couvrent à peine les pertes causées par la catastrophe. Les pertes assurées pour les incendies de forêt de 2023 aux Territoires du Nord-Ouest ont dépassé les 60 millions de dollars à Yellowknife et à Hay River seulement<sup>76</sup>. Ce montant n'inclut pas les dommages désastreux causés aux infrastructures locales.

xii - Milieu périurbain : zone où les habitations et autres aménagements jouxtent la forêt.

« Au Yukon, il y a eu dix inondations en 2022, et une seule communauté a géré les inondations sur son territoire – et c'était nous. Ce résultat était le fruit de plus de 20 ans de collaboration avec le Conseil des Tlingits dans le but de renforcer notre capacité communautaire. »  Gord Curran, maire du village de Teslin (Yn)

Une coordination et des partenariats plus efficaces s'imposent pour soutenir les interventions des gouvernements de proximité dans les incendies de forêt. En 2024, le gouvernement fédéral a établi la Stratégie canadienne de prévention et d'atténuation des incendies de forêt afin d'assurer la cohérence des mesures de prévention et d'atténuation des feux de forêt. Dans leur version modernisée, les Accords d'aide financière en cas de catastrophe offrent aussi aux collectivités un soutien supplémentaire pour le rétablissement à la suite d'une catastrophe. De façon générale, le gouvernement fédéral devrait envisager de se concentrer sur l'amélioration des mesures de coordination nationale, pour s'assurer que les collectivités ont les outils et les ressources requis pour se préparer aux catastrophes, y réagir et se rétablir.

### Inondations et sécheresses

Dans le Nord et l'Arctique, les réseaux de rivières et de lacs sont essentiels à la prestation de services locaux : ils fournissent l'eau pour les systèmes d'eau potable et d'eaux usées, soutiennent des activités traditionnelles comme la pêche et la chasse, et facilitent le transport des marchandises vers les communautés non desservies par les routes. Ces services et ces pratiques subissent les impacts des changements climatiques tels que l'augmentation des précipitations, des inondations et des embâcles. Au Canada, les inondations coûtent entre 10 et 13 milliards de dollars par année aux gouvernements de proximité en pertes non assurées<sup>77</sup>. Les inondations devraient constituer le risque le plus coûteux pour le gouvernement fédéral entre 2025 et 2034, les coûts devant s'élever à 1,2 milliard de dollars par année. La plupart des gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique n'ont pas la capacité d'absorber les coûts élevés des dommages aux infrastructures provoqués par les inondations, et se fient à l'aide des gouvernements fédéral et territoriaux.

« En 2023, nous avons eu une année très sèche. Cependant, cinq ans avant, nous avons eu l'été le plus pluvieux en 75 ans à Yellowknife, et des inondations partout. » – Kerry Thistle, directrice des possibilités économiques et de l'investissement de la ville de Yellowknife (T.N.-O.)

Les collectivités doivent gérer la grande imprévisibilité du niveau d'eau des rivières. La plupart des communautés du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest sont situées près d'un lac ou d'une rivière et dépendent de ces réseaux. Or, l'instabilité des niveaux d'eau est une source de problèmes pour les gouvernements de proximité,

qui manquent de financement fédéral prévisible pour affronter des inondations une année et des sécheresses une autre année. Ces enjeux sont intimement reliés. Ainsi, le faible niveau d'eau du Grand lac des Esclaves causé par la sécheresse a des répercussions considérables sur la qualité de l'eau et l'approvisionnement en eau à Hay River. De plus, les gouvernements de proximité manquent de capacités et d'expertise spécialisées, notamment la capacité de cartographier de manière proactive les zones inondables hors des localités plus peuplées de Yellowknife et d'Iqaluit.

« Nous avons eu de graves inondations en 2021 et 2022. Nous avons pris l'initiative d'atténuer les risques d'inondation en construisant des bermes en partenariat avec le Conseil des Tlingits de Teslin, mais il s'est agi d'une entreprise importante. Ces projets exigent une consultation publique, une planification et une exécution importantes. Nous devons toujours garder un œil sur le renforcement des capacités [dans les communautés]. Au Yukon, il y a eu dix inondations en 2022, et une seule communauté a géré les inondations sur son territoire – et c'était nous. Ce résultat était le fruit de plus de 20 ans de collaboration avec le Conseil des Tlingits dans le but de renforcer notre capacité communautaire. » – Gord Curran, maire du village de Teslin (Yn)

### Recherche et sauvetage

Les élus et élus locaux se sont dit très préoccupés par les capacités limitées de recherche et de sauvetage dans le Nord et l'Arctique. Les gouvernements de proximité n'ont ni les équipements, ni les capacités, ni les données cartographiques requis pour gérer les catastrophes et les opérations de sauvetage.

« Les eaux septentrionales doivent être cartographiées correctement pour des raisons de sécurité à cause de l'augmentation du trafic maritime dans notre région. » – Jimmy Manning, maire du hameau de Kinngait (Nt)





« De solides capacités de recherche et sauvetage sont absolument nécessaires pour la population du Nord du Canada. Étant donné l'éloignement de nos communautés et les conditions météo extrêmes auxquelles nous sommes exposés, il faut assurer cela dans le Nord. »

Manasee Ulayuk, maire du hameau de Sanirajak (Nt)

À l'heure actuelle, les Forces armées canadiennes sont responsables de la coordination des services de recherche et sauvetage et peuvent aider la Garde côtière canadienne en cas de catastrophe maritime. Il existe actuellement trois bases de recherche et de sauvetage (les centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage, ou CCCOS) pour desservir le Nord, soit le CCCOS Victoria, pour le Yukon, le CCCOS Trenton, pour les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut, y compris la partie nord de l'île de Baffin, et le CCCOS Halifax, pour la moitié sud de l'île de Baffin. Ces bases sont très éloignées de leurs zones de service du Nord et de l'Arctique, et cette distance nuit à la rapidité des opérations de recherche et sauvetage. Le CCCOS d'Halifax, par exemple, est à 2 000 kilomètres d'Iqaluit. Par conséquent, il peut parfois s'écouler 24 heures avant que les opérations de recherche et sauvetage ne soient rendues sur le lieu d'un incident, parce qu'il a fallu assurer le ravitaillement en carburant et changer d'équipage<sup>78</sup>. Dès lors, une activité comme la chasse sur la glace, qui est de plus en plus dangereuse à cause des conditions variables de l'océan et de la glace de mer, comporte encore plus de dangers en raison de la lenteur des opérations de recherche et sauvetage.

« Nous voyons, avec l'ouverture du passage du Nord-Ouest et la pression qui commence à s'exercer, que nous n'avons pas les mécanismes requis pour gérer les changements climatiques qui nous ouvrent des voies navigables. Nous avons besoin d'infrastructures résilientes et de capacités de gestion des catastrophes. » – Marla Limousin, directrice générale de la Nunavut Association of Municipalities

La distance et les retards qui en découlent pour les opérations de recherche et sauvetage incitent les élus et élus locaux à s'inquiéter de la sécurité et de la souveraineté dans le passage du Nord-Ouest. Le réchauffement a affaibli la glace de mer et permis à

de plus nombreux navires de naviguer dans le passage du Nord-Ouest (voir la carte du passage du Nord-Ouest dans la section 4). Chaque navire supplémentaire dans le passage du Nord-Ouest augmente la possibilité de catastrophe<sup>xiii</sup>. Des gouvernements de proximité du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest sont situés directement sur le passage du Nord-Ouest et seraient gravement touchés, alors que la capacité d'y mener des opérations de recherche et sauvetage est limitée.

Certes, le Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du gouvernement fédéral a élargi la Garde côtière auxiliaire canadienne dans l'Arctique et le Programme pilote autochtone de bénévolat en sécurité nautique, mais ce serait insuffisant pour faire face à l'ampleur des catastrophes qui pourraient survenir par suite du transport maritime dans le passage du Nord-Ouest. Les transporteurs maritimes ont demandé au gouvernement fédéral d'investir dans une imagerie satellitaire de meilleure qualité et une technologie moderne de cartographie des profondeurs du plancher océanique<sup>79</sup>. Dans l'ensemble, les élus et élus locaux veulent que le gouvernement fédéral réponde aux préoccupations en augmentant la capacité de recherche et sauvetage dans l'Arctique, possiblement à l'aide d'un nouveau CCCOS qui pourrait desservir les trois territoires.

« De solides capacités de recherche et sauvetage sont absolument nécessaires pour la population du Nord du Canada. Étant donné l'éloignement de nos communautés et les conditions météo extrêmes auxquelles nous sommes exposés, il faut assurer cela dans le Nord. » – Manasee Ulayuk, maire du hameau de Sanirajak (Nt)

xiii - En 2017, plus de 190 navires ont effectué des voyages dans l'Arctique, soit une augmentation de 22 % par rapport à l'année précédente<sup>9</sup>.

« L'érosion côtière est un problème pressant pour nous. Les vagues creusent le sable et s'approchent de très près des habitations de ma communauté. »

Manasee Ulayuk, maire du hameau de Sanirajak (Nt)



Les prévisions varient dans la région, mais dans l'hypothèse d'émissions polluantes élevées, la hausse du niveau de la mer pourrait atteindre jusqu'à **150 centimètres**<sup>82</sup>.

## Changements climatiques

### Érosion côtière et fluviale

Le Canada possède le plus long littoral marin au monde et le troisième plus grand nombre de rivières. Le Nord et l'Arctique, en particulier le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest, se partagent près des trois quarts des côtes canadiennes et comptent des dizaines de communautés le long du littoral<sup>xiv</sup>. Les impacts des changements climatiques se manifestent sur le littoral marin et les rivières par la fonte du pergélisol<sup>xv</sup>, l'élévation du niveau de la mer, la fluctuation du niveau des lacs et les tempêtes plus violentes. Dans le Nord et l'Arctique, la perte saisonnière de glace de mer intensifie l'érosion en créant des conditions d'eau libre comme des vagues et des ondes de tempête plus fréquentes sur le littoral<sup>82</sup>.

L'érosion des côtes et des rivières menace aussi les infrastructures locales. Les routes et les rampes maritimes sont à risque, mais aussi les habitations, dont un grand nombre ont été construites près de la côte dans le Nord et l'Arctique. Les gouvernements de proximité ont donc entrepris de renforcer les rives et envisagent même de relocaliser des maisons. Ils peuvent agir rapidement parce qu'ils ont une bonne connaissance du terrain, mais pour contrer l'érosion côtière et fluviale, ils se heurtent à un manque de financement à long terme pour l'adaptation climatique. Un autre problème contraignant est l'absence de plans intégrés de gestion du littoral dans les territoires, et il est difficile d'en élaborer à cause des données insuffisantes sur les rivages de ces régions. Ainsi, les communautés du Nunavut n'ont pas de cartographie des risques d'érosion et d'inondation<sup>82</sup>. De plus, de

nombreux cimetières inuits sont situés près des côtes et des rives : l'érosion peut entraîner des pertes très personnelles pour les membres et leurs communautés.

L'élévation du niveau de la mer fait aussi peser des menaces sur les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique. Les prévisions varient dans la région, mais dans l'hypothèse d'émissions polluantes élevées, la hausse du niveau de la mer pourrait atteindre jusqu'à 150 centimètres<sup>82</sup>. Bien que la majeure partie du Nunavut soit relativement protégée contre les pires prévisions par le processus appelé rebond isostatique, les communautés situées le long de la mer de Beaufort devraient subir une élévation importante<sup>xvi</sup>. La mer de Beaufort comprend les parties septentrionales des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, et forme une partie essentielle du passage du Nord-Ouest. L'élévation du niveau de la mer expose des communautés à une menace existentielle. Tuktoyaktuk et Paulatuk, dans les Territoires du Nord-Ouest, en subiraient les répercussions sur leurs habitations, le transport maritime et d'autres activités locales, tandis que les communautés de l'ouest du Nunavut qui dépendent des expéditions de Tuktoyaktuk en souffriraient également.

Des initiatives pour protéger le littoral marin et les rivières du Nord ont été prises principalement dans le cadre du Plan fédéral de protection des océans de 2016, renouvelé en 2022, afin de rendre la navigation plus sécuritaire et de protéger les écosystèmes marins des impacts de la navigation. Toutefois, des mesures supplémentaires sont nécessaires. Un soutien fédéral sous forme de financement pour la collecte de données, la cartographie et l'adaptation, y compris le retrait stratégique, est essentiel pour lutter contre l'érosion et la hausse du niveau de la mer.

xiv - Le Canada compte 226 000 kilomètres de côtes, dont 162 000 kilomètres (71 %) dans l'Arctique<sup>80</sup>.

xv - Par exemple, dans le nord du Yukon, le long de l'océan Arctique, l'érosion progresse à raison de 0,5 à 1 mètre par année<sup>81</sup>.

xvi - Le rebond isostatique désigne l'élévation progressive des terres après l'élimination de l'immense poids des calottes glaciaires d'une ancienne époque glaciaire.

« La saison de transport maritime est courte, et l'enlèvement des matières dangereuses et des déchets volumineux est coûteux et complexe sur le plan logistique, ce qui exerce une pression supplémentaire sur la décharge des déchets solides et les ressources locales. »  Jimmy Manning, maire du hameau de Kinngait (Nt)

« Nous subissons une forte érosion et une croissance importante des barres de sable à Fort Simpson. Ces changements ont provoqué la fermeture de routes, la détérioration des réseaux d'aqueduc et d'égouts souterrains sur l'île, des infrastructures de prise d'eau dans la rivière et un accès limité à notre rampe de mise à l'eau communautaire. Ces impacts se répercutent grandement sur notre capacité de fournir des services locaux de base. Il est clair qu'il faudra une étroite collaboration avec nos partenaires des trois Conseils et les autres ordres de gouvernement pour concevoir des solutions efficaces et protéger l'avenir de notre communauté. » – Kathy Tsetso, mairesse suppléante du village de Fort Simpson (T.N.-O.)

### Pergélisol

Jusqu'à 50 % de la masse continentale du Canada repose sur le pergélisol. Le pergélisol dégèle en raison du réchauffement climatique et de la progression moyenne des températures de 2,3 °C entre 1948 et 2016. La fonte du pergélisol compromet les infrastructures et les services locaux, et augmente les coûts de construction, d'entretien et d'assurance supportés par les ménages et les gouvernements de proximité. Sans financement fédéral pour s'adapter à la fonte du pergélisol, les coûts prévus en 2040 pour préserver les infrastructures aéroportuaires atteindront 7 millions de dollars par année dans le Nord. L'entretien des routes coûtera 120 millions de dollars par année dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon et l'entretien des bâtiments coûtera de 30 à 38 millions de dollars<sup>52</sup>. De plus amples détails sur les défis infrastructurels attribuables à la fonte du pergélisol figurent à la [SECTION 2 – INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS](#).

### Gestion des matières résiduelles

La gestion des matières résiduelles incombe aux gouvernements de proximité dans le Nord et l'Arctique, mais elle dépasse de loin les capacités et les budgets de gestion locaux. Les défis sont particulièrement graves pour les communautés éloignées du Nord et de l'Arctique, qui n'ont pas d'infrastructures de base pour la séparation des matières résiduelles et qui doivent parfois brûler à l'air libre les déchets ménagers, en particulier au Nunavut. Les gouvernements de proximité des communautés éloignées

de l'Arctique sont tenus d'expédier les matières résiduelles vers le sud du Canada, ce qui entraîne une accumulation de ces matières dans l'attente des navires de transport et une exposition potentielle à des déchets dangereux. En 2014, le site d'enfouissement d'Iqaluit s'est enflammé spontanément et a brûlé pendant quatre mois. Cet incendie a été maîtrisé par la Ville de Iqaluit, au coût de 2,7 millions de dollars<sup>83</sup>.

« La gestion des déchets est l'un des défis auxquels nous sommes confrontés. Nous avons besoin de l'appui des gouvernements pour explorer d'autres options plus viables. Surtout dans des environnements fragiles comme les nôtres. » – Michael Spence, maire de la ville de Churchill (Man.)

Les matières résiduelles dans les communautés nordiques et arctiques constituent une menace écologique et un risque à prévoir dans la gestion des urgences. De nombreux sites de gestion des matières résiduelles (en grande partie des décharges) dans l'Arctique se trouvant près des côtes et des rivières, des matières de ces décharges peuvent se retrouver dans les écosystèmes marins et fluviaux à cause de l'érosion<sup>84</sup>. Le site d'enfouissement de Pond Inlet, au Nunavut, se trouve à 430 mètres de l'océan, et celui de Nain, au Labrador (Nunatsiavut), à seulement 70 mètres<sup>84</sup>. S'il arrivait une catastrophe maritime dans le passage du Nord-Ouest ou dans d'autres régions, les communautés seraient très mal outillées pour procéder au nettoyage.

« La gestion des déchets à Kinngait est particulièrement difficile en raison de l'éloignement, des infrastructures restreintes de la communauté et des coûts de transport élevés. La saison de transport maritime est courte, et l'enlèvement des matières dangereuses et des déchets volumineux est coûteux et complexe sur le plan logistique, ce qui exerce une pression supplémentaire sur la décharge des déchets solides et les ressources locales. »  
– Jimmy Manning, maire du hameau de Kinngait (Nt)

Les gouvernements de proximité montrent déjà la voie en matière de gestion des matières résiduelles, malgré leurs budgets et leurs capacités limités. Nain, au Labrador (Nunatsiavut), a été le premier gouvernement de proximité au Canada à interdire la vente de sacs en plastique, et cela, dès 2011. Aujourd'hui, des efforts sont en cours pour construire une nouvelle installation de gestion des matières résiduelles dans le hameau de Qikiqtarjuaq, au Nunavut. Cette installation recevrait les déchets d'autres communautés du Nunavut à un port en eau profonde et les incinérerait pour produire de l'énergie communautaire. La gestion des matières résiduelles n'est pas abordée dans le Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord de 2019 du gouvernement fédéral et devrait recevoir l'attention des décideurs politiques.



# FINANCEMENT ACCESSIBLE PAR L'ENTREMISE DU FONDS MUNICIPAL VERT DE LA FCM

Depuis plus de 25 ans, le Fonds municipal vert (FMV) de la FCM s'efforce de bâtir l'avenir que veut et mérite la population canadienne en accélérant la transformation vers des collectivités durables et résilientes. Le FMV finance des projets dans les territoires et les régions nordiques des provinces dans les domaines de l'adaptation au climat, de la plantation d'arbres, des systèmes énergétiques communautaires et des bâtiments municipaux durables.

Représentant 0,3 % de la population canadienne, les trois territoires du Nord ont reçu 2,23 millions de dollars en subventions et en prêts du FMV durant l'exercice 2024-2025. Ce financement représente 0,7 % du financement global accordé par le FMV à l'échelle du Canada, ce qui a permis de soutenir 29 projets dans les territoires, tout en contribuant à améliorer l'accès des communautés au financement.

Le programme de Leadership local pour l'adaptation climatique (LLAC) du FMV ([français](#) | [anglais](#)) s'emploie à combler les lacunes en matière de ressources et de capacités communautaires pour faire face aux impacts climatiques. Depuis 2024, ce programme offre une gamme complète de subventions et d'activités de renforcement des capacités pour aider plus de 500 municipalités à l'échelle du Canada à élaborer des plans équitables d'adaptation climatique et à mettre en œuvre des projets locaux à petite échelle. Les communautés éloignées de moins de 10 000 de population peuvent être admissibles à un financement de 90 % des coûts des projets d'adaptation. Les communautés autochtones, de même que les gouvernements de proximité qui présentent une demande en partenariat avec une communauté autochtone, peuvent être admissibles au financement maximum, soit la totalité des coûts admissibles d'un projet.

Guidé par des dirigeants autochtones, le programme LLAC a élaboré un cadre de réconciliation sur lequel s'appuie le FMV pour soutenir une inclusion significative du savoir et du leadership autochtones dans la planification et les projets d'adaptation municipaux. Grâce à un financement ciblé et à une bibliothèque de ressources sur l'adaptation climatique ([français](#) | [anglais](#)), le programme LLAC répond aux besoins des plus petites communautés canadiennes pour la réalisation de projets sur le terrain qui réduisent les risques de feux de forêt, d'inondations et d'autres dangers naturels.

## Outils et ressources

- ⤷ Fiche d'information – *Faire progresser les relations entre les gouvernements et les communautés autochtones* : [français](#) | [anglais](#)
- ⤷ Fiche d'information – *Envisager l'adaptation climatique en adoptant une perspective d'inclusion des Autochtones* : [français](#) | [anglais](#)
- ⤷ Fiche d'information - *Mesures d'adaptation pour mettre en œuvre la résilience climatique* : [français](#) | [anglais](#)

- ⤷ Le personnel du FMV est accessible pour informer les gouvernements de proximité sur les possibilités de financement. Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec une conseillère ou un conseiller du FMV à [gmfinfo@fcm.ca](mailto:gfmfinfo@fcm.ca) ou au 1 877 417-0550. Vous pouvez également réserver une rencontre : [français](#) | [anglais](#)
- ⤷ Restez au courant des possibilités de financement nouvelles ou renouvelées en vous abonnant à l'infolettre du FMV : [français](#) | [anglais](#)

## Études de cas du Fonds municipal vert

### Village de Teslin (Yn) – digue Nisutlin

Le village de Teslin, au Yukon, en partenariat avec le Conseil des Tlingits de Teslin, a construit une digue protégée par un enrochement d'environ 150 mètres, le long de la promenade Nisutlin afin de protéger les infrastructures communautaires essentielles et les zones résidentielles contre les inondations causées par l'élévation du niveau d'eau dans le lac Teslin en raison des changements climatiques. La digue a permis de protéger des actifs essentiels, notamment le centre récréatif, les bureaux municipaux, le château d'eau, la station de relèvement des eaux usées, les bâtiments gouvernementaux et le complexe résidentiel pour aînés. Ces travaux ont été réalisés dans le cadre de l'entente de partenariat actuelle entre le village de Teslin et le Conseil des Tlingits de Teslin. Ils avaient été amorcés de façon urgente lors d'une inondation et ont depuis servi de modèle de collaboration pour l'atténuation des inondations au Yukon.

### Hameau de Cambridge Bay (Nt) - centre culturel Nunamiutuqaq

Cambridge Bay, au Nunavut, a entrepris la mise sur pied d'un campus culturel afin de documenter, de revitaliser et de mobiliser le savoir traditionnel inuit grâce à un projet pilote appuyé par le FMV. Nunamiutuqaq (construire en harmonie avec la terre) vise à revitaliser les pratiques inuites de construction en harmonie avec le paysage arctique, en associant les principes architecturaux traditionnels à des techniques de pointe en matière de bâtiments à faible consommation d'énergie et à faibles émissions de carbone, peu de ces approches ayant déjà été testées dans l'Arctique. La structure initiale de 1 100 pieds carrés a été construite dans le laboratoire de recherche sur les technologies de construction écologique du Southern Alberta Institute of Technology, puis expédiée à Cambridge Bay et réassemblée sur place afin de servir de banc d'essai et de contrôle du rendement des matériaux et des technologies de construction durable.

# SOLUTIONS



Les élus et élus locaux du Nord et de l'Arctique du Canada veulent que le gouvernement fédéral fasse preuve d'une ambition aussi grande que la leur en redéfinissant la voie vers des réseaux énergétiques décarbonés, la réduction des coûts et une meilleure gestion des urgences. Le Nord et l'Arctique représentent un test décisif pour l'ambition climatique du Canada, et le moment est venu pour le gouvernement fédéral d'élaborer une vision de réussite et de résilience.

Afin de promouvoir le bien-être collectif, de faire croître les économies, de veiller à la poursuite et au dynamisme des modes de vie traditionnels, le gouvernement fédéral doit :

## De façon générale

- ^ Maintenir son objectif de limiter le réchauffement à un maximum de 1,5 °C et atteindre la carboneutralité d'ici 2050.
- ^ Investir immédiatement 2 milliards de dollars dans les gouvernements de proximité pour l'adaptation climatique, et 1 milliard de dollars par année de plus pendant la prochaine décennie à cette fin.
- ^ Travailler avec les gouvernements de proximité et les gouvernements autochtones du Nord et de l'Arctique pour faire progresser des cibles d'émissions réalistes pour les communautés, en sachant que les calendriers, le financement et les stratégies doivent être souples et adaptés aux réalités du Nord et de l'Arctique.

- ^ Financer une stratégie ambitieuse de collecte de données et de cartographie pour le Nord et l'Arctique, en collaboration avec les peuples autochtones, afin que les communautés comprennent mieux les eaux côtières, les rivages, les rivières et le pergélisol et soient ainsi mieux en mesure de planifier les décisions relatives aux incendies de forêt, aux inondations, au choix des sites d'habitation, à l'expédition et aux transports.
- ^ Accroître les investissements dans les projets de préparation aux changements climatiques dans le Nord et l'Arctique en finançant non pas seulement les études et la conception, mais aussi la construction de projets.

## Énergie

- ^ Poursuivre les efforts pour que les communautés abandonnent progressivement le diesel comme source de production d'électricité, notamment en reliant les territoires aux réseaux d'électricité provinciaux, en fournissant du financement aux gouvernements de proximité pour leur passage du diesel à d'autres sources et en construisant des infrastructures d'énergie renouvelable.
- ^ Veiller à ce que toute expansion militaire dans le Nord et l'Arctique soit soutenue par de l'énergie propre et utiliser les fonds de la défense pour connecter les réseaux locaux à l'énergie propre.



- ⋄ Renouveler le financement des projets d'énergie renouvelable hors réseau dirigés par des Autochtones et soutenir le raccordement des communautés autochtones et des gouvernements de proximité aux mêmes réseaux afin de réaliser des économies d'échelle.
- ⋄ Investir dans la recherche, les données et les programmes pilotes pour comprendre l'éventail des options énergétiques pour les collectivités du Nord et de l'Arctique, y compris, entre autres, l'énergie géothermique, marémotrice, solaire, éolienne et nucléaire.

### **Gestion des urgences**

- ⋄ Améliorer les mesures nationales de coordination des incendies de forêt et autres catastrophes naturelles, notamment en envisageant la création d'une agence nationale de gestion des urgences ou d'une administration nationale des incendies.
- ⋄ Financer des évaluations de risques climatiques des communautés du Nord et de l'Arctique afin de mieux comprendre les risques climatiques actuels et futurs et de mieux s'y préparer.

- ⋄ Améliorer les capacités de recherche et sauvetage dans le Nord et l'Arctique en tenant compte des longues distances et des menaces éventuelles suscitées par la navigation accrue dans le passage du Nord-Ouest. À cet égard, envisager l'ouverture d'une nouvelle base de recherche et sauvetage dans les territoires.

### **Érosion et élévation du niveau de la mer**

- ⋄ Financer des évaluations de l'élévation du niveau de la mer, des plans de gestion intégrée des rivages et des projets d'adaptation climatique pour protéger les littoraux côtiers et les berges des rivières.

### **Gestion des matières résiduelles**

- ⋄ Investir dans une stratégie de gestion des matières résiduelles pour le Nord et l'Arctique, comprenant une évaluation des besoins et un financement annuel de base, et jumeler celui-ci à un financement global afin que les gouvernements de proximité puissent répondre aux besoins liés aux opérations, à l'entretien et aux infrastructures.

# SOUVERAINETÉ ET SÉCURITÉ

« La souveraineté ne dépend pas seulement de la défense. Elle dépend aussi des personnes. La population canadienne se dit forte grâce à l'Arctique. Mais sa force dépend des infrastructures, du logement et des personnes qui vivent ici. »

— Solomon Awa, maire de la ville d'Iqaluit (Nt) et président de la Nunavut Association of Municipalities

## ENJEU


### La souveraineté du Canada passe par les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique.

Loin d'assurer une simple présence, les gouvernements de cette région fournissent les éléments de base nécessaires à des communautés saines, prospères et accueillantes pour les entreprises. Ils construisent les routes, les systèmes d'eau potable et d'eaux usées ainsi que les installations de loisirs qui permettent à leurs populations de vivre, de travailler et de s'épanouir dans le Nord et l'Arctique canadiens.

Les gouvernements de proximité accomplissent ce travail en dépit d'un modèle de revenus défaillant et d'un système à mille lieues de leurs réalités. Ils renforcent la souveraineté, mais ne disposent pas de tous les outils ni du soutien nécessaire du gouvernement fédéral pour concrétiser leurs ambitions. Dans un monde en mutation, il faut un partenariat solide pour relever les défis locaux liés à la géopolitique, au logement, aux infrastructures et à la résilience climatique. S'attaquer à ces enjeux interreliés en collaboration avec les communautés du Nord et de l'Arctique renforcera le pays tout entier.

Le moment est venu de définir un nouveau partenariat entre le gouvernement fédéral et les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique, et de bâtir un modèle dans lequel les communautés pourront s'épanouir, prospérer et mieux défendre la souveraineté du Canada.

Les infrastructures municipales sont intimement liées à la défense. La capacité locale définit la capacité nationale.

« Ici, dans le Grand Nord, la sécurité n'est pas très présente. On nous avait promis de prendre bien soin de nous. La Russie est à côté, et nous sommes inquiets. Il nous est déjà arrivé de voir des sous-marins. Nous sommes très vulnérables. Nous sommes probablement la communauté la plus vulnérable sur le plan de la sécurité. »  Meeka Kiguktak, mairesse du hameau de Grise Fiord (Nt)

## Ce qu'il ne faut pas faire

Durant la période qui a suivi immédiatement la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement fédéral a accru sa présence dans le Nord et l'Arctique, motivé par la mission coloniale d'affirmer la souveraineté canadienne<sup>85</sup>. En 1953 et en 1955, avec la collaboration de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), le gouvernement fédéral a déplacé de nombreuses familles inuites d'Inukjuak (Qc) et de Pond Inlet (Nt), qui faisait alors partie des Territoires du Nord-Ouest, vers Grise Fiord, qui fait maintenant partie du Nunavut. Les familles réinstallées seraient accompagnées par des détachements de la GRC qui fourniraient du matériel, surveilleraient « l'expérience » et assureraient une forte présence canadienne<sup>85</sup>.

Grise Fiord est l'établissement humain le plus septentrional d'Amérique du Nord, à 2 200 kilomètres d'Inukjuak. Ces dizaines de familles inuites d'Inukjuak et de Pond Inlet n'avaient pas été informées adéquatement des options ou des conséquences potentielles de cette réinstallation. La Commission de vérité du Qikiqtani a constaté que les familles les plus dépendantes de l'aide gouvernementale étaient les plus susceptibles d'être réinstallées<sup>85</sup>. Elles ont été déplacées avec peu d'équipement pour la chasse et ont dû faire face à des options alimentaires insuffisantes, à des difficultés d'accès à l'eau douce, à un manque persistant de soins de santé et à des matériaux de construction d'habitations limités. En 1996, le gouvernement fédéral a signé un accord prévoyant le versement de 10 millions de dollars aux personnes survivantes de la réinstallation et, en 2010, il a présenté ses excuses. Aujourd'hui, Grise Fiord est une communauté dynamique qui s'est bien adaptée à la vie et à la chasse sur ses côtes rocheuses<sup>86</sup>.

Les réinstallations à Grise Fiord constituent un précédent inacceptable pour les communautés du Nord et de l'Arctique. La mission du Canada de projeter sa force dans l'Extrême-Arctique a entraîné d'importantes difficultés et un profond traumatisme pour les familles déplacées, et reposait sur une conception de la souveraineté qui instrumentalisait les Inuit. Cette approche résultait d'une compréhension erronée de la souveraineté voulant que la simple présence sur le territoire suffise. Or, les élus et les élus municipaux savent que le bien-être des communautés, l'accès aux services essentiels et les possibilités économiques forment les assises d'un Nord et d'un Arctique souverains. Ces assises exigent d'abord et avant tout des investissements dans les gouvernements de proximité. La santé et les capacités à l'échelle locale définissent la santé et les capacités à l'échelle nationale.

## Ce qu'il faut faire

Les gouvernements de proximité sont des partenaires incontournables de la souveraineté et de la sécurité du Canada. Toutefois, ces gouvernements ne peuvent obtenir de résultats que s'ils disposent des capacités nécessaires pour soutenir le rythme des investissements et si celles-ci sont reconnues comme un enjeu de souveraineté.

Les élus et élus municipaux veulent que la souveraineté soit fondée sur le bien-être collectif, l'accès aux infrastructures, la résilience climatique et les possibilités économiques. Ils veulent que le gouvernement fédéral réalise que ce sont les gouvernements de proximité qui assurent la vitalité des communautés, ces dernières étant l'assise d'un pays souverain. Ils veulent une souveraineté qui reconnaît les gouvernements autochtones comme des partenaires égaux dans cette ambition, conformément aux principes de la *Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones*. Pour assurer la sécurité, les communautés locales doivent être pleinement intégrées aux décisions stratégiques sur l'avenir du Canada dans les domaines de la sûreté et de la sécurité. Il faut notamment planifier et financer des infrastructures à double usage, des bases militaires et opérationnelles, et tracer de façon concertée l'avenir du passage du Nord-Ouest.

Sans les gouvernements de proximité et la force de leurs communautés, l'ambition du Canada de faire valoir sa souveraineté dans le Nord et l'Arctique reposera sur une vision incomplète. La présente section met l'accent sur la souveraineté et la sécurité, et formule des recommandations pour établir un partenariat fédéral-local complet.



## CONCRÉTISER LA VISION LOCALE

« Les communautés bénéficient d'infrastructures à double usage, d'où la nécessité d'interpréter plus largement en quoi consiste la sécurité. »  Gord Curran, maire du village de Teslin (Yn)

### Renforcer la souveraineté en investissant dans les gouvernements de proximité

En 2019, le gouvernement fédéral a décrit une nouvelle démarche à l'égard du Nord et de l'Arctique dans le Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord (CSAN). Ce cadre<sup>9 xvii</sup> mentionne les gouvernements de proximité au passage, sans prévoir d'engagements importants. Il y a eu des progrès, mais aucun effort coordonné n'a été déployé par le gouvernement fédéral pour soutenir les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique, malgré la transformation du paysage géopolitique depuis 2019. Une nouvelle approche axée sur les gouvernements de proximité s'impose.

*« Des communautés locales fortes et résilientes sont essentielles à la défense nationale. Il ne s'agit pas seulement d'installations militaires. Les installations de loisirs, les cuisines commerciales et autres sont aussi importantes. Les communautés bénéficient d'infrastructures à double usage, d'où la nécessité d'interpréter plus largement en quoi consiste la sécurité. »*  
– Gord Curran, maire du village de Teslin (Yn)

Tout effort visant à renforcer le Nord et l'Arctique doit reconnaître qu'il ne peut y avoir de souveraineté sans souveraineté autochtone. Les peuples autochtones vivent depuis longtemps dans le Nord et l'Arctique et ils y ont prospéré bien avant les premières prises de contact et la colonisation, et continueront de le faire pendant de nombreuses générations. L'Inuit Tapiriit Kanatami a déclaré sans équivoque que le Canada ne serait pas un État arctique sans les Inuit, et que la souveraineté des Inuit est un gage de la souveraineté du Canada<sup>87</sup>. Les élus et élus municipaux de cette

région n'ont aucun doute que toute vision de la souveraineté doit mettre l'accent sur le leadership des Premières Nations, des Métis et des Inuit. Il faut donc investir dans le renforcement des capacités et l'élaboration de programmes, et collaborer au chapitre des programmes de défense. Il est également essentiel de veiller à ce que les peuples autochtones aient la capacité de réaliser efficacement leurs aspirations<sup>9</sup>. Les gouvernements de proximité, souvent voisins des communautés de Premières Nations et de Métis, estiment être des partenaires essentiels dans le renforcement des capacités, le développement d'infrastructures et la démonstration de la souveraineté dans le Nord et l'Arctique.

*« Parler de souveraineté, selon moi, consiste à travailler avec les communautés autochtones et à s'imprégner de leur savoir, en les écoutant attentivement. La confiance est la clé. Travailler ensemble en quête de solutions. Écouter et respecter. Il ne faut pas seulement se contenter de cocher la case. »* – Kandis Jameson, mairesse de la ville de Hay River (T.N. O.) et présidente de la Northwest Territories Association of Communities

xvii – La FCM et d'autres associations municipales territoriales ont participé aux consultations menées pour le CSAN.

« La confiance est la clé. Travailler ensemble en quête de solutions. Écouter et respecter. Il ne faut pas seulement se contenter de cocher la case. »

 Kandis Jameson, mairesse de la ville de Hay River (T.N. O.) et présidente de la Northwest Territories Association of Communities

## Renforcer la sécurité en partenariat avec les gouvernements de proximité

La sécurité du Nord et de l'Arctique est un impératif à la fois militaire et humain, et consiste à maintenir la région sûre et stable. Elle exige de protéger les modes de vie contre les menaces qui pèsent sur le Canada et sur les communautés locales. Les gouvernements de proximité jouent un rôle essentiel dans la sécurité nationale grâce à leurs infrastructures qui soutiennent la défense. Les élus et élus municipaux sont prêts à devenir des partenaires à part entière dans l'approche du Canada en matière de sécurité.

En ce qui a trait aux questions de sécurité nationale, ces derniers sont prêts à collaborer avec le gouvernement fédéral sur les questions liées à la résilience climatique, le passage du Nord-Ouest et l'atteinte de l'objectif de 5 % de l'OTAN, grâce aux dépenses d'infrastructure locales. Les stratégies précédentes, comme le CSAN, ont fortement négligé les considérations des communautés. Le moment est venu d'aller de l'avant en tant que véritables partenaires.

## Les changements climatiques et le passage du Nord-Ouest

Les changements climatiques sont largement reconnus comme la plus grave menace à la sécurité dans le Nord et l'Arctique, mais leurs répercussions touchent également les services locaux : la fonte du pergélisol détruit les routes et les pistes d'atterrissage et déforme les bâtiments municipaux, l'érosion des côtes et des rivières emporte les maisons et les cimetières, et le réchauffement accroît la fréquence et la gravité des incendies de forêt et des inondations. Le CSAN reconnaît les impacts majeurs qu'ont les dérèglements climatiques sur la sécurité humaine dans le Nord et l'Arctique, notamment en perturbant la chasse, l'approvisionnement en eau et les transports<sup>88</sup>.

Au-delà des impacts sur la sécurité humaine, les changements climatiques, en réduisant la glace de mer, suscitent un intérêt étranger accru pour l'archipel Arctique<sup>xviii</sup>. Cette situation inquiète les communautés à proximité du passage du Nord-Ouest. Celui-ci n'a été emprunté qu'à 430 reprises dans l'histoire et il se caractérise par des eaux instables, agitées et difficiles à naviguer, dont une grande partie est encore mal cartographiée.

xviii – La banquise recule de 12,7 % par an depuis le début des observations en 1979.

## COMMUNAUTÉS LE LONG DU PASSAGE DU NORD-OUEST



« Les liens qui nous unissent témoignent de la force des communautés nordiques. Ils sont essentiels à notre sécurité et à notre prospérité future. »

∧ Justin Lachance, maire du village de Carmacks (Yn)



« “Un Canada fort” est encore une sorte de slogan aujourd’hui. Pour nous, cela passe d’abord par le renforcement des capacités. Autrement dit, si un désastre survenait dans le Nord aujourd’hui, en particulier dans le passage du Nord-Ouest, nous ne serions même pas en mesure de le gérer. Il serait détruit. » – Marla Limousin, directrice générale de la Nunavut Association of Municipalities

Les tensions géopolitiques sont une préoccupation d’ordre national, car le Canada et les Inuit considèrent le passage du Nord-Ouest comme des eaux intérieures relevant de la souveraineté du Canada, tandis que des acteurs étrangers comme les États-Unis, la Chine et la Russie le considèrent plutôt comme un détroit international. Dans ce contexte, les gouvernements de proximité sont les premiers concernés et donc les premiers à nécessiter un renforcement de leurs capacités d’intervention. De nombreux gouvernements de proximité (hameaux inuits) situés au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest se trouvent le long du passage du Nord-Ouest. Les élus et élus municipaux de ces communautés expriment de vives inquiétudes quant au risque d’accidents maritimes et à l’augmentation du trafic maritime à proximité. Ces craintes sont accentuées par l’absence de bases de recherche et sauvetage dans l’Arctique capables de faire face à des incidents de grande ampleur, alors que le trafic maritime et la taille des navires ne cessent d’augmenter. Les élus et élus municipaux de cette région expriment une forte volonté d’affirmer la souveraineté locale le long du passage du Nord-Ouest, en partenariat avec le gouvernement fédéral.

### **Le double usage : atteindre les 5 % de dépenses visés par l’OTAN par des infrastructures et des services locaux**

En 2025, le gouvernement fédéral s’est engagé à augmenter les dépenses de défense du Canada à 5 % du PIB d’ici 2035, conformément à l’Organisation du Traité

de l’Atlantique Nord (OTAN). Cela devrait représenter 1,2 billion de dollars de dépenses au cours des dix prochaines années, dont environ 290 milliards de dollars pour les infrastructures<sup>89</sup>. Cette augmentation spectaculaire des dépenses et de la présence militaires reposera fortement sur les infrastructures et les services municipaux dans le Nord et l’Arctique. Les élus et élus des communautés de ces régions veulent que le gouvernement fédéral comprenne que les gouvernements de proximité sont essentiels à la défense et à la protection des citoyens. Les infrastructures locales sont indispensables à la défense.

« En tant que maire du village de Carmacks, au Yukon, et membre de la patrouille de Carmacks du 1er Groupe de patrouilles des Rangers canadiens, j’ai constaté de mes propres yeux l’importance de la souveraineté dans le Nord. J’ai participé à deux missions de l’Opération Nanook dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, et j’ai bien vu que les gouvernements de proximité contribuent non seulement à renforcer nos communautés, mais aussi à tisser des liens durables dans tout le Nord, avec les Premières Nations et les autres autorités locales. Au Yukon, nous avons besoin d’infrastructures à double usage pour répondre aux besoins civils et à ceux de la défense nationale, que ce soit pour des réseaux de transport améliorés ou des systèmes de communication plus efficaces. L’augmentation des dépenses de défense nous donne l’occasion de renforcer les infrastructures essentielles et d’ouvrir des possibilités qui profiteront non seulement au Yukon, mais à tout le Nord canadien. Les liens qui nous unissent témoignent de la force des communautés nordiques. Ils sont essentiels à notre sécurité et à notre prospérité future. » – Justin Lachance, maire du village de Carmacks (Yn)



« La population du Nord a toujours été consciente de son rôle dans la préservation de l'avenir du Canada. Les investissements nécessaires dans notre ville pour l'emplacement d'un CSON profiteront à l'avenir de notre ville, de notre territoire et de tout le Canada. »

Ben Hendriksen, maire de la ville de Yellowknife (T.N.-O.)

La création de carrefours de soutien opérationnel du Nord (CSON) est un élément clé de l'augmentation des dépenses dans le Nord et l'Arctique. Le gouvernement fédéral a réservé 2,67 milliards de dollars sur 10 à 20 ans pour établir ce réseau qui accroîtra les capacités des Forces armées canadiennes dans le Nord en s'appuyant sur les bases d'opérations avancées et les forces opérationnelles interarmées (FOI) de taille réduite existantes. Les responsables du programme de CSON ont clairement indiqué que ces carrefours dépendront des infrastructures civiles situées à proximité<sup>90</sup>. Les municipalités d'Inuvik et de Yellowknife (T.N.-O.) et d'Iqaluit (Nt) ont été choisies comme premières communautés hôtes des CSON. Le financement à long terme des CSON reflète les demandes de la FCM en matière de financement prévisible des infrastructures locales. Au moment où le gouvernement fédéral conçoit et déploie ce programme, il est essentiel d'envisager un large éventail de critères d'admissibilité au financement des CSON, notamment les infrastructures d'eau potable et d'eaux usées, les installations récréatives et la préparation aux situations d'urgence.

« Le choix de Yellowknife comme emplacement d'un CSON montre l'importance stratégique du Nord pour la souveraineté et la sécurité du Canada. La population du Nord a toujours été consciente de son rôle dans la préservation de l'avenir du Canada. Les investissements nécessaires dans notre ville pour l'emplacement d'un CSON profiteront à l'avenir de notre ville, de notre territoire et de tout le Canada. » – Ben Hendriksen, maire de la ville de Yellowknife (T.N.-O.)

Les gouvernements de proximité sont des partenaires solides, prêts à collaborer pour optimiser les dépenses de défense dans le Nord et l'Arctique. Ils souhaitent contribuer positivement aux objectifs de dépenses de

l'OTAN, tout en apportant à leurs communautés des infrastructures qu'elles attendent depuis longtemps. Par exemple, on observe dans ces régions une pénurie de logements abordables pour le personnel militaire, un parc immobilier en très mauvais état et un accès déficient au WiFi<sup>91</sup>. Le gouvernement a proposé un plan visant à construire 1 400 logements et à en rénover 2 500 autres. Cependant, tout nouveau logement militaire dans le Nord et l'Arctique doit être raccordé à un réseau d'aqueduc et d'égout, qui est généralement construit et exploité par les gouvernements de proximité. Comme la plupart des réseaux de distribution d'eau et de traitement des eaux usées ont été construits il y a 50 à 70 ans dans le Nord et l'Arctique, c'est l'occasion de construire de nouvelles infrastructures pouvant servir à des fins militaires et civiles. De même, avec 10,9 milliards de dollars sur cinq ans consacrés aux infrastructures numériques, il faut profiter de l'occasion pour développer les capacités de services de large bande universelle et de connectivité cellulaire dans les régions les plus difficiles d'accès du pays.

« Si notre connexion par fibre optique est coupée, ce qui arrive plus souvent qu'on ne le pense, nous perdons notre Internet, ce qui signifie que les entreprises perdent de l'argent parce qu'elles ne peuvent plus accepter de paiements. Si l'on veut assurer la souveraineté de l'Arctique, il est [préoccupant] de dépendre d'une seule ligne de fibre optique pour l'ensemble des Territoires du Nord-Ouest. » – Kerry Thistle, directrice des occasions économiques et des investissements de la Ville de Yellowknife (T.N.-O.)

Les élus et élus municipaux du Nord et de l'Arctique peuvent aussi exercer une influence dans le cadre de forums internationaux d'échanges et de négociations tels que le Forum des maires de l'Arctique, le Conseil circumpolaire inuit, le Conseil de l'Arctique et autres.



## Les projets d'infrastructures locales renforcent la souveraineté et favorisent la défense.

Le Canada entre dans une nouvelle ère géopolitique marquée par un regain d'intérêt pour le Nord et l'Arctique. Les gouvernements de proximité sont des partenaires solides déterminés à consolider la souveraineté du Canada et à fournir les services nécessaires au renforcement de cette région cruciale, mais chroniquement sous-financée.

Une nouvelle voie vers la réussite est ouverte. Cette voie évite les erreurs passées, lorsque les peuples autochtones ont été instrumentalisés pour faire valoir la souveraineté et lorsque des infrastructures ont été promises, mais jamais construites. Cette nouvelle voie affirme la souveraineté par le bien-être communautaire, les infrastructures, les transports et la résilience climatique. La sécurité est un élément majeur et les investissements dans les infrastructures et les services municipaux aident le gouvernement fédéral à atteindre son objectif de dépenses de l'OTAN, tout en permettant de stimuler la croissance économique.


### Afin d'établir un nouveau partenariat avec les gouvernements de proximité en matière de souveraineté et de sécurité, le gouvernement fédéral devrait prendre les mesures suivantes :

- ∧ Financer un programme de renforcement des capacités et de partage des connaissances par l'intermédiaire du ministère de la Défense nationale et d'Affaires mondiales Canada, afin de préparer les gouvernements de proximité à investir dans des infrastructures à double usage. Ce programme devrait comporter les éléments suivants :
  - ∧ Mettre sur pied un nouveau groupe de travail sur les infrastructures à double usage en collaboration avec la Fédération canadienne des municipalités (FCM), qui organisera des événements pour communiquer les besoins et les possibilités des communautés en matière d'infrastructures à double usage.
  - ∧ Un programme de renforcement des capacités pour collaborer avec le ministère de la Défense sur les infrastructures à double usage.
  - ∧ Un programme de partage des connaissances avec des municipalités étrangères pour mieux comprendre les meilleures pratiques et les problèmes vécus par des pays similaires (par exemple, la Finlande et le Danemark).
- ∧ Renforcer la capacité des gouvernements de proximité à affirmer leur souveraineté et à pouvoir intervenir d'urgence dans le passage du Nord-Ouest et dans toutes les eaux arctiques.
- ∧ Veiller à ce que le Bureau des grands projets accorde une attention particulière aux projets d'intérêt national dans le Nord et l'Arctique, où les fonds publics auront le plus d'impact, et s'assurer que ces projets font l'objet de consultations locales.
- ∧ Veiller à ce que les infrastructures locales favorisant la défense (eau potable, eaux usées, loisirs, etc.) soient admissibles au financement des infrastructures à double usage dans le cadre de programmes tels que le récent financement des carrefours de soutien opérationnel du Nord.
- ∧ Réaffirmer la souveraineté des gouvernements des Premières Nations, des Métis et des Inuit et établir des partenariats avec eux dans le cadre de l'élaboration de toute initiative visant à assurer la souveraineté et la sécurité du Nord et de l'Arctique, tout en s'efforçant de combler le déficit d'infrastructures et d'offrir de meilleurs services.
- ∧ Actualiser et mettre en œuvre le Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord afin d'inclure complètement les gouvernements de proximité, et continuer à poursuivre des objectifs tels que l'éradication de la pauvreté, la création d'occasions économiques et la réduction du déficit d'infrastructures.
- ∧ Financer le renforcement du rôle des gouvernements de proximité dans les forums infranationaux à l'échelle internationale tels que le Forum des maires de l'Arctique et le Conseil de l'Arctique.

# NORD DES PROVINCES

BROSSER UN PORTRAIT  
COMPLET DU NORD CANADIEN



« Si les personnes ne sont pas en bonne santé, la communauté ne peut pas être en bonne santé. »  Marjorie Flowers, mairesse du gouvernement communautaire inuit Hopedale (T.-N.-L.)

Les régions nordiques des provinces jouent un rôle essentiel dans la résilience du Canada. Bien qu'elles partagent certaines similitudes avec les territoires, les programmes, les politiques et les partenariats entre les différents ordres de gouvernement doivent tenir compte des réalités propres à chaque entité.

Le présent rapport souligne la nécessité d'établir une base plus solide pour permettre aux communautés du Nord de croître et de répondre aux attentes. Le développement et la diversification de l'économie locale constituent des leviers importants à cet égard. En 2021, plus du tiers de la main-d'œuvre des régions nordiques provinciales œuvrait dans le secteur de l'extraction des ressources naturelles, principalement dans les mines (29 %). Venaient ensuite les services publics (7,8 %), l'administration publique (6,5 %) et les soins de santé et l'aide sociale (5,93 %).

La nécessité d'une diversification économique se manifeste notamment sur le plan démographique. Si la population totale des régions nordiques provinciales est en croissance, les gouvernements de proximité constatent une augmentation du nombre de personnes à charge, aînés et jeunes, dépendant de la population active. Ils doivent donc être en mesure d'attirer et de retenir des travailleuses et travailleurs, ainsi que des familles, afin de soutenir leur économie. Or, certaines stratégies fédérales actuelles vont à l'encontre de cet impératif, puisque le Canada réduit présentement le nombre de résidentes et résidents permanents et temporaires. Cette situation suscite des préoccupations dans les régions nordiques provinciales, dont la croissance démographique a été largement soutenue par l'immigration au cours des dernières années. De plus, les municipalités nordiques provinciales soulignent la nécessité d'améliorer les services de soutien en matière de santé mentale et de toxicomanie.

L'important déficit en infrastructures dans les régions nordiques provinciales aggrave les enjeux sociaux et affaiblit la résilience économique. L'insuffisance des infrastructures et les possibilités limitées d'aménagement du territoire restreignent la capacité des gouvernements de proximité à développer leurs communautés, notamment en matière de logements et d'aires de jeux. Les gouvernements de proximité soulignent que les coûts

de construction, l'éloignement, les options de transport limitées ainsi que la nécessité d'utiliser des matériaux adaptés au climat nordique contribuent à l'augmentation des coûts des infrastructures. Ces facteurs nuisent également à la capacité des communautés d'attirer des promoteurs immobiliers.

Les programmes fédéraux d'infrastructures doivent donc être conçus en fonction des réalités des régions nordiques provinciales, notamment en évitant les mécanismes fondés sur des demandes de financement, en assurant un financement stable et prévisible et en versant les fonds en temps opportun, compte tenu de la courte saison de construction.

Les consultations avec les régions nordiques provinciales devraient aussi accorder une attention particulière à la résilience climatique et aux effets du réchauffement climatique. Il importe notamment d'examiner la gestion des catastrophes naturelles majeures et l'entretien accru des routes attribuable à l'allongement des saisons. Des partenariats avec les autres ordres de gouvernement sont nécessaires pour garantir que les gouvernements de proximité disposent des ressources et des connaissances requises pour se préparer aux situations d'urgence, y réagir efficacement et en tirer des leçons. Par ailleurs, le manque d'options de transport constitue un obstacle logistique important lors des interventions d'urgence. Pour aider les communautés nordiques provinciales à faire face aux changements climatiques et à renforcer leurs capacités, un partenariat fédéral solide est indispensable.

Les gouvernements de proximité du Nord des provinces, au même titre que ceux des territoires, doivent faire partie intégrante des stratégies fédérales. Par exemple, en matière de sécurité nationale, le gouvernement fédéral pourrait tirer parti des atouts de certaines municipalités, comme Timmins pour l'exploration aérospatiale et Labrador City pour le minerai de fer. Les collectivités nordiques possèdent l'expertise nécessaire pour mettre en œuvre de telles initiatives. En collaborant avec le gouvernement fédéral et d'autres partenaires clés, notamment les gouvernements autochtones, les municipalités de ces régions peuvent prospérer et contribuer à renforcer la résilience du Canada.

# CONCLUSION

Les communautés du Nord et de l'Arctique sont essentielles à la souveraineté et à la sécurité du Canada dans son ensemble. Elles constituent l'assise de collectivités prospères en assumant la responsabilité de fournir des infrastructures essentielles, telles que des routes, des systèmes d'eau potable et d'eaux usées, des rampes maritimes et d'autres installations. Ces infrastructures contribuent à réduire le coût des aliments et à assurer l'accès aux soins de santé et à l'éducation, tout en renforçant la résilience climatique et en jouant un rôle de premier plan dans la réduction des coûts de l'énergie et la production des énergies renouvelables.

Tournés vers l'avenir, les élus et élus locaux du Nord et de l'Arctique entrevoient d'importantes possibilités d'amélioration du bien-être de leurs communautés. Le gouvernement fédéral investit des ressources considérables dans les infrastructures et les capacités de défense, dans l'objectif de porter les dépenses de défense à 5 % du PIB d'ici 2035. Les élus et élus locaux estiment qu'il s'agit d'une occasion exceptionnelle de bâtir des collectivités plus fortes et de renforcer la souveraineté du Nord du Canada.

Alors que le gouvernement fédéral entreprend une expansion rapide de sa présence dans le Nord et l'Arctique, il devrait aborder les enjeux soulevés dans le présent rapport en partenariat avec les gouvernements de proximité. Une telle approche garantirait que les communautés nordiques et arctiques disposent des ressources et des capacités nécessaires pour relever les défis à venir et améliorer durablement le bien-être collectif ainsi que les perspectives économiques.

Finalement, compte tenu du rôle disproportionné que jouent les gouvernements de proximité du Nord et de l'Arctique dans la défense de la souveraineté et de la sécurité du Canada, le moment est venu de doter chaque communauté des outils nécessaires pour prospérer.



## BIBLIOGRAPHIE

1. GOUVERNEMENT DU CANADA. *Provinces et territoires*. [En ligne] <https://www.canada.ca/fr/affaires-intergouvernementales/services/provinces-territoires.html>
2. ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST. *En quoi le GTNO est-il différent des gouvernements provinciaux?* [En ligne] <https://www.ntlegislativeassembly.ca/fr/visitors/what-consensus/en-quoi-le-gtno-est-il-diff%C3%A9rent-des-gouvernements-provinciaux>
3. RELATIONS COURONNE-AUTOCHTONES ET AFFAIRES DU NORD CANADA. *Le transfert des responsabilités au Yukon*. [En ligne] <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1352470994098/1535467403471>
4. RELATIONS COURONNE-AUTOCHTONES ET AFFAIRES DU NORD CANADA. *Transfert des responsabilités aux Territoires du Nord-Ouest - Un bref historique*. [En ligne] <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1395946093734/1539627184054>
5. NORTHWEST TERRITORIES ASSOCIATION OF COMMUNITIES. *Differences in Community Government Structures in the Northwest Territories*, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://nwtac.com/wp-content/uploads/2019/12/community-government-structures.pdf>
6. RELATIONS COURONNE-AUTOCHTONES ET AFFAIRES DU NORD CANADA. *Le transfert des responsabilités au Nunavut*. [En ligne] <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1352471770723/1537900871295>
7. NUNAVUT ASSOCIATION OF MUNICIPALITIES. *About Us*, (en anglais). [En ligne] <https://www.nunavutam.com/about-us/>
8. NORTHWEST TERRITORIES ASSOCIATION OF COMMUNITIES. *Social Determinants of Health*, 2021 (en anglais). [En ligne] <https://socialdeterminants.toolkitnwtac.com/>
9. GOUVERNEMENT DU CANADA. *Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du Canada*, 2019. [En ligne] <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1560523306861/1560523330587>
10. NORTHWEST TERRITORIES ASSOCIATION OF COMMUNITIES. *2025 Federal Election Platform*, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://nwtac.com/wp-content/uploads/2025/04/FEDERAL-ELECTION-PLATFORM-2025-WEB.pdf>
11. EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT SOCIAL CANADA. *Comité consultatif sur l'itinérance, Rapport final*, 2018. [En ligne] [https://housing-infrastructure.canada.ca/alt-format/pdf/homelessness-sans-abri/reports-rapports/Advisory\\_Committee\\_Homelessness\\_Report-FR.pdf](https://housing-infrastructure.canada.ca/alt-format/pdf/homelessness-sans-abri/reports-rapports/Advisory_Committee_Homelessness_Report-FR.pdf)
12. TRIAGE METRIX ASSOCIATES. *Yellowknife Street Outreach: Program Evaluation & Design Recommendations*, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.yellowknife.ca/en/living-here/resources/Homelessness/YELLOWKNIFE-STREET-OUTREACH-PROGRAM-EVALUATION-AND-DESIGN-RECOMMENDATIONS-REPORT.pdf>
13. GOUVERNEMENT DU YUKON. *Government of Yukon Rapid Response to Homelessness*, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://yukon.ca/sites/default/files/2025-01/yhc-rapid-response-to-homelessness-report-2023-24.pdf>
14. GOUVERNEMENT DU CANADA. *Indicateurs pancanadiens de l'itinérance*, 2025. [En ligne] <https://housing-infrastructure.canada.ca/homelessness-sans-abri/reports-rapports/nat-homelessness-indic-07-2025-pancan-litinerance-fra.html>
15. VILLE DE YELLOWKNIFE. *Yellowknife 2024 Homeless Point-in-Time Count Results*, 2024 (en anglais). [En ligne] <https://www.yellowknife.ca/en/living-here/resources/Homelessness/2024-Point-in-Time-Count-Results.pdf>
16. HOMELESS HUB. *Whitehorse, Yukon Territory* (en anglais). [En ligne] [https://homelesshub.ca/community\\_profile/whitehorse/](https://homelesshub.ca/community_profile/whitehorse/)
17. BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA. *Logements sociaux au Nunavut*, 2025. [En ligne] <https://www.canada.ca/fr/verificateur-general/notre-travail/rapports-daudit/nun-202505-f.html>
18. HOUSING NWT. *The Cost of Addressing Core Housing Need in the Northwest Territories*, 2022 (en anglais). [En ligne] <https://www.ntlegislativeassembly.ca/taled-documents/cost-addressing-core-housing-need-northwest-territories>
19. SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT. *Catalogue de conception de logements – Estimation sommaire des coûts de construction | Yukon, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut*, 2025. [En ligne] <https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sites/housing%20catalog/resources/hdc-construction-cost-estimate--summary-yk-nwt-nu-fr.pdf?rev=2c15ae75-4342-4187-8e9d-a3e669beefc4>

20. SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT. *Catalogue de conception de logements – Estimation sommaire des coûts de construction | Atlantique*, 2025. [En ligne] <https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sites/housing%20catalog/resources/hdc-construction-cost-estimate--summary-atlantic-fr.pdf?rev=5f7ccc79-979e-4ba1-8b10-44fa981c58a6>
21. SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT. *Catalogue de conception de logements – Estimation sommaire des coûts de construction | Colombie-Britannique*, 2025. [En ligne] <https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sites/housing%20catalog/resources/hdc-construction-cost-estimate--summary-british-columbia-fr.pdf?rev=ecd27018-2c7c-44a7-81c1-d60f2c7118d5>
22. SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT. *Catalogue de conception de logements – Estimation sommaire des coûts de construction | Ontario*, 2025. [En ligne] <https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sites/housing%20catalog/resources/hdc-construction-cost-estimate--summary-ontario-fr.pdf?rev=0385f85c-c8cf-4e94-9588-982b15a6c1d4>
23. SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT. *Catalogue de conception de logements – Estimation sommaire des coûts de construction | Québec*, 2025. [En ligne] <https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sites/housing%20catalog/resources/hdc-construction-cost-estimate--summary-quebec-fr.pdf?rev=1d2335bc-92c6-4033-a4e5-bcf176ad7a82>
24. NEARY, D. *GN confronts staff housing crunch*, Nunavut News, 2021 (en anglais). [En ligne] <https://nunavutnews.com/2021/07/23/gn-confronts-staff-housing-crunch/>
25. RCI. *Pénurie de logements au Nunavik : des répercussions profondes sur l'éducation*, 2023. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/espaces-autochtones/2003622/penurie-logements-nunavik-education>
26. GOUVERNEMENT DU CANADA. *Revendications globales*, 2015. [En ligne] <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1100100030577/1551196153650>
27. GOUVERNEMENT DU CANADA. *Négociations en cours*, 2025. [En ligne] <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1100100030285/1529354158736>
28. YOUNG, T. K. et CHATWOOD, S. *Delivering more equitable primary health care in Northern Canada*, *National Library of Medicine*, 2017 (en anglais). [En ligne] <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/29133538/>
29. YOUNG, T. K., CHATWOOD, S., NG, C., YOUNG, R. W. et MARCHILDON, G. P. *The north is not all the same: comparing health system performance in 18 northern regions of Canada*, *International Journal of Circumpolar Health*, 2019 (en anglais). [En ligne] <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/31782352/>
30. BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA. *Les services de soins de santé – Nunavut*, 2017. [En ligne] [https://publications.gc.ca/collections/collection\\_2017/bvg-oag/FA3-123-2017-fra.pdf](https://publications.gc.ca/collections/collection_2017/bvg-oag/FA3-123-2017-fra.pdf)
31. INUIT TAPIIRIT KANATAMI. *Social Determinants of Inuit Health in Canada*, 2014 (en anglais). [En ligne] [https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2016/07/ITK\\_Social\\_Determinants\\_Report.pdf](https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2016/07/ITK_Social_Determinants_Report.pdf)
32. BANQUES ALIMENTAIRES CANADA. *Insécurité alimentaire dans le Nord*. [En ligne] <https://foodbankscanada.ca/fr/insecurite-alimentaire-dans-le-nord/>
33. PRINGLE, J. *Here's how much it costs to feed a family of 4 in Ottawa*, CTV News, 2024 (en anglais). [En ligne] <https://www.ctvnews.ca/ottawa/article/heres-how-much-it-costs-to-feed-a-family-of-4-in-ottawa/>
34. GOUVERNEMENT DU CANADA. *Coût du Panier de provisions nordique révisé en 2021 à 2022*, 2025. [En ligne] <https://www.nutritionnordcanada.gc.ca/fr/a/1745933919234/1745947912822>
35. BANQUES ALIMENTAIRES CANADA. *Recommandations politiques*, 2025. [En ligne] <https://foodbankscanada.ca/fr/la-faim-au-canada/bilan-faim/recommandations-politiques/>
36. INUIT TAPIIRIT KANATAMI. *Inuit Nunangat Food Security Strategy*, 2021 (en anglais). [En ligne] [https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2021/07/ITK\\_Food-Security-Strategy-Report\\_English\\_PDF-Version.pdf](https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2021/07/ITK_Food-Security-Strategy-Report_English_PDF-Version.pdf)
37. MORTON, V. et al. *La consommation d'aliments traditionnels au Yukon, aux Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut*, Atlas alimentaire 2014–2015, Agence de santé publique du Canada, 2021. [En ligne] <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/rapports-publications/releve-maladies-transmissibles-canada-rmtc/numero-mensuel/2021-47/numero-1-janvier-2021/resume-etude-foodbook-integre-nord-canada-2014-2015.html>
38. RELATIONS COURONNE-AUTOCHTONES ET AFFAIRES DU NORD CANADA. *Examen externe de Nutrition Nord Canada pour améliorer la sécurité alimentaire dans le Nord*, 2024. [En ligne] <https://www.canada.ca/fr/relations-couronne-autochtones-affaires-nord/nouvelles/2024/10/examen-externe-de-nutrition-nord-canada-pour-ameliorer-la-securite-alimentaire-dans-le-nord.html>

39. GALLOWAY, T. et al. *Preliminary Findings from an Evaluation of the Hamlet Food Voucher Program in Qikiqtaaluk, Nunavut: Technical Report*, 2025 (en anglais). [En ligne] [https://static1.squarespace.com/static/57320457ab48dea767e5e69f/t/68a7f16c7fd06f0bb321af37/1755836780325/icfi+food+security+evaluation\\_prelim+tech+report\\_for+posting.pdf](https://static1.squarespace.com/static/57320457ab48dea767e5e69f/t/68a7f16c7fd06f0bb321af37/1755836780325/icfi+food+security+evaluation_prelim+tech+report_for+posting.pdf)
40. ANTUNES, J. *No more approvals for Inuit Child First Initiative food voucher program applications: official*, *Nunatsiaq News*, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://nunatsiaq.com/stories/article/no-more-approvals-for-inuit-child-first-initiative-food-voucher-program-applications-official/>
41. CBC NEWS. *Canadian North being sold to Winnipeg-based company for \$205M*, CBC NEWS, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.cbc.ca/news/canada/north/canadian-north-being-sold-to-winnipeg-based-company-for-205m-1.7467741#:~:text=North,Canadian%20North%20being%20sold%20to%20Winnipeg%2Dbased%20company%20for%20%24205,better%20service%20to%20northern%20communities>
42. ASSOCIATION CANADIENNE POUR LA SANTÉ MENTALE. *L'état de la santé mentale au Canada 2024*, 2024. [En ligne] <https://cmha.ca/wp-content/uploads/2024/11/ACSM-Etat-de-la-sante-mentale-2024-rapport.pdf>
43. GOUVERNEMENT DU CANADA. *Un Canada fort - Budget de 2025*, 2025. [En ligne] <https://budget.canada.ca/2025/report-rapport/pdf/budget-de-2025.pdf>
44. BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA. *Rapport 2 — La connectivité des régions rurales et éloignées : Les progrès sur le plan de l'accès aux services Internet haute vitesse et de téléphonie mobile cellulaire sont lents pour les collectivités rurales, éloignées et les réserves des Premières Nations*, 2023. [En ligne] <https://www.canada.ca/fr/verificateur-general/notre-travail/rapports-daudit/parl-oag-202303-02-f.html>
45. BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA. *Rapports de la vérificatrice générale du Canada au Parlement du Canada : La connectivité des régions rurales et éloignées*, 2023. [En ligne] [https://www.canada.ca/content/dam/oag-bvg/2021-2024-reports/documents/parl\\_oag\\_202303\\_02\\_f.pdf](https://www.canada.ca/content/dam/oag-bvg/2021-2024-reports/documents/parl_oag_202303_02_f.pdf)
46. CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES. *Document d'information : Le CRTC prend des mesures pour améliorer la fiabilité et l'abordabilité des services Internet dans le Grand Nord*, 2025. [En ligne] <https://www.canada.ca/fr/radiodiffusion-telecommunications/nouvelles/2025/01/document-dinformation-le-crtc-prend-des-mesures-pour-ameliorer-la-fiabilite-et-labordabilite-des-services-internet-dans-le-grand-nord.html>
47. INUIT TAPIRIIT KANATAMI. *The Digital Divide: Broadband Connectivity in Inuit Nunangat*, 2021 (en anglais). [En ligne] [https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2021/08/ITK\\_Telecomms\\_English\\_08.pdf](https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2021/08/ITK_Telecomms_English_08.pdf)
48. SHEPEL, J. *Researchers ask if Starlink could be a risk to northern communities. A Canadian company disagrees*, CBC News, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.cbc.ca/news/canada/north/starlink-internet-providers-nwt-1.7420485>
49. HOUSAKOS, L. et MIVILLE-DECHÊNE, J., *Urgence – Renforcer la résilience des infrastructures de transport essentielles du Canada*, 2024. [En ligne] [https://sencanada.ca/content/sen/committee/441/TRCM/reports/TRCM\\_Climate-Infrastructure-Report\\_F.pdf](https://sencanada.ca/content/sen/committee/441/TRCM/reports/TRCM_Climate-Infrastructure-Report_F.pdf)
50. FORESTER, B. *Indigenous infrastructure gap estimated at more than \$425B*, CBC News, 2024. [En ligne] <https://www.cbc.ca/news/indigenous/indigenous-infrastructure-gap-federal-budget-1.7174362>
51. YURRIS, C., BÉLAND, D. et TOMBE, T. *Unique challenges of Canada's North require unique fiscal arrangements*, *Options politiques*, 2022 (en anglais). [En ligne] <https://policyoptions.irpp.org/fr/2022/09/unique-challenges-of-canadas-north-require-unique-fiscal-arrangements/>
52. L'INSTITUT CLIMATIQUE DU CANADA. *Plein Nord : Faire face aux coûts des changements climatiques pour les infrastructures du Nord*, 2022 (en anglais). [En ligne] <https://climateinstitute.ca/wp-content/uploads/2022/06/Due-North.pdf>
53. STATISTIQUE CANADA. *Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada : routes, ponts et tunnels*, 2018, 2020. [En ligne] <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/201026/dq201026a-fra.html>
54. GOUVERNEMENT DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST. *Corridor économique et de sécurité de l'Arctique*, 2025. [En ligne] <https://www.inf.gov.nt.ca/fr/CESA>

55. DE BARROS A. G., COELHO LOPES, M. et SAHNOON, I. *Air Connectivity and Airport Infrastructure in Northern Canada*, 2023 (en anglais). [En ligne] <https://journalhosting.ucalgary.ca/index.php/sppp/article/view/75914/56650>
56. ESTOK, E. *Is the North Being Grounded?* 2015 (en anglais). [En ligne] <https://www.northernpolicy.ca/upload/documents/publications/briefing-notes/briefing-note-is-the-north-being-grounde.pdf>
57. BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA. *Les infrastructures de l'aviation civile dans le Nord - Transports Canada : rapport de l'auditeur indépendant*, 2017. [En ligne] <https://publications.gc.ca/site/fra/9.833889/publication.html>
58. WRIGHT, T. *After decades of plans and studies, Iqaluit's deep sea port finally opens*, APTN News, 2023 (en anglais). [En ligne] <https://www.aptnnews.ca/national-news/after-decades-of-plans-and-studies-iqaluits-deep-sea-port-finally-opens/>
59. GOUVERNEMENT DU CANADA. *Modernisation des activités de ravitaillement par bateau : une bouée de sauvetage essentielle pour Kinngait et l'Arctique*, 2025. [En ligne]. <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-oceans/bulletin-electronique-plan-protection-oceans/modernisation-activites-ravitaillement-bateau-bouee-sauvetage-essentielle-kinngait-arctique>
60. CONSEIL CANADIEN DES INFRASTRUCTURES. *État des systèmes d'eau propre et d'assainissement au Canada*, 2025. [En ligne] <https://conseilcanadiendesinfrastructures.ca/etat-des-systemes-d-eau-propre-et-d-assainissement-au-canada>
61. ULRICH, C. *Hay River, N.W.T., Residents want more frequent testing, greater transparency as town deals with water issues*, CBC News, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.cbc.ca/news/hay-river-water-meeting-9.6974312#:~:text=Residents%20of%20Hay%20River%2C%20N.W.T.,with%20the%20town's%20drinking%20water>
62. WATER CANADA. *Breaking the Ice*, 2013 (en anglais). [En ligne] <https://www.watercanada.net/breaking-the-ice/>
63. CASSIVI, A., COVEY, A., RODRIGUEZ, M. J. et GUILHERME, S. *Domestic water security in the Arctic: A scoping review*, *International Journal of Hygiene and Environmental Health*, 2023 (en anglais). [En ligne] <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1438463922001432>
64. INUIT TAPIRIIT KANATAMI. *Pre-Budget Submission 2025*, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2024/10/2025-Inuit-Tapiriit-Kanatami-Pre-Budget-Submission-FINAL.pdf>
65. GOUVERNEMENT DU CANADA. *Le gouvernement du Canada présente ses excuses pour l'abattage des chiens au Nunavik*, 2024. [En ligne] <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1732300419996/1732300456676>
66. LEBLANC, I. et al. *Closing the Infrastructure Gap by 2030*, 2023 (en anglais). [En ligne] <https://afn.bynder.com/m/367574a3a5cb5abe/original/1-AFN-Closing-the-Infrastructure-Gap-by-2030-National-Cost-Estimate-English-report-1.pdf>
67. COUVES, L. *Diesel dependency: the hidden cost of living in remote communities*, Pembina Institute, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.pembina.org/blog/diesel-dependency-hidden-cost-living-remote-communities>
68. LOVEKIN, D. et HEEREMA, D. *The True Cost of Energy in Remote Communities*, Pembina Institute, 2019 (en anglais). [En ligne] <https://www.pembina.org/reports/diesel-cost-backgrounder-2019.pdf>
69. CBC NEWS. *Norman Wells leaders declare state of emergency as costs rise*, CBC News, 2024 (en anglais). [En ligne] <https://www.cbc.ca/news/canada/north/norman-wells-n-w-t-leaders-want-state-of-emergency-declared-as-costs-rise-1.7353121>
70. ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA. *Émissions de gaz à effet de serre*, 2025. [En ligne] <https://www.canada.ca/content/dam/eccc/documents/pdf/cesindicators/ghg-emissions/2025/emissions-gaz-effet-serre-fr.pdf>
71. PINTO, H. et GATES, I. D. *Why is it so difficult to replace diesel in Nunavut, Canada?*, Renewable and Sustainable Energy Reviews, 2022 (en anglais). [En ligne] <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1364032121012922>
72. COUVES, L. *Remote communities deserve better than the diesel-spill status quo*, Canada's National Observer, 2024 (en anglais). [En ligne] <https://www.nationalobserver.com/2024/11/08/opinion/remote-communities-canada-diesel-spill-status-quo>
73. BLEDSOE, A., HE, E., BROWN, R. *Restoring the Flow: Policies to Support Indigenous-Led Clean Energy in Remote Communities*, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.pembina.org/reports/restoring-the-flow-pembina-institute-october-2025.pdf>

74. DESMARAIS, A. *How Old Crow's solar farm is changing green energy projects in Yukon*, CBC News, 2022 (en anglais). [En ligne] <https://www.cbc.ca/news/canada/north/old-crow-solar-farm-changing-green-energy-projects-yukon-1.6434746>
75. GOUVERNEMENT DU CANADA. *Fraternité et prospérité : Des solutions éprouvées pour un paysage énergétique propre*, 2024. [En ligne] <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/plan-climatique/reduire-emissions/reduire-dependance-diesel/fraternite-et-prosperte-des-solutions-eprouvees-pour-un-paysage-energetique-propre.html>
76. TRANSITIONAL SOLUTIONS INC. *After Action Review Northwest Territories 2023 Wildfire Season*, 2025 (en anglais). [En ligne] [https://www.maca.gov.nt.ca/sites/maca/files/resources/nwt\\_after-action\\_review\\_-\\_bilingual.pdf](https://www.maca.gov.nt.ca/sites/maca/files/resources/nwt_after-action_review_-_bilingual.pdf)
77. EYQUEM, J. et Monnerat, M. *A Flood Risk Check-Up for Canadian Municipalities: Tackling Flooding Together*, Intact Centre on Climate Adaptation, 2024 (en anglais). [En ligne] [https://www.centreintactadaptationclimat.ca/wp-content/uploads/2024/04/IntactCentre\\_Municipal-Flood-Risk-CheckUp\\_report\\_2024.pdf](https://www.centreintactadaptationclimat.ca/wp-content/uploads/2024/04/IntactCentre_Municipal-Flood-Risk-CheckUp_report_2024.pdf)
78. KHAN, M. *Rescue in the High North: Improving Arctic SAR Coverage*, Forces armées canadiennes, 2025. <https://www.cfc.forces.gc.ca/259/290/351/192/KhanM.pdf>
79. PRESSE CANADIENNE. *Shipping companies call for better Arctic navigation tech as trips get tougher*, APTN News, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.aptnnews.ca/national-news/shipping-companies-call-for-better-arctic-navigation-tech-as-trips-get-tougher/>
80. WADE, T. *Vue d'ensemble sur les collectivités exposées à l'élévation du niveau des océans au Canada*, Centre de collaboration nationale en santé environnementale, 2022. [En ligne] <https://ncceh.ca/sites/default/files/Final%20Draft%20-%20Overview%20of%20Canadian%20Communities%20at%20Risk%20Mar%2015%2C%2>
81. Fitzpatrick, T. *As the Arctic coastline erodes, a new report says Canada needs to do more to protect it*, CBC News, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.cbc.ca/news/canada/north/arctic-coastline-eroding-canada-needs-to-protect-it-9.6996621>
82. BONADA, A. et BAKOS, K. *Gestion des risques croissants : pour un littoral canadien résilient au climat*, Centre d'adaptation au climat, 2025. [En ligne] <https://i0.wp.com/www.centreintactadaptationclimat.ca/wp-content/uploads/2025/11/Shoreline-Cover-FR.png?w=710&ssl=1>
83. CBC NEWS. *Dumpcano cost Iqaluit \$2.7M and counting*, CBC News, 2014 (en anglais). [En ligne] <https://www.cbc.ca/news/canada/north/dumpcano-cost-iqaluit-2-7m-and-counting-1.2850516>
84. OCEANS NORTH. *Towards a Waste-Free Arctic*, 2021 (en anglais). [En ligne] <https://oceansnorth.org/wp-content/uploads/2025/04/Towards-a-Waste-Free-Arctic.pdf>
85. COMMISSION DE VÉRITÉ DU QIKIQTANI. *Grise Fiord (Ausuittuq)*, 2013 (en anglais). [En ligne] <https://www.qtccommission.ca/en/communities/grise-fiord-ausuittuq>
86. HAMEAU DE GRISE FIORD. *Grise Fiord: The most northern community in mainland North America*, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.aeco.no/wp-content/uploads/2020/05/grise-fiord.pdf> (2025)
87. INUIT TAPIRIIT KANATAMI. *An Inuit Vision for Arctic Sovereignty, Security and Defence*, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.itk.ca/wp-content/uploads/2025/06/An-Inuit-Vision-for-Arctic-Sovereignty-Security-Defence.pdf>
88. AFFAIRES MONDIALES CANADA. *Politique étrangère du Canada pour l'Arctique*, 2024. [En ligne] <https://international.canada.ca/international-canada/assets/pdfs/arctic-arctique/arctic-policy-politique-fr.pdf>
89. ANDERSON, M. et al. *How Canada Can Get the Most Out of Its Defense Spending Surge*, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.bcg.com/publications/2025/getting-the-most-from-canadas-defense-spending-surge>
90. GOUVERNEMENT DU CANADA. *Les carrefours de soutien opérationnel du Nord permettent la projection et le maintien en puissance de forces militaires dans l'Arctique*, 2025. [En ligne] <https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/feuille-derable/defense/2025/12/carrefours-de-soutien-operationnel-du-nord-permettent-la-projection-et-le-maintien-en-puissance-de-forces-militaires-dans-arctique.html>
91. BURKE, A. *AG uncovers unsafe drinking water, toilets that don't work in military housing*, CBC News, 2025 (en anglais). [En ligne] <https://www.cbc.ca/news/politics/auditor-general-report-military-housing-issues-recruitment-9.6947013>