



## **Contexte**

Le Nunavik est un territoire immense, éloigné et sauvage. Aucune route ni aucun chemin de fer ne relient ses 14 communautés entre elles ou la région au sud du Québec. Le coût de la vie et des activités commerciales est très élevé dans la région principalement en raison des coûts de transport prohibitifs et de la courte saison de navigation qui entraîne des coûts additionnels d'entreposage et de financement. Le développement du potentiel énergétique, minier et touristique doit se faire au même rythme que le développement des réseaux de transport dans la région.

## **Quelques-uns des défis**

Les Inuits dépendent des ressources renouvelables telles que le caribou, l'omble chevalier et la sauvagine pour leurs activités traditionnelles de subsistance. Les changements climatiques ont toutefois des impacts considérables sur leur capacité d'accéder de manière sécuritaire aux territoires de chasse, de pêche et de piégeage.

Parnasimautik couvre trois secteurs importants du transport régional : aérien, maritime et terrestre.

De 1984 à 1991, un aéroport a été construit dans chaque communauté, à l'exception de Kuujuaq et de Kuujuarapik où de telles infrastructures étaient déjà en place. Les compagnies aériennes ont depuis pris beaucoup d'expansion pour répondre aux besoins du marché régional (croissance de la population, services médicaux, activités touristiques et minières). Toutefois, les infrastructures aéroportuaires régionales n'ont pas, pour leur part, suivi la cadence. En fait, les infrastructures aéroportuaires se détériorent en raison notamment de la fonte du pergélisol et de la surutilisation.

Les coûts élevés du transport des biens et des matières consommables dans la région ont pour effet de hausser le coût de la vie. De plus, les méthodes de transport actuelles imposent des coûts d'entreposage et de financement considérables aux entreprises et aux organismes.

Actuellement, la construction de routes destinées au développement industriel n'est pas réglementée.

L'amélioration des réseaux de transport terrestre, aérien et maritime dans la région générera des activités de construction et une augmentation de l'affluence. Il y aura inévitablement des impacts sur l'environnement et les activités d'exploitation de subsistance.

## **Solutions et priorités**

En 2008, l'Administration régionale Kativik, la Société Makivik, les communautés criées et allochtones de la baie James et le ministère des Transports du Québec ont jeté les bases d'une stratégie de transport pluriannuelle pour le Nord-du-Québec. Les principaux objectifs de la stratégie sont d'optimiser la sécurité en transport, de réduire les coûts de transport sur les budgets des ménages, de soutenir l'économie régionale, d'accroître la mobilité des usagers et de maximiser les retombées régionales et les solutions durables.

