



# DÉBATS DU SÉNAT

---

1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE • VOLUME 150 • NUMÉRO 240

---

## **LES CRISES QUI SÉVISSENT À CHURCHILL, AU MANITOBA**

INTERPELLATION—FIN DU DÉBAT

Discours de

l'honorable Patricia Bovey

Le jeudi 25 octobre 2018

## LE SÉNAT

Le jeudi 25 octobre 2018

### LES CRISES QUI SÉVISSENT À CHURCHILL, AU MANITOBA

INTERPELLATION—FIN DU DÉBAT

**L'honorable Patricia Bovey :** Honorables sénateurs, j'interviens pour la dernière fois aujourd'hui au sujet de mon interpellation visant à attirer l'attention du Sénat sur les crises qui sévissent à Churchill. Je tiens à remercier le sénateur Mercer de me permettre de mettre fin à cette interpellation aujourd'hui.

Le parcours a été long pour les habitants de Churchill depuis mai 2017, lorsque le chemin de fer qui relie les gens de la collectivité au sud de la province a été endommagé par des inondations. Au cours des 20 mois qui ont suivi, les 900 résidents de Churchill et les 30 000 personnes desservies par la ligne ferroviaire ont été privés d'un lien terrestre vital. Le chemin de fer constitue le seul mode de transport, à un prix abordable, de la nourriture, des fournitures médicales et d'autres biens et services, de même que des voyageurs jusqu'à Churchill. À défaut de ce lien ferroviaire, les résidents doivent se tourner vers le transport aérien ou maritime, qui présentent tous deux des complications.

Nombre de sénateurs ici présents connaissent ces complications. Le transport maritime est impossible pendant huit mois de l'année. Quant au transport aérien, s'il est possible, il faut se rappeler que les intempéries peuvent chambouler les plans de voyage et les calendriers de transport des biens. Par surcroît, le coût de l'acheminement par avion des fournitures dans le Nord est un autre enjeu bien connu puisqu'il est de trois à cinq fois supérieur à celui du transport ferroviaire.

L'inondation du chemin de fer a terriblement nui à l'économie. Si la fermeture se poursuit, la situation ne fera qu'empirer.

Le tourisme d'aventure est en croissance à Churchill, notamment pour l'observation des bélugas, des ours polaires, des oiseaux et des aurores boréales et la visite de sites historiques. Avant l'inondation de la voie ferrée, ces attraits ont amené des touristes dans la région et ont contribué dans une large mesure à l'économie locale.

En 2017, le programme printanier du Centre d'études nordiques de Churchill a accueilli 1 000 étudiants de moins à défaut d'un autre moyen de transport pour s'y rendre. Des scientifiques ont dû annuler leurs programmes de recherche faute de pouvoir transporter leur matériel. La même situation s'est reproduite en 2018.

L'absence de service ferroviaire a également causé un ralentissement des travaux de construction de l'observatoire maritime de Churchill, parce que les matériaux ne peuvent être transportés jusqu'au chantier. Les travaux accusent maintenant un retard de deux saisons. L'un des principaux rôles des chercheurs de l'observatoire sera de mener des études sur les moyens d'atténuer l'impact des déversements d'hydrocarbures sur l'eau salée, l'eau douce et la glace marine, de même que sur la vie marine, ce qui revêt une importance cruciale en cette ère de changement climatique.

L'effet sur les habitants desservis par ce chemin de fer a été marqué pour toutes les raisons que j'ai évoquées. Sur le plan personnel, l'isolement a été éprouvant. Rhoda de Meulles, propriétaire avec son mari d'une quincaillerie à Churchill, a expliqué la chose ainsi :

Nous avons l'impression d'être en captivité parce que nous ne pouvions rien faire, nous ne pouvions aller nulle part, nous ne pouvions voir notre famille, rien [...]

On a mis en place des solutions temporaires pour atténuer les problèmes à court terme. En 2017, le gouvernement du Manitoba a envoyé par bateau, à partir de Montréal, 2,2 millions de litres de propane à Churchill pour permettre aux gens de chauffer leur maison pendant l'hiver. En 2018, la province a expédié une autre cargaison de propane, encore une fois à partir de Montréal. Le gouvernement fédéral a étendu le programme Nutrition Nord pour réduire le prix des aliments acheminés, et il a versé 2,7 millions de dollars dans le Fonds de développement économique de Churchill et de la région. Le programme Nutrition Nord restera en vigueur jusqu'à ce que le lien ferroviaire soit rétabli. Winnipeg Harvest et d'autres organismes de bienfaisance ont envoyé des colis réconfort à Churchill, et il faut souligner leur générosité.

La solution aux problèmes à court et à long terme des habitants du Nord du Manitoba est la réparation de la ligne ferroviaire — cette porte d'entrée essentielle vers l'Arctique et, donc, vers le monde. Il est à espérer que la solution temporaire d'expédier les produits à partir de Montréal sera bel et bien temporaire et que, une fois le lien ferroviaire rétabli, Churchill pourra reprendre le rôle qu'elle a perdu.

Heureusement, le 14 septembre 2018, le gouvernement du Canada a annoncé un appui financier pour l'acquisition et la réparation de la ligne ferroviaire de Churchill par le groupe Arctic Gateway. Ce groupe est composé de Fairfax Financial Holdings, d'AGT Limited Partnership, une société de Regina, et du Mississippi Rail Limited Partnership. Le partenariat de Mississippi regroupe la nation crie de Mathias Colomb, la nation crie de Fox Lake, la nation crie d'Opaskwayak, la nation crie de Tataskweyak, la Première Nation de War Lake, la Première Nation de York Factory, la nation crie de Cross Lake et la nation crie de Nisichawayasihk. Les localités desservies par la ligne, comme The Pas, Flin Flon, Thompson, Gillam, Kelsey et Churchill, font elles aussi partie du groupe.

Selon le gouvernement :

Le consortium réunit une prise en charge et un soutien provenant des Premières Nations et des collectivités, de même qu'un leadership considérable du secteur privé et une capacité d'investissement de calibre mondial, et collectivement, une expérience substantielle en matière d'exploitation de lignes ferroviaires de courtes distances et d'expédition.

Dans la convention, il est indiqué qu'une somme de 117 millions de dollars sera versée dans le cadre du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada. Ce montant est réparti de la façon suivante : 74 millions de dollars sur 3 ans pour l'acquisition et la réparation de la voie ferrée et du terminal portuaire et 43 millions de dollars sur 10 ans pour les opérations et l'amélioration de la viabilité de la ligne de la baie, des biens du terminal portuaire et du parc de stockage. Le

gouvernement versera également une contribution remboursable de 10 millions de dollars, ce qui donnera le temps au groupe Arctic Gateway d'obtenir son propre prêt aux conditions du marché.

Le groupe Arctic Gateway ne versera pas de dividendes avant au moins 10 ans, étant donné qu'il prévoit réinvestir dans le Nord du Manitoba, notamment dans des entreprises.

Honorables sénateurs, à mes yeux, c'est le modèle unique créé par suite de cette inondation et l'avenir de la ligne ferroviaire qui importent le plus. L'annonce faite dans les médias précise la composition du consortium signataire de la nouvelle entente et témoigne de son engagement non seulement à rebâtir la ligne ferroviaire, mais aussi à assurer un avenir prometteur aux collectivités desservies.

Le maire de Churchill, Mike Spence, a bien résumé la situation lorsqu'il a dit ceci :

Nous serons maîtres de la situation à l'avenir et nous nous emploierons à assurer la prospérité de la région. Cette entente est historique. Je ne pense pas qu'il y ait eu un modèle similaire au Canada pour répondre à une telle situation. Les Premières Nations, les communautés autochtones, les municipalités et les acteurs du secteur privé travailleront main dans la main avec le gouvernement du Canada. Ce sera un succès. Nous envisageons l'avenir avec beaucoup d'enthousiasme.

Honorables sénateurs, la première pelletée de terre ne s'est pas fait attendre. Cando Rail Service, une entreprise de Brandon, et Paradox Access Solutions, une entreprise d'Edmonton, ont été les premières à commencer les travaux de réparation. On avait estimé que ceux-ci pouvaient être achevés en 60 jours, la météo étant le principal défi. Les assiettes de rails et les ponts sont maintenant pratiquement terminés, et les travaux ont été inspectés au fur et à mesure. On espère que la certification viendra au cours des prochaines semaines. Le maire Spence est optimiste et croit que la voie ferrée sera en service avant l'hiver.

Malheureusement, un travailleur a été tué lors d'un déraillement survenu peu après le début des travaux de réparation. Il s'agit d'un accident tragique dans cette saga. Je suis certaine que vous vous joindrez à moi pour offrir vos condoléances à sa famille et souhaiter un rétablissement complet à la personne qui a été blessée dans ce même accident.

Sur une note plus positive, les réparations seront effectuées de manière rigoureuse. La reconstruction de la voie se fera à l'aide de technologies qui la rendront plus robuste : elle pourra résister aux défis environnementaux que pose le terrain du Nord du Manitoba.

Grâce à la reconstruction de la voie ferrée, il est maintenant possible d'envisager de bâtir un avenir meilleur pour cette région. Churchill est le seul port nordique en eau profonde du Canada. Maintenant qu'un groupe en est propriétaire, le Canada pourra peut-être en profiter et utiliser ce port pour atteindre des marchés dans le monde entier.

Chers collègues, j'ai été ravie d'entendre le ministre de la Diversification du commerce international, l'honorable Jim Carr, un concitoyen manitobain, parler de l'engagement pris par le gouvernement du Canada envers les habitants du Nord du

Manitoba, par l'entremise du port de Churchill. Lors de sa comparution devant le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international, le 18 octobre dernier, le ministre a déclaré ce qui suit :

Nous cherchons à l'est, à l'ouest, au sud et, puis-je dire, au nord également, puisque, étant donné la revitalisation du port de Churchill, le Canada sera en mesure plus que jamais de faire du territoire nordique une plaque tournante internationale, tant vers l'est que vers l'ouest.

Une des possibilités réside dans le fait d'avoir accès par voie maritime aux mines situées dans l'Arctique. Le magazine spécialisé *Resource Clips* soutient que les réparations effectuées sur la ligne ferroviaire de la baie d'Hudson « accroissent la possibilité que des projets d'exploitation des ressources soient réalisés dans le Nord du Manitoba et dans la région de Kivalliq, au Nunavut ». Nous verrons ce qui se passera au cours des prochains mois.

Un vent d'optimisme souffle en ce moment, même à l'aube d'un autre hiver. Les solutions à long terme seront le fruit du dévouement et du dur labeur de ceux qui se sont employés à conclure cette entente novatrice. Je suis heureuse que les effets de cette crise soient atténués par un aussi large éventail d'intervenants, qui unissent leurs efforts afin de bâtir un avenir pour les gens du Nord du Manitoba et au-delà.

Je tiens à remercier la sénatrice McPhedran et le sénateur Plett d'avoir pris la parole sur cette interpellation. Je sais aussi gré à la sénatrice Wallin de sa déclaration à ce sujet.

En terminant, je salue la ténacité, la force et la patience des gens de Churchill, même si près du tiers de ses citoyens sont partis vivre ailleurs. Soixante écoliers et leur famille ont déménagé dans le sud de la province en cette période de grande incertitude et de consternation.

J'espère que les gens pourront être bientôt de retour et récolter les fruits de la vision et du plan stratégique clair de la collectivité, en mettant en œuvre ce modèle sans précédent de propriété et d'exploitation collectives. J'espère que le tourisme reviendra au niveau que l'on a connu avant l'inondation et que les prix des aliments redeviendront raisonnables. J'espère que des emplois seront recréés et qu'on connaîtra de nouveau la prospérité.

Je peux affirmer que l'annonce et les travaux de réparation ont vraiment remonté le moral de la collectivité. Toutes les localités le long de la voie ferrée vibrent d'enthousiasme, ce qui encourage les gens à y revenir. Churchill a une voie ferrée, un port en haute mer et un aéroport initialement construit en tant que piste d'atterrissage pour l'armée, ce qui en fait un atout important pour servir toute la région de l'Arctique. Nul besoin de souligner que la voie ferrée est également cruciale pour les travaux de recherche du Centre d'études nordiques de Churchill et ceux de l'Observatoire maritime de Churchill, pour les livraisons de toutes sortes et, bien entendu, pour le tourisme.

Comme le maire Spence l'a mentionné au Comité spécial sur l'Arctique cette semaine, Churchill « pourrait devenir un partenaire de choix pour la compagnie de chemin de fer, en vue d'assurer un service de livraison sans faille partout dans le Nord ».