



DÉBATS DU SÉNAT

1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE • VOLUME 150 • NUMÉRO 136

LES CRISES QUI SÉVISSENT À CHURCHILL, AU MANITOBA

INTERPELLATION—AJOURNEMENT DU DÉBAT

Discours de

l'honorable Patricia Bovey

Le mercredi 21 juin 2017

LE SÉNAT

Le mercredi 21 juin 2017

[Traduction]

LES CRISES QUI SÉVISSENT À CHURCHILL, AU MANITOBA

INTERPELLATION—AJOURNEMENT DU DÉBAT

L'honorable Patricia Bovey, ayant donné préavis le 19 juin 2017 :

Qu'elle attirera l'attention du Sénat sur les crises qui sévissent à Churchill au Manitoba.

— Honorables sénateurs, vous comprendrez que mon cœur est avec le Nord aujourd'hui.

Je prends la parole au sujet de mon interpellation concernant la situation de crise humanitaire vécue par les habitants de Churchill, une ville du Manitoba à la limite de l'Arctique, et notamment dans son port nordique donnant sur la baie d'Hudson. Churchill n'est reliée au reste du Canada que par le train ou l'avion. Aucune route ne s'y rend. Le chemin de fer est vital pour les habitants de la ville.

D'abord un avant-poste, la ville est caractérisée par le commerce de la fourrure et l'histoire de la baie d'Hudson. À la fin des années 1920, son rôle de port de mer prend forme avec la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et du port de Churchill, et, jusqu'aux années 1950 et 1960, elle abritait une vibrante communauté militaire. D'ailleurs, la souveraineté du Nord exigerait peut-être un retour à cette réalité.

Pour la deuxième fois en seulement quelques mois, la voie ferrée est complètement impraticable et la voie aérienne est le seul moyen de transport pour acheminer la nourriture, les fournitures médicales et d'autres biens et matériaux aux gens de la ville. Actuellement, celle-ci a des besoins pressants. Elle a besoin, de toute urgence, d'une aide financière des gouvernements fédéral et provinciaux pour acheminer les biens à la ville.

J'ai parlé au maire de Churchill et à un certain nombre de dirigeants autochtones de localités sises le long de la baie, d'Opaskwayak à York Landing et jusqu'au Nunavut. Ils sont tous honnêtes au sujet de la situation et leurs discours ressemblent beaucoup à celui du maire Spence : « Notre communauté a connu de nombreuses difficultés. »

Laissez-moi vous énumérer les difficultés auxquelles la population a été confrontée.

En mars 2017, le service de chemin de fer a été interrompu pendant 17 jours en raison de blizzards. La ville de Churchill a dû déclarer l'état d'urgence — une situation que j'ai mentionnée lorsque j'ai parlé, le 9 mai dernier, dans cette enceinte, du régime national de revenu de base. Dans les épiceries, les étagères étaient vides : il n'y avait pas de lait, pas de pain, pas de légumes, et très peu de viande. Normalement, ces produits sont livrés une fois par semaine.

À la fin de mai, à cause des inondations sans précédent découlant du ruissellement important du printemps et des niveaux élevés d'eau dans la rivière Churchill, la voie ferrée a été endommagée à au moins 19 endroits, tout comme cinq ponts situés entre Gillam et Churchill. Apparemment, l'état de 30 autres ponts et 600 ponceaux doit aussi être évalué.

Je ne saurais trop insister sur le fait que la voie ferrée constitue l'unique moyen de transport pour acheminer les biens à la ville, y compris la nourriture, les médicaments, les fournitures médicales, l'essence, les matériaux de construction, les véhicules — à peu près tout. La semaine dernière, il faisait 2 degrés Celsius. Par conséquent, le chauffage résidentiel est encore très nécessaire. On étudie la possibilité d'envoyer l'essence par la voie navigable au cours de l'été.

Si la situation affecte grandement Churchill, ses répercussions s'étendent également dans l'ensemble de la région arctique étant donné que la ville est une porte d'entrée du Nord. Comme si les conditions de 2017 n'étaient pas assez difficiles, il faut se rappeler qu'OmniTrax, l'entreprise américaine de Denver qui est propriétaire du chemin de fer et de l'installation portuaire depuis 1997, a annulé la saison d'expédition du grain de 2016, ce qui a touché 70 employés.

La collectivité souffre encore des conséquences économiques de cette décision. Il s'agit de son plus important employeur.

[Français]

Honorables collègues, la situation est vraiment grave. Comme je l'ai indiqué dans mon discours du 9 mai, le coût des aliments est très élevé lorsque ces derniers arrivent dans le Nord, notamment à Churchill. Le lait coûte plus cher que l'alcool; les fruits et les légumes frais sont pratiquement hors de portée, même lorsqu'ils se trouvent sur les tablettes.

[Traduction]

L'expédition par voie aérienne est de trois à cinq fois plus chère que par train. Selon un article du 14 juin publié dans le *Winnipeg Free Press*, le propriétaire du chemin de fer a affirmé que la circulation pourrait ne reprendre qu'au printemps 2018. Il faudra quatre semaines pour évaluer les dommages et deux autres semaines pour produire un rapport. J'ai appris qu'OmniTrax a dit que l'évaluation coûtera 500 000 \$ et qu'elle manque de fonds pour effectuer les réparations. Je sais aussi que deux motocyclistes se sont rendus jusqu'au chemin de fer pendant la fin de semaine et qu'ils ont pris des photographies, que j'ai vues. Elles montrent que le niveau d'eau a diminué. Je ne sais pas ce que révélera le rapport. La situation à long terme n'est peut-être pas aussi terrible qu'elle le semblait il y a quelques semaines. Il reste qu'elle est inacceptable. La voie ferrée et le talus ne sont pas droits.

Ma principale préoccupation est humanitaire : le besoin de nourriture, de médicaments et de diverses fournitures. C'est une situation d'urgence. Comment est-il possible qu'une ville de 899 habitants, dont des Inuits, des Cris, des Dénés et des personnes non autochtones, se retrouve ainsi coupée du monde à notre époque, en 2017?

Les petits villages situés le long de la voie ferrée entre Thompson et Churchill sont également touchés puisque le train s'arrête dans ces petites collectivités en chemin vers le Nord pour livrer des provisions. Ils sont privés non seulement de provisions essentielles et d'accès à des soins médicaux, mais aussi de l'un de leurs principaux moteurs économiques, soit le tourisme. Le tourisme est l'un des principaux moteurs économiques de la région et génère un peu plus de 50 p. 100 des revenus de la ville.

On ne peut qu'espérer que la saison touristique de cette année ne soit pas touchée, étant donné qu'on me dit que 80 p. 100 des touristes arrivent par avion. Une fois sur place, les touristes se procurent du matériel d'excursion, de la nourriture et d'autres services. Les services dont ils ont besoin dépendent du chemin de fer.

Si ces coûts augmentent considérablement, il faut craindre que les touristes annulent leur voyage. Les places sur les excursions d'observation des ours polaires, où les gens partent de Winnipeg par train, visitent Churchill et ensuite prennent l'avion, sont toutes réservées au moins un an d'avance.

Belinda Fitzpatrick, propriétaire d'une auberge et d'un hôtel en ville, craint que certains touristes qui prévoient venir par train annulent leur voyage, puisque le train fait partie de l'aventure.

Comme le rapporte le *Globe and Mail*, elle a dit ceci :

En raison des célébrations du 150^e anniversaire du Canada, nous nous attendions à avoir une année exceptionnelle. Nous espérons quand même pouvoir sauver la situation. Il ne fait aucun doute que les prix augmenteront et les heures d'ouverture du restaurant seront probablement réduites.

J'ai parlé à plusieurs reprises au maire Spence et il m'a fait part de ses besoins à court et long termes. De toute évidence, la ville a immédiatement besoin de subventions pour le transport de nourriture et de provisions en ville. Calm Air a ajouté deux autres vols quotidiens de Thompson à Churchill et a légèrement réduit les frais de transport. Cependant, nous savons tous que cette solution n'est pas viable.

Comme le maire me l'a dit au cours de la fin de semaine :

Nous avons demandé l'aide de nos respectés gouvernements fédéral et provincial [...] il faut des subventions pour la nourriture et les fournitures afin de payer les frais de transport plus élevés.

[Français]

Malgré la crise, le maire Spence fait preuve d'optimisme à long terme. Voici ce qu'il m'a dit, et je cite :

Il faut que les gouvernements s'assurent que les travaux débutent le plus tôt possible afin de réparer et de rouvrir notre voie ferrée. Nous sommes persuadés que notre communauté a un rôle à jouer afin de bâtir un Canada meilleur.

[Traduction]

C'est le sentiment exprimé par tous ceux à qui j'ai parlé. Tim Johnston, de Community Futures North Central Development, estime que de nouvelles approches sont nécessaires et qu'on devrait sérieusement envisager la construction d'une route toute-saison pour le transport des personnes, soit celles qui habitent dans la région et les touristes. Tout le monde affirme qu'il est nécessaire que les gouvernements collaborent avec One North, un organisme composé des chefs des Premières Nations, des maires et des dirigeants de toutes les municipalités et de toutes les collectivités de la région.

À plus long terme, cette collectivité a désespérément besoin que des investissements soient réalisés dans la voie ferrée qui appartient toujours à Omnitrax. Grâce à un nouveau modèle d'investissement qui comprend le gouvernement, mais qui n'en dépend pas, la ville est prête à prendre un nouvel essor. En raison du changement climatique et des étés et des automnes qui sont plus longs, les saisons de tourisme et de navigation sont prolongées elles aussi. L'hiver, cependant, entraîne de nouvelles situations difficiles.

Quant aux occasions importantes, le projet de l'observatoire maritime de Churchill au coût de 30 millions de dollars était fin prêt et sa construction devait débiter cet été. Cependant, en raison de la crise du rail, les matériaux de construction ne peuvent pas être

acheminés. Ce centre est perçu comme un tremplin pour la création d'autres initiatives plus au nord. Bien sûr, l'enjeu de la propriété de la voie ferrée et du port doit être résolu et, selon le maire, « en tant que Canadiens, nous devons prendre le contrôle ».

En décembre, on a appris qu'une vente était imminente et, plus récemment, qu'un consortium formé de membres des Premières Nations s'affairait à faire l'acquisition du port de Churchill et de la voie ferrée qui fait actuellement l'objet de négociations, et qu'un protocole d'entente est en place. On estime que l'entente demeurera en vigueur en dépit des dommages causés à la voie par les inondations, mais, évidemment, une évaluation est absolument nécessaire.

Pour ceux d'entre vous qui ne sont jamais allés à Churchill, je peux témoigner qu'il s'agit vraiment d'un joyau canadien. La toundra, qui abrite une faune et une flore très délicates, est une importante attraction touristique. Churchill est la capitale mondiale de l'ours polaire. C'est l'endroit par excellence pour observer les bélugas et un paradis pour les passionnés d'oiseaux. Bien sûr, c'est aussi un magnifique endroit pour observer les aurores boréales.

L'histoire de Churchill est riche, et on rapporte des traces de présence humaine datant de plus de 4 000 ans. Cette région comprend le lieu historique national Fort Prince-de-Galles, une forteresse du XVIII^e siècle donnant sur la baie d'Hudson; l'anse Sloop, un refuge et un havre hivernal pour la Compagnie de la Baie d'Hudson; le parc national Wapusk, qui figure sur la liste des places à visiter de milliers d'écotouristes; la York Factory, un autre lieu historique national, qui est un poste de traite des fourrures construit en 1832 et la plus ancienne structure de bois construite sur du pergélisol; et, enfin, la batterie du Cap Merry, qui date de 1746 à l'époque de la traite des fourrures et qui a été construite à son nouvel emplacement seulement trois années plus tard, en 1749, où elle est toujours présente.

Les expéditions nordiques se sont révélées extrêmement utiles dans la découverte du passage du Nord-Ouest, un passage dont la propriété est maintenant contestée par plusieurs pays, et ce n'est qu'une des raisons pour lesquelles j'appuie la motion du sénateur Watt, comme je l'ai dit plus tôt.

La culture de Churchill est riche. Son musée est un véritable trésor, comme le sont le Centre d'études nordiques et les visites guidées en région sauvage, et ce ne sont que quelques-unes des attractions de la région.

Je m'y suis déjà rendue en train. C'est un voyage de deux jours à partir de Winnipeg, un voyage spectaculaire. Lorsque je l'ai entrepris, il faisait très chaud dehors, tellement que le train devait ralentir à cause du mouvement des rails, qui avaient été construits sur du muskeg. Il faisait tellement chaud que le muskeg pétillait, alors le train devait avancer doucement, sinon j'imagine que je me serais moi-même retrouvée là-dedans.

[Français]

Pour le moment, honorables sénateurs, nous devons faire tout en notre pouvoir afin de régler la crise humanitaire actuelle, et ce, en injectant des fonds pour l'achat de nourriture, en permettant aux fournitures médicales et aux matériaux de construction de se rendre à destination et en permettant aux touristes de se rendre sur place.

La province attend d'obtenir une évaluation avant de décider si elle versera du financement d'urgence. C'est en partie compréhensible, mais il y a tout de même des besoins urgents à combler en matière de nourriture et de carburant. Ces citoyens canadiens sont coupés du reste du pays.

[Traduction]

Vous avez déjà vu, cette année, de nombreuses situations catastrophiques liées aux changements climatiques, y compris l'annonce de cette semaine selon laquelle les équipes de chercheurs de plusieurs domaines qui surveillent chaque été la glace de mer à bord d'un navire de recherche scientifique, sous la direction de David Barber, que j'ai déjà mentionné, ont dû annuler leurs plans pour l'année 2017 à cause de la glace en déplacement et de la nature changeante de cette glace.

Nous devons nous préparer le mieux possible à ce qui arrive présentement et à ce qui arrivera à court et à long terme. Mes pensées accompagnent tous les citoyens de Churchill et de la région Kivalliq du Nunavut, desservis et approvisionnés en passant par

Churchill. Tous ces services dépendent du fait que Churchill est un centre d'expédition et une plaque tournante pour le tourisme et les affaires. À l'occasion du 150^e anniversaire du Canada, il me semble injuste et, dans une certaine mesure, paradoxal, que le chemin de fer qui, à bien des égards, a servi à unir le pays, isole en fait un groupe de nos compatriotes vulnérables.

J'espère sincèrement que les gouvernements du Manitoba et du Canada vont accorder des subventions afin d'atténuer le problème actuel et de régler les problèmes à plus long terme. Je sais que les conseils tribaux, le MKO et d'autres leaders et communautés autochtones et autres tiennent à ce que l'on trouve une solution à cette terrible crise humanitaire. Nous pouvons y arriver et nous pouvons faire mieux.
