

À la défense de Churchill

Une communauté prête à server le Nord du Canada



L'Union canadienne des employés des transports
Union of Canadian Transportation Employees

À la défense de Churchill :

Une communauté prête à servir le Nord du Canada

Pour être en mesure de protéger comme il se doit notre souveraineté, assurer le flux aussi bien des personnes que des marchandises vers et dans la région, et aussi garantir la protection de l'environnement et favoriser le développement économique, le Canada se doit d'avoir une plus forte présence dans ses régions du Nord et de l'Arctique.

Nous croyons savoir que la Garde côtière canadienne cherche des moyens de répondre à tous ces besoins en sus d'assurer le meilleur niveau de recherche et sauvetage dans ces régions. La Marine royale canadienne a d'ailleurs renforcé sa capacité dans le Nord par le truchement du projet de navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA) et la station de ravitaillement à Nanisivik sur l'île de Baffin qui, au départ, devait être un port.

Selon nous, il existe une ressource qui a été négligée, et qui peut faire partie d'un plan pour atteindre les objectifs du Canada dans le Nord : elle a pour nom *Churchill*, au Manitoba. L'Union canadienne des employés des transports, un des Éléments de l'Alliance de la fonction publique du Canada, représente les membres qui travaillent au port de Churchill, ce qui explique notre intérêt à plusieurs niveaux dans ce dossier.

Pour commencer, nous aimerions voir la réouverture du port se matérialiser et ce, sous la gestion de la communauté ou du gouvernement fédéral. Quelque 10 pour cent de la population de Churchill étaient employés par le port, lequel n'est pas simplement un employeur mais une partie du tissu communautaire et un maillon stratégique de la souveraineté dans l'Arctique. Deuxièmement, nous représentons la plupart des employé(e)s de la Garde côtière canadienne aussi tenons-nous à nous assurer que le Canada puisse compter sur la meilleure capacité qui soit en matière de recherche et de sauvetage dans le Nord et l'Arctique. Troisièmement, nous sommes convaincus qu'il est dans l'intérêt non pas seulement de la population de Churchill mais aussi de celle des régions et communautés avoisinantes, qu'il convient d'assurer une base économique stable, et de leur donner les moyens de poursuivre leur développement social et leur essor économique. C'est aussi, sommes-nous tout aussi convaincus, dans l'intérêt de tous les niveaux de gouvernement de faire des investissements supplémentaires et ce, afin d'aider Churchill et les autres communautés à atteindre leur potentiel.

Mais surtout, la plupart d'entre nous sommes intéressé(e)s à promouvoir Churchill en raison de la région dans laquelle elle est située, et de sa proximité avec la région de l'Arctique si importante sur le plan environnemental, et si fragile aussi. Pour le meilleur, et dans de nombreux cas pour le pire, Churchill a été le site de nombreuses activités, qu'il s'agisse des transports ou d'installations militaires au fil des ans. Cela signifie qu'elle a déjà payé un lourd tribut pour son développement, ce qu'aucune autre

communauté ne devrait avoir à supporter. Cela veut aussi dire qu'elle a une infrastructure et une capacité sans pareil dans le Nord du Canada.

Pourquoi Churchill s'avère-t-elle être le choix idéal

Alors que la Garde côtière canadienne (GCC) examine divers lieux pour y installer une nouvelle base dans le Nord du pays, il existe un site qui ne peut ni ne devrait être ignoré : celui de Churchill au Manitoba, le seul port en eau profonde dans l'Arctique. En fait, elle pourrait bien être le choix parfait pour servir les besoins des communautés du Nord et la GCC, et aussi pour protéger et renforcer la frontière du Nord du Canada et notre environnement dans l'Arctique.

Seul port de l'Amérique du Nord connecté à l'océan Arctique, la ville de Churchill jouit d'installations à la fois viables et relativement à jour que la GCC pourrait utiliser à des fins d'entreposage, de maintenance et de réparations. Ce port se trouve en effet sur une voie internationale pour les échanges commerciaux, qui relie l'Amérique du Nord à l'Europe et à l'Asie. Qui plus est, il dispose d'une main-d'œuvre grandement qualifiée au sein de la communauté, et possède aussi un énorme potentiel – celui de puiser dans une grande population autochtone, de la former et de la perfectionner, pour répondre à ses besoins d'aujourd'hui et à ceux de demain.

Un historique du service

Construit dans les années 1930 pour faciliter les exportations de grains et de marchandises de l'Ouest du Canada, et le transport de biens industriels vers l'hémisphère nord, le port de Churchill a été conçu pour promouvoir le développement industriel et communautaire du Nord, et le réapprovisionnement de marchandises vers ces communautés. Mais il a aussi été construit et entretenu au fil des ans pour être un rouage essentiel des plans stratégiques du Canada en matière de défense et de souveraineté.

Les expéditions de céréales ont longtemps été un élément clé du port de Churchill. Le port a aussi servi pour exporter entre autres du miel, du bois d'œuvre et du bétail. Durant toutes les années 1950 et 1960, il a également été une plaque tournante de l'importation de divers produits tels que véhicules, boissons alcoolisées, tuyaux, tracteurs, tours de transmission, machines et nitrate de sodium. Pour ce qui est des céréales, leur part n'a cessé de diminuer, tout d'abord en raison de la vente à des intérêts extérieurs et privés, ce qui a ralenti le trafic, et de la vente de la Commission canadienne du blé, ce qui a causé sa disparition.

De nos jours, ce n'est pas seulement la ville de Churchill qui paye les pots cassés de telles mesures mal conçues, mais aussi les agriculteurs et producteurs de tout l'Ouest

du Canada, ce à quoi il convient d'ajouter la vente à OmniTRAX qui a saigné le port à mort et entraîné la détérioration du chemin de fer.

Un aéroport de classe mondiale

L'aéroport de Churchill est l'un des plus grands et aussi des plus efficaces du Nord, capable de fournir des services à un nombre relativement élevé de passagers, et d'être une véritable plaque tournante pour l'écotourisme et la recherche scientifique dans le Nord. Cet aéroport est en effet un important centre de correspondance pour les passagers et le fret qui arrivent de diverses destinations dans le Sud, comme Winnipeg, pour se rendre dans des communautés du Nord et éloignées, comme celles de la région de Kivalliq au Nunavut.

L'aéroport a en outre une piste longue de 2 803 mètres (9 195 pieds) qui est maintenue en bonne condition, et sert d'installation de déroutement principale pour les aéronefs pouvant avoir la taille d'un Boeing 747 ou 777 devant faire un atterrissage d'urgence, ce qui s'est révélé particulièrement utile lors des terribles événements du 11 septembre lorsque des aéronefs de l'ensemble de l'espace aérien des États-Unis, qui avait été fermé, furent déroutés en toute sécurité vers Churchill.

À son origine, l'aéroport de Churchill faisait partie des installations militaires de Fort Churchill construites par les États-Unis durant la Seconde guerre mondiale, lesquelles installations appuyaient également les opérations canadiennes et américaines de la Base de lancement de fusées de recherche de Churchill. Par la suite, l'aéroport servit de base au Commandement aérien stratégique pour l'aviation américaine. En raison de l'interruption de la ligne de chemin de fer, l'aéroport sert de principale voie de transport pour les personnes et les marchandises qui sont nécessaires non pas seulement à Churchill mais aussi à toute la région.

Capacité à servir et à croître

En dépit de tout ce qui a été expliqué ci-dessus, le port de Churchill n'en présente pas moins de gros avantages, notamment d'avoir l'une des plus longues saisons de navigation sans glaces dans le Nord, d'offrir quatre postes de chargement, d'accueillir et d'entretenir des navires pouvant aller jusqu'à 225 mètres LOA et un tirant d'eau maximal de 11,5 mètres à marée basse, ce qui est plus qu'adéquat pour répondre aux besoins de la Garde côtière canadienne. En outre, les capacités d'entreposage sont amples et le port est capable d'assurer des réparations mineures aux navires.

L'infrastructure en place au port comme dans la communauté de Churchill, est bien établie et entretenue. Il existe des immeubles à bureaux pouvant servir à diverses fins telles que les opérations du QG du Nord de la GCC, ainsi que des installations de

maintenance et d'entreposage qui peuvent facilement être rénovées et converties à d'autres fins. D'autres bâtiments des gouvernement fédéral et provincial à Churchill, tels que Manitoba Housing ou encore Parcs Canada et la GRC, peuvent apporter d'autres avantages et services à tout nouvel investissement du gouvernement fédéral.

Churchill compte déjà sur place une main-d'œuvre hautement qualifiée, qui peut aussi être rappelée au travail à court préavis. Ces personnels sont habitués à prendre en charge toute sortes de cargaisons, en plus d'assurer des services de manutention taillés sur mesure tels que regroupement, emballage ou déplacement de matériel lourd. Le site compte une grue American 999 offrant une capacité de 100 tonnes, ce à quoi il faut ajouter que d'autres grues peuvent être mobilisées selon les besoins. Le personnel du port de Churchill a par ailleurs suivi une formation sur la manipulation de produits dangereux – ce qui est tout particulièrement important dans cette région fort sensible sur le plan environnemental –, et possède les connaissances nécessaires pour prendre les mesures de prudence appropriées concernant toutes les marchandises et cargaisons dangereuses.

Comparaison des options en vigueur

Le port de Churchill constitue un lien commercial fondamental et est l'un des rares ayant la capacité et l'expérience nécessaires pour répondre aux besoins exigeants de la GCC. À titre de comparaison, les installations portuaires de baie Resolute sont limitées en ce sens qu'elles ne peuvent accueillir que des navires ayant un tirant d'eau de 5 mètres le long d'une barge coulée qui sert de quai. Les navires ayant un tirant d'eau plus important doivent donc s'amarrer en eau libre.

Cette situation est d'autant plus problématique si l'on prend en compte les risques accrus d'autres facteurs tels que le développement et le tourisme, par exemple, ce à quoi il faut ajouter les accidents environnementaux ou les situations de recherche et de sauvetage. D'autres ports dans l'Arctique, comme celui de Tuktoyaktuk, souffrent du fait qu'ils ont un chenal d'approche peu profond et un niveau élevé d'ensablement. Le port de Churchill quant à lui est bien abrité, possède des installations d'accostage 'réelles' pour le déchargement des céréales, de cargaisons générales, et des pétroliers. Il peut répondre à tous les besoins de la GCC dans le Nord et l'Arctique.

Le meilleur choix pour l'environnement et l'avenir

Un autre élément doit être pris en compte, celui de la fragilité de l'environnement dans le Nord. La plupart de l'impact sur le développement s'est déjà fait ressentir à Churchill, et tout autre impact de ce genre sera minime, ce que l'on ne peut dire pour d'autres sites possibles dans les régions du Nord et de l'Arctique. Cet aspect des choses doit

constituer une préoccupation majeure pour tous les intervenants, particulièrement pour le gouvernement du Canada.

En raison des opérations limitées de dragage et de travaux hydrographiques, ce port pourrait bien être celui qui convient le mieux à la Garde côtière canadienne et à la Marine canadienne alors qu'elles prévoient de se pencher sur les questions de souveraineté et de sécurité dans le Nord. En outre, les dernières tendances du tourisme dans l'Arctique, y compris le passage du bateau de croisière de luxe Crystal Serenity à la baie Cambridge (Nunavut), révèlent avec quelle rapidité cette industrie arrive dans le Nord. Il nous faut une infrastructure et des services de soutien facilitant l'amarrage de ces types de bateaux. Le port de Churchill est dans une situation idéale pour assurer ce soutien afin de promouvoir les activités touristiques déjà en cours dans cette région.

Un essor économique pour l'Arctique

L'influence économique positive de l'installation de la base de la GCC à Churchill se ferait sentir sur toute la communauté qui est actuellement en pleine détresse économique et sociale. Une telle décision permettrait de diversifier l'économie locale, de puiser dans les forces en présence et de créer la possibilité d'une croissance future. En retour d'un investissement relativement faible, la population de cette communauté, de même que l'ensemble de la région de l'Arctique, commenceraient à voir la concrétisation du potentiel commercial, récréatif et touristique.

Le port de Churchill est un bien canadien vital et stratégique. Il est aussi le meilleur choix en tenant compte de toutes sortes de facteurs comparables. Tel est notre plaidoyer en faveur de Churchill !