



DÉBATS DU SÉNAT

1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE • VOLUME 150 • NUMÉRO 53

LE SENTIER TRANSCANADIEN

SON HISTOIRE, SES BIENFAITS ET SES DÉFIS—
INTERPELLATION—AJOURNEMENT DU DÉBAT

Discours par

l'honorable Claudette Tardif

Le lundi 20 juin 2016

LE SÉNAT

Le lundi 20 juin 2016

LE SENTIER TRANSCANADIEN

SON HISTOIRE, SES BIENFAITS ET SES DÉFIS—
INTERPELLATION—AJOURNEMENT DU DÉBAT

L'honorable Claudette Tardif : Honorables sénateurs, comme tous les Canadiens et Canadiennes, je suis consciente que nous vivons dans un pays très vaste. Je suis à même de le constater chaque semaine, lors de mes allers-retours entre Edmonton et Ottawa. Un pays comme le Canada serait bien moins cohérent économiquement, socialement et politiquement sans des réseaux de transports et de communication accessibles, étendus et efficaces, qui favorisent la proximité et les échanges. De génération en génération, les Canadiens l'ont bien compris, et je crois que cela fait maintenant partie intégrante de notre histoire et de notre identité nationale.

[Traduction]

Grâce à l'ingéniosité des Canadiens, nous avons assisté au cours des XIX^e et XX^e siècles à la construction du canal Rideau, du Chemin de fer du Pacifique, de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la route Transcanadienne et d'un vaste réseau d'aéroports, de lignes téléphoniques et d'autres infrastructures de télécommunications dont nous aurions du mal à nous passer aujourd'hui.

Nous pouvons être fiers d'avoir réussi à relier toutes les régions du Canada, malgré les nombreux défis qui semblaient parfois insurmontables. Bâtir un pays aussi vaste et peu densément peuplé que le nôtre est un projet permanent, un processus qui se poursuit au XXI^e siècle.

Aujourd'hui, je veux parler d'un autre défi, celui de l'achèvement du Sentier transcanadien. La construction d'un réseau national de sentiers peut cultiver notre imagination collective et notre fierté nationale, un peu comme la construction du chemin de fer du Pacifique, au XIX^e siècle, ou celle de la route Transcanadienne, au XX^e siècle.

Malgré 24 années d'efforts enthousiastes et soutenus de la part du promoteur, le Sentier transcanadien n'est pas encore achevé. C'est Bill Pratt, un Albertain qui était alors président du comité organisateur des Jeux olympiques de Calgary, qui a eu l'idée, durant les années 1980, d'un réseau national de sentiers après avoir été témoin d'un horrible accident, près de Calgary, dans lequel plusieurs jeunes cyclistes avaient trouvé la mort.

À partir de ce moment, M. Pratt a rêvé d'un sentier qui relierait les collectivités d'un océan à l'autre, d'un sentier vert qui serait sécuritaire et facilement accessible à tous les Canadiens.

Quelques années plus tard, dans le cadre du 125^e anniversaire du Canada, le Sentier transcanadien a officiellement vu le jour. Une fondation et un conseil d'administration ont été mis en place afin de faciliter la coordination, le développement et la promotion du sentier dans l'ensemble du pays. Depuis le lancement du projet, divers ordres de gouvernement, que ce soit à l'échelle locale, provinciale ou fédérale, se sont intéressés au sentier, ont engagé des fonds et ont même adopté des lois lorsque c'était nécessaire.

Cependant, le sentier est demeuré fondamentalement un projet communautaire. Le Sentier transcanadien compte maintenant près de 500 sentiers individuels et il est déjà l'un des réseaux de sentiers multirécréatifs les plus vastes au monde.

Comme on l'indique sur le site web de la fondation, une fois pleinement relié, le Sentier transcanadien s'étendra sur près de 24 000 kilomètres depuis l'océan Atlantique jusqu'aux océans Pacifique et Arctique, traversant toutes les provinces et tous les territoires et reliant les Canadiens de près de 1 000 collectivités. D'ailleurs, quatre Canadiens sur cinq vivent déjà à moins de 30 minutes d'un tronçon achevé du sentier.

[Français]

Outre les questions d'accessibilité et de sécurité des utilisateurs, plusieurs raisons ont motivé ces visionnaires de la première heure à construire un tel sentier d'un océan à l'autre, soit encourager l'activité physique, mettre en valeur notre histoire, préserver les patrimoines culturels et naturels du Canada, faire la promotion du tourisme et encourager l'économie des régions.

Son financement provient de différentes sources privées, et non pas seulement publiques, ce qui en fait un projet développé et soutenu par un grand nombre de bénévoles, d'entreprises et d'organisations caritatives locales, régionales, provinciales et nationales. En d'autres mots, le Sentier transcanadien est à la fois communautaire et pancanadien. Cela en fait donc un projet rassembleur pour notre pays, mais voilà que, malheureusement, des obstacles restent à surmonter, dont deux qui, je crois, sont très importants.

Premièrement, il y a un manque de cohérence nationale évident en ce qui a trait aux normes de construction et aux modalités d'accès du Sentier transcanadien qui, selon plusieurs, y compris mon ancien collègue, le professeur Edmund Auinger, un passionné du cyclisme, retarde le développement du sentier, diminue la sécurité pour les utilisateurs et peut donc en diminuer l'intérêt pour certains. À la base, ce problème résulte du fait que l'organisme n'est ni propriétaire ni responsable d'aucun sentier.

En effet le Sentier transcanadien est représenté par des organismes provinciaux et territoriaux qui veillent à promouvoir le sentier et à le construire selon les besoins et les aspirations des communautés. Ces organismes provinciaux et les bâtisseurs locaux du sentier sont ensuite chargés de son développement et de sa gestion.

Cette structure constitue la base du succès du Sentier transcanadien, mais aussi son talon d'Achille, qui a entraîné certaines conséquences au fil des ans, notamment des sentiers et des panneaux de signalisation de qualité variable, des cartes d'accès aux sentiers qui sont dépassées et des mésententes sporadiques entre les utilisateurs sur des tronçons qui permettent l'utilisation de véhicules récréatifs motorisés. Cependant, je crois que la conséquence la plus grave de ce manque de normalisation est la sécurité des usagers, qui s'en trouve diminuée.

Je pense surtout à l'accident qui a coûté la vie de l'épouse de M. Auinger, il y a quelques années, alors que ceux-ci sillonnaient justement le Sentier transcanadien à l'Île-du-Prince-Édouard pendant leurs vacances. Mme Elizabeth Sovis empruntait alors une route sans accotement, reliant deux portions du sentier. Elle a été frappée de plein fouet par un conducteur en état d'ébriété. Tout comme les initiateurs du projet du Sentier transcanadien, M. Auinger et son épouse rêvaient d'un sentier national vert et sécuritaire. C'est d'ailleurs pour cela qu'ils avaient décidé de le parcourir, section par section, pour en faire ainsi la promotion.

Malheureusement, cet accident tragique illustre les défis en matière de qualité et de sécurité auxquels le sentier est confronté. Selon M. Auinger, et je cite :

[Traduction]

[...] de nombreuses sections du sentier sont presque impraticables, en particulier dans les régions rurales.

« J'ai dû faire de longs détours. Les chemins de terre sont tellement boueux, après la pluie, qu'il est impossible de pédaler [...] On peut s'imaginer combien il peut être difficile d'avancer à bicyclette dans du gravier profond et mou et dans la boue » [...]

« Pendant des jours, j'ai passé plus de temps à pousser mon vélo en marchant qu'à pédaler. »

[...] une trop grande partie du sentier se trouve sur des routes locales et des grandes routes.

« Je sais pertinemment, pour avoir parcouru le sentier à vélo sur une grande distance et pour avoir parlé à de nombreux bâtisseurs du sentier ainsi qu'à des dirigeants des associations provinciales, que beaucoup de gens sont très fâchés de la situation actuelle après avoir passé leur vie à essayer d'aménager un sentier sûr » [...]

Selon M. Auinger, le Sentier transcanadien est en train d'intégrer de grandes sections de route, ce qui entraîne d'horribles accidents. Ces sections de route feront désormais partie du Sentier transcanadien.

Au début de 2015, la Fondation du Sentier transcanadien a conseillé aux associations provinciales de faire passer le Sentier transcanadien sur les accotements des routes, dans la mesure du possible, pour créer les sections manquantes. La fondation dit maintenant que les diverses sections du sentier seront reliées, ce qui n'est pas la même chose que de les terminer, honorables sénateurs.

Des dizaines d'autres exemples ont été portés à l'attention du public au cours des dernières années, y compris dans un article de fond publié par le *Toronto Star*, ce mois-ci. Voici quelques extraits de cet article :

Il y a trois ans encore, un tronçon inutilisé d'une voie ferrée du CN le long de la rive nord du lac Supérieur était destiné à devenir une section emblématique du Sentier transcanadien, un rêve national partagé par des amateurs de la nature de l'ensemble du pays [...]

Ce projet a changé du jour au lendemain lorsque les organisateurs du Sentier transcanadien ont décidé, vers le mois de mars 2013, que ce dernier passerait sur les eaux du lac Supérieur. Au lieu d'un sentier terrestre, il y aurait un poste de mise à l'eau pour les kayaks et les canots. Ce serait une façon rapide, peu compliquée et moins chère de prolonger le sentier de plus de 1 000 kilomètres [...]

M. Harvey, maire de Nipigon, a aussi dit que la voie de navigation le long de la rive nord du lac Supérieur pourrait être périlleuse pour les amateurs à cause de la froideur de l'eau et des changements météorologiques soudains.

« Le tronçon du Sentier transcanadien qui traverse le lac Supérieur est strictement réservé aux sportifs aguerris [...] »

Le maire estime que les gens ne devraient pas emprunter cette voie de navigation à moins d'être bien entraînés et très expérimentés.

[Français]

Tout comme M. Auinger et plusieurs autres utilisateurs du Sentier transcanadien, je crois que le gouvernement fédéral pourrait avoir un rôle à jouer pour faire du sentier un réseau de classe mondiale. Celui-ci pourrait établir des normes de qualité minimales, y compris des normes de construction, de sécurité et d'accès pour l'ensemble du sentier en utilisant tous les leviers à sa disposition pour en assurer la cohérence. En d'autres mots, un financement rattaché à certaines obligations demeure probablement le meilleur moyen d'assurer la mise en place de ces normes minimales.

Le deuxième défi auquel le Sentier transcanadien est confronté est justement son financement. Avec un peu d'imagination et d'ambition politique, surtout à un moment où nous préparons les célébrations du 150^e anniversaire du Canada, nous pourrions non seulement compléter le sentier au cours des prochaines années, mais aussi en améliorer la qualité, l'attrait et la durabilité en élaborant des directives nationales, à l'image des grands projets transcanadiens d'autrefois, comme le chemin de fer transcontinental et la route Transcanadienne.

Selon mes recherches, le gouvernement du Canada a déjà offert plus de 35 millions de dollars au Sentier transcanadien au fil des ans, y compris 15 millions de dollars de la part du ministère du Patrimoine canadien pour les activités de construction et une somme de 10 millions de dollars versée par Parcs Canada il y a déjà plusieurs années.

De plus, à l'heure actuelle, le gouvernement du Canada mène une campagne dans le cadre de laquelle il verse 50 cents par dollar donné au Sentier transcanadien en vue de le terminer. Le gouvernement fédéral peut-il en faire davantage? Bien entendu, je crois que oui. Par exemple, la Colombie-Britannique a déboursé 44 millions de dollars au cours des années 1990 pour l'achat d'un ancien chemin de fer reliant les régions de la vallée de l'Okanagan à Vancouver, pour ensuite le convertir en sentier, avant d'ajouter plusieurs autres millions de dollars pour compléter d'autres tronçons du sentier. D'autres provinces ont aussi emboîté le pas et fait des contributions proportionnellement plus importantes que celles du gouvernement fédéral jusqu'à maintenant.

Le gouvernement fédéral pourrait certainement doubler le montant versé par dollar donné, soit égaliser les contributions privées, et poursuivre cette initiative jusqu'à ce que le sentier soit complété, ou même à perpétuité, car il faudra continuellement prévoir des fonds pour son entretien. De concert avec Patrimoine canadien, le gouvernement du Canada pourrait aussi investir davantage de ressources dans le cadre d'une campagne conjointe de collecte de fonds, notamment en moussant cette initiative grâce à des campagnes publicitaires nationales.

En outre, le gouvernement fédéral pourrait encourager les provinces à contribuer davantage au projet en mettant en place des ententes similaires aux ententes fédérales-provinciales établies pour d'autres projets d'infrastructure. Par ailleurs, le financement pourrait provenir des nouvelles sommes promises en matière d'infrastructure au cours des prochaines années, notamment pour la construction des tronçons du sentier qui sont plus dispendieux à compléter. Je crois en effet que le fait de mettre davantage de ressources dans un tel projet serait une façon rapide, ciblée, structurante et peu coûteuse pour le gouvernement du Canada

d'investir dans nos infrastructures, alors que notre économie en a bien besoin, en particulier dans les régions où des tronçons sont encore à compléter ou à retaper.

Le sentier peut aussi s'insérer dans les politiques vertes du gouvernement, à condition que l'on insiste sur des normes de construction et des modalités d'accès cohérentes qui limiteraient, voire interdiraient l'accès aux véhicules motorisés sur les tronçons financés par le gouvernement fédéral.

J'espère sincèrement que nous sommes prêts à y mettre les efforts nécessaires, car le Sentier transcanadien s'insère parfaitement dans notre patrimoine national, et je crois que tous les Canadiens ont droit à un sentier sécuritaire et de qualité.

(Sur la motion du sénateur Mitchell, le débat est ajourné.)

(La séance est levée, et le Sénat s'ajourne à demain, à 14 heures.)
