

ENJEUX, OCCASIONS ET DÉFIS POUR LE TRANSPORT MARITIME DANS L'ARCTIQUE CANADIEN

Frédéric Lasserre

MESSAGES CLÉ

FONTE DES GLACES DE MER

Bien que la glace sera toujours présente dans l'Arctique en hiver, le réchauffement climatique induit une réduction constante de l'étendue de la glace de mer et une diminution rapide de la part de glace pluriannuelle, ce qui laisse place à une glace de mer plus jeune et plus mince et donne crédit aux modélisations de scénarios d'étés sans glace pour le XXI^e siècle. Cependant, la glace demeure un danger et un obstacle à la navigation. La glace plus mince et plus fragmentée se déplace plus rapidement et selon des schémas difficiles à prévoir. Elle semble également plus encline à créer des crêtes de compression. Dans la baie de Baffin, le vélage accéléré des icebergs du Groenland augmentera probablement le nombre de bourguignons, ce qui pose un risque sérieux pour la navigation. Il en ressort une image nuancée des conditions de navigation dans l'Arctique canadien. Bien qu'il y ait place à une expansion soutenue, les risques restent élevés et justifient un cadre de réglementation.

EXPANSION DE LA NAVIGATION COMMERCIALE

La navigation dans l'Arctique canadien est principalement motivée par la pêche, l'activité minière et l'approvisionnement des collectivités, tandis que le transport maritime de transit demeure marginal. La pêche, principalement pratiquée par des navires basés à Terre-Neuve, et encore moins développée qu'au Groenland, se déplace progressivement vers le nord jusqu'à la baie de Baffin. Avec l'ouverture de nouveaux sites d'extraction, l'exploitation minière entraîne un trafic important, tant pour ce qui est des trajets que du tonnage. Les sites miniers intérieurs, confrontés à un transport terrestre complexe et coûteux en raison de la fonte du pergélisol, pourraient stimuler davantage le transport maritime. Cependant, ce sont les prix fluctuants des matières premières, et non l'étendue de la glace de mer, qui constituent le principal moteur - ou contrainte - de l'activité minière. L'approvisionnement des collectivités se développe aussi, mais les quatre compagnies maritimes concernées emploient des stratégies différentes. Coastal Shipping Ltd., Desgagnés et NEAS se sont toutes développées vers l'ouest et ont opté pour des navires plus gros et plus lourds, sans augmenter la fréquence du service.

COORDINATION DES ACTIVITÉS DANS LES CORRIDORS

La conception de corridors peut servir à la fois d'outil de réglementation et de moyen de concentrer les atouts du développement pour favoriser l'efficacité du transport. Des corridors de navigation à faible impact sont en cours de conception dans l'archipel arctique canadien en guise d'outils pour la régulation du mouvement des navires et pour la réduction des risques de navigation; la concentration des aides à la navigation le long de ces corridors constitue un moyen d'améliorer la sécurité et l'efficacité. Les infrastructures terrestres peuvent se développer en coordination avec les schémas de navigation et les projets économiques tels que les entreprises minières. Ici aussi, la concentration géographique de l'approvisionnement des collectivités et de la logistique minière vient soutenir et développer davantage les activités de transport qui, à leur tour, peuvent appuyer la rentabilité et la viabilité des corridors dans l'Arctique canadien.

TENDANCES À VENIR POUR LA NAVIGATION

En raison des contraintes liées au transport maritime, le trafic de destination devrait rester dominant dans un avenir prévisible. Le trafic généré par l'activité minière devrait continuer d'augmenter, à condition qu'il n'y ait pas d'effondrement brutal des prix mondiaux des matières premières. L'approvisionnement des collectivités pourrait aussi connaître une expansion, en partie alimentée par les entreprises minières, à condition que les exploitants puissent profiter d'installations portuaires améliorées dans l'archipel canadien. Les projets miniers et l'approvisionnement des collectivités pourraient tous deux bénéficier du développement de corridors nordiques, mais ces derniers demeurent confrontés au défi de la rentabilité.