

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

Frédéric Lasserre

RÉSUMÉ

Le changement 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.

Les statistiques du trafic montrent que la tendance à la fonte des glaces de mer pendant l'été arctique permet à la navigation de se développer. Entre 2013 et 2019, le nombre de navires entrant dans l'Arctique a augmenté de 25 %. Ce trafic en expansion est principalement constitué de navires qui vont dans l'Arctique pour exercer une activité économique – pêche, tourisme, approvisionnement des collectivités ou extraction de ressources naturelles – et reviennent ensuite vers le sud. Les transits y sont rares, bien que la route arctique raccourcisse la distance entre l'Atlantique et le Pacifique.

Bien qu'un moratoire empêche actuellement le développement de projets d'extraction de pétrole et de gaz, situation qui perdurera probablement dans un avenir prévisible, l'extraction minière prend progressivement son envol. L'ouverture de nouveaux sites d'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 si les sociétés minières optent pour la construction de nouveaux ports, avec des voies ferrées ou des routes pour les relier aux sites miniers. 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. Le développement d'activités extractives dans l'Arctique peut être techniquement faisable, mais la rentabilité incertaine de telles entreprises peut constituer un facteur limitant.

La navigation dans l'Arctique canadien est donc principalement motivée par la pêche, l'activité minière et l'approvisionnement des collectivités. 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.

L'approvisionnement des collectivités se développe aussi, mais les quatre compagnies maritimes concernées emploient des stratégies différentes. MTS a succédé à NTCL après la faillite de celle-ci en 2016, mais avec un service plus limité. 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. Le manque d'infrastructures portuaires dans l'Arctique canadien entrave le développement de la navigation commerciale, de la pêche, du tourisme de croisière et de l'industrie extractive.

Les quatre compagnies qui assurent l'approvisionnement des collectivités sont déterminées à profiter des occasions d'affaires dans l'Arctique canadien, tout comme les compagnies maritimes liées aux activités minières sont responsables d'une expansion rapide de leur trafic. Dans ce contexte, des corridors nordiques à l'intérieur des terres pourraient éventuellement contribuer à l'amélioration de l'approvisionnement et faciliter l'activité minière, à condition qu'ils puissent desservir des groupes de sites miniers et de collectivités.

Le manque d'infrastructure portuaire dans l'Arctique canadien entrave le développement de la navigation commerciale, de la pêche, du tourisme de croisière et de l'industrie extractive. L'approvisionnement des collectivités dans la région repose sur un transport maritime assuré par de grands navires, lesquels permettent aux entreprises de desservir plusieurs collectivités en peu de voyages afin de réaliser des économies d'échelle. En raison de l'absence d'infrastructure dans les collectivités, les marchandises sont déchargées sur la plage à l'aide de remorqueurs et de barges transportés par les navires. À cet égard, l'Arctique canadien se distingue singulièrement de l'Arctique groenlandais, norvégien ou russe, où les collectivités bénéficient de ports en eau profonde qui facilitent grandement les opérations de chargement et de déchargement et s'avèrent propices au développement d'activités économiques. Dans l'Arctique canadien, les compagnies se sont adaptées aux contraintes logistiques et pourraient même profiter du fait qu'elles constituent une barrière qui peut empêcher la percée de petits marchés spécialisés.

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. Plusieurs sites miniers connaissent une exploration active tandis que des havres ont été aménagés à Hope Bay et à Bathurst Inlet. Cependant, ces projets miniers concernent des métaux précieux ou des gemmes qui nécessitent peu de capacité de transport, le trafic étant majoritairement généré par le réapprovisionnement pour les opérations minières. L'extraction de métaux industriels – qui génère d'énormes volumes de minerai – nécessite la construction de ports en eau profonde et d'infrastructures de transport terrestre.

L'approvisionnement des collectivités pourrait aussi connaître une expansion continue. Cependant, cette expansion pourrait être tributaire de l'amélioration des installations portuaires dans l'archipel canadien. L'aménagement de quais en eau profonde dans certaines collectivités, comme Churchill et Iqaluit, pourrait simplifier les opérations et permettre d'améliorer les services de transport, de réduire les prix des denrées et d'offrir la possibilité d'expédier des biens produits localement vers les marchés du Sud.

Ces ports pourraient devenir des centres régionaux similaires à ceux qui prospéraient autrefois à Churchill, Moosonee ou Cambridge Bay à l'apogée de NTCL. Les compagnies NEAS et Desgagnés envisagent cette option pour Churchill.

Dans ce contexte, les corridors terrestres nordiques peuvent aider au développement de l'approvisionnement des collectivités en facilitant le rechargement des navires quand ils se trouvent déjà dans les eaux arctiques. Ils pourraient également contribuer à soutenir l'activité minière, mais ils devront faire face à l'épreuve de la rentabilité compte tenu des investissements coûteux qu'ils nécessitent.