


ISEMAR

 INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
 NANTES - SAINT NAZAIRE

Enjeux maritimes et portuaires du Canada

L'immensité du Canada est toute aussi maritime que terrestre. Le pays est le deuxième plus grand état au monde et dispose de la longueur de côtes la plus importante, notamment grâce à l'immense archipel arctique. Néanmoins, les façades portuaires sont au regard de cette géographie bien étroites. À l'Est, les ports des provinces atlantiques sont éloignés de l'hinterland intérieur laissant aux ports principaux du Saint-Laurent cette vocation. À l'Ouest, l'occupation humaine de la Colombie-Britannique est parcellaire et seule Vancouver émerge comme ville et grand port. Aux deux bouts du pays, c'est dans la concurrence américaine que l'on s'inscrit avec comme allié le puissant système ferroviaire canadien. Si le peuplement et l'industrialisation du Canada n'alimentent pas d'énormes volumes portuaires, les exportations des matières premières cultivées ou extraites représentent des gisements de fret colossaux. Ressources et transport maritime trouvent maintenant une nouvelle dimension aux enjeux nordiques interrogeant le Canada sur cette contradiction entre un grand pays et une nation relativement plus modeste.

Une large façade maritime

Le Canada est bordé par les océans Pacifique, Arctique et Atlantique. En outre, un large fleuve navigable, le Saint-Laurent, relie ce dernier au système des Grands lacs. La maritimité canadienne est donc diverse. À l'Est, il s'agit de la côte atlantique des provinces du New Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince Edouard, du Québec, de Terre Neuve / Labrador. Le monde maritime nord-canadien comprend l'archipel canadien (Nunavut), la vaste baie d'Hudson (Québec, Ontario, Manitoba) et les rives de la mer de Beaufort (Territoire du Nord-Ouest, Yukon). Le Pacifique baigne la province montagnaise de la Colombie-Britannique à l'extrême Ouest du pays.

Dès lors, le système portuaire doit son organisation à la fois à la maritimité particulière du Canada, mais aussi aux conditions spécifiques de la géographie du pays. En termes de volume, le trafic global national représente environ 400 Mt, 60 Mt de flux domestiques et 340 Mt de flux internationaux (deux tiers d'export, un tiers d'import).

Les deux façades océaniques canadiennes sont étroites et très périphériques. À l'Est, le St-Laurent offre depuis toujours une profonde pénétrante vers le Canada urbain et le cœur du continent via le système de la « voie maritime du St Laurent » et des Grands Lacs¹. À l'Ouest, le pays est faiblement peuplé, mais riche en matières premières et agricoles. En outre, comme dans toute l'Amérique du Nord, la structuration de longs réseaux ferroviaires met en relation bassins urbains, ressources exploitées et ports. Au Canada, il s'agit de deux puissantes compagnies privées, Canadian Pacific (CP) et Canadian National (CN) qui participent de la concurrence portuaire continentale favorisée par les accords de libre-échange de l'ALENA. À Terre-Neuve, le port de St John's ne traite qu'un petit trafic insulaire (1,6 Mt), l'île comporte un site pétrolier à Come-by-Chance (raffinage, transbordement) lié à l'exploitation de champs offshore proches. Une autre partie de sa production est destinée au port de St John au Nouveau-Brunswick (29,3 Mt) où l'activité pétrolière représente la plus grande part des tonnages. En Nouvelle Ecosse, sur l'île du Cap Breton, Port Hawkesbury est un petit hub pour du pétrole brut importé. La province comprend encore le port de Sydney qui expédie du charbon et le port généraliste d'Halifax (7,8 Mt) qui possède quelques lignes régulières de conteneurs et de voitures.

Le St-Laurent est depuis l'époque coloniale jalonné de ports. Les plus en aval sur la rive nord, Sept-Îles et Port-Cartier servent à l'exportation du minerai de fer. Dans la même région, le port du Saguenay a aussi une vocation industrielle (aluminium). Le port de Québec (24 Mt) traite pour l'essentiel des grands pondéreux (fer, pétrole, grain, ciment), car le fleuve est encore en eau profonde. Montréal est lui un grand port généraliste (30,4 Mt) avec un rôle majeur dans la conteneurisation pour l'Est du Canada. Entre les deux, on dénombre notamment les ports vauquiers de Trois Rivières et Sorel alors que plus à l'Ouest s'étalent les ports des rives canadiennes des Grands Lacs, Hamilton, Nanticoke, Windsor, Sault-Ste-Marie, Goderich et au

¹ Inaugurée en 1959, la voie maritime du St Laurent se constitue en 21 écluses américaines et canadiennes pour relier le St Laurent et le lac Huron, s'ajoute une écluse entre le lac Huron et le lac Supérieur.

final Thunder Bay, le plus éloigné de l'Atlantique (3 700 km de la mer libre).

Le Canada occidental, ne compte qu'une seule grande ville sur le Pacifique, Vancouver qui dispose d'un port² très important (139,6 Mt) dédié à la fois aux pondéreux minéraliers et agricoles, aux produits forestiers, aux conteneurs et aux véhicules. Au Nord de la Colombie-Britannique, Prince-Rupert (20 Mt) exporte des matières premières du Nord-Ouest canadien aux côtés de quelques ports locaux (Kitimat, Port Ademi, Howe Sound).

Les ports canadiens se répartissent sur de très larges espaces dont la règle politique est le fédéralisme. Pourtant, le système portuaire canadien est national. La loi maritime du Canada de 1998 a laissé les ports principaux dans le giron fédéral sous le nom d'Administration Portuaire Canadienne (18 ports) qui exploite et gère des terres de la Couronne. Néanmoins, leur gouvernance se traduit par un conseil d'administration représentant les niveaux territoriaux (fédéral, provincial, municipal) et les utilisateurs privés. En termes de stratégie globale, il a été défini en 2008 un concept de « portes et corridors du Canada » comme élément clé des systèmes de transport à vocation domestique et nord américains sous le nom de « Asie Pacifique » pour l'Ouest, « Ontario Québec » pour le St-Laurent et « Atlantique » pour l'Est. Les provinces sont elles même mobilisées autour de leurs ports comme en Colombie-Britannique (*The Pacific Gateway, Transportation Strategy 2012 – 2020*) et au Québec (*Le Québec à la barre, Politique de transport maritime et fluvial, 2015*).

Navigation hivernale sur le St Laurent



Photo ISEMAR

Un pays d'exportation des grands pondéreux

Le Canada par ses ressources en minerais, en hydrocarbures, en productions agricoles et forestières peut être considéré comme l'un des super fournisseurs en matières premières de l'économie mondiale. Si une partie de ces marchandises transitent par voie terrestre (trains, pipelines) vers les USA, les ports océaniques,

du St Laurent et des Grands Lacs sont les lieux de transit de la puissance exportatrice canadienne.

La région frontalière du Québec et du Labrador est riche en fer et deux voies ferrées dédiées expédient le minerai vers les ports du Saint-Laurent : Sept-Iles (26 Mt / an) et Port Cartier (14 Mt). Si un peu de charbon du nord de l'Ontario transite par Québec (3 Mt), l'essentiel est extrait des mines des Rocheuses et transite par les ports de Colombie-Britannique vers les marchés asiatiques (Vancouver 32 Mt, Prince Rupert 6 Mt). Une autre ressource minière de l'Ouest est la potasse extraite dans la province centrale du Saskatchewan. Le pays en exporte 10 Mt par voie maritime (7,5 Mt via Vancouver).

Les provinces des Prairies (Manitoba, Saskatchewan, Alberta) constituent l'un des principaux bassins agricoles d'Amérique du Nord avec la production de blé, mais aussi d'orge, d'avoine, de soja et de colza. Les exportations transitent via le vaste réseau ferroviaire des deux opérateurs canadiens (CN, CP) vers les nombreux ports des différentes façades du pays : Vancouver est le plus important (blé 9 Mt, colza 6 Mt), Prince-Rupert (blé 4,5 Mt, colza 1,8 Mt), Thunder Bay (blé 6,4 Mt, colza 1,2 Mt), Churchill (blé 0,6 Mt), Montréal (blé 2 Mt), Québec (blé 3 Mt).

L'Ouest du Canada constitue aussi un formidable bassin forestier et permet au pays d'être le premier exportateur de bois bruts et semi finis. Cela se traduit dans les activités du port de Prince Rupert (1 Mt) et surtout de Vancouver (23,3 Mt) comprenant des grumes (6,8 Mt), des sciages (4,1 Mt), de la pâte à papier (3,3 Mt), des copeaux (6,9 Mt), du papier (1 Mt) et divers autres produits (1 Mt).

Les trafics de pétrole brut sont au Canada complexes, car s'y additionnent les flux d'importation, d'exportation et des champs offshore. Cette dernière ressource repose sur les champs de l'Est de Terre Neuve dont l'extraction représente 12 à 13 Mt par an. Ce pétrole finit dans les raffineries régionales (Come-by-Chance, Saint John, Halifax). Avec la fermeture d'une raffinerie à Montréal, il ne reste plus que deux unités sur le Saint-Laurent, celle de Québec – Levis est approvisionnée par le fleuve alors que celle restant à Montréal l'est par un pipeline depuis le port américain de Portland dans le Maine. Enfin, la région comprend un port de transbordement, Port Hawkesbury sur le détroit de Canso, libre de glace en hiver, où le pétrole est débarqué des grands pétroliers et rembarqué avec des plus petits pour desservir des raffineries américaines.

L'autre bassin productif canadien est situé dans l'Alberta avec du pétrole issu des sables bitumineux. Cette ressource, qui a fortement cru depuis une décennie, est loin des centres de raffinage continentaux obligeant à construire de nouveaux oléoducs. Un projet

² Depuis 2008, suite à une fusion Metro Port Vancouver associe les ports de Vancouver, North Fraser et Fraser River.

visé à doubler celui vers Vancouver dont le terminal pétrolier expédie annuellement 2 Mt vers les raffineries californiennes et asiatiques. Le principal projet est un immense oléoduc transcanadien vers les raffineries de l'Ontario et du Québec. La réalisation de cet oléoduc butte sur des contraintes financières et environnementales. Celles-ci ont déjà amené au renoncement du projet de terminal en eau profonde de Cocouna sur la rive sud du St Laurent (site de reproduction des bélugas).

Le Canada compte un seul petit terminal d'importation de GNL à Saint John (0,450 Mt en 2014). Des projets à Vancouver et Québec n'ont pas vu le jour d'autant plus que comme pour le pétrole, la question n'est plus dans l'approvisionnement, mais dans l'exportation de la production nationale. Il est donc question de trains de liquéfaction pour le gaz du nord de l'Alberta. Des projets d'une dizaine de sites sont projetés ou étudiés en Colombie-Britannique (Prince Rupert, Kitimat, Campbell River). En Nouvelle-Ecosse, deux projets visent la production de gaz de schiste de Pennsylvanie et du champ offshore canadien de Deep Panuke.

Le port de Vancouver



Photo ISEMAR

La conteneurisation

Par ses deux façades maritimes, le Canada est tourné vers les deux bassins économiques des échanges internationaux, l'espace Atlantique avec l'Europe, l'espace Pacifique avec l'Extrême-Orient. Pour la conteneurisation, le Canada ne compte que peu de ports. En Atlantique, il s'agit du port côtier de Halifax et très à l'intérieur du continent de Montréal. Le port de Nouvelle-Ecosse est le plus proche de l'Europe, mais aussi le plus éloigné des marchés intérieurs et bien que la ligne du CN le relie à l'intérieur du Canada, Halifax reste un petit port en eau profonde pour les conteneurs (418 000 evp) même s'il est bien connecté. Dans cette province, deux projets concurrents de hubs nord-atlantiques en eau profonde sont évoqués dans le détroit de Canso.

Montréal est le port naturel des échanges transatlantiques avec 1,450 M evp en 2015 restant relativement au même niveau depuis plusieurs années

signe de maturité des échanges euro-canadiens. L'arrière-pensée canadien concerne le corridor Québec – Windsor qui inclut sur 1 150 km les grandes agglomérations du Québec et de l'Ontario, soit 18 M d'hab. (un peu moins que le seul état de New York).

Les ports du Pacifique sont naturellement en connexion avec l'Extrême-Orient, mais possèdent une dimension plus continentale, car en concurrence avec les ports de l'Etat de Washington et de Californie pour la desserte du lointain Midwest américain. Là encore, cette compétition se fait avec les réseaux du CP (Vancouver) et du CN (Vancouver, Prince-Rupert) qui sont particulièrement compétitifs.

Avec 3,05 M d'evp en 2015, Vancouver est le troisième port de la façade américano-canadienne avec une progression forte de sa part de marché des importations américaines de la Côte Ouest (7,5% en 2008 ; 23% en 2013). Ce succès amène un taux d'utilisation de 85% des terminaux, et l'autorité portuaire envisage un nouveau terminal en eau profonde d'une capacité de 2,4 M d'evp pour le début de la prochaine décennie. Au nord de la côte de Colombie-Britannique, le port de Prince Rupert s'est aussi positionné dans la compétition du conteneur. Le trafic s'est hissé à 780 000 evp en 2015 et une extension du terminal vise à doter le port d'une capacité de 1,5 M d'evp / an avec un argument de première escale depuis l'Asie et une rapidité d'accès au centre du continent via Edmonton en Alberta du Nord.

En termes de manutention des conteneurs à Vancouver, 75% de l'activité sont opérés par les deux terminaux (South Shore, Roberts Bank) de la société canadienne Global Container Terminals. Présente aussi au port de New York, elle est en grande partie contrôlée par le fonds de pensions des enseignants de l'Ontario. L'autre opérateur de Vancouver est DPW depuis sa reprise de P&O Ports. L'opérateur de Dubaï est devenu en 2015 le manutentionnaire de Prince Rupert par rachat du terminal à la Deutsch Bank.

À l'Est, la filiale nord américaine Ceres du japonais NYK est présente dans des terminaux voituriers et de croisière à Vancouver, un terminal à conteneurs et ro-ro à Halifax et comme coactionnaire du Termont terminal à Montréal avec Logitec³ (Canada) et une entité de MSC. L'autre entreprise de manutention de Montréal avec deux terminaux opérés (Racine, Cast) a d'abord été dans les mains de CP Ships, puis de TUI (Allemagne), de Morgan Stanley (USA) et maintenant du fonds Fiera Axiom associant des acteurs canadiens. Au Nouveau-Brunswick, DPW vient de reprendre le terminal pour développer le port de St John à l'exemple de Prince Rupert.

³ Logitec est le grand opérateur de la manutention des vracs et des diverses au Canada ainsi qu'aux Etats-Unis.

Les enjeux nordiques

Le Nord canadien est immense avec le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest (TNO), le Nunavut (créé en 1999), les parties septentrionales du Québec et du Labrador. Du point de vue maritime, il s'agit des rivages de la mer de Beaufort, de l'archipel canadien, de la baie d'Hudson et de la mer du Labrador avec un peuplement humain composé des communautés inuites (45 000 pers.) autour de 54 villages. Leur approvisionnement représente environ 150 000 tonnes par an auquel s'ajoute le port de Tuktoyaktuk (TNO) à l'embouchure de la rivière Mac Enzie qui traite les exportations et dessert les quelques sites offshore de mer de Beaufort. Les rares gros cargos présents dans les eaux arctiques canadiennes concernent les exportations céréalières du Manitoba à Port Churchill (Manitoba) au Sud-Ouest de la baie d'Hudson. Sur la grande île de Baffin, une mine de plomb et zinc a fonctionné entre 1976 et 2002 et maintenant une nouvelle mine d'Arcelor Mittal doit produire une vingtaine de millions tonnes de fer par an. La compagnie canadienne Fednav expédie depuis le site Milne Inlet sur la baie de Baffin, en attendant le développement du port minéralier de Steensby Port sur le Bassin de Foxe moins exposé au blocage hivernal. Au-delà de ces usages domestiques, l'Arctique canadien est aussi envisagé comme une route possible entre l'Europe et l'Asie. Le passage du Nord-Ouest⁴ est d'abord au cœur d'une question juridique, car le Canada considère depuis 1986 les eaux de l'Archipel comme un espace intérieur compris dans les lignes de base de son système insulaire. Les Etats-Unis mais aussi l'UE s'opposent à Ottawa en revendiquant le statut de détroit international pour les passages au travers de l'archipel avec la liberté de transit prévue par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (de 1982). Cette opposition n'est pas que théorique, car le Canada souhaite contrôler le passage⁵. À l'heure des débats sur les passages maritimes arctiques, mais aussi de l'exploitation des ressources offshore et plus largement des prétentions des états riverains sur l'extension des plateaux continentaux sur l'océan Arctique, le Canada doit redéfinir ses rapports avec ses espaces nordiques après plusieurs décennies de désintérêt relatif. Les exercices de souveraineté passent par des patrouilles maritimes régulières et un exercice militaire annuel depuis 2002 (*opération*

Nanook). D'autres projets engagent plus lourdement les financements du pays. Le futur brise-glaces arctique de grand gabarit GCC *John G. Diefenbaker* (1,7 Mds \$Can) est annoncé pour 2020. La station navale de Nanisivik au nord de l'île de Baffin (130 M \$Can) devrait être opérationnelle en 2018.

On peut s'interroger sur l'usage même du passage du Nord-Ouest. De fait, le réchauffement climatique libère les glaces plus largement durant la saison estivale, mais les espaces arctiques restent toujours des milieux difficiles, la baie de Baffin est le départ de la célèbre *Iceberg Alley* (décentes des glaciers côtiers du Groenland occidental par le courant du Labrador) puis la route d'Amundsen comme le chenal de Parry ne sont pas des voies maritimes normales. Ce vaste espace maritime comporte de nombreuses lacunes en matière d'information pour la navigation et les capacités d'intervention de secours sont inexistantes.

Pour l'instant, il y a eu peu de passages du Nord-Ouest, essentiellement des navires scientifiques et de plaisance (voiliers, yachts). Pour le fret, il faut être clair que le gouvernement canadien ne souhaite pas faire du passage du Nord-Ouest une voie maritime pour les navires de commerce et pour l'instant, comme l'a sondé l'universitaire Frédéric Lasserre, l'industrie maritime n'a pas besoin de cet itinéraire. Reste un autre usage qui fait aussi débat, la croisière. Après des unités modestes, en 2016 un navire de 1 700 passagers de Cristal Cruise a franchi passage. La question du secours en cas de problème dans ces espaces éloignés est naturelle, mais aussi de la pression de ce tourisme sur les petites communautés autochtones.

Ainsi d'une manière générale, l'espace arctique n'a longtemps été considéré que par le prisme du monde inuit, progressivement mieux intégré à la société canadienne. Désormais c'est l'usage économique du Grand Nord qui en est cause, exploitation minière, ressources offshore, passage maritime. Le Canada doit donc faire des choix vis-à-vis des opportunités économiques, des contraintes et des risques environnementaux. Le Canada doit prendre en compte une troisième dimension de sa maritimité où se mêlent l'affirmation de souveraineté et le développement planifié d'un vaste espace (possiblement extensible avec le plateau continental) qui est devenu un sujet d'attention internationale.

Paul TOURRET, ISEMAR

⁴ Le passage actuel a été découvert par Amundsen en 1906 mais est complexe. Il existe un axe plus direct pour traverser l'archipel depuis la baie de Baffin par le canal de Parry via plusieurs détroits mais ce dernier (M'Clure) est bloqué en été par les glaces arctiques soumises à la gire de Beaufort. Néanmoins, il commence à connaître des périodes de mer libre durant l'été.

⁵ Le règlement sur le transit maritime du Nord canadien (NORDREG) oblige les navires à un rapport d'information à la Garde côtière avant d'entrer dans l'espace arctique, s'ajoute le règlement de la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires (RPPEAN).