

Ambassade de France au Canada
Service économique d'Ottawa

Arctique : quel avenir pour le port de Churchill ?

Niché tout au nord de la province du Manitoba, sur la Baie d'Hudson, le port de Churchill constitue le seul port en eau profonde de l'arctique. Vestige d'un temps où la ville bénéficiait à plein de la présence d'une base militaire canado-américaine ainsi que du monopole de la Commission canadienne du blé, le port a connu un long déclin depuis une quinzaine d'années, jusqu'à cesser la plupart de ses activités à la fin de la décennie dernière. La reprise en main par les autorités locales de la propriété et de la gestion de ce port, ainsi que la stratégie assumée de diversification vers d'autres types de vrac (minéraux critiques notamment), laissent toutefois espérer un rebond.

Créé en 1931, le port de Churchill a décliné depuis une quinzaine d'années, handicapé par la fin du monopole de la Commission canadienne du blé et une privatisation ratée, et tarde à rebondir

Créé en 1931, en même temps que le Canada multipliait les infrastructures pour exporter ses productions céréalières (blé, orge, colza, etc.) des Prairies, le port de Churchill, avec ses silos et son élévateur à grains, était initialement intégralement dédié aux productions agricoles. Il bénéficiait à plein de la présence à Winnipeg de la Commission canadienne du blé, organe créée en 1935 pour centraliser les ventes agricoles de l'ouest canadien, qui lui réservait une part des volumes exportés. Le port, surtout après la seconde guerre mondiale, profita également de la présence à Fort Churchill, à l'emplacement de l'actuel aéroport de la ville, d'une base militaire canado-américaine qui, à son apogée, attirait en ville près de 6 000 personnes.

Deux évènements devaient toutefois remettre en cause ce relatif âge d'or. Premièrement, dans la foulée des mesures prises par J. Chrétien au mitan des années 1990 pour désendetter l'Etat fédéral, le port, propriété du Canada et géré par Transports Canada, fut privatisé ; la compagnie américaine OmniTRAX, implantée à Denver, en prit possession, ainsi que de la ligne de chemin de fer de la Baie d'Hudson, qui relie la ville à La Pas, à 1 300 km plus au sud de la province. D'abord fructueux, ce partenariat devait à la longue se révéler préjudiciable, à mesure que la compagnie renâclait à réinvestir dans les installations, conduisant finalement à son retrait en 2016. Deuxièmement, mesure emblématique et controversée des années Harper, le monopsonne de la Commission canadienne du blé fut supprimé en 2012, entraînant dans sa chute le port de Churchill. Et si un régime transitoire de cinq ans fut mis en place pour subventionner les denrées agricoles continuant à y être exportées, ce ne fut qu'une brève rémission : la fin de ce dernier, conjuguée à la COVID, devait emporter les derniers espoirs.

Face à ce long déclin, les communautés locales, à commencer par le Maire de la ville Mike Spence, en poste depuis 1995, décidèrent de réagir, en fondant l'Arctic Gateway Group (AGG). Initialement possédée à hauteur de 50% par une quarantaine de Premières nations de la région, cette société, qui possède le port et la desserte ferroviaire, est désormais intégralement propriété des autorités locales, après le retrait en 2021 de Fairfax et de la compagnie agricole de la Saskatchewan *AGT Food and Ingredients*. Un plan quinquennal de remise à niveau des installations, notamment de la voie ferrée, a été lancé, qui a bénéficié en février dernier d'une première tranche annuelle de soutien financier fédéral et provincial de 60 M CAD. Sous réserve que les autorités confirment les tranches ultérieures, pour un montant qui n'a pas été divulgué, le plan doit s'achever en 2028, rendant possible, selon le communiqué publié le 16 août dernier, une activité annuelle d'un milliard CAD et de 5 500 emplois directs et indirects. Tous ces efforts ont culminé à la fin de l'été dernier par le départ pour l'Europe d'une cargaison de concentré de zinc, une première pour le port. La reprise de l'activité agricole, espérée pour cette année, se fait en revanche toujours attendre ; l'AGG vient toutefois de signer un MoU avec la communauté rurale de Tisdale, dans le nord de la Saskatchewan, qui laisse espérer de nouvelles cargaisons.

Le positionnement stratégique du port, ainsi que sa proximité avec les marchés des Prairies, en fait un site d'intérêt

Seul port en eau profonde de l'Arctique, le port de Churchill présente, depuis sa naissance, un intérêt stratégique indéniable. L'installation, dont on a peine à imaginer qu'elle pourrait être construite aujourd'hui tant les montants en jeu seraient importants, est en effet idéalement placée dans la partie méridionale de la Baie d'Hudson ; elle constitue

ainsi un point d'entrée indispensable pour approvisionner les communautés autochtones du nord, avec lesquelles l'AGG vient d'ailleurs de renouveler son partenariat (MoU avec Sakku Investment). Grâce par ailleurs à sa desserte ferroviaire intégrée, la Hudson Bay Railway (cf *annexe 1*), connectée au réseau du Canadian National (CN) à La Pas, le port est directement relié aux sites de production des Prairies. Et, si l'accès à la ville de Churchill constitue toujours un défi en l'absence de toute route goudronnée, la présence d'un aéroport, vestige de la base militaire de la guerre froide, permet à cette communauté de rester connectée avec le reste de la province. La présence, enfin, de services collectifs de qualité (école jusqu'au lycée, hôpital, piscine, bowling, curling, etc.), fruit d'un investissement public consenti au départ de la base militaire, assure une qualité de vie qui, si ce n'était la rigueur de l'hiver et la présence fréquente d'ours polaires, serait de nature à attirer de nouveau des travailleurs.

Les installations portuaires, bien que mal entretenues depuis de trop nombreuses années, présentent également quelques beaux restes. Au pic de son activité, dans les années 2000, le port exportait plus de 700 000 tonnes de céréales par an. Avec ses quatre quais en eau profonde, capables d'accueillir des bateaux de type Panamax, il possède un élévateur de 140 000 tonnes, capable de décharger 100 wagons par jour et de charger 1 200 tonnes métriques par heure. Dotée de grues d'une capacité de 100 tonnes, le port peut manipuler des conteneurs de 20 ou 40 pieds, ainsi que tout type de marchandise en vrac : machinerie, matériel de construction et produits liquides, y compris les produits dangereux. Si le port a perdu ses cuves d'essence, à la suite de la fin d'un contrat d'Esso, il dispose toujours d'une capacité résiduelle de stockage de pétrole et de gaz, essentiellement pour approvisionner la localité et le Nunavut.

Enfin, principal argument du port, il est plus proche de 1200 km de l'Europe que Montréal. Ce positionnement suggère deux types de route possibles : des exportations directes des denrées des Prairies vers les grands ports européens, à l'instar de la récente cargaison de concentré de zinc ; l'utilisation du port comme étape dans le développement d'une route du Nord-ouest, qui permettrait de contourner les contraintes liées au Canal de Panama plus au sud et gagner jusqu'à 20% de temps (cf note SER de février 2024 « *Canada : quel avenir pour la route commerciale du Nord-ouest ?* »).

Avec le réchauffement climatique, le site pourrait connaître une seconde jeunesse, grâce notamment aux minéraux critiques

Avec le réchauffement climatique, l'activité du port pourrait être allongée de quelques mois. Le port n'est aujourd'hui ouvert qu'entre juin et début novembre, la glace obstruant la Baie le reste de l'année. Toutefois, avec le réchauffement climatique, quatre fois plus rapide dans l'Arctique canadien que dans le reste du globe, on peut s'attendre à un gain de plusieurs semaines, voire de plusieurs mois de navigation. La ville a d'ailleurs lancé une étude avec l'Université du Manitoba pour modéliser l'impact du réchauffement sur la disponibilité du port et, partant, réduire la prime de risque appliquée aux marchandises qui en proviennent ; ses résultats devraient être connus en 2025.

Le port apparaît également décidé à diversifier les marchandises débardées, notamment les minéraux critiques. L'envoi d'une cargaison de concentré de zinc, extrait à Snow Flake, à 200 km à l'est de Flin Flon, est à cet égard tout à fait emblématique de ce que le port souhaite davantage faire à l'avenir. Le développement du secteur minier dans le nord des prairies, au Manitoba, comme en Saskatchewan ou en Alberta, rend crédible cette ambition. Avec une marge supérieure à celle constatée sur les denrées agricoles, le différentiel de coût du port pourrait être en partie absorbé ; le port fonde des espoirs notamment dans le concentré de cuivre. L'AGG se dit également prêt à considérer d'autres vracs, comme la potasse (qui avait d'ailleurs justifié l'arrivée dans le consortium d'*AGT Food and Ingredients*) ou, peut-être, le *yellow cake* d'uranium.

Les projets relatifs au pétrole ou au gaz apparaissent en revanche beaucoup plus incertains. Après la fin du monopole de la Commission du blé, les propriétaires de l'époque avaient songé utiliser Churchill pour envoyer par tanker du *crude* en Europe ; un essai à 2 M CAD avait été tenté. Mais, très vite, les porteurs de ce projet avaient été confrontés à l'hostilité des communautés locales, soucieuses de préserver l'écosystème unique de la région et inquiètes de possibles explosions à l'instar de celle qui s'était produite juste avant au Québec (Lac Mégantic). C'est d'ailleurs cette même fibre environnementale qui rend incertain le projet, caressé à Winnipeg et à Calgary, d'un terminal de LNG à destination de l'Europe. Certes il s'agirait là de la route la plus rapide, permettant de contourner les difficultés observées pour développer sur la façade Est de tels terminaux, mais, outre les montants requis, il est fort probable que de tels projets suscitent le moment venu l'inquiétude, voire le rejet des populations locales.