



LE PORT EN EAU PROFONDE D'IQALUIT AU NUNAVUT

BILAN INITIAL DES RETOMBÉES POUR LES PARTIES PRENANTES

Mémoire présenté
dans le cadre du programme de maîtrise en gestion des ressources maritimes
en vue de l'obtention du grade de maître ès sciences

PAR
© **MOUHAMADOU LAMINE DIAKHATE**

Mai 2026

Composition du jury :

Josée Laflamme, présidente du jury, Université du Québec à Rimouski

Emmanuel Guy, directeur de recherche, Université du Québec à Rimouski

Gérard Young, examinateur externe, Institut Maritime du Québec

Dépôt initial le 14 avril 2026

Dépôt final le 21 mai 2026

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À RIMOUSKI
Service de la bibliothèque

Avertissement

La diffusion de ce mémoire ou de cette thèse se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire « Autorisation de reproduire et de diffuser un rapport, un mémoire ou une thèse ». En signant le présent formulaire, l'auteur concède à l'Université du Québec à Rimouski une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de son travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, l'auteur autorise l'Université du Québec à Rimouski (UQAR) à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de son travail de recherche à des fins non commerciales sur quelques supports que ce soit, y compris Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de la part de l'auteur à ses droits moraux et de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, l'auteur conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont il possède un exemplaire.

À Aminata Cissé et Thierno

REMERCIEMENTS

Au professeur Emmanuel Guy et à la directrice du programme, Josée Laflamme, pour m'avoir donné l'occasion de réaliser ce travail de recherche.

À toute ma famille, à Gérard et Christian Gagnon, ainsi qu'à mes amis, pour leur soutien constant tout au long de ce projet de recherche.

RÉSUMÉ

Le port en eau profonde d'Iqaluit constitue une infrastructure stratégique pour l'Arctique canadien. Son étude vise à dresser un bilan multidimensionnel pour évaluer dans quelle mesure les dynamiques du transport maritime dans la région sont en phase avec les objectifs initiaux. Il s'inscrit dans un contexte arctique en pleine mutation, marqué par l'intensification des intérêts économiques et géopolitiques, l'expansion du trafic maritime, et le manque d'infrastructures portuaires adaptées.

Cette étude se base sur une méthodologie basée sur une analyse de données et articulée autour d'un mouvement ternaire. Premièrement, une cartographie des parties prenantes, destinée à mettre en évidence leurs intérêts et les rapports de pouvoir. Deuxièmement, une application de la grille pragmatique d'analyse des politiques publiques de Guy et Urli, visant à évaluer la cohérence entre les objectifs de départ, les mesures mises en place, l'état du marché et les réclamations issues de l'industrie. Troisièmement, une invitation à s'inspirer du modèle de Nuuk (Groenland) dans le dessein de déterminer les meilleures méthodes de gestion et de développement futur du port d'Iqaluit.

Les résultats observés présentent un bilan assez mitigé, marqué par des réussites opérationnelles, mais aussi par des manquements structurels. Le port d'Iqaluit a amélioré et renforcé l'efficacité des opérations de manutention. Cependant, plusieurs facteurs entravent sa capacité à se placer comme un véritable hub portuaire.

L'expérience de Nuuk met en lumière l'ampleur du chemin qui reste à parcourir pour Iqaluit, le modèle groenlandais présentant une meilleure implication des parties prenantes, une articulation entre efficacité commerciale et mission de service public, et une diversification des différentes activités.

En somme, le port d'Iqaluit constitue une avancée de taille pour la sécurité des opérations de manutention et l'affirmation de la souveraineté arctique canadienne. Toutefois, il n'a guère atteint tout son potentiel. Les tensions entre intérêts gouvernementaux, attentes populaires et impératifs commerciaux subsistent encore.

L'étude suggère que la compétitivité du port d'Iqaluit dépendra de l'application d'une gouvernance qui intègre réellement les parties prenantes. À cet égard, le cas du port de Nuuk offre des pistes de réflexion porteuses.

Mots-clés : Politique publique, Transport maritime arctique, Iqaluit, port en eau profonde, Infrastructure portuaire arctique, port de Nuuk.

ABSTRACT

The Iqaluit Deep Water Port is a strategic infrastructure for the Canadian Arctic. Its study aims to draw up a multidimensional assessment to assess the extent to which the dynamics of maritime transport in the region are in line with the initial objectives. It is part of a rapidly changing Arctic context, marked by the intensification of economic and geopolitical interests, the expansion of maritime traffic, and the lack of suitable port infrastructure.

This study is based on a mixed methodology, based on data analysis and articulated around a ternary movement. Firstly, a mapping of stakeholders, intended to highlight their interests and power relations. Secondly, an application of Guy and Urli's public policy analysis grid, aimed at assessing the consistency between the initial objectives, the measures put in place, the state of the market and the industry's claims. Thirdly, an invitation to use the Nuuk (Greenland) model as a basis for determining best practices for future management and development of the port of Iqaluit.

The results obtained have a mixed record, marked by operational successes, but also by structural shortcomings. The port of Iqaluit has improved and increased efficiency in handling operations. However, several factors hinder its ability to position itself as a true port hub.

Nuuk's experience highlights the extent of the road ahead for Iqaluit, with the Greenland model showing better stakeholder involvement, a link between commercial efficiency and public service mission, and diversification of different activities.

In summary, the port of Iqaluit is a major step forward for safe handling operations and the asserting Canadian Arctic sovereignty. However, it has not yet reached its full potential. Tensions between government interests, popular expectations and commercial imperatives still exist.

The study suggests that the competitiveness of the port of Iqaluit will depend on the adoption of governance that truly integrates stakeholders. In this regard, the case of the port of Nuuk offers promising avenues for reflection.

Keywords: Public Policy, Arctic Marine Transportation, Iqaluit, Deep Water Port, Arctic Port Infrastructure, Nuuk Port.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	ix
RÉSUMÉ	xi
ABSTRACT.....	xiii
TABLE DES MATIÈRES.....	xv
LISTE DES TABLEAUX	xix
LISTE DES FIGURES	xxi
LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES.....	xxiii
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 MISE EN CONTEXTE	5
1.1 HISTORIQUE DE LA NAVIGATION EN ARCTIQUE.....	5
1.2 INTÉRÊTS GÉOPOLITIQUES INTERNATIONAUX.....	7
1.2.1 Intérêt russe pour la route maritime du Nord	7
1.2.2 Intérêt étasunien à travers l’Alaska	10
1.2.3 Intérêt canadien avant le début de la fonte de la glace	10
1.3 RETRAIT DE LA GLACE MARINE	11
1.4 DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC MARITIME DANS L’ARCTIQUE CANADIEN	12
1.5 CONTRAINTES LIÉES À LA NAVIGATION DANS L’ARCTIQUE CANADIEN	15
1.5.1 Brume arctique et la glace dérivante	15
1.5.2 Coûts élevés des escortes de brise-glaces.....	17
1.5.3 Cartes marines et les levées hydrographiques	18
1.5.4 Marées	19
1.5.5 Autres contraintes.....	19
1.6 INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DANS L’ARCTIQUE CANADIEN : ENTRE ABSENCE ET PRÉSENCE DE PORTS EN EAU PROFONDE	20

1.7	QUESTION DE RECHERCHE	22
CHAPITRE 2 CADRE MÉTHODOLOGIQUE		24
2.1	APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE	24
2.2	ÉTUDE DE CAS	25
2.3	DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE	26
2.3.1	Littérature et sources écrites	29
2.3.2	Cartographie des parties prenantes, de leurs intérêts et rapports de pouvoir	32
2.3.3	Application de la grille pragmatique d'analyse des politiques publiques de Guy et Urli	35
2.3.4	Port de Nuuk au Groenland : un point de repère pour Iqaluit.....	38
CHAPITRE 3 CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES, DE LEURS INTÉRÊTS ET RAPPORTS DE POUVOIR.....		41
3.1	IDENTIFICATION DES PARTIES PRENANTES	41
3.2	DÉTERMINATION DES INTÉRÊTS ET DES RAPPORTS DE POUVOIR.....	43
3.3	FORMALISATION DES RÉSULTATS SOUS FORME DE TABLEAU	47
3.4	CONCLUSION SUR LA CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES, DE LEURS INTÉRÊTS ET DE LEURS RAPPORTS DE POUVOIR	49
CHAPITRE 4 APPLICATION DE LA GRILLE PRAGMATIQUE D'ANALYSE DES POLITIQUES PUBLIQUES DE GUY ET URLI		52
4.1	OBJECTIFS DES PARTIES PRENANTES.....	52
4.1.1	Améliorer l'efficacité des opérations de manutention	52
4.1.2	Renforcer l'économie.....	54
4.1.3	Mise en sécurité des transferts de marchandises et du ravitaillement en carburant.....	55
4.1.4	Autres objectifs	56
4.2	MESURES MISES EN PLACE.....	58
4.3	ÉTAT DU MARCHÉ.....	62
4.4	RÉCLAMATIONS DE L'INDUSTRIE	63
4.5	CONCLUSION SUR L'APPLICATION DE LA GRILLE PRAGMATIQUE D'ANALYSE DES POLITIQUES PUBLIQUES DE GUY ET URLI	65

CHAPITRE 5 DISCUSSION DES RÉSULTATS DE L'ANALYSE DU CAS D'IQALUIT À LA LUMIÈRE DE L'EXPÉRIENCE DE NUUK.....	69
5.1 PORTRAIT DU PORT DE NUUK AU GROENLAND	69
5.2 DISCUSSION DES RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES À LA LUMIÈRE DU CAS DE NUUK	73
5.3 DISCUSSION DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DE LA GRILLE PRAGMATIQUE D'ANALYSE À LA LUMIÈRE DU CAS DE NUUK ?	75
5.4 CONCLUSION SUR LA DISCUSSION À LA LUMIÈRE DE NUUK.....	76
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	80
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	85

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Nombre de voyages dans la RMN de 2019 à 2023	9
Tableau 2 Coûts des activités en millions de dollars	17
Tableau 3 Caractéristiques des articles pour chaque journal	30
Tableau 4 Présentation des rapports gouvernementaux et techniques.....	31
Tableau 5 Présentation des différentes parties prenantes	41
Tableau 6 Données compilées fournies par NEAS sur les taux de fret-destination Iqaluit entre 2022 et 2025.....	44
Tableau 7 Données compilées fournies par Desgagnés Transarctik sur les taux de fret- destination Iqaluit entre 2022 et 2025	45
Tableau 8 Caractéristiques de la population active d'Iqaluit de 2019 à 2025	47
Tableau 9 Cartographie des différentes parties prenantes, de leurs intérêts et rapports de pouvoir.....	48
Tableau 10 Objectifs spécifiques 1	53
Tableau 11 Objectifs spécifiques 2	55
Tableau 12 Objectifs spécifiques 3	56
Tableau 13 Objectifs spécifiques 4.....	57
Tableau 14 Proposition de libellés pour la grille d'analyse.....	57
Tableau 15 Anciens et nouveaux navires de NEAS	60
Tableau 16 Anciens et nouveaux navires utilisés par DTI	61
Tableau 17 Liste des différentes installations dans le port de Nuuk	71

LISTE DES FIGURES

Figure 1. L’océan Arctique.....	7
Figure 2. Volume total de fret dans la RMN de 2011 à 2022 en millions de tonnes.....	9
Figure 3. Nombre de navires uniques dans la zone polaire arctique de 2013 à 2025.....	13
Figure 4. Démarche méthodologique.....	28
Figure 5. Réseau Pivot-Rayons.....	64
Figure 6. Application de la grille pragmatique d’analyse de Guy et Urli au cas du PEP	67

LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES

DET	Ministère du Développement économique et des Transports
DTI	Desgagnés Transarctik Inc.
GC	Gouvernement du Canada
GCC	Garde côtière canadienne
GN	Gouvernement du Nunavut
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
NEAS	Nunavut Eastern Arctic Shipping
NFCC	Nouveau Fonds Chantiers Canada
NIRB	Nunavut Impact Review Board
NSIDC	National snow and Ice Data Center
NSSI	Nunavut Sealink and Supply Inc.
PAME	Conseil de l'Arctique sur la Protection de l'Environnement marin arctique
PEP	Port en eau profonde
PNE	Passage Nord-Est
PNO	Passage Nord-Ouest
RMN	Route maritime du Nord
SC	Service communautaire

INTRODUCTION

L'Arctique est une région qui revient avec insistance sur le devant de la scène internationale. Depuis quelques décennies, il devient libre de glace dans certaines parties de l'océan pendant une période de l'année plus longue que d'habitude, en raison des changements climatiques majeurs (Lasserre et Linyan, 2015). Plusieurs facteurs motivent l'intérêt croissant pour cette région, notamment la profusion des ressources naturelles, les enjeux de souveraineté et la création de nouvelles routes maritimes.

Parmi ces facteurs, le transport maritime occupe une place particulière. Assurément, aujourd'hui, la région devient de plus en plus stratégique pour le transport maritime, en raison des mutations induites par les changements climatiques. L'une des espérances reposerait sur l'écourtement des trajets entre l'Atlantique et le Pacifique grâce à l'ouverture de nouveaux corridors maritimes. Cette réduction des distances place la région comme un corridor maritime stratégique, rivalisant avec les voies maritimes traditionnelles, comme le canal de Panama ou celui de Suez, et attirant ainsi un trafic maritime accru (Lasserre et al., 2010). En parallèle, l'allongement des saisons de navigation et l'accès à des régions de l'Arctique jusqu'alors difficiles d'accès, dus au recul accéléré de la glace marine, permettraient un développement des trafics maritimes (Lasserre, 2019). Cet allongement de la saison facilite ainsi l'accès à des zones auparavant difficiles, voire impossibles à accéder.

Cependant, tout ce potentiel ne pourra se concrétiser sans des infrastructures portuaires adaptées. Or, selon certains chercheurs, la plupart des recherches sur l'Arctique se concentrent principalement sur l'exploitation des ressources naturelles, le tourisme arctique et le ravitaillement des populations autochtones, plutôt que sur le développement des infrastructures portuaires arctiques (Panahi et al., 2021). Ceci s'expliquerait non seulement par la profusion des ressources dont regorge l'Arctique, mais aussi parce que les statistiques du trafic maritime continuent de souligner l'expansion de celui-ci.

Premièrement, l'exploitation des ressources naturelles constitue un sujet central en raison de l'immense potentiel minier et énergétique de la région. Selon une étude de l'United States Geological Survey de 2008, l'Arctique abriterait environ 30 % des réserves de gaz et 10 % des réserves de pétrole et 90 milliards de barils de pétrole. Elle regorgerait également 1669 milliards de pieds cubes de gaz naturel et 44 milliards de barils de liquides de gaz naturels dans 33 provinces géologiques (Bird et al., 2008).

Deuxièmement, le tourisme arctique dans l'Arctique connaîtrait une croissance rapide, avec une augmentation significative du nombre de navires de croisière (96/58 et +65.5%) et d'expéditions (Baudu et Lasserre, 2024, p. 40). Par exemple, il demeure la plus grande ressource renouvelable, représentant 3,2 % du produit intérieur brut du territoire et générant 46,6 millions de dollars en recettes totales (Egeesiak, 2015, p. 13).

Troisièmement, le ravitaillement par voie maritime constituerait un enjeu crucial pour les communautés autochtones, qui semblent fortement dépendre du transport maritime pour leur approvisionnement en biens essentiels, en raison de leur éloignement et des conditions climatiques difficiles. Cette dépendance présenterait des conséquences économiques, entraînant des coûts exorbitants pour les denrées alimentaires, les logements et les matériaux de construction, généralement soumis à des pénuries en raison des retards fréquents et des difficultés logistiques (Brooks et al., 2017).

Dans ce contexte, il tombe sous le sens d'étudier un aspect assez négligé, mais qui mérite une attention particulière : le développement des infrastructures portuaires arctiques et la sécurisation des opérations de manutention. Les havres jouent un rôle central dans la chaîne logistique maritime, servant de point de connexion entre les navires et les territoires. Or, dans l'Arctique, on relève un manque d'infrastructures portuaires modernes et adaptées aux conditions polaires. Concrètement, la plupart des havres existants seraient petits à 75 %, peu équipés et vulnérables aux conditions climatiques (Pahl et Kaiser, 2018), affectant ainsi les entreprises de transport maritime et les communautés autochtones.

C'est dans ce cadre que le Gouvernement du Canada (GC) et celui du Nunavut (GN) ont convenu de construire un port en eau profonde (PEP) à Iqaluit pour améliorer les opérations de manutention, garantir la sécurité des transports et construire une économie plus résiliente (Aarluk Consulting Inc et al., 2005). Chaque année, plus de 1400 tonnes de fret conteneurisé et 214 000 tonnes de fret non conteneurisé seraient acheminées à Iqaluit dans le cadre des opérations de ravitaillement (Brooks et al., 2017). Cette importance logistique s'expliquerait par la croissance démographique de la ville, passée de 2 500 habitants en 1980 à 8 296 en 2023 (Nunavut bureau of Statistics, 2024a). De surcroît, Iqaluit serait la communauté la plus peuplée parmi les 25 communautés du Nunavut à fort potentiel (Carrefour Nunavut, 2025). De plus, le système énergétique de la ville dépendrait des produits pétroliers livrés par voie maritime, le Nunavut ne disposant d'aucun point de production d'énergie primaire et importe la totalité de ses besoins énergétiques sous forme de carburants stockés pendant la saison de ravitaillement (Clears Seas, 2024).

Après plusieurs ajustements, la construction du port d'Iqaluit aurait débuté en 2018, avec comme maître d'œuvre Tower Arctic, une entreprise qui fait des affaires en Arctique et majoritairement détenue par des Inuits depuis 2008. Elle aurait mobilisé un investissement total de 84,9 millions de dollars, financé à hauteur de 63,7 millions de dollars par le gouvernement du Canada et 21,2 millions par celui du Nunavut (Pelletier, 2023). Finalement, son exploitation commencerait le 25 juillet 2023, marquant une étape importante dans le développement des infrastructures portuaires arctiques (Wright, 2023).

Ce travail de recherche consiste à dresser le bilan du port en eau profonde d'Iqaluit depuis sa construction et d'éclairer ses conséquences multidimensionnelles, non seulement en matière de données, mais aussi de développement économique. Pour ce faire, il s'articule autour de cinq axes qui en guident notre analyse. La première partie commence par déterminer la mise en contexte. La deuxième partie traite de l'approche méthodologique à adopter. Cette base acquise, la troisième et la quatrième partie présentent et analysent les résultats obtenus aux fins de répondre à la problématique de recherche. Enfin, la cinquième partie discute des résultats du PEP d'Iqaluit à la lumière du port de Nuuk au Groenland.

CHAPITRE 1

MISE EN CONTEXTE

Dans ce premier chapitre, nous débuterons par l’historique de la navigation arctique, des premières explorations aux enjeux du présent. Nous analyserons ensuite les intérêts géopolitiques internationaux dirigés vers certains États circumpolaires, en nous intéressant particulièrement sur la Russie, les États-Unis et le Canada, en raison de leur influence très marquée dans la région. Puis, nous verrons le retrait de la glace comme le facteur ayant permis l’expansion du trafic maritime arctique. S’ensuivra la présentation des différentes contraintes liées à la navigation dans l’Arctique canadien. Enfin, nous parlerons des infrastructures portuaires arctiques dans l’Arctique canadien.

1.1 HISTORIQUE DE LA NAVIGATION EN ARCTIQUE

L’Arctique a très longtemps avivé la curiosité des explorateurs en quête de routes maritimes nordiques vers l’orient. Cette fascination s’explique principalement par le désir de trouver un ou plusieurs passages maritimes plus courts pour le commerce, évitant ainsi de longues routes périlleuses. Le grec Pythéas serait l’un des premiers explorateurs à parler de la Thulé antique, qu’il aurait aperçue vers 330 avant Jésus Christ. Cependant, c’est vers 1490 que l’explorateur John Cabot aurait émis l’hypothèse de l’existence d’une route vers l’orient, motivant plusieurs expéditions européennes, animées par le besoin de découvrir d’autres routes maritimes (Fours, 2011).

Cette quête historique pour les voies navigables plus courtes n’est point une simple curiosité du passé. Elle constitue le soubassement géographique et stratégique sur lequel se construisent les ambitions contemporaines dans l’Arctique, y compris le projet du PEP d’Iqaluit. Assurément, la volonté d’avoir un contrôle sur ces espaces maritimes difficiles, hier pour le commerce, se transforme aujourd’hui en un impératif de développement socio-économique et de souveraineté arctique.

Finalement, deux voies navigables se sont présentées en réalité pour ces explorateurs. Premièrement, le passage Nord-Ouest (PNO), qui emprunte une voie entre les archipels canadiens et le continent américain. Deuxièmement, le passage Nord-Est (PNE) reliant Vladivostok à Mourmansk par le détroit de Béring.

En ce qui concerne le PNO, sa découverte fut l'objectif de plusieurs explorateurs. Pendant des siècles, ces derniers cherchèrent à rallier l'Asie en empruntant un passage maritime plus court par l'Atlantique Nord, contournant ainsi la Russie ou le continent nord-américain (Lasserre, 2004). Dans les années 1570, l'explorateur Martin Frobisher fut l'un des premiers à tenter de trouver le PNO, mais en vain. Ce n'est qu'en 1878 que Nordenskjöld réussit à traverser pour la première fois le PNO, reliant le continent européen au détroit de Béring. Enfin, ce n'est qu'à la suite du voyage d'Amundsen, entre 1903 et 1906, que le PNO fut véritablement vaincu (Lasserre, 2004).

S'agissant du PNE, les explorations auraient débuté dès le 16^e siècle, selon Fours (2011). Les Russes auraient progressivement étendu leur exploration en Sibérie, sans que cela soit le résultat d'un désir ardent destiné à découvrir une nouvelle route maritime. Ce n'est qu'avec Pierre le Grand, au début du 18^e siècle, que la Russie aurait envoyé des explorateurs dans le dessein de découvrir un passage vers l'Orient.

Au-delà de la quête des routes commerciales alternatives, d'autres facteurs supplémentaires, tributaires de la situation géopolitique des États, semble motivé l'intérêt pour l'Arctique : enjeux de souveraineté, développement de dessertes maritimes pour l'approvisionnement des communautés autochtones, et développement économique.



Figure 1. Océan arctique. © Swissinfo, 2025.

1.2 INTÉRÊTS GÉOPOLITIQUES INTERNATIONAUX

La course du pôle Nord a révélé l'existence de nombreux intérêts de la part de certains États circumpolaires. Ces derniers, conscients du potentiel énorme dont regorge cette région, ne ménagent aucun effort pour profiter pleinement des richesses. C'est donc pour cette raison que nous traiterons ces intérêts, principalement tournés vers la Russie, les États-Unis et le Canada.

1.2.1 Intérêt russe pour la route maritime du Nord

L'intérêt arctique de la Russie pour la route maritime du Nord (RMN) remonte à plusieurs décennies et s'est intensifié au fil du temps, en fonction des contextes historiques. Des enjeux économiques, stratégiques et géopolitiques le motivent. En développant cette

voie de navigation, la Russie cherche à renforcer sa souveraineté dans la région, à exploiter les ressources naturelles et minières et à s'imposer comme un leader du commerce mondial, une ambition soutenue par le Programme international de la Route maritime du Nord lancé en 1993. Ce programme visait à accroître l'intérêt pour l'usage de la RMN comme route commerciale entre l'Europe et le Japon (Ragner, 2016).

L'efficacité de cette initiative se mesure à l'aune d'une croissance du volume du trafic maritime, principalement portée par l'exportation d'hydrocarbures et de charbon. Le volume total du trafic est ainsi passé de 20 180 en 2018 à 34,034 millions de tonnes en 2022, avec 2994 voyages recensés cette même année (Centre For High North Logistics, 2023). Des projets de grande envergure comme Yamal LNG (16,5 millions de tonnes par an) et le projet pétrolier de Novyi (8,5 millions de tonnes) illustrent cette logique d'exportation massive (Zysk, 2017).

L'importance de ce volume du trafic prend toute sa dimension lorsqu'on le met en regard du trafic maritime dans l'Arctique canadien. La même année, le tonnage total dans l'Arctique canadien était de 12,2 millions de tonnes (Lasserre et al., 2022).

Cet écart d'échelle explique en grande partie l'intérêt de la Russie pour la région, que ce soit sur le plan économique ou stratégique. La RMN lui permet non seulement d'exporter ses ressources naturelles et minières arctiques, mais aussi de renforcer sa présence dans une région de plus en plus convoitée et en pleine mutation.

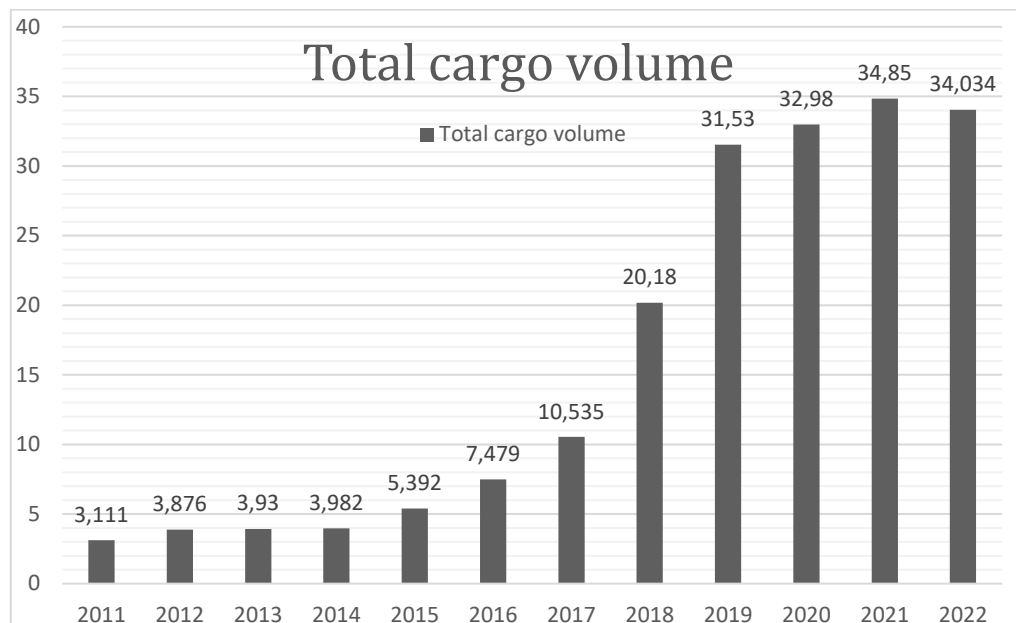


Figure 2. Volume total de fret dans la RMN de 2011 à 2022 en millions de tonnes. © Centre For High North Logistics, 2023.

Tableau 1
Nombre de voyages dans la RMN de 2019 à 2023

Mois	N° Voy 2019	N° Voy 2020	N° Voy 2021	N° Voy 2022
Janvier	135	154	160	186
Février	134	157	158	172
Mars	153	170	165	209
Avril	155	171	178	208
Mai	157	161	197	203
Juin	121	122	153	166
Juillet	280	297	349	372
Août	439	450	481	429
Septembre	454	500	504	390
Octobre	349	381	464	312
Novembre	164	187	238	201
Décembre	153	155	180	146
Total	2694	2905	3227	2994

Source : Centre For High North Logistics, 2023.

1.2.2 Intérêt étasunien à travers l'Alaska

L'intérêt des États-Unis pour les routes maritimes arctiques est naturel, en raison de leur potentiel stratégique, géopolitique, économique et militaire (International Institute for Middle East and Balkan Studies, 2025). Cet intérêt est d'autant plus marqué que l'Alaska, intégré aux États-Unis depuis 1959, joue un rôle clé dans l'expansion de ces routes.

Par sa position géographique, l'Alaska constitue un point d'ancrage pour le développement des routes maritimes arctiques, comme le Passage du Nord-Ouest, ainsi que pour la surveillance des activités de la Russie et de la Chine dans la région. De plus, il regorge d'une profusion de ressources naturelles, notamment de pétrole, de gaz et des minerais, ce qui renforce son importance économique et stratégique. Cette dimension économique de ce 49^e État des États-Unis d'Amérique s'est affirmée en 1968 lors de la découverte des gisements de gaz et de pétrole à Prudhoe Bay, située sur la côte septentrionale, dans la région du « North Slope » (US Department of Energy, 2024).

En plus de son importance économique, l'Alaska sert de base stratégique pour les opérations militaires des États-Unis dans l'Arctique (Observateur de l'Arctique, 2016). Aujourd'hui, la présence militaire américaine en Alaska semble liée à l'attachement à la souveraineté et à la surveillance des activités rivales. Face à cette présence américaine, le PEP d'Iqaluit illustre l'approche canadienne : celle d'une souveraineté arctique et d'une résilience des communautés par la construction d'infrastructures adaptées à l'échelle et aux besoins du Nunavut.

1.2.3 Intérêt canadien avant le début de la fonte de la glace

Avant les années 1970, le PNO ne constituait guère un vrai enjeu de souveraineté pour le Canada. Cependant, à la suite de la traversée du pétrolier américain SS Manhattan, le fédéral a pris conscience de l'importance de cette souveraineté arctique canadienne (Radio Canada, 2019). De plus, l'intérêt international croissant que suscite l'Arctique, motivé par

l'exploitation des ressources naturelles et des minerais, les changements climatiques, le contrôle du PNO et la création de nouveaux corridors maritimes, a aussi profondément transformé cette perception. Aujourd'hui, le Canada cherche à affirmer sa souveraineté dans la région et en fait une priorité nationale (Morrison, 2022).

C'est dans cette logique que semble s'inscrire la construction du PEP d'Iqaluit. Cette infrastructure est érigée pour répondre à un impératif de résilience en sécurisant les opérations de manutentions des marchandises, de développement économique régional et de souveraineté arctique du Canada.

1.3 RETRAIT DE LA GLACE MARINE

La fonte progressive de la glace marine est l'un des impacts attribués au réchauffement climatique, lui-même attribué à l'activité humaine. La réduction de l'étendue de la glace a profondément transformé l'écosystème arctique et a également modifié les voies navigables historiques. Observé de manière marquée au début des années 1990, ce retrait progressif est directement lié à l'augmentation des températures et des concentrations de gaz à effet de serre, selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur le climat (IPCC) (Lasserre, 2008).

Ce retrait de la glace marine est d'autant plus vrai que des observations satellitaires ont montré une baisse continue de son étendue lors de chaque saison, particulièrement en septembre, lorsque sa couverture saisonnière est minimale. Entre 1979 et 2021, par exemple, l'étendue de la glace a subi une baisse de 12,7 % par décennie en moyenne. Selon les projections du National Snow and Ice Data Center (NSIDC) de 2021, l'océan Arctique pourrait être libre de glace de mer en septembre avant l'année 2050 (National Snow and Ice Data Center, 2021). Les images satellites du National Aeronautics and Space Agency montrent non seulement un rétrécissement de la banquise, mais aussi un amincissement de celle-ci.

De plus, une étude récente du programme arctic monitoring and Assessment de 2021 révèle que la dernière génération de projections du modèle climatique mondial couplé (CMIP6) prévoit une augmentation de la température moyenne annuelle de l'air à la surface de l'Arctique de 3,3 °C à 10 °C d'ici 2100. Cette augmentation dépendra des émissions futures. De plus, la probabilité d'un été arctique sans glace est dix fois plus élevée dans un contexte mondial de 2 °C (Arctic Monitoring and Assessment Programme, 2021).

Cette mutation radicale de la région constitue une des causes justifiant le projet du PEP d'Iqaluit. Assurément, l'allongement de la saison de navigation constitue un investissement dans une infrastructure durable qui répond aux besoins exprimés par les compagnies de transport maritime de sécuriser leurs opérations de manutention (Radio Canada, 2025).

Ainsi, à mesure que l'étendue de la banquise diminue, emprunter encore plus les Passages du Nord-Est devient ainsi de plus en plus envisageable, le long de la côte septentrionale russe, et du Nord-Ouest, le long du Groenland, du Canada et de l'Alaska. Le PEP d'Iqaluit apparaît comme une infrastructure adaptée aux conditions climatiques difficiles de la région. Elle pourrait permettre de répondre aux défis logistiques posés par un environnement en pleine mutation, tout en permettant au Canada d'affirmer sa souveraineté arctique.

1.4 DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC MARITIME DANS L'ARCTIQUE CANADIEN

Au cours des deux dernières décennies, le trafic maritime arctique a fortement augmenté en raison de la fonte rapide de la banquise arctique (Dawson et al., 2024). Cette fonte de la glace, qui se produit plus rapidement que la moyenne mondiale, a créé de nouveaux corridors maritimes, favorisant une navigation maritime plus longue durant l'année. En 2025, cette banquise a atteint son étendue maximale annuelle avec seulement 14,33 millions de kilomètres carrés, un niveau record depuis le début des observations satellitaires il y a 47 ans. Cette étendue maximale est inférieure à 1,3 million de kilomètres

carrés à la moyenne maximale de 1981 à 2010 (15,64 millions de kilomètres carrés) et de 80 000 kilomètres carrés au précédent record observé en 2017 (National Snow and Ice Data Center, 2025).

Ce développement du transport maritime arctique connaît une croissance constante, tant pour le transit international que pour le ravitaillement des populations autochtones. Selon le rapport présenté par le conseil de l'Arctique sur la protection de l'environnement marin arctique (PAME) en date du 12 février 2026, le nombre de navires uniques entrant dans la zone du code polaire arctique entre 2015 et 2025 a augmenté d'environ 30 %, soit une augmentation de 414 navires en dix ans. Les navires uniques font référence à chaque navire compté une fois, même s'il entre dans la zone plusieurs fois dans une même année (Protection of the Arctic Marine Environment, 2026). Même si les indicateurs choisis et le rythme de croissance peuvent varier entre les sources consultées, toutes font état d'une croissance continue.

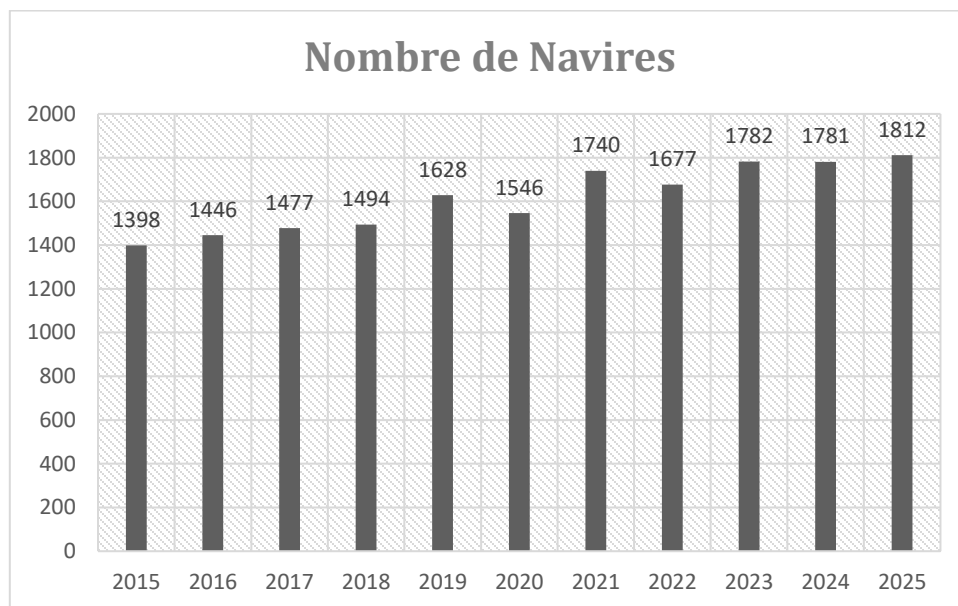


Figure 3. Nombre de navires uniques dans la zone du code polaire arctique de 2013 à 2025.
© PAME, 2026.

Au cours de la décennie 2009-2019, les navires marchands (+122 %) et ceux de pêche (+106,2 %) ont principalement porté l'expansion du trafic maritime dans l'Arctique canadien, avec une croissance rapide du vrac sec (+ 288,9 %), tirée par les activités minières et le transport de marchandises (+ 156,5 %) pour approvisionner les communautés locales (Pic et al., 2024, p. 266).

Le trafic des navires de marchandises et celui de vrac ont, eux aussi, fortement augmenté entre 2013 et 2023. Pour les premiers, le nombre est passé de 127 à 283, soit une augmentation de 122,8 %. Cette hausse est attribuable au trafic des vraquiers (163 en 2023 contre 27 en 2013), des navires transportant des marchandises générales (79/35, soit une augmentation de 125,7 %), ainsi qu'aux tankers destinés à l'approvisionnement en carburant des villages et des sites miniers (33/25, soit une augmentation de 32 %). Pour les seconds, qui ont tiré profit de l'exploitation minière à Voisey's Bay, à Raglan, au Québec, et à Mary River, au Nunavut, leur trafic est passé de 152 à 167. Lors des dix premiers mois de 2024, on en comptait déjà 158, ce qui confirme cette hausse exponentielle (Baudu et Lasserre, 2025).

Le trafic de croisière a connu de son côté une hausse exponentielle du nombre de voyages, avec 24 voyages en 2019, 44 en 2022 et 56 en 2023 sur une période de 10 mois, marquant une reprise après la covid-19. Cependant, on assiste depuis à une stabilisation, voire un recul, du nombre de voyages faits par les navires de pêche entre 2013 et 2022, tournant autour de 136 à 137 voyages par an, avant de diminuer à 116 en 2023 (Baudu et Lasserre, 2025). La covid 19 a laissé des impacts négatifs, notamment sur les navires de plaisance, dont le trafic est resté faible (32 en 2013 contre 13 en 2023), en partie à cause des restrictions imposées pendant cette pandémie. De même, le trafic de barges/remorqueurs s'est également effondré, passant de 36 à huit (- 77,8 %) après la faillite de la compagnie Northern Transportation Company Ltd (2016) et les problèmes de trésorerie de la société Marine Transportation Services (Baudu et Lasserre, 2024).

Malgré cet essor marqué du trafic maritime arctique, la plupart des recherches scientifiques se concentreraient principalement sur son développement et les avantages des

routes de navigation arctique, bien que la situation hivernale demeure un obstacle (Theocharis et al., 2018), tout en négligeant les infrastructures portuaires dans la région (Panahi et al., 2021). Cette focalisation sur les routes maritimes arctiques au détriment des infrastructures portuaires semble créer un vide dans la recherche, alors même que celles-ci constituent un maillon essentiel pour le développement durable de l'Arctique. L'exemple de l'ancienne plage de ravitaillement d'Iqaluit, qui peinait à répondre à la demande croissante due à l'expansion démographique et économique de la ville, souligne l'urgence de mieux prendre en compte ces enjeux infrastructurels (Government of Nunavut, 2024). Cette négligence de recherche est d'autant plus surprenante que la qualité des infrastructures portuaires pourrait renforcer la sécurité et l'efficacité de la navigation, accroître la résilience des communautés autochtones et soutenir le développement économique local.

1.5 CONTRAINTES LIÉES À LA NAVIGATION DANS L'ARCTIQUE CANADIEN

Les contraintes à la navigation dans l'Arctique canadien rendent peu probable, à l'heure actuelle, une expansion rapide de nouvelles routes maritimes comme artères commerciales. Bien que les avantages pré-étudiés soient intéressants, déterminer les aléas liés à la navigation semble nécessaire. Parmi ces contraintes figurent : la brume et la glace dérivante, les coûts élevés d'un brise-glace, les cartes marines désuètes et peu fiables dans certains endroits de l'Arctique et les levés hydrographiques pouvant dater de plusieurs, les marées, entre autres (Lasserre, 2010). Chacune de ces contraintes sera traitée dans les sous-sections suivantes.

1.5.1 Brume arctique et la glace dérivante

La brume est un phénomène fréquent dans la région arctique, réduisant gravement la visibilité et rendant la détection d'obstacles, tels que les morceaux de glaces ou d'autres navires, difficile. Elle réduit la visibilité à l'horizon et contribue au réchauffement climatique

par la présence de gaz et de particules fines. Elle couvre toute la région arctique, avec des concentrations qui atteignent souvent leur maximum.

Les mesures montrent que les degrés de pollution dans l'Arctique sont généralement 10 à 20 fois plus élevés que ceux mesurés au-dessus de l'Antarctique et 10 fois plus élevés que ceux observés au-dessus des zones non industrielles nord-américaines. Cette différence s'explique par le fait que l'Arctique est directement connecté aux régions industrialisées de l'hémisphère Nord, tandis que l'Antarctique est protégé par un bouclier climatique (Phillips, 2015).

Pour ce qui est de la glace dérivante, elle est celle qui se déplace constamment sous l'influence des courants marins et des vents. Elle se forme lorsque la température de la glace de première année baisse en dessous du point de congélation. Elle augmente les risques de collision et ralentit considérablement la vitesse de pointe des navires.

Pour s'adapter à ces conditions climatiques difficiles, les transporteurs maritimes utilisent des brise-glaces pour ouvrir des voies navigables (Clear Seas, 2020), des systèmes de surveillance pour détecter la glace et des routes spécialement conçues pour minimiser les risques. Néanmoins, la navigation dans les eaux arctiques n'est pas sans conséquence pour l'environnement marin. Parmi ces effets, nous avons :

- Les rejets réguliers, soit les substances que les navires relâchent dans l'océan de manière volontaire ou involontaire. Cela inclut le carburant, l'eau de ballast, les eaux grises (provenant des logements ou de la vaisselle) et les eaux usées (également connues sous le nom d'eau noire). Toutes ces substances contiennent des variétés de polluants et de contaminants nocifs pour l'environnement et pour les personnes qui se nourrissent du poisson et d'autres fruits de mer provenant de l'Arctique (Protection of the Arctic Marine Environment, 2021) ;
- Les rejets atmosphériques : les émissions de gaz des navires contribuent à la pollution de l'air dans une région vulnérable ;

- L'introduction d'espèces exotique, les nuisances sonores et les décharges accidentelles, qui sont aussi des menaces pour la faune et les écosystèmes fragiles de l'Arctique.

Chacun de ces obstacles sert de preuve pour justifier la construction du PEP. Cependant, ils sont très encadrés par la législation nationale. Grâce à une jetée sûre, ancrée dans les profondeurs, qui serait non tributaire des aléas de la météo marine, le port diminuerait considérablement le temps durant lequel les bateaux seraient exposés aux dangers de la baie de Frobisher. Cela réduirait considérablement les risques de bris et d'accident pendant les opérations de manutention (Aarluk Consulting Inc et al., 2005).

1.5.2 Coûts élevés des escortes de brise-glaces

Les coûts associés aux brise-glaces représentent un autre obstacle à l'expansion de la navigation en Arctique. Ces types de navires, spécialement conçus pour affronter les conditions climatiques difficiles des régions polaires, entraînent des coûts de fabrication exorbitants (Clear Seas, 2020).

Au Canada, le fédéral a récemment lancé un projet de fabrication de brise-glaces visant à remplacer la flotte de la garde côtière canadienne (GCC) par un nouveau type de navire plus adapté aux conditions polaires. Le coût total du projet serait de 8,5 milliards de dollars (Creighton et al., 2024).

Tableau 2
Coûts des activités en millions de dollars

Activité	Estimation	Retard d'un an	Retard de deux ans
Gestion de projet	420	460	490
Conception	960	970	980
Acquisition	7 130	7 350	7 580
Total	8 520	8 780	9 050

Source : Bureau du directeur parlementaire du budget du gouvernement fédéral, 2024.

Toutefois, les coûts élevés des brise-glaces pourraient avoir un impact négatif sur le TM en Arctique et sur le prix des denrées alimentaires à Iqaluit, dont près d'un tiers des ménages souffrent d'une insécurité alimentaire chronique (Clears Seas, 2024). Si l'on ne contrôle pas ces coûts, la fréquence des opérations de ravitaillement pourrait baisser. Dès lors, les biens pourraient ne plus arriver à temps ni en quantité suffisante, et leurs prix pourraient subir d'importantes pressions à la hausse.

1.5.3 Cartes marines et les levées hydrographiques

Les cartes marines et les levés topographiques dans l'Arctique présentent de nombreux défis en raison des conditions climatiques difficiles et des caractéristiques géographiques de la région. Dans l'Arctique canadien, par exemple, plusieurs cartes marines sont désuètes et n'ont pas reçu de mise à jour, alors qu'elles sont essentielles pour la sécurité de la navigation. Les levés hydrographiques pour de grands secteurs des eaux arctiques, y compris un grand nombre de principaux couloirs de navigation, sont soit inexistants, soit inadéquats. La preuve, seules 1 % des eaux arctiques canadiennes ont fait l'objet de levés conformes aux normes actuelles du Service hydrographique du Canada et validées par celle-ci (Gelfand, 2014).

Plusieurs facteurs pourraient expliquer cette situation, notamment les conditions météorologiques difficiles et le manque d'infrastructures portuaires adaptées. Par exemple, les difficiles conditions de glace peuvent empêcher les navires d'emprunter les chemins les plus courts pour relier deux axes ou nécessiter l'utilisation de brise-glaces.

Cette lacune représente un défi majeur pour améliorer l'efficacité et la sécurisation des opérations de manutention au PEP d'Iqaluit. L'absence de données hydrographiques fiables et à jour dans la baie de Frobisher pourrait accroître les risques pour les navires de ravitaillement qui desservent la ville d'Iqaluit.

1.5.4 Marées

Les marées en Arctique sont un phénomène complexe, influencé par plusieurs facteurs géographiques et climatiques propres à cette région. Elles varient selon la localisation géographique et la morphologie des bassins maritimes. Ces variations ont des effets sur la navigation, l'accessibilité côtière des communautés autochtones et les opérations de ravitaillement. Dans le Grand Nord du Québec, par exemple, la baie d'Ungava et le détroit d'Hudson sont connus pour leurs forts marnages, c'est-à-dire la différence entre le niveau de la marée haute et celui de la marée basse, atteignant 15,2 m (Gaudreau, 2002). Ce phénomène est dû à l'onde de marée qui provient de l'Atlantique Nord, dont la morphologie du bassin accentue l'amplitude. À Iqaluit, les marées constitueraient une contrainte opérationnelle pour l'ancienne plage de ravitaillement (Aarluk Consulting Inc et al., 2005 ; Government of Nunavut, 2024).

Les concepteurs du PEP d'Iqaluit ont créé ce plan précisément pour s'affranchir de cette contrainte. En offrant un quai accessible, quelle que soit la marée, il éliminerait la dépendance aux cycles de marées, permettant un accostage direct et des opérations de manutention sécurisées. Cela réduirait les temps de déchargement et les risques associés aux manœuvres (Aarluk Consulting Inc et al., 2005).

1.5.5 Autres contraintes

Au-delà des contraintes naturelles, des contraintes structurelles et de marché pourraient réduire les possibilités commerciales des compagnies maritimes. Les porte-conteneurs, par exemple, fonctionnent généralement en mode de ligne, nécessitant des plannings publiés à l'avance dans un système juste à temps (Amnistie Générale, 2019). Cependant, cette approche s'avère difficile à mettre en œuvre en raison de la variabilité de la fonte progressive de la banquise, qui rend les conditions de navigation imprévisibles.

Une autre contrainte pour le secteur des lignes régulières est le manque de ports intermédiaires pour charger ou décharger des marchandises. On observe peu de grands ports arctiques capables d'accueillir de gros navires (Ircha et Higginbotham, 2015). Dans le Grand Nord canadien, des cargos généraux assurent l'approvisionnement des communautés autochtones, et les villages n'ont que des plages de ravitaillement comme celle d'Iqaluit. La majorité des ports existants sont de petites tailles, conçus principalement pour des activités locales ou spécifiques, et mal équipés pour la gestion des navires de grande taille, et leur accessibilité est limitée à certaines périodes de l'année en raison de la présence de glace de mer : peu de ports en eau profonde existent, ce qui complique les opérations maritimes. Leur accessibilité est limitée à certaines périodes de l'année en raison de la présence de glace de mer (Cyr, 2021a).

La construction du PEP d'Iqaluit pourrait constituer une réponse directe face au déficit infrastructurel de l'Arctique canadien. Il pourrait devenir la première infrastructure portuaire moderne de la région conçue pour éliminer les contraintes liées à la navigation arctique.

1.6 INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DANS L'ARCTIQUE CANADIEN : ENTRE ABSENCE ET PRÉSENCE DE PORTS EN EAU PROFONDE

Le développement des ports en Arctique canadien apparaît comme un enjeu complexe, marqué par des conditions environnementales extrêmes et des défis socio-économiques. La fonte accélérée de la banquise due au réchauffement climatique crée de nouvelles routes maritimes et ouvre de nouvelles perspectives, comme l'exploitation des ressources naturelles et le ravitaillement des communautés (Prévost, 2020). Cependant, la situation actuelle est contrastée : si certains ports en eau profonde existent, de nombreuses zones souffrent encore de l'absence de telles infrastructures. Cette dualité reflète les défis techniques, environnementaux et économiques singuliers à cette région.

Cette quasi-absence de ports adéquats dans la région constituerait un obstacle majeur au développement économique et à la navigation. Elle ralentirait le processus par lequel les

régions arctiques peuvent exploiter pleinement leur potentiel en ressources, notamment en améliorant les conditions de vie de leur population (Ircha et Higginbotham, 2015). Le trafic de destination, vital pour l’approvisionnement des communautés arctiques, serait plus mis en mal en raison de ce manque d’infrastructures portuaires adaptées. Contrairement au trafic de transit, qui ne nécessite pas d’escale, le manque de port en eau profonde et de services intermodaux pratiquement inexistants affecte directement ce trafic (Coussot, 2008). Cette absence de connectivité terrestre et ferroviaire pourrait ainsi constituer un frein au développement économique de la région.

Les infrastructures portuaires actuelles seraient également, pour la majorité, inadaptées pour accueillir des navires de grande capacité, selon Ircha et Higginbotham (2015). Cette contrainte obligerait ainsi les entreprises de transport maritime à user de barges et de remorqueurs aux fins de faire la navette entre le navire ancré et la côte. Un tel processus serait non seulement coûteux, mais augmenterait aussi les risques de bris et de dommages aux marchandises (Aarluk Consulting Inc et al., 2005). Un développement intensif du trafic nécessiterait donc la construction de ports en eau profonde adaptés à accueillir des navires de grandes tailles, notamment les porte-conteneurs ou les brise-glaces, qui requièrent un certain tirant d’eau. De telles infrastructures pourraient jouer un triple rôle : soutien au développement économique, point d’appui pour les opérations de sécurité et affirmation de la présence étatique dans l’Arctique (Ostreng et al., 2013). De plus, le paysage portuaire de l’Arctique compterait actuellement 135 havres, dont 99 d’entre eux se classent comme étant de très petites tailles (Pahl et Kaiser, 2018). C’est ce qui expliquerait en partie l’engagement croissant des États circumpolaires dans la construction d’infrastructures portuaires de taille. Cette dynamique viserait autant à affirmer leur souveraineté qu’à soutenir le développement économique de la région, une orientation que l’on retrouverait dans la nouvelle politique arctique du Canada (gouvernement du Canada, 2025).

C’est dans ce contexte général que le cas du port d’Iqaluit aurait pris toute sa signification. Depuis la création du territoire du Nunavut en 1999, plusieurs études auraient évalué la faisabilité et la nécessité d’une telle infrastructure. Ce n’est qu’à partir des

années 2000 que le GC et le GN ont ouvertement reconnu la nécessité d'une telle infrastructure à même d'accueillir de gros navires (Aarluk Consulting Inc et al., 2005). Dès lors, cette nouvelle infrastructure permettrait de sécuriser les opérations maritimes, de limiter le temps de déchargement et de construire une économie plus dynamique en améliorant l'accès de la population d'Iqaluit aux biens essentiels. Elle comprendrait un quai en eau profonde, une aire de dépôt des marchandises sur pont maritime et une rampe de déchargement pour les barges, un nouveau collecteur de carburant et une nouvelle route reliant Akilliq Road au port (Lavoie, 2023).

Cette évolution prendrait tout son sens lorsqu'on considère la forte dépendance des Iqalummiut au transport maritime. Rappelons que la ville souffre d'un éloignement géographique et de l'absence de connectivités terrestre et ferroviaire (Clears Seas, 2024). Ainsi, toute mutation du transport maritime affecte directement la vie des habitants. Comprendre ces dynamiques, c'est comprendre comment les communautés nordiques se comportent en fonction des évolutions de leur environnement maritime.

1.7 QUESTION DE RECHERCHE

La construction du PEP d'Iqaluit constitue un point de départ majeur dans le développement des infrastructures portuaires arctiques au Canada. Néanmoins, l'adéquation entre les dynamiques du transport maritime et les objectifs initiaux des différentes parties prenantes restent à déterminer. Dès lors, ce travail de recherche soulève la question suivante : dans quelle mesure les dynamiques du transport maritime dans l'Arctique canadien, depuis l'inauguration du port en eau profonde d'Iqaluit, sont-elles en phase (ou non) avec les objectifs des parties prenantes impliquées dans l'idéation, la planification et la mise en service de cette infrastructure ?

CHAPITRE 2

CADRE MÉTHODOLOGIQUE

Comme nous l'avons abordé à la question posée à la section 1.7 du chapitre 1, nous établirons la méthodologie qui nous permettra de répondre à cette interrogation. Nous traiterons ainsi dans ce chapitre l'approche méthodologique (2.1), l'étude de cas (2.2) et la démarche méthodologique (2.3).

2.1 APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Selon la littérature scientifique, la méthodologie de recherche peut s'articuler autour de deux grandes catégories d'approche :

- Les approches probabilistes et non probabilistes ;
- Les approches quantitatives et qualitatives.

Toutes ces approches sont choisies selon l'objectif de l'étude, le contexte de recherche et les données à collecter.

Dans la première catégorie, on utilise l'approche probabiliste lorsque celle-ci vise la couverture de l'ensemble de la population, même si la non-réponse reste importante, chaque individu possédant la même probabilité d'être retenu que les autres. En revanche, dans l'approche non probabiliste, la sélection de l'échantillon repose sur le jugement du chercheur plutôt que sur des méthodes aléatoires (Bryman, 2016).

Dans la seconde catégorie, l'approche méthodologique peut-être qualitative, quantitative, ou un mixage des deux (Pinard et al., 2004). L'approche qualitative vise à avoir

une idée sur les phénomènes sociaux dans leur contexte naturel. Elle utilise une démarche et un processus de collecte d'informations qui prennent en compte le contexte social. Cette approche est descriptive, permettant au chercheur de construire des concepts ou même des théories à partir des données collectées (Sawadogo, 2020). En revanche, l'approche quantitative fait appel à des données chiffrées en utilisant un grand nombre de participants et utilise des instruments de mesure pour tester des hypothèses et généraliser les résultats. Cette approche est particulièrement utile pour répondre à des interrogations de recherches précises et mesurables, mais elle peut manquer de profondeur dans l'analyse de comportements et des motivations (Poisson, 1983).

Pour répondre à la problématique de recherche, une combinaison d'approches qualitative et quantitative semble particulièrement adaptée pour une vision complète et nuancée des conséquences multidimensionnelles du port. L'approche qualitative sera privilégiée pour explorer les perceptions, tandis que l'approche quantitative permettra de mesurer les retombées économiques, telles que la réduction des coûts du transport ou denrées essentielles.

2.2 ÉTUDE DE CAS

L'étude de cas est une enquête empirique qui examine un phénomène contemporain au sein de son contexte réel lorsque les frontières entre phénomène et contexte ne sont pas clairement évidentes et pour laquelle on utilise de multiples sources d'informations (Tchankam et al., 2020). Elle est associée le plus souvent à une logique de recherche qualitative. Son principe général est l'étude d'un ou de plusieurs phénomènes dans des contextes différents. Elle répond par ailleurs aux exigences scientifiques que les autres possibilités qui s'offrent aux chercheurs.

Par ailleurs, on peut utiliser l'étude de cas comme méthode exploratoire, c'est-à-dire comme première étape de la recherche. De plus, on peut envisager l'étude de cas comme une

méthode complémentaire à d'autres outils de collecte de données, permettant de croiser des optiques.

Dans ce travail de recherche, cette méthode est choisie pour les raisons ci-dessous :

Premièrement, notre travail de recherche est complexe et multidimensionnel, englobant des aspects socio-économiques et techniques. L'étude de cas nous permettra d'explorer en profondeur ces différentes dimensions, en offrant une analyse plus détaillée qui ne serait pas possible avec une approche plus globale.

Deuxièmement, le PEP d'Iqaluit est une infrastructure assez particulière, avec des défis liés aux conditions climatiques et aux besoins des communautés locales. Une étude de cas nous permettra de comprendre comment ces particularités influencent les résultats et les défis rencontrés.

En définitive, cette méthode met en lumière les réalités de l'infrastructure, en se basant sur des données et des objectifs des différentes parties prenantes (communautés locales, les gouvernements du Canada et du Nunavut, les transporteurs). Ce faisant, nous aurons une vision complète, en identifiant à la fois les impacts du port depuis sa construction. Enfin, l'étude de cas peut également servir de référence pour d'autres projets similaires dans la région arctique.

2.3 DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

Pour ce travail de recherche, l'étude de cas représente la grande étape méthodologique. Elle constitue une étape centrale pour analyser le développement du port en eau profonde d'Iqaluit. En s'appuyant sur les phases 3 (collecte des données) et 4 (analyse) du cadre méthodologique de Fortin et Gagnon, l'étude de cas se déroule en plusieurs étapes. Tout d'abord, nous avons la délimitation du cas, qui consiste à définir l'objet d'étude. Ensuite, la collecte des données, qui repose sur un recensement de la littérature et des sources

documentaires. Enfin, la phase d'analyse permet d'examiner les données rassemblées pour en tirer des conclusions (Fortin et Gagnon, 2022).

Pour la phase de collecte des données empiriques, nous avons procédé par un recensement de la littérature. Cette démarche implique de cibler des sources documentaires pour couvrir les multiples dimensions de la construction du port.

La phase analytique sera structurée autour de trois étapes successives, mais distinctes. La première consiste à présenter une cartographie des différentes parties prenantes, de leurs intérêts et de leurs rapports de pouvoir. Cette analyse vise à identifier les acteurs concernés, leurs intérêts et leur capacité d'influence. La deuxième étape repose sur l'application de la grille pragmatique d'analyse des politiques publiques de Guy et Urli, qui est conçue pour comparer des politiques publiques déployant divers mécanismes liés au transport maritime, élaborées dans les contextes nationaux et historiques distincts. Son principal atout réside dans sa capacité à mettre en évidence la cohérence ou les éventuels déballages entre les objectifs poursuivis, les moyens déployés et les perceptions des parties prenantes concernées. La troisième étape est une discussion des résultats du PEP d'Iqaluit à la lumière de l'expérience du port de Nuuk au Groenland, qui permet de mettre en perspective les particularités d'Iqaluit et d'identifier des bonnes pratiques ou erreurs à éviter.

L'approche méthodologique adoptée, structurée autour de ces trois phases, présente des avantages pour notre étude de cas. Cette combinaison méthodologique répond à des finalités assez complémentaires, offrant une analyse à la fois descriptive, évaluative et prospective.

La cartographie des parties prenantes présente une finalité descriptive des éléments à prendre en compte pour comprendre une politique publique donnée en tant que phénomène social. Son avantage réside dans sa capacité à identifier, à hiérarchiser les différents acteurs concernés, à exposer les intérêts divergents afin de permettre une clarification des tensions sous-jacentes du projet, et à éclairer les rapports de dépendance.

La grille pragmatique d'analyse de Guy et Urli a une finalité évaluative pour mesurer l'efficacité d'une politique publique. Ses atouts sont :

- L'analyse systématique des politiques publiques, croisant objectifs, résultats et perceptions ;
- La mise en lumière entre réalités et intentions ;
- L'identification des contradictions, telles que l'inadéquation entre les besoins économiques locaux et les investissements consentis.

Enfin, l'exemple du port de Nuuk introduit une perspective temporelle élargie, permettant de relativiser les résultats d'Iqaluit en les confrontant à un modèle alternatif, et de proposer des pistes d'amélioration. Il nous permettra de mettre en perspective les résultats de notre de recherche.

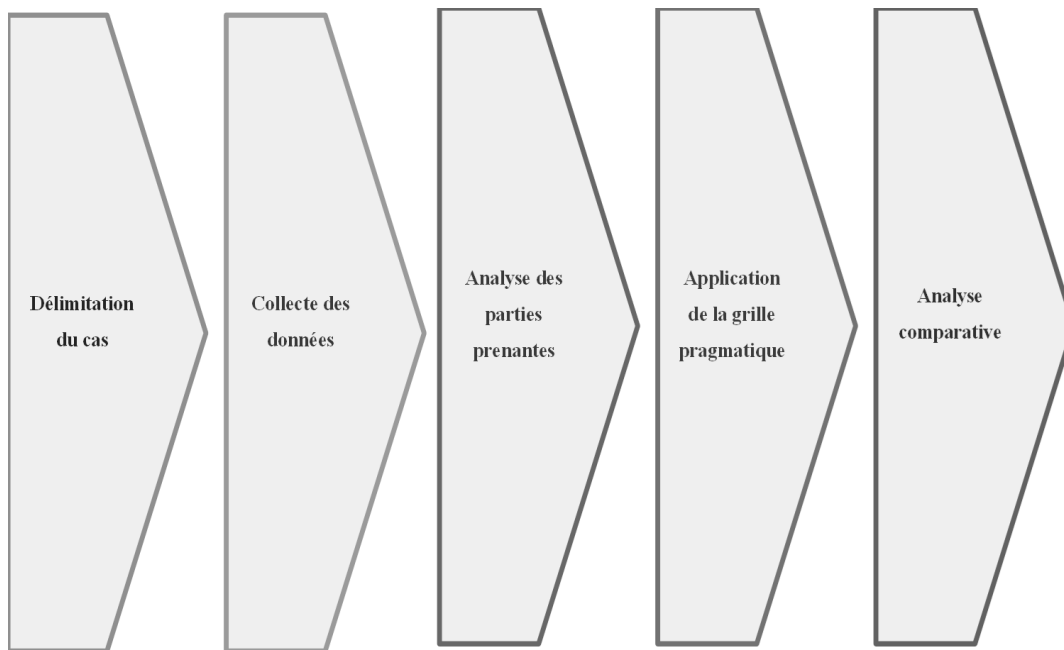


Figure 4. Démarche méthodologique.

2.3.1 Littérature et sources écrites

Dans le but de documenter ce travail de recherche, les sources secondaires constituent la base principale de la collecte de données. La période couverte s'étend de 2000 à 2025, permettant d'analyser l'évolution du port en eau profonde d'Iqaluit depuis sa construction jusqu'à sa mise en service. La documentation consultée s'articule autour de trois points principaux : la littérature scientifique, des articles de presse, et des rapports gouvernementaux et techniques.

Premièrement, la littérature scientifique concernant le développement des infrastructures portuaires arctiques, les contraintes de la navigation arctique et du transport maritime dans l'Arctique canadien. Dans ce premier point, des auteurs comme Ircha et Higginbotham (2015) estiment que le manque de port en eau profonde en Arctique constitue un frein non seulement pour le développement économique de la région, mais aussi pour le bon déroulement des services de ravitaillement.

Dans une tout autre idée, Brooks et Frost (2012) examinent les défis liés à l'approvisionnement en fret maritime des communautés arctiques éloignées. À côté de cela, les auteurs examinent également des mesures à adopter pour un service de ravitaillement efficace et peu coûteux.

Pahl et Kaiser (2018) examinent les répercussions de la fonte des glaces dans l'Arctique sur les coûts et les avantages des voies de transport entre les océans Atlantique et Pacifique, ainsi que sur l'activité économique maritime de la région. Les auteurs examinent le potentiel de l'expansion des ports arctiques et des infrastructures, en intégrant les préoccupations des populations locales.

Gaudreau (2002) traite, pour le ministère des Transports du Québec, un portrait des réseaux, des infrastructures, de l'exploitation et de la gestion dans le Nord du Québec. Il présente les problèmes auxquels les transporteurs maritimes font face dans leur mission de ravitaillement des communautés et trace les pistes de solution qui s'offrent.

Emmanuel Guy (2012) a publié des articles dans le cadre du développement du transport maritime arctique. Il admet une expansion du transport maritime arctique et présente une évaluation des différents trafics (destination/transit) pour avoir un aperçu sur la rentabilité ou non des transporteurs maritimes désirant emprunter les voies de navigation arctique. Il explique aussi que le ravitaillement des communautés autochtones explique en grande partie les trafics maritimes dans les eaux arctiques canadiennes (Guy et Pelletier, 2012).

L'ouvrage multidisciplinaire *Passages et mers arctiques : géopolitique d'une région en mutation* (2010), rédigé par un collectif de plusieurs auteurs, tels Emmanuel Guy, Suzanne Lalonde, Marie-Noëlle Houssais, Frédéric Lasserre, Jérôme Le Roy, Samantha Arnold, Joël Plouffe, Stéphan Roussel, entre autres. Cet ouvrage traite plusieurs questions arctiques, notamment le développement du transport maritime arctique, les caractéristiques de la navigation aux facteurs de risques, entre autres.

Deuxièmement, les articles de presse des médias locaux occupent une place centrale dans l'analyse de ce travail de recherche. Ils ont permis d'emmagasiner des informations actualisées sur le port en eau profonde d'Iqaluit depuis sa conception jusqu'à sa mise en service. Ces articles ont offert un aperçu des différentes réactions des communautés locales, des défis rencontrés pendant la construction du PEP d'Iqaluit. Par exemple, les journaux Nunatsiaq ou Nunavoix ont permis de suivre les récents développements en rapport avec le port en eau profonde d'Iqaluit. Le tableau suivant présentera les caractéristiques de tous les articles utilisés pour chaque journal.

Tableau 3
Caractéristiques des articles pour chaque journal

Auteurs	Titres	Années
Ahnationtalk	Iqaluit Deep-Sea Port Officially Opens	2024
Antunes (Nunatsiaq News)	Iqaluit's deep-sea port sees 1st sealift come to dock	2023
Arctic Portal	A new port in Nuuk. Un nouveau port à Nuuk	2012

Cowley (CBC News)	Iqaluit's summer ice woes renew call for port,	2012
Lavoie (Le Nunavut)	Le transport maritime à Iqaluit entre dans une nouvelle ère	2023
Mc Gwin, High North News (Arctic today)	Nuuk's new port facility is open for business,	2017
Pelletier (Nunatsiaq News)	Le nouveau port en eau profonde d'Iqaluit est sur le point d'ouvrir.	2023
Pelletier (Nunatsiaq News)	Nuuk's progress "aspirational" to Iqaluit,	2024
Varga (Nunatsiaq News)	New Iqaluit Port aims for more sealift efficiency and safety,	2017
Wright (APTN News)	Après des décennies de plans et d'études, le port en eau profonde d'Iqaluit ouvre enfin ses portes	2023

Troisièmement, les rapports gouvernementaux et techniques constituent le troisième pilier documentaire de ce travail. Ils permettent de retracer l'évolution de la politique publique concernant les infrastructures portuaires arctiques et fournissent des données techniques sur le port en eau profonde d'Iqaluit. L'ensemble de ces rapports ont facilité le suivi de l'évolution du projet portuaire d'Iqaluit et permis d'étudier les points de vue des différentes parties prenantes. Le tableau ci-dessous dresse tous les rapports gouvernementaux et techniques utilisés dans le cadre de notre travail.

Tableau 4
Présentation des rapports gouvernementaux et techniques

Auteurs	Titre des rapports	Année
Aarluk Consulting Inc, Anderson, C. and Gartner Lee Limited	Strategic Plan for the Iqaluit Deepwater Port Project.	2005
Bureau du vérificateur général du Canada	La navigation maritime dans l'Arctique canadien.	2014
Creighton, M., Kho, A (Bureau du directeur parlementaire du budget du Canada)	Le projet de brise-glaces polaires	2024
Gosselin (Plan de protection des océans)	Plan de protection des océans	2019

Gouvernement du Canada	La Politique étrangère du Canada pour l'Arctique.	2024
Gouvernement du Canada	Financement fédéral pour les infrastructures du port maritime et des installations de ravitaillement par mer d'Iqaluit	2015
Gouvernement du Nunavut	Port d'Iqaluit	2024
Nunavut bureau of Statistics	Données sur la population active et l'emploi Gouvernement du Nunavut/Données démographiques	2024
Nunavut Impact Review Board	Dossier NIRB 17XN021	2017

La construction de cette base documentaire a suivi une méthodologie en trois étapes claires. La première étape a consisté en une identification complète des sources pertinentes grâce à des recherches ciblées utilisant des combinaisons de mots-clés, tels que : Iqaluit, port en eau profonde, politique publique, transport maritime arctique, port arctic, navigation arctique, trafic maritime dans l'Arctique canadien et port de Nuuk.

La seconde étape a permis d'établir une typologie des documents, comprenant des articles scientifiques, des rapports gouvernementaux, techniques et des articles de presse. Cette panoplie de sources a permis d'avoir une couverture multidimensionnelle du sujet.

Enfin, la troisième étape a consisté en l'application de ces sources aux différentes phases d'analyse. Pour la cartographie, nous avons utilisé douze (12) documents, principalement des rapports gouvernementaux et des articles de presse permettant d'identifier les différents acteurs clés et leurs positions. La grille pragmatique d'analyse de Guy et Urli s'appuie sur trente et un (31) documents, tandis que le comparatif avec Nuuk repose sur trente-quatre (34) documents.

2.3.2 Cartographie des parties prenantes, de leurs intérêts et rapports de pouvoir

La cartographie des parties prenantes, de leurs intérêts et de leurs rapports de pouvoir est une stratégie utilisée pour cerner les dynamiques et les enjeux inhérents à un projet, en

particulier dans un contexte comme celui de la construction du port en eau profonde d'Iqaluit. Elle se définit comme le processus d'identification et de caractérisation des acteurs clés, d'étude des relations qu'ils ont entre eux et de planification de leur anticipation (Koanda, 2006). Cette analyse permet de distinguer les différentes parties prenantes impliquées, leurs intérêts et leurs pouvoirs, aux fins d'anticiper les conflits potentiels, de regrouper les acteurs clés et de définir des moyens adaptés pour atteindre les objectifs assignés (Bodenstein, 2024).

Pour effectuer une analyse rigoureuse, nous définirons clairement dans un premier temps les notions de cartographie, de pouvoir et d'intérêt (2.3.2.1). Dans un second temps, nous expliquerons les étapes appliquées pour identifier toutes les parties prenantes, les intérêts, les rapports de pouvoir et la cartographie (2.3.2.2).

2.3.2.1 Définition des concepts

Une partie prenante est l'ensemble des individus dont les intérêts sont affectés ou peuvent l'être par une situation donnée ou par des décisions vouées à transformer ou maintenir cette situation. Ce sont des acteurs internes ou externes qui ont un intérêt dans les résultats d'un projet (Freeman, 2010). Cette définition large englobe non seulement les acteurs directement impliqués dans la réalisation du projet, mais aussi ceux qui sont indirectement impliqués. Elles sont multiples dans ce contexte du PEP d'Iqaluit et incluent le GC et le GN, les compagnies de transport maritime et les services communautaires (SC). Chacune d'elles a des intérêts et des préoccupations propres, que nous devons prendre en compte.

L'identification de toutes ces parties prenantes est un pas décisif pour comprendre qui le projet concerne et quels sont leurs rôles respectifs. On peut utiliser des outils tels que la matrice d'analyse ou des cartes des acteurs pour les identifier et les classer en fonction de leur pouvoir et de leur intérêt. Le GC et le GN, en leur qualité de décideurs et de financeurs du PEP d'Iqaluit, sont des parties prenantes déterminantes, tout comme les SC et les

compagnies de transport maritime s’activant dans la région, que sont Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) et Desgagnés Transarctik (DTI), dont les opérations dépendent des activités du PEP. Cette cartographie permet ainsi d’avoir un aperçu sur les relations entre ces différents acteurs et de comprendre comment leurs intérêts et leurs pouvoirs interagissent.

Lemieux définit l’intérêt comme un élément qui a de l’importance pour une partie prenante. Le terme est associé aux motivations des parties prenantes dans leurs actions ou par rapport aux changements qu’elles souhaitent induire à travers une politique publique. Pour le cas d’Iqaluit, le GN a un intérêt économique à stimuler l’économie de la ville, tandis que les communautés locales ont un intérêt social à améliorer leur accès aux biens essentiels. Les entreprises de transport maritime, quant à elles, ont un intérêt économique à optimiser leurs coûts. Comprendre ces intérêts permet de prévoir les positions des parties prenantes et d’anticiper les conflits qui pourraient survenir.

Le pouvoir est la capacité d’une partie prenante d’influencer des décisions qui portent sur des enjeux (Lemieux, 2002). Il peut prendre plusieurs formes : il peut être formel, comme celui des personnes morales qui financent des projets, ou informel, comme celui des acteurs qui mobilisent l’opinion publique. Le GC et le GN jouissent d’une influence significative grâce à leur implication financière dans ce projet. En revanche, les organismes communautaires exercent une autorité morale en tant qu’intermédiaires des communautés locales.

2.3.2.2 Processus d’application de la cartographie des parties prenantes

La cartographie des parties prenantes est un outil indispensable pour comprendre les dynamiques de la construction du port en eau profonde d’Iqaluit. Son application permet d’identifier les différentes parties prenantes impliquées dans la construction du PEP d’Iqaluit, leurs intérêts et leurs rapports de pouvoir (Bodenstein, 2024). Le processus d’application commence par une identification des différentes parties prenantes, impliquées directement

ou indirectement selon une typologie qui les distingue. Cette identification s'appuiera sur un recensement des sources documentaires, dans le dessein d'établir une base solide d'analyse. Nous exploiterons ainsi les rapports gouvernementaux, les études techniques, la littérature scientifique et les articles de presse. Cette base documentaire permettra d'avoir un cadre d'analyse initial. Puis, par une détermination des intérêts en présence et des rapports de pouvoir. Cette seconde étape consiste à présenter les motivations de chaque partie prenante, à classer leurs attentes et à évaluer leurs convergences ou divergences. Elle permet aussi de mesurer l'influence de chaque partie prenante. S'ensuit la phase de formalisation des résultats obtenus sous la forme d'un tableau récapitulatif. Cette troisième étape nous offrira une vision globale des enjeux et des interactions en lien avec la construction du PEP. L'objectif est de faciliter leur analyse et leur discussion dans les prochains chapitres de notre travail. Enfin, la dernière étape consiste à présenter une conclusion des différentes parties prenantes, de leurs intérêts et de leurs rapports de pouvoir. Elle nous permettra non seulement de voir l'importance de l'outil de la cartographie dans le cadre de ce travail, mais aussi à mieux analyser les résultats obtenus.

2.3.3 Application de la grille pragmatique d'analyse des politiques publiques de Guy et Urli

La grille d'analyse de Guy et Urli est créée dans le cadre d'une étude comparative réalisée à la demande du ministère des Transports du Québec et s'inspire de la grille développée par Guy et Lapointe (Guy et Urli, 2009). Celle-ci vise à analyser les mesures d'intervention mises en place par les Européens afin de soutenir la compétitivité du transport maritime.

Les politiques publiques jouent un rôle crucial dans la structuration de la cité et l'amélioration des conditions de vie des citoyens. Elles visent à répondre aux besoins collectifs, à réduire au maximum les inégalités, et à garantir le bien-être des sujets. La réalisation d'un projet d'intérêt général comme celui du port en eau profonde d'Iqaluit

nécessite en tout état de cause l'implication des entités publiques, notamment le fédéral, les circonscriptions, les provinces. Assurément, les autorités étatiques compétentes conçoivent les projets publics, qui ont la charge de mettre en place des politiques publiques adaptées avec des objectifs bien définis, en opposition aux personnes morales de droit privé, dont la motivation se limite à l'aspect pécuniaire.

Le processus décisionnel dans ce contexte nous présente plusieurs caractéristiques, telles que la défense de l'intérêt collectif, la transparence quant à l'utilisation des deniers publics, l'implication de toutes les parties prenantes, entre autres. Les objectifs des parties prenantes impliquées dans le projet le guident en partie, celles-ci étant la pièce angulaire de toute politique publique bien conçue, permettant de guider, d'évaluer et d'ajuster les actions aux fins d'obtenir des résultats probants. Sans ces objectifs, évaluer le succès ou l'inutilité d'une politique s'avère quasiment impossible.

Toutefois, des conflits d'intérêts entre les différentes parties prenantes d'un projet dans le processus décisionnel peuvent limiter les objectifs. Ce faisant, élaborer une grille pragmatique d'analyse semble nécessaire pour contraster les buts de la politique publique à ses moyens et à la satisfaction qu'elle engendre des parties prenantes (Guy et Lapointe, 2010).

La grille pragmatique d'analyse utilisée dans le cadre de cette étude de cas est basée sur celle de Guy et Urli (inspirée de Guy et Lapointe, 2010). Elle permet de systématiser les informations et données recueillies et en préserver la comparabilité, aux fins d'extraire des enseignements sur les caractéristiques de la politique publique et les enjeux de sa mise en place. Elle s'articule autour d'un mouvement quaternaire : les objectifs qui sont l'élément central qui motive une partie prenante à adhérer au projet, les mesures effectives qui déterminent les conditions d'admissibilité, la procédure et les moyens utilisés pour atteindre le ou les objectifs, l'état du marché, et les éventuelles réclamations issues de l'industrie.

La première étape consiste à déterminer les objectifs des différentes parties prenantes. Dans le cas du PEP d'Iqaluit, les objectifs comprennent le renforcement de la souveraineté

arctique du Canada, l'amélioration de l'efficacité des opérations de manutention, le renforcement de l'économie et la mise en sécurité des transferts de marchandises et du carburant. Ces objectifs présentent différentes priorités selon chaque partie prenante.

La deuxième étape porte sur l'examen des mesures effectives mises en œuvre pour traduire les objectifs susvisés en actions concrètes. Cela implique d'analyser non seulement les infrastructures physiques, comme les zones de stockage, les équipements de manutention, le quai, mais aussi les mécanismes financiers et institutionnels déployés. À titre d'exemple, nous avons le financement conjoint par le GC et le GN, par le Fonds Chantiers Canada et les consultations publiques organisées par le NIRB. L'évaluation de ces séries de mesures nécessite de croiser leur pertinence technique avec leur acceptabilité sociale et leur viabilité économique, en s'appuyant sur des données telles que les calendriers de réalisation, les montants alloués.

La troisième étape porte sur l'état du marché, qui reflète les impacts des mesures une fois mises en œuvre. Elle favorisera une meilleure étude du marché suivant l'introduction de ces mesures, d'identifier les tendances émergentes et de vérifier si les transformations observées sont en phase avec les objectifs initiaux des différentes parties prenantes.

La quatrième étape aborde les réclamations issues de l'industrie, composée de NEAS et DTI, en leur qualité de transporteurs maritimes s'activant dans le Grand Nord canadien. Elle contribuera à recueillir et à analyser les critiques et les réserves exprimées par ces deux compagnies, lesquelles sont directement impliquées dans la construction du PEP d'Iqaluit.

Enfin, la dernière étape consiste à tirer une conclusion de l'application de la grille pragmatique d'analyse des politiques publiques de Guy et Urli. Elle nous permettra non seulement de présenter les différentes dimensions du PEP d'Iqaluit, mais aussi d'éclairer les tensions entre les objectifs des différentes parties prenantes.

2.3.4 Port de Nuuk au Groenland : un point de repère pour Iqaluit

Le port de Nuuk au Groenland et celui d'Iqaluit semblent présenter des similitudes sur le plan climatique, géographique et fonctionnel. Ces similitudes, ainsi que de leur importance stratégique respective, les distinguent comme des infrastructures clés dans leur région. Tous deux sont des ports en eau profonde situés en Arctique, un environnement extrêmement difficile d'accès qui impose des défis communs en matière de conception, de construction et d'exploitation.

Le port de Nuuk fonctionne depuis des décennies, avec un développement progressif (Joshi, 2022). Son expérience en fait un modèle sûr de gestion portuaire en milieu arctique, offrant des idées précieuses pour le port d'Iqaluit, dont on avait déclaré la construction substantiellement achevée en 2022 (Lavoie, 2023). Au fil des années, l'infrastructure s'est dotée d'infrastructures modernes et a développé une expertise avérée dans la gestion portuaire spécifique à l'Arctique (Sikuki Nuuk Harbour, 2024), telle que l'optimisation des opérations logistiques dans un environnement difficile, la gestion des risques liés à la glace et la gestion des flux de marchandises pour répondre aux besoins des communautés. Cette expertise pourrait servir au port d'Iqaluit, qui cherche à maximiser l'efficacité de ses opérations de manutention, tout en diminuant au maximum les risques inhérents à son isolement géographique et à ses conditions climatiques difficiles (Aarluk Consulting Inc et al., 2005).

Par ailleurs, Nuuk et Iqaluit constituent des points centraux pour l'approvisionnement en biens essentiels, le soutien aux activités économiques et la connectivité avec le reste du monde, en raison de leur éloignement géographique. Cette fonction stratégique commune rendrait leur rapprochement particulièrement pertinent pour déceler les pratiques en matière de gestion des infrastructures portuaires, d'intégrations des besoins des communautés locales et d'optimisation de la chaîne logistique.

Tout compte fait, l'étude du port de Nuuk semble pertinente, car elle permet de mettre en lumière des défis et des solutions applicables au port d'Iqaluit, tout en offrant un cadre

d'analyse pour améliorer les ports arctiques canadiens. L'expérience emmagasinée depuis des années constitue une référence précieuse pour évaluer et optimiser les performances du PEP d'Iqaluit, tout en intégrant des spécificités locales de chaque région.

CHAPITRE 3

CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES, DE LEURS INTÉRÊTS ET RAPPORTS DE POUVOIR

La cartographie des parties prenantes est un outil qui révèle des dynamiques complexes entre les différentes parties prenantes impliquées dans la construction du PEP d’Iqaluit. Elle vise à caractériser chaque partie prenante en analysant ses intérêts et ses rapports de pouvoir (Bodenstein, 2024). Le tableau ci-dessous offre une présentation complète de ces différents acteurs :

Tableau 5
Présentation des différentes parties prenantes

Paliers de gouvernements	Gouvernement du Nunavut Gouvernement du Canada
Transporteurs maritimes	NEAS et DTI
Services communautaires	SC

3.1 IDENTIFICATION DES PARTIES PRENANTES

Les différentes parties prenantes impliquées dans la construction du PEP d’Iqaluit se répartissent en trois catégories principales. Chacune d’elles sera clairement identifiée selon l’importance qu’elle occupe dans la construction du port.

Premièrement, le GC et le GN constituent la première catégorie. Leur implication découle à la fois de leur autorité légale, basée sur l’Accord sur les revendications territoriales du Nunavut de 1993 et de la constitution du Canada, et de leurs implications financières et opérationnelles dans la construction du PEP d’Iqaluit. Le ministère du Développement économique et des Transports (DET) du Nunavut constitue l’interface opérationnelle (Government of Nunavut, 2024), tandis que le GC assure le leadership financier et stratégique.

Deuxièmement, NEAS et DTI forment le second groupe clé. Ces acteurs historiques occupent une position centrale dans l’approvisionnement des communautés autochtones, justifiant leur inclusion comme parties prenantes clés. Leur duopole s’est renforcé après la faillite de la société Northern Transportation Company Limited en 2016, conformément à l’article 49 de la loi sur la faillite et l’insolvabilité. Cet événement a fait d’elles les seules entreprises de transport maritime capables d’assurer un service régulier vers la ville d’Iqaluit (Alvarez et Marsal, 2025). La compagnie NEAS est une entreprise spécialisée dans le réapprovisionnement, ainsi que des services de conteneurs et d’emballage pour des destinations à travers le Canada, y compris les régions éloignées de l’est et de l’ouest de l’Arctique. Elle dispose d’une flotte appartenant à des Inuites locales du Nunavut. Par l’intermédiaire de Transport Nanuk, une entreprise issue d’un partenariat avec la compagnie québécoise spécialisée en arrimage Logistec et de la North West Company, elle apporte son apport en industrie dans l’exploitation de navires renforcés pour la navigation dans les glaces. La compagnie opère sept navires : N/M Qamutik, N/M Mitik, N/M Ukpik, N/M Sivumut, N/M Sinaa et N/M Nunalik. Ces bâtiments ont un tirant d’eau compris entre 8 et 8,52 m lorsqu’ils sont chargés entièrement (Nunavut Eastern Arctic Shipping, 2025). La société Desgagnés Transarctik, filiale du groupe Desgagnés, œuvre dans le transport maritime en Arctique canadien depuis des décennies. Chaque année, il garantit l’acheminement en grande quantité de marchandises dans l’Arctique canadien, grâce à sa collaboration avec Nunavut Sealink and Supply (NSSI). La compagnie possède et exploite douze navires : M/V Acadia Desgagnés, M/V Annette Desgagnés, M/V Argentinia Desgagnés, M/V Berthe Desgagnés, M/V Marcellin Desgagnés, M/V Rosaire Desgagnés, M/V Taïga Desgagnés, M/V Claude Desgagnés, M/V Sedna Desgagnés, M/V Zelada Desgagnés, M/V Nordika Desgagnés, M/V Miena Desgagnés. Ces navires ont un tirant d’eau compris entre huit et dix mètres lorsqu’ils sont chargés totalement (Desgagnés Transarctik, 2025).

Troisièmement, les SC représentent le dernier pilier. Cette dernière partie prenante opère une position centrale dans l’écosystème des parties prenantes. Son inclusion repose sur son rôle de médiateur entre les autorités publiques, les entreprises et les populations locales,

comme en atteste sa capacité à organiser des consultations depuis 2015 (Aarluk Consulting Inc et al., 2005).

3.2 DÉTERMINATION DES INTÉRÊTS ET DES RAPPORTS DE POUVOIR

L'analyse des dynamiques entre ces différentes parties prenantes révèle de nombreux enjeux. Les gouvernements du Nunavut et du Canada, bien qu'alliés dans la réalisation du port, poursuivent des intérêts distincts, mais complémentaires. Le Nunavut poursuit principalement des intérêts socio-économiques, notamment la stimulation de l'économie locale, l'amélioration de l'efficacité des opérations, la réduction des coûts du transport et la facilitation à l'accès aux biens essentiels pour les populations locales. Au-delà de ces aspects économiques, il a également un intérêt social à améliorer le bien-être des Iqalummiut, qui constituent la communauté la plus peuplée du Nunavut (Nunavut bureau of Statistics, 2024a). Le Gouvernement du Canada, quant à lui, défend des intérêts géostratégiques (renforcement de la souveraineté arctique), face aux convoitises des puissances internationales sur les nouvelles routes maritimes et économiques (création d'un hub commercial).

Cette différence d'orientation génère des dynamiques de pouvoirs assez délicats. En vertu de la loi constitutionnelle du Canada de 1867, les gouvernements territoriaux, comme celui du Nunavut, sont sous l'autorité du fédéral. Cependant, grâce au processus de « dévolution », il délègue ou transfère certains pouvoirs de décision aux territoires, notamment celui de légiférer au sein de leurs frontières et de financer des projets, tels que la construction d'infrastructures maritimes (I.M), entre autres. En revanche, les provinces sont plutôt des États souverains de la Couronne du Canada (Graham et al., 2020). Elles disposent, dans leurs champs de compétence reconnus, des pouvoirs pour modifier ou abroger des textes législatifs, et adopter des politiques publiques. Ces relations asymétriques se traduisent par des défis concrets, particulièrement des négociations complexes pour concilier développement économique et préservation des modes de vie traditionnels des Iqalummiut.

Les deux compagnies maritimes (NEAS et DTI) exercent une influence importante. L'analyse de leurs données tarifaires entre 2022 et 2025 semble révéler des intérêts économiques, mais aux manifestations concrètes (voir figures 6 et 7). Elles semblent également chercher à optimiser leurs opérations tout en consolidant leur position dominante sur le marché.

En ce qui concerne la compagnie NEAS, opérant depuis Bécancour, les chiffres indiquent que le taux par tonne revenue est passé de 306,39 en 2022 à 347,20 dollars en 2025. Le taux pour un conteneur de 20 pieds montre une évolution similaire, passant de 4 719,65 à 5 348,25 dollars sur la même période. Les frais d'empotage, de livraison et de retour affichent une évolution plus marquée, passant de 7 384,65 à 8 617,67 dollars. Les tarifs afférents au retour de barils vides suivent aussi cette même tendance (Nunavut Eastern Arctic Shipping, 2025).

S'agissant de la compagnie DTI, dont les opérations partent de Sainte-Catherine, les données présentent des évolutions comparables, mais avec quelques différences. Le taux par tonne de 1000 kg passe de 306,39 en 2022 à 350,22 dollars en 2025, tandis que le tarif pour un conteneur de 20 pieds passe de 4 719,65 à 5 394,79 (Desgagnés Transarctik, 2025). Certaines catégories de frais, comme ceux applicables au transport de barils vides ou aux conteneurs vides, montrent des hausses légèrement plus importantes que chez NEAS.

Tableau 6

Données compilées sur les taux de fret-Destination Iqaluit entre 2022 et 2025 (en dollars)

Port de chargement : Bécancour (Québec)

Année	Taux par tonne revenue	Taux par conteneur de 20'	NSDR (avec emballage, livraison, retour)	Rétrograde cylindres et barils vides par unité	Conteneur de 20 pieds rétrograde, vide)	Rétrograde et latéral (taux par tonne revenue)
2022	306,39	4 719,65	7 384,65	31,89	683,40	199,15
2025	347,20	5 348,25	8 617,67	36,14	774,42	225,68

Source : Nunavut Eastern Arctic Shipping, 2025.

Tableau 7

Données compilées sur les taux de fret-Destination Iqaluit entre 2022 et 2025 (en dollars)

Port de chargement : Sainte-Catherine, Québec

Année	Taux par tonne de 1000 kg	Taux par conteneur de 20 p.	Cargo rétrograde par tonne de 1000 kg	Conteneur rétrograde 20 p. standard (plein)	Conteneur rétrograde 20 p. standard (vide)	Transport rétrograde barils vides	Cargo latéral par tonne 1000 kg	Cargo latéral : conteneur de 20 p.
2022	306,39	4 719,65	199,15	3 067,77	755,00	49,51	199,15	3 067,77
2025	350,22	5 394,8	227,64	3 506,61	870,00	57,12	227,64	3 506,61

Source : Desgagnés Transarctik, 2025.

Les pouvoirs que ces transporteurs disposent dans l'écosystème arctique paraissent dépasser leur simple fonction de transporteurs maritimes. En effet, ils exercent une influence considérable, voire monopolistique, dans la mesure où les alternatives terrestres ou aériennes restent prohibitives, voire inexistantes. Ils déterminent aussi en grande partie les coûts du transport des biens essentiels et les délais de livraison, ce qui leur confère un pouvoir de négociation vis-à-vis des autorités et des communautés locales. De plus, ils possèdent une expertise avérée dans le ravitaillement des communautés arctiques leur permettant d'exercer une influence sur les décisions techniques et représentent un maillon important dans la chaîne d'approvisionnement dans une région où les défis et le développement économique sont prioritaires.

Cette position privilégiée de NEAS et DTI n'est néanmoins pas sans soulever des défis non négligeables. La forte dépendance de la communauté locale à ces deux personnes morales, et la tension entre mission de service public et intérêt commercial pourraient constituer autant de défis nécessitant une régulation.

Les SC, quant à eux, se concentrent sur deux enjeux majeurs à la lecture des procès-verbaux de consultation : la création d'emplois pérennes et la préservation de l'écosystème. Ces intérêts se traduisent par une influence réelle, s'exerçant à travers deux canaux : un pouvoir de mobilisation et un pouvoir consultatif. Ces pouvoirs se sont traduits par le partage des plans du port et l'organisation de nombreuses activités d'information et de concertation avant la construction du PEP (Nunavut Impact Review Board, 2017b). Ces initiatives ont permis de s'assurer que toutes les couches de la population, y compris les chasseurs, les pêcheurs, les résidents, le maire et le conseil municipal, la HTA, la Qikiqtani Inuit Association, le groupe de travail des plaisanciers, les transporteurs maritimes, ont exprimé leur point de vue au projet dans sa globalité (Pelletier, 2023). Cette large concertation, organisée en partenariat avec le NIRB, a permis d'exercer une influence remarquée sur la conception et la mise en œuvre du projet. L'examen des données sur l'emploi à Iqaluit, avant et après la mise en service du PEP d'Iqaluit, témoigne de cette influence (voir tableau 8). En 2019, par exemple, on observe une population active de 6 308 personnes, avec un taux d'activité de 82,1 %. Le pourcentage de la population qui a un emploi s'établit alors à 77,5 %, ce qui correspond concrètement à 4 882 postes occupés ($6\,300 \times 0.775$). Le taux de chômage résultant de cela était de 4,6 % ($82,1 - 77,5$), représentant environ 290 demandeurs d'emploi. En 2025, on observe une augmentation de la population active, passant à 7 100 personnes, soit une hausse de 800 personnes (+ 12,7 %). Au même moment, le taux d'emploi a grimpé de 0,7 point pour atteindre 78,2 %, ce qui équivaut à 5 552 emplois ($7\,100 \times 0.782$). Cette légère augmentation traduit une création de 670 emplois de plus entre 2019 et 2025 ($5\,552 - 4\,882$), correspondant à une croissance de 13,7 % du nombre d'emplois.

L'analyse de l'absorption de la croissance démographique à Iqaluit révèle que sur les 800 personnes supplémentaires dans la population active, 670 ont trouvé un emploi, ce qui représente un taux d'absorption de la main-d'œuvre de 83,7 %. Le chômage atteignait 3,9 % ($82,1 - 78,2$) (Nunavut bureau of Statistics, 2024).

Tableau 8
Caractéristiques de la population active d’Iqaluit de 2019 à 2025

Caractéristiques de la population active d’Iqaluit de 2019 à 2025		
	Années	
	2019	2025 (moyenne mobile sur trois mois, décalée de deux
Population d’Iqaluit âgée de 15 ans et plus	6,308	7,100
Taux d’activité (%)	82,1	82,1
Taux d’emploi (%)	77.5	78.2

Source : Bureau de la statistique du Nunavut, 2024.

3.3 FORMALISATION DES RÉSULTATS SOUS FORME DE TABLEAU

La formalisation des résultats sous la forme d’un tableau est l’une des quatre étapes de la cartographie des parties prenantes, de leurs intérêts et rapports de pouvoir. Elle synthétise principalement des dynamiques en amont de la construction du PEP d’Iqaluit depuis sa conception jusqu’à sa mise en service. C’est pendant cette phase que les rapports de pouvoir se sont établis, que les intérêts se sont confrontés et que les orientations du port ont fait l’objet de négociation.

Tableau 9

Cartographie de différentes parties prenantes, de leurs intérêts et rapports de pouvoir

Parties prenantes	Intérêts	Pouvoirs	Enjeux
Paliers de gouvernements (gouvernements du Canada et du Nunavut)	GC Souveraineté arctique et développement économique GN Stimulation de l'économie locale Réduction de la durée du déchargement et des taux de fret, Facilitation de l'accès aux biens essentiels	GC Financier (75 % du projet) et réglementaire GN Opérationnel	Asymétrie décisionnelle Conflits entre développement et traditions
NEAS et DTI	Optimisation des opérations et réduction des coûts logistiques	Monopole de l'approvisionnement Expertise maritime	Dépendance communautaire Rentabilité vs service public
SC	Création d'emplois Préservation de l'environnement	Mobilisation sociale	Emplois non pérennes Impacts

Cette cartographie des parties prenantes fournit donc le cadre d'analyse pour comprendre comment ces intérêts et ces rapports de pouvoir se sont traduits dans la politique du PEP. La conclusion qui suit synthétisera les enseignements de cette cartographie des parties prenantes.

3.4 CONCLUSION SUR LA CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES, DE LEURS INTÉRÊTS ET DE LEURS RAPPORTS DE POUVOIR

La cartographie des parties prenantes présente des dynamiques complexes entre trois groupes principaux acteurs : le GC, le GN, ainsi que les deux transporteurs maritimes (NEAS et DTI). S’y ajoutent les SC en leur qualité de représentants de la population d’Iqaluit.

Le GC et le GN semblent jouer des rôles complémentaires, mais distincts. Le premier, en tant que principal financeur, s’intéresse plus sur la souveraineté arctique canadienne, tandis que le second, en sa qualité de gestionnaire opérationnel, se concentre sur la stimulation de l’économie locale, la sécurité des transferts de marchandises et de ravitaillement en carburant et l’amélioration de l’efficacité des opérations de manutention. Cependant, cette collaboration semble créer une asymétrie décisionnelle entre les deux entités, le GC détenant le pouvoir financier, tandis que le GN gère les aspects purement opérationnels.

En ce qui concerne NEAS et DTI, en position de duopole, ils paraissent tirer profit de leur expertise dans le domaine de l’approvisionnement des populations en zone isolée pour consolider leur position dominante. Leurs intérêts économiques se traduisent par une hausse de leurs tarifs entre 2022 et 2025 (voir tableaux 6 et 7), limitant ainsi les retombées économiques escomptées des Iqalummiut. Néanmoins, cette situation soulève des interrogations sur l’équilibre entre mission de service public et efficience opérationnelle dans le contexte arctique.

S’agissant des SC, ils défendent des priorités sociales et environnementales, avec une influence réelle, mais limitée dans le processus décisionnel. Leur capacité de mobilisation a permis d’intégrer certaines préoccupations (environnementales et sociales), mais sans transformer les fondamentaux dans la construction du PEP d’Iqaluit.

Toutes ces dynamiques nous poussent à réinventer le modèle de gouvernance dans les ports arctiques canadiens afin de mieux articuler les différentes échelles d’intérêt et créer des

mécanismes de redistribution plus équitables des retombées. Les données de 2025 montrent que ces dynamiques perdurent, avec des effets sur l'efficacité économique du PEP, sa gouvernance et ses retombées.

Par ailleurs, la cartographie des parties prenantes a démontré son importance pour comprendre les dynamiques entre les différents acteurs aux intérêts différents. Elle a tout d'abord permis de repérer les rapports de pouvoir entre GC, NEAS, DTI et GN. Les pouvoirs du GC semblent ancrés dans sa vision stratégique et son contrôle financier, alors que ceux de DTI et NEAS paraissent découler de leur position de duopole. Le GN, bien que gestionnaire des opérations, semble devoir composer avec les décisions du GC et les réalités imposées par NEAS et DTI. Ensuite, il nous a offert la capacité de mettre en lumière le rôle des SC, dont l'influence repose sur leur capacité de mobilisation plutôt que sur un pouvoir décisionnel direct. Par exemple, les SC semblent ne pas disposer d'un levier direct sur les politiques budgétaires ou sur les questions purement techniques. Enfin, elle a montré comment des intérêts divergents peuvent soit entrer en tension, soit se renforcer mutuellement. L'objectif de souveraineté arctique du GC et la nécessité d'une desserte efficace du GN paraissent converger pour justifier la construction du PEP. À l'inverse, les intérêts commerciaux de NEAS et DTI, visant la rentabilité, semblent entrer en tension avec les attentes des SC, comme en témoigne l'évolution de leurs coûts de fret. Grâce à cet instrument, nous avons pu mettre en évidence des incohérences ou des conflits potentiels entre les objectifs de toutes les parties impliquées et les attributs de la solution sélectionnée (PEP).

En définitive, on peut estimer que l'utilisation de la cartographie des parties prenantes décrit un système d'interactions assez complexe où les rapports de pouvoir et les intérêts divergents façonnent le développement du PEP d'Iqaluit. L'analyse suggère que l'efficacité future du port dépendra de la capacité des différentes parties prenantes à trouver un équilibre entre les impératifs commerciaux, les priorités nationales et les besoins des communautés autochtones, dans un contexte arctique en pleine transformation.

CHAPITRE 4

APPLICATION DE LA GRILLE PRAGMATIQUE D'ANALYSE DES POLITIQUES PUBLIQUES DE GUY ET URLI

Conformément au point 2.3.3 de notre démarche méthodologique, l'application de la grille pragmatique d'analyse des politiques publiques de Guy et Urli permet d'évaluer la cohérence entre les objectifs de départ du port d'Iqaluit, les moyens déployés et les résultats observés. Cette grille vise à analyser comment les parties prenantes perçoivent l'efficacité des politiques publiques mises en œuvre, en croisant objectifs initiaux, mesures mises en place, état du marché et réclamations issues de l'industrie.

4.1 OBJECTIFS DES PARTIES PRENANTES

La construction du PEP d'Iqaluit a été initiée par plusieurs parties prenantes, notamment le GC, le GN, les deux transporteurs maritimes que sont NEAS et DTI, ainsi que les SC. Plusieurs objectifs de départ ont justifié cette construction, parmi lesquels l'amélioration de l'efficacité des opérations de manutention (4.1.1), le renforcement de l'économie (4.1.2), la mise en sécurité des opérations de manutention (4.1.3), et d'autres objectifs supplémentaires (4.1.4).

4.1.1 Améliorer l'efficacité des opérations de manutention

La manutention des marchandises à destination d'Iqaluit présente des défis majeurs, influencés par une panoplie de facteurs critiques. Assurément, la ville ne disposait que d'une plage de ravitaillement en mer, devenue saturée à partir des années 2000 (Government of Nunavut, 2024). Les marchandises expédiées par ce moyen seraient soumises à plusieurs manutentions, ce qui augmenterait ainsi, à chaque étape, le risque de bris ou d'endommagement. Selon l'auteur Varga, ce risque était exacerbé lorsque les barges transféraient les cargaisons vers la côte, en raison des marées très souvent agitées et de la

présence de glace dans la baie Frobisher (Varga, 2017), ce qui causait d’énormes difficultés aux transporteurs maritimes lors du déchargement de leurs produits.

Le GN aurait jugé nécessaire la construction d’un port en eau profonde à Iqaluit pour atténuer ces défis (Aarluk Consulting Inc et al., 2005). Le nouveau quai et la nouvelle rampe du port élimineraient la dépendance aux conditions de marée pour les cargos généraux et les barges. Ainsi, les transporteurs maritimes pourraient bénéficier d’un accès 24 heures sur 24 pour décharger leurs cargaisons en quelques heures, contre une fenêtre limitée à 12 heures en marée haute auparavant (Wright, 2023). L’infrastructure pourrait également offrir des conditions de déchargement plus sûres et plus efficaces (Ahnationtalk, 2024), réduisant potentiellement le temps de déchargement des navires. Selon Leona Aglukkaq, ancienne députée du Nunavut, le PEP et la nouvelle installation de ravitaillement réduiraient le temps de déchargement des marchandises sèches et du carburant (gouvernement du Canada, 2015).

Par ailleurs, l’efficacité des opérations de manutention pourrait aussi avoir des impacts positifs sur les coûts logistiques. D’après les estimations initiales d’Aarluk consulting Inc., le port permettrait aux utilisateurs de réaliser des économies de coûts annuelles de 3,5 à 4,9 millions de dollars, correspondant à une réduction des jours d’attente (Aarluk Consulting Inc et al., 2005).

Le tableau suivant présente les objectifs spécifiques visant à améliorer l’efficacité des opérations de manutention, avec des indicateurs clés. Nous présenterons successivement chaque auteur, en indiquant pour chacun le ou les objectifs poursuivis.

Tableau 10
Objectifs spécifiques 1

Auteurs	Objectifs spécifiques 1
Gouvernement du Canada, 2015	Réduire le temps de déchargement des marchandises et du carburant
Wright, 2023	Permettre un accès 24 h/24 (contre 12 h auparavant)

Aarluk consulting Inc et al., 2005	Réduire les coûts logistiques de 3,5 M\$/an à 4,9 M\$/an
Aarluk consulting Inc. et al., 2005	Réduire les risques de dommages aux marchandises grâce à des installations modernes
Ahnationtalk, 2024	Offrir des conditions de déchargement plus sûres

4.1.2 Renforcer l'économie

Le GN et le GC justifient la construction du PEP d'Iqaluit comme un levier pour le renforcement de l'économie à l'échelle régionale. Assurément, l'infrastructure créerait des emplois, augmenterait les revenus et soutiendrait diverses industries, améliorant ainsi substantiellement la vitalité économique de la région (Lavoie, 2023). Elle ferait aussi d'Iqaluit un centre de fret pour le reste de la région de Qikiqtaaluk (Baffin) et un réseau de distribution régional rentable afin de permettre l'exportation de marchandises conteneurisées entreposées à Iqaluit à bord de petites embarcations desservant les autres localités (Comité sénatorial permanent des Pêches et des Océans, 2009). De plus, l'agrandissement des installations pour petites embarcations du PEP pourrait multiplier les possibilités pour les organisateurs d'excursions en bateau, attirant davantage de touristes et augmentant les retombées des activités touristiques. Les utilisateurs de ces petites embarcations locales bénéficieraient d'un accès à leurs bateaux pour le réapprovisionnement, le ravitaillement en carburant et le chargement et le déchargement tout au long du cycle des marées, limitant ainsi drastiquement les risques de dommages grâce à une zone plus sécurisée pour le mouillage (Aarluk Consulting Inc et al., 2005).

Par ailleurs, PEP pourrait également permettre aux entreprises de pêche et aux navires qui opèrent dans les eaux voisines de ne plus avoir besoin de se rendre dans les ports du sud pour s'approvisionner, décharger leurs produits ou effectuer les changements d'équipage, comme c'était le cas auparavant. Elles pourront désormais effectuer ces opérations à Iqaluit, réduisant ainsi le temps de voyage aller-retour de douze à quatre jours maximum (Aarluk Consulting Inc et al., 2005). Les navires de pêche pourront ainsi visiter Iqaluit plusieurs fois par saison, alors qu'ils ne le font actuellement qu'une fois par an. De plus, le port pourrait

servir de hub pour la transformation des produits halieutiques, permettant ainsi le développement d’industries de valorisation locale, telles que le fumage ou la mise en conservation de poisson. Nous exposons ci-dessous les cibles de développement économique.

Tableau 11
Objectifs spécifiques 2

Auteurs	Objectifs spécifiques 2
Sénat du Canada, 2009	Faire d’Iqaluit un centre de fret pour le reste de la région de Qikiqtaaluk.
Aarluk consulting Inc et al., 2005	Soutenir le tourisme (excursions, croisières, festivals)
Lavoie, 2023	Créer de l’emploi et augmenter les revenus locaux
Aarluk consulting Inc et al., 2005	Accroître l’industrie de la pêche et la transformation des produits de la mer dans la région, en réduisant les délais de transport de douze à quatre jours.

4.1.3 Mise en sécurité des transferts de marchandises et du ravitaillement en carburant

La sécurisation des opérations de transbordement et du ravitaillement en carburant au port d’Iqaluit paraît essentielle pour la garantie de l’intégrité des marchandises, la sécurité des travailleurs et la stabilité environnementale. En effet, le transfert en mer de marchandises et de carburant, en particulier dans l’Arctique, présente des risques d’accident en raison des conditions climatiques difficiles et imprévisibles de cette région.

Selon le rapport d’Aarluk Consulting Inc de 2008, le port permettrait un transbordement plus efficace des marchandises vers d’autres collectivités et minimiserait les risques de dommages et de pertes. Les opérations deviendraient non seulement rapides, mais également plus sécurisées lors des déchargements des navires à quai sans passer par des barges (Aarluk Consulting Inc et al., 2005). Cette approche pourrait ainsi réduire les étapes intermédiaires de manipulation des marchandises, avec une baisse des risques d’accident.

De plus, le port offrirait des installations adaptées pour la manutention, indépendamment des marées, minimisant encore les risques de dommages. Cette fiabilité renforcerait la confiance des groupes d'utilisateurs et des partenaires commerciaux, tout en réduisant les coûts liés aux incidents et accidents (Aarluk Consulting Inc et al., 2005).

Enfin, le PEP améliorerait la sécurité du ravitaillement en carburant. Auparavant, les livraisons de carburant en vrac se faisaient par des canalisations flottantes qui s'étiraient du navire jusqu'à la connexion sur la plage. Mais, les autorités publiques auraient installé un collecteur de carburant à la construction du PEP pour réduire les risques de déversement de carburant dans l'eau (Cowley, 2012 ; Nunavut Impact Review Board, 2017). Nous exposerons ci-après les objectifs opérationnels de sécurisation des activités portuaires du PEP d'Iqaluit.

Tableau 12
Objectifs spécifiques 3

Auteurs	Objectifs spécifiques 3
Aarluk consulting Inc et al., 2005	Éliminer les risques liés aux transferts par barges
Nunavut Impact Review Board, 2017 a, Cowley, 2012	Sécuriser le ravitaillement en carburant
Aarluk consulting Inc et al., 2005	Réduire les accidents et déversements lors des opérations portuaires

4.1.4 Autres objectifs

Le GC justifie la construction du PEP d'Iqaluit pour plusieurs autres objectifs. L'un de ces principaux objectifs serait d'affirmer sa souveraineté arctique dans une région de plus en plus convoitée en raison des changements climatiques et de l'ouverture de nouveaux passages maritimes (Tymkin et Sauvion, 2025).

Un autre objectif fondamental du GC serait l'amélioration des services de ravitaillement des communautés nordiques (Brooks et Frost, 2012). En effet, les

communautés d’Iqaluit dépendent fortement des livraisons par voie maritime pour leur approvisionnement, ce qui pourrait ainsi entraîner des coûts exorbitants et des délais de livraison très longs en raison des contraintes logistiques et climatiques de la région.

Le tableau suivant présente les objectifs géopolitiques et sociaux, combinant souveraineté arctique canadienne et amélioration des services de ravitaillement. Chaque objectif poursuivi sera relevé dans le tableau ci-dessous, ainsi que son auteur.

Tableau 13
Objectifs spécifiques 4

Auteurs	Objectifs 4
Brooks et Frost, 2012	Améliorer les services de ravitaillement des communautés locales
Tymkin et Sauvion, 2025, p. 41	Affirmer la souveraineté canadienne en Arctique

Le tableau suivant présente une catégorisation des objectifs spécifiques en quatre familles d’objectifs : efficacité logistique, développement économique, sécurité et résilience et souveraineté et cohésion. Il regroupe les familles d’objectifs qu’on a relevées, ainsi que les libellés des boîtes.

Tableau 14
Proposition de libellés pour la grille d’analyse

Auteurs	Familles d’objectifs	Libellés des boîtes
Aarluk consulting et al, Wright, GC	Efficacité logistique	Optimisation des opérations de manutention et réduction des coûts opérationnels
Lavoie, Aarluk consulting et al., Sénat du Canada	Développement économique	Hub régional et développement de l’industrie de la pêche
Nunavut Impact Review board, Cowley	Sécurité et résilience	Réduction des risques opérationnels

Tymkin et Sauvion, Brooks et Frost	Souveraineté et cohésion sociale	Renforcement de la présence canadienne en Arctique et services aux communautés
---------------------------------------	-------------------------------------	--

4.2 MESURES MISES EN PLACE

La construction d'un PEP à Iqaluit a toujours été une priorité pour autorités, nécessitant une collaboration étroite entre diverses parties prenantes. Dès le début, le GN a fait preuve d'engagement absolu pour la concrétisation du projet en adoptant une loi sur les infrastructures maritimes visant à accélérer le processus d'approbation (Nunavut Impact Review Board, 2025) et investissant un montant de 21,2 millions de dollars canadiens pour la construction du PEP (Pelletier, 2023). Cette implication s'est concrétisée par une vaste consultation organisée par le NIRB, avec plusieurs réunions organisées dans les communautés entre 2015 et 2018, permettant de partager des informations et recevoir des commentaires (Nunavut Impact Review Board, 2017).

Pour financer la construction du port, le GN se devait de compter sur des aides privées (Aarluk Consulting Inc et al., 2005), d'autant plus que de plus en plus d'autorités publiques se tournent vers la possibilité de financer leurs projets par des partenariats public-privé. Le projet Mary River de Baffinland sur l'île de Baffin est celui qui se rapproche le plus de ce modèle de financement (Nunavut Mining Symposium, 2025). La société Baffinland Iron Mines Corporation a entrepris l'exploration et le développement de la mine en 1986 et a commencé ses activités d'exploitation en 2015 (Baffinland Iron Mines, 2025). Pourtant, des doutes existent quant à la réalisation de projets viables avec des compagnies minières en raison de la rythmicité de leurs intérêts dans la région (Turmel, 2013). Assurément, lorsque les cours des métaux et minéraux sont en hausse, les sociétés minières bénéficient de marges plus confortables, ce qui les incite à investir dans des projets. À l'inverse, quand les cours chutent, elles resserrent leurs budgets, reportent les investissements et se tournent sur la réduction des coûts pour préserver leur rentabilité.

De son côté, le GC a matérialisé ses intentions en matière de gestion du Nord par une contribution à hauteur de 63,7 millions de dollars, dans le cadre du sous-volet « projets nationaux et régionaux » du volet « infrastructures provinciales territoriales » du nouveau fonds Chantiers Canada (NFCC) lancé en 2014 (gouvernement du Canada, 2015). Trois piliers composent ce fonds : la croissance économique, la création d'emplois et la productivité. Dans le cadre de chacun de ces piliers, plusieurs initiatives ont vu le jour.

La majorité d'entre elles, comptabilisant des investissements énormes, touchent le pilier de la croissance économique :

- 4 milliards de dollars mis à la disposition pour le financement des projets d'importance nationale, notamment ceux qui ont de grands avantages pour la population et qui participent à la croissance économique et à la prospérité à long terme ;
- 10 milliards de dollars pour la croissance économique, l'assainissement de l'environnement et le renforcement des collectivités.

Ce soutien financier du GC était accompagné d'un important soutien technique, comme la réalisation de levés bathymétriques de haute précision en 2017 (Gosselin, 2019). L'objectif du fédéral était de permettre aux navires de ravitaillement d'éviter au maximum les dangers cachés en Arctique.

La coordination institutionnelle a été un niveau remarquable avec la création d'un comité de surveillance intergouvernemental en tant qu'organisme responsable de l'ensemble du développement de l'Arctique, du DET, du maire de la ville d'Iqaluit et des représentants de la communauté locale. Le comité avait pour mission d'assurer une coordination étroite entre tous les acteurs intéressés et de déterminer les rôles spécifiques de chacun dans la réalisation de la vision d'un port en eau profonde intégré (Aarluk Consulting Inc et al., 2005).

En terminant, si la nouvelle politique étrangère canadienne pour l'Arctique de 2024 et son impact confirme que la plupart des initiatives touchent avant tout le pilier de l'affirmation

de la souveraineté canadienne dans l'Arctique, comme l'avait anticipé Turmel dans son rapport de recherche intitulé « le ravitaillement des communautés locales au Nunavut et au Nunavik » (2023), ils ne s'arrêtent pas là. Les investissements annoncés, soit 8,1 milliards de dollars au cours des cinq (5) prochaines années et 73 milliards de dollars au cours des vingt prochaines années pour l'acquisition d'une nouvelle flotte d'aéronefs de détection aérienne et de capteurs maritimes spécialisés, de l'achat de huit brise-glaces pour soutenir les opérations de la GCC, illustrent bien cette priorité de souveraineté arctique et de sécurité (gouvernement du Canada, 2024). Cependant, les mesures prises par le GC semblent également tourner vers le développement économique du nord, dépassant ainsi le seul cadre de l'affirmation souverainiste.

Enfin, les deux transporteurs maritimes (NEAS et DTI) ont mis en œuvre des mesures significatives pour adapter leurs opérations au nouveau PEP d'Iqaluit. Ces entreprises ont modernisé leurs flottes en acquérant des navires neufs ou récents. Cependant, on se demande si ces grues sont réellement essentielles pour le déchargement des marchandises dans le port en eau profonde d'Iqaluit. L'étude réalisée par Aarluk Consulting fait état de l'acquisition d'une grue mobile de 150 tonnes métriques (Aarluk Consulting Inc et al., 2005). Les navires de NEAS disposent de grues ayant des capacités de levage variées (180 tonnes métriques triplées à 300 tonnes métriques jumelées) (Nunavut Eastern Arctic Shipping, 2025). Ceux de DTI ont des capacités de levage supérieures à 150 tonnes métriques (500 tonnes métriques jumelées pour la majorité) (Desgagnés Transarctik, 2025).

Tableau 15
Anciens et nouveaux navires de NEAS

Navires	Port en lourd	Tirant d'eau	Capacité des grues en tonne métrique	Année
N/M Aivik	4 860	5,92	2 × 155 (Ro-Ro)	1980 1990
N/M Qamutik	12 754	8,5	3 × 60	1994

N/M Nunalik	12 744	8	2 × 180	2009
N/M Sivumut	12 747	8	2 × 150	2010
N/M Ukpik	12 780	8	2 × 180	2011

Sources : NEAS, 2025 ; Canadian Arctic Shipping Assessment, 2007.

Tableau 16
Anciens et nouveaux navires utilisés par DTI

Navires	Port en lourd	Tirant d'eau	Capacité des grues en tonne métrique	Année
N/M Anna Desgagnés	17 856	10	1 x 25,2 x 25,4 x 12,5	1986
N/M Rosaire Desgagnés	12 744	8	2 x 120	2007
N/M Miena Desgagnés	12 396	8	2 x 250	2017
N/M Berthe Desgagnés	12 440	8	2 x 250	2018
N/M Annette Desgagnés	12 395	8	2 x 250	2020

Sources : Desgagnés Transarctik, 2025 ; Manon Turmel, 2013.

Selon les témoignages du directeur du développement des affaires chez Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI), filiale du groupe Desgagnés, en date du 18 août 2023, « le premier accostage d'un navire de ravitaillement maritime au port d'Iqaluit a permis de constater que la nouvelle rampe du PEP a réduit le temps de déchargement à environ deux jours et demi, au lieu de sept jours comme autrefois ». Cette amélioration est notamment due à l'utilisation d'une grue de bord (Antunes, 2023). Reste maintenant à voir si NEAS et DTI utiliseront la grue mobile que compterait acquérir le port pour le déchargement conventionnel pendant les périodes de marées basses dans la baie de Frobisher. Car dans ces moments-là, les grues des navires ne peuvent plus effectuer le déchargement des navires.

4.3 ÉTAT DU MARCHÉ

Le PEP d'Iqaluit semble s'inscrire dans une logique de développement pour les parties prenantes, combinant des objectifs socio-économiques, sécuritaires et géopolitiques. Sa construction s'inscrit dans une logique de réponse aux défis historiques de l'Arctique canadien, tout en ouvrant de nouvelles perspectives. Avant sa construction, les défis logistiques étaient capitaux, avec une dépendance aux marées et des transbordements risqués par des barges, entraînant des retards et des risques de bris lors des opérations de manutention (Aarluk Consulting Inc et al., 2005). Les nouvelles installations paraissent toutefois transformer cette situation. Selon les informations relayées dans le Nunatsiaq News, le temps de déchargement est désormais passé de sept (7) jours à seulement deux (2) jours et demi, grâce à la possibilité de déchargement direct à quai (Antunes, 2023). De plus, le port offre désormais un accès 24 h/24, mettant fin aux contraintes liées aux marées qui limitaient autrefois les opérations à une fenêtre de 12 heures quotidiennes (Ahnationtalk, 2024). L'étude d'Aarluk Consulting Inc de 2005 avait anticipé ces gains de temps, tout en mettant en avant la réduction des risques d'accident grâce à l'abandon du système de transfert par barges, particulièrement ardu dans les conditions difficiles de la baie Frobisher.

Par ailleurs, le PEP d'Iqaluit se manifeste à plusieurs niveaux. Nous avons le secteur de la pêche, la sécurité, ainsi que la question géopolitique. Pour le premier, particulièrement important à Iqaluit, le port éliminerait la nécessité, pour les navires de pêche, de retourner vers les ports du Sud canadien pour s'approvisionner, décharger leurs produits et effectuer le changement d'équipage, comme c'était le cas auparavant. Les estimations initiales d'Aarluk Consulting Inc (2008) prévoyaient des économies de coûts annuelles de 3,5 à 4,9 millions de dollars grâce à la réduction du temps d'attente et d'opération (Aarluk Consulting Inc et al., 2005). Cependant, la rentabilité réelle pour NEAS et DTI restent à confirmer, ces entreprises ayant dû investir dans la modernisation de leurs flottes (Desgagnés Transarctik, 2025a ; Nunavut Eastern Arctic Shipping, 2025a). Pour le second, le PEP d'Iqaluit marquerait une avancée de taille. Son nouveau quai, sa nouvelle rampe et son collecteur de carburant

récemment installé élimineraient désormais les risques inhérents aux transferts des produits par barges et le recours aux tuyaux flottants, particulièrement risqués dans les conditions climatiques difficiles de la région (Lavoie, 2023). Cette amélioration pourrait ainsi renforcer la résilience des communautés locales, fortement dépendantes du transport maritime pour leur survie, mais aussi la sécurité des opérations d’approvisionnement. Enfin, la question géopolitique ne doit pas non plus être sous-estimée dans un contexte où l’Arctique suscite l’intérêt de la part des puissances internationales. Le PEP d’Iqaluit s’inscrirait dans la stratégie canadienne d’affirmation de sa souveraineté arctique (Tymkin et Sauvion, 2025). Cet aspect explique en partie la récente politique étrangère pour l’Arctique (gouvernement du Canada, 2024).

4.4 RÉCLAMATIONS DE L’INDUSTRIE

Le PEP pourrait entraîner des changements non négligeables pour les transporteurs maritimes. Un réseau centralisé pourrait émerger et remplacer l’actuel, soit le bout en bout aggloméré (Turmel, 2013). On décrit ce type de réseau comme un système organisé autour d’un point central vers lesquels convergent des rayons (Escach et al., 2013). Ainsi, les navires de grande capacité pourront desservir les routes principales entre les hubs et transporter de grandes quantités de marchandises. En revanche, on utilise des navires plus petits (feeders) pour relier les hubs aux ports secondaires.

L’utilisation de navires de grande capacité permettrait de réduire considérablement le coût par unité transportée (ContainerZ, 2024). En effet, les coûts (carburant, équipage, maintenance) sont répartis sur un plus grand nombre de conteneurs, rendant ainsi le transport plus économique. De plus, en concentrant les marchandises sur quelques routes principales entre les hubs, les transporteurs maritimes maximisent l’usage de leurs navires et évitent les voyages à vide ou sous-chargés. On utilise des navires plus petits pour relier les pivots aux rayons. Leur rôle est de distribuer les marchandises depuis les pivots vers des ports locaux et de collecter les cargaisons des ports secondaires pour les acheminer vers les pivots. Cette

combinaison de navires et cette connectivité contribuent principalement à obtenir des économies d'échelle (Petroff, 2024).

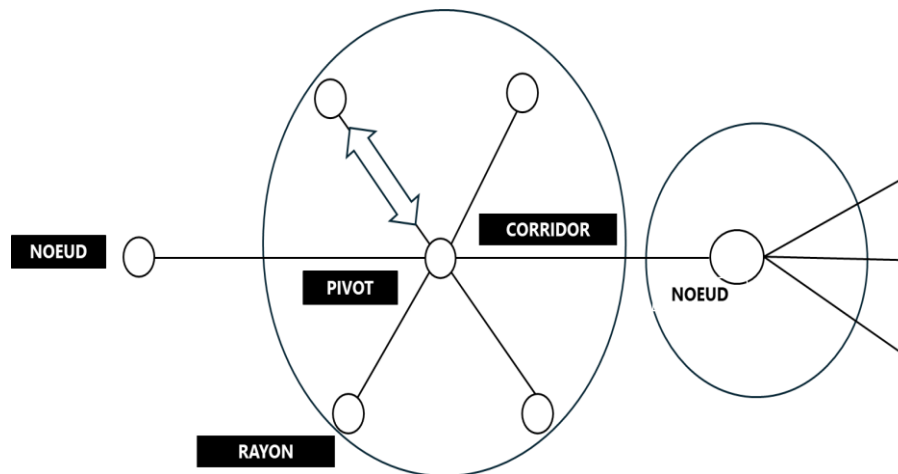


Figure 5. Réseau Pivot-Rayons.

Le port d'Iqaluit pourrait théoriquement servir de pivot pour desservir les communautés environnantes dans le contexte actuel, en devenant un point central dans la région. Cependant, des chercheurs comme Lasserre (2021) avancent que l'infrastructure servirait particulièrement à l'approvisionnement d'Iqaluit, mais aussi à l'exportation des biens de la communauté locale, ne se traduisant pas en volonté de transbordement de marchandises qui transiteraient vers le PNO (Cyr, 2021). Cette position de Lasserre est peut-être compréhensible pour les raisons suivantes :

Premièrement, la centralité du port est faible et le transfert intermodal est quasiment impossible pour le transport entre les différentes communautés. De plus, les réseaux de transport existants ne sont pas adaptés, comme nous l'avons souligné plus haut. De plus, la faible densité de la population et l'absence d'industries lourdes dans la région semblent limiter les volumes de marchandises qui peuvent transiter par le port, ce qui affecte sa centralité dans le réseau de transport maritime canadien. Un autre problème lié à la centralité est la dépendance excessive des communautés au transport maritime (Clears Seas, 2024). Le

PEP est un point critique pour le ravitaillement en biens essentiels de ces dernières (Lasserre et Têtu, 2020). Toute perturbation, qu'elle soit due à des retards ou à des conditions météorologiques, peut entraîner des répercussions négatives pour les communautés locales. Cette concentration des flux peut exposer ainsi le port à des risques de rupture d'approvisionnement.

Deuxièmement, l'intermédiarité pose un problème, car Iqaluit n'est pas situé sur une route commerciale stratégique mondiale. Il ne sert donc guère de corridor de transit pour les marchandises entre les différentes régions du monde. En sus, Iqaluit ne dispose point de réseau ferroviaire, et les routes sont limitées (Clears Seas, 2024), ce qui rend difficile la redistribution des marchandises vers l'intérieur des terres. Les coûts exorbitants associés à l'exploitation dans l'Arctique, notamment les conditions climatiques difficiles, peuvent aussi dissuader les entreprises maritimes d'utiliser Iqaluit pour le transbordement de marchandises.

4.5 CONCLUSION SUR L'APPLICATION DE LA GRILLE PRAGMATIQUE D'ANALYSE DES POLITIQUES PUBLIQUES DE GUY ET URLI

La construction du PEP d'Iqaluit semble s'inscrire dans une vision multidimensionnelle. L'objectif est de répondre non seulement aux défis économiques, logistiques et géostratégiques de l'Arctique canadien, mais aussi de montrer l'utilité de la grille pragmatique d'analyse des politiques publiques de Guy et Urli.

Historiquement, la dépendance aux marées et les déchargements risqués par barges causeraient des retards et des bris aux marchandises. Mais, la nouvelle infrastructure semble transformer cette situation en permettant un déchargement direct à quai 24 h/24 en réduisant ainsi le temps de déchargement de sept à deux jours et demi selon les observations récentes.

Par ailleurs, on perçoit le PEP d'Iqaluit comme un levier de développement économique. Cependant, son impact réel reste à confirmer, notamment en raison des investissements importants effectués par NEAS et DTI pour répondre aux besoins en

croissance du marché, tout en modernisant leurs flottes. De plus, il semble s'inscrire dans une stratégie plus large de souveraineté arctique du Canada, même si des défis structurels paraissent subsister, notamment l'absence de connectivité terrestre et ferroviaire, mais aussi les conditions climatiques difficiles.

L'application de la grille pragmatique d'analyse de Guy et Urli (inspirée de Guy et Lapointe, 2010) a permis d'examiner les différentes dimensions de cette infrastructure. Assurément, en analysant les objectifs initiaux des différentes parties prenantes impliquées, les mesures mises en place, l'état du marché et les réclamations issues de l'industrie, cela nous a permis de ressortir à la fois les potentialités et les défis de l'infrastructure. Elle a également permis de vérifier si le PEP répond aux multiples enjeux, notamment l'amélioration de l'efficacité des opérations de manutention, la stimulation de l'économie locale, la sécurisation de l'approvisionnement et l'affirmation de la souveraineté arctique du Canada. Cependant, l'analyse démontre que le PEP d'Iqaluit semble répondre partiellement à ses objectifs initiaux, notamment l'amélioration de l'efficacité des opérations de manutention, le renforcement de l'économie de la région et la mise en sécurité des transferts de marchandises et du ravitaillement en carburant. Cependant, son potentiel économique reste limité par des contraintes structurelles, comme la faible densité démographique, l'absence de connectivités terrestres et les conditions polaires difficiles, qui entravent ainsi son développement comme véritable hub régional. Elle a aussi permis de mettre en lumière les tensions qui traversent la construction du PEP. D'un côté, les ambitions locales de développement des Iqalummiut se heurtent aux impératifs géopolitiques du gouvernement du Canada. De l'autre, les investissements importants contrastent avec une rentabilité très incertaine pour les deux transporteurs maritimes (NEAS, DTI), confrontés à des coûts d'exploitations très élevés. Ces contradictions soulignent la difficulté de concilier les différents enjeux dans une région aux caractéristiques aussi singulières que l'Arctique canadien.

En somme, en révélant ces dynamiques assez complexes, l'application de la grille pragmatique d'analyse des politiques publiques de Guy et Urli au cas du PEP d'Iqaluit a

démontré toute son utilité dans l'évaluation multidimensionnelle des politiques publiques. Elle a permis de faire une évaluation simultanée des aspects stratégiques, socio-économiques et logistiques, offrant ainsi une compréhension plus nuancée des réalisations et des manquements du PEP d'Iqaluit.

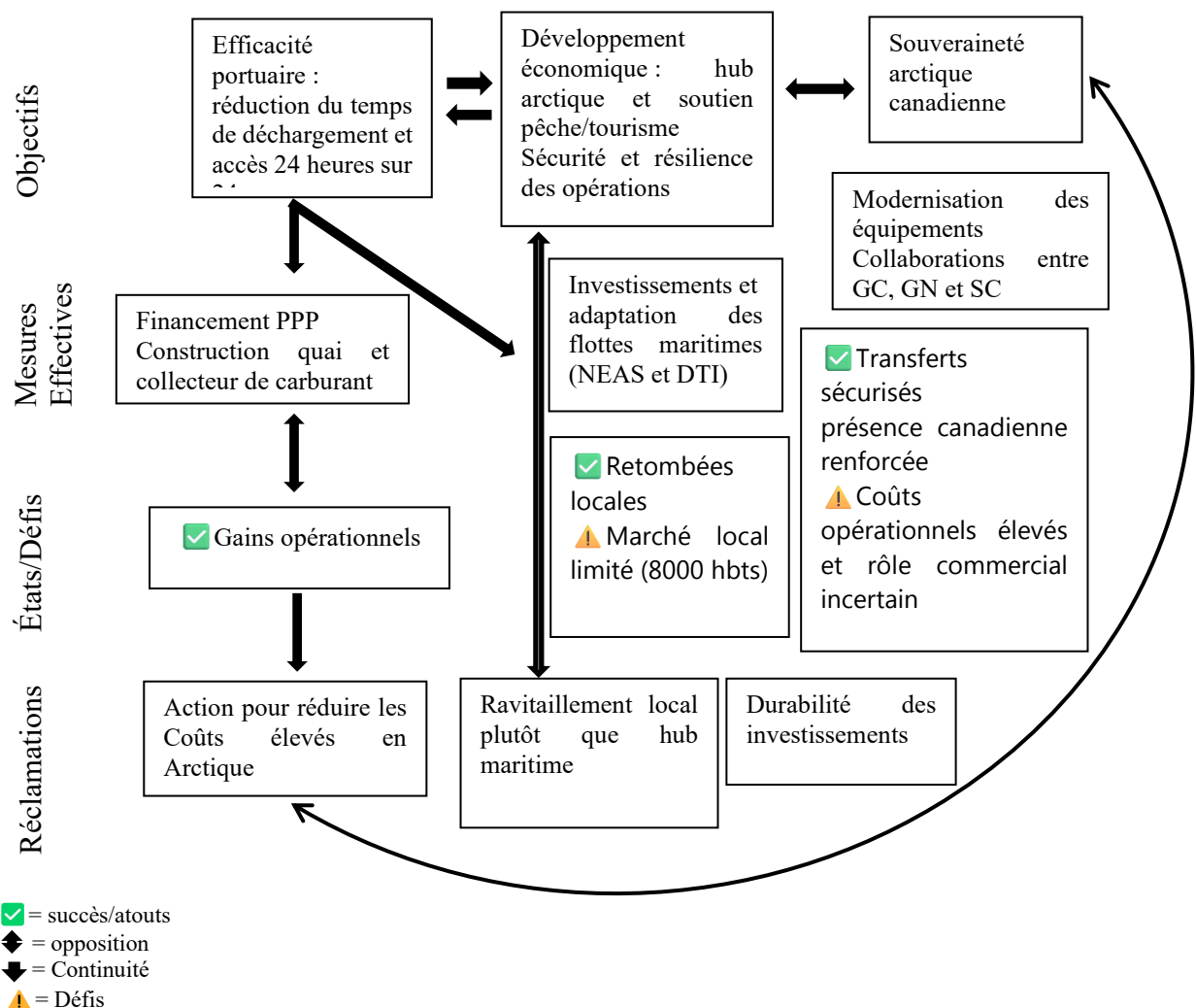


Figure 6. Application de la grille pragmatique d'analyse de Guy et Urli au cas du PEP.

CHAPITRE 5

DISCUSSION DES RÉSULTATS DE L'ANALYSE DU CAS D'IQALUIT À LA LUMIÈRE DE L'EXPÉRIENCE DE NUUK

Dans ce chapitre, nous commencerons par un portrait du port de Nuuk au Groenland, retraçant son développement historique et analysant sa capacité et son modèle de gouvernance. Cette mise en perspective éclairera ensuite notre discussion des résultats préalablement obtenus pour le port d'Iqaluit, tant sur le plan de la cartographie des parties prenantes que de l'évaluation des politiques publiques. Enfin, nous conclurons sur la discussion des résultats à la lumière de Nuuk.

5.1 PORTRAIT DU PORT DE NUUK AU GROENLAND

Le port de Nuuk diffère avec celui d'Iqaluit, mais son analyse peut nous aider à contextualiser les résultats de notre étude de cas. Son histoire se lit à travers ses différentes installations, construites au gré des besoins. L'édifice le plus ancien, nommé GI Atlantkaj et servant de point d'ancrage principal pour le port interne de Nuuk, a été construit durant les décennies 1950 et ensuite étendu quelques années après. Peu après, en 1953, le Skonnertkaj est érigé, une structure mixte en bois et en acier de 52 mètres, principalement utilisée par le navire côtier Sarfaq Ittuk d'Arctic Umiaq Lines, mais aussi par des entrepreneurs et des navires de la marine. Il est ensuite suivi en 1964 par le Kutterkaj, une construction à piliers en bois ouverte destinée aux visiteurs de courte durée, principalement durant l'été. En 1967, le Trawlerkaj et le Sandlosningskaj ont vu le jour, dont l'un est une construction en bois fermée, principalement utilisée par les petits bateaux de pêche, et dont l'autre sert de quai de déchargement. En 1969, le Feederkaj est érigé, une jetée en bois de 40 mètres, principalement utilisé pour les petits navires de croisière pendant la période estivale et comme poste

d'amarrage pour les chalutiers de la marine. En 1974, le Montagekaj est ajouté, bien que son utilisation se limite à la maintenance des navires. En 1979, le Fiskerikaj voit le jour, une structure de palplanches également, principalement utilisée par les petits bateaux de pêche. Le port de Sissiugaq, également connu sous le nom de vieux Nuuk, n'est plus utilisé et constitue surtout une zone de loisirs (Joshi, 2022a ; Sikuki Nuuk Harbour, 2025a). Le tournant majeur intervient en 2015 avec le projet d'agrandissement du terminal à conteneurs de Sikuki et qui a été achevé en 2017. Il a permis au port d'augmenter sa capacité de 50 % et de mieux répondre à l'expansion des activités maritimes en croissance sur les côtes groenlandaises (Lasserre et Pichoir, 2025 ; McGwin et High North News, 2017). Selon les autorités du pays, les travaux ont coûté 400 millions de couronnes danoises (63 millions de dollars US) et s'inscrivaient dans une optique de facilitation du transport de marchandises en provenance et à destination du Groenland (McGwin et High North News, 2017).

Aujourd'hui, Nuuk dispose des infrastructures diversifiées : une marina pour l'accueil des petits navires et des transbordeurs, de nombreux terminaux spécialisés, des équipements frigorifiques et de vastes zones de stockage, lui permettant d'accueillir un volume important de marchandises tout au long de l'année et soutenant ainsi sa place de hub régional. Parmi elles, le nouveau terminal à conteneurs, exploité par le Royal Arctic Line depuis 2017, constitue l'une des installations les plus modernes avec son quai de 360 mètres, ses deux grues portuaires mobiles et sa surface de stockage de 40 000 m², dont 500 prises frigorifiques. Jusqu'en 2014, le New Atlantkaj a été l'installation la plus fréquentée du port, traitant tous types de marchandises. Toutefois, après l'extension du port et la mise en service du nouveau terminal à conteneurs, ses activités se sont limitées à la manutention des chalutiers et à l'accueil des navires de croisière pendant la saison des croisières (juin-septembre). De plus, il dessert une agglomération de 19 947 habitants (World population review, 2025). Il traite un volume annuel de marchandises assez impressionnant : en 2021, par exemple, il a atteint 2 000 000 de tonnes, soit près de dix fois le volume actuel du port d'Iqaluit (Joshi, 2022).

Tableau 17

Liste de différentes installations dans le port de Nuuk

Installation portuaire	Longueur en mètre	Profondeur en mètre	Utilisation principale	Capacité (charges/bornes)
Terminal à conteneurs de Sikuki	310 + 50	10,5	Conteneurs, marchandises	500 prises frigorifiques, 5 000 kg/m ²
New atlantkaj	100	10	Chalutier, croisière	2 .000 kg/m2, 100 t
Feederkaj	40	6,5	Petits navires	2 000 kg/m2, 30 à 50 t
Gi. Atlantkaj	170	7,0 – 4,6	Poste d’amarrage du port intérieur	2 000 kg/m2, Anneaux d’amarrage
Skonnertkaj	52	3.9 – 5,4	Navire côtier	2 000 kg/m2, 30 à 50 t
Kutterkaj	200	2.0 – 3,7	Petits navires	300 kg/m2, 15 t
Trawlerkaj	40 + 30	3.9 – 4,4	Petits bateaux de pêche et ligneurs	2 000 kg/m2, 30 t
Fiskerikaj	42 + 48	4.4 – 6,6	Petits bateaux de pêche	2 000 kg/m, 250 t
Sandlosningskaj	30	5,0	Pour mélange du béton	1 000 kg/m2, 30 t
Montagekaj	25	4,6	Navires en réparation	2 000 kg/m2, 15-30 t
Nuup saava	S. O	S. O	Zone de loisirs	1 000 kg/m2

En outre, le revenu annuel net de Nuuk n’a cessé de croître au fil des ans, comme en témoignent les chiffres suivants (en millions de couronnes danoises) : 57,489 en 2020, 59,902 en 2021, 63,052 en 2022, 70,853 en 2023 et 73,917 en 2024 (Sikuki Nuuk Harbour, 2024). Selon ses dirigeants, cette performance économique soutient un cycle vertueux de développement. Ils affirment en effet que « ces bénéfices seront réinvestis dans le développement continu des installations du port, garantissant une création de valeur continue pour les propriétaires, les clients et la société groenlandaise » (voir introduction du rapport annuel de 2024).

S'agissant de sa capacité, elle découle d'investissements conséquents et d'une intégration aux réseaux maritimes internationaux, lui permettant d'accueillir des navires à fort tonnage et de servir de plateforme pour le commerce groenlandais. Sa conception prend en compte les différentes contraintes climatiques, notamment les glaces et les températures extrêmes, ainsi que les spécificités des ravitaillements locaux.

En ce qui concerne la connectivité maritime, devenue un enjeu existentiel pour les ports arctiques pour maintenir une baisse des taux de fret (Li et al., 2023) et optimiser les chaînes d'approvisionnement (Tovar et Wall, 2022), elle révèle un écart significatif entre Nuuk et Iqaluit. Le port de Nuuk bénéficie en effet d'une connectivité multidimensionnelle lui permettant d'intégrer les réseaux du commerce mondial. Des rotations régulières sont assurées par Royal Arctic Line vers le reste du monde (Royal Arctic Line, 2025), et il fonctionne toute l'année comme un hub portuaire régional (Pelletier, 2024). Cette réussite semble s'expliquer par des choix stratégiques en matière d'intégration aux réseaux logistiques mondiaux, d'investissements infrastructurels et de modèle de développement économique, incluant notamment un terminal à conteneurs accessible par route et des capacités de stockage frigorifique (500 prises) pour l'exportation des marchandises.

S'agissant de la gouvernance, le port de Nuuk est géré conjointement par le gouvernement groenlandais, la municipalité de Sermersooq, la compagnie maritime Royal Arctic Line et le port d'Alborg au Danemark. Il est présenté comme un port à conteneurs avec des installations de stockage et un hub-port (Arctic Portal, 2012) et combine une planification centrale avec des partenariats impliquant d'autres opérateurs privés (Sikuki Nuuk Harbour, 2025a). L'autorité portuaire locale fonctionnelle (Sikuki Nuuk Harbour) possède des installations portuaires à Nuuk, notamment Umiarsualiviup Qeqertai, Qeqertaq Avalleq, Umiarsualivik et Nuup Saava. Parallèlement, des opérateurs privés détiennent et exploitent d'autres installations, telles que le quai pétrolier appartenant à Polaroil, la marina Iggiiaa appartenant à Godthab Badforening. La jetée pour canots pneumatiques est exploitée par Kommuneqarfik et les quais et cales de halage de chantier naval appartiennent à Nuuk Vaerft (Sikuki Nuuk Harbour, 2025b).

En ce qui concerne le service de ravitaillement au Groenland, il est assuré par Royal Arctic Line, une compagnie maritime de droit public 100 % groenlandaise. Créée en 1993, elle dispose d'une concession totale pour le transport de marchandises générales à destination et au départ du Groenland, ainsi qu'entre ses villes et ses villages (Breum, 2024). Cette mission de service public s'appuie sur un groupe bien structuré et diversifié : sa filiale Royal Arctic Bygdeservice assure la desserte de toutes les localités ; Royal Arctic Havneservice gère les opérations dans les 13 principaux ports du pays et y représente l'autorité portuaire ; et Royal Arctic Logistics assure les activités d'expédition, telles que le groupage, le fret aérien et multimodal. Par sa coentreprise dénommée Arctic base Supply, elle s'active également dans l'exploration pétrolière et minière au Groenland (Daynes, 2019). De plus, ses échelles tarifaires sont soumises à l'approbation des autorités groenlandaises, Naalakkersuisut (Sikuki Nuuk Harbour, 2025b).

En somme, l'étude du port de Nuuk paraît pertinente, car elle permet de mettre en lumière les défis et les solutions pour le PEP d'Iqaluit, tout en offrant un cadre d'analyse pour améliorer les infrastructures portuaires en Arctique canadien. L'expérience emmagasinée depuis des décennies peut constituer une référence précieuse pour évaluer et optimiser les performances du port d'Iqaluit, tout en intégrant des spécificités locales de chaque région.

5.2 DISCUSSION DES RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES À LA LUMIÈRE DU CAS DE NUUK

L'analyse sur la cartographie des parties prenantes dans le cadre de la construction du PEP d'Iqaluit semble prendre une dimension particulière, lorsqu'éclairée par l'expérience du port de Nuuk. Des différences fondamentales dans les modèles de gouvernance et de participation des acteurs locaux se révèlent. Alors qu'à Iqaluit, les communautés apparaissent comme des parties prenantes relativement marginalisées dans un processus dominé par le gouvernement du Canada, celui du Nunavut et les transporteurs maritimes, Nuuk présente un

modèle plus inclusif où les populations locales sont activement impliquées dans les activités portuaires, notamment à travers la municipalité métropolitaine de Sermersooq. Cette dernière intervient concrètement en tant qu'exploitante des jetées pour annexes à Vestervig, dans le cadre de sa compétence en matière de transport public local. Cette particularité du modèle de gouvernance du Groenland s'explique par son statut politique, qui permet une meilleure articulation entre les priorités locales et les objectifs nationaux.

La relation entre transporteurs maritimes et autorités publiques montre aussi pas mal de contrastes. À Nuuk, la compagnie Royal Arctic Line opère dans un cadre bien défini comme service public, avec des tarifs approuvés par le gouvernement du Groenland et une mission claire de desserte des communautés locales. Cette réglementation est illustrée, par exemple, dans les conditions générales du port, en vigueur au 1er janvier 2025. Le point 1.1 est clair : « l'utilisation des zones, quais et installations appartenant à Sikuki Nuuk Harbour et la vente de services sont soumises à des frais d'utilisation conformément aux présentes conditions générales, lesquelles doivent être approuvées par le gouvernement du Groenland » (cf. conditions générales). Cette situation, fortement encadrée par les pouvoirs publics, diffère avec le modèle de duopole privé NEAS-DTI à Iqaluit, où la logique commerciale semble primer, en dépit des investissements publics consentis.

Les défis de création d'emplois pérennes identifiés à Iqaluit trouvent aussi un éclairage enrichissant dans l'expérience de Nuuk. Le port groenlandais a su développer une gamme diversifiée d'activités connexes à travers ses différentes installations qui semblent augmenter les perspectives d'emploi local. Cette diversification s'oppose avec le modèle d'Iqaluit, encore largement tourné sur le ravitaillement des populations locales. L'expérience de Nuuk suggère que le potentiel d'emploi du port arctique canadien pourrait être augmenté par une stratégie plus audacieuse de développement économique intégré.

Enfin, la question de la rentabilité économique semble montrer des différences marquées entre le port de Nuuk et celui d'Iqaluit. Alors que le premier parvient à capter une grande partie de la valeur générée par ses activités portuaires au bénéfice de l'économie du

Groenland, comme en témoigne son rapport annuel de 2024, le second semble largement tributaire des priorités fédérales et des objectifs des deux transporteurs maritimes.

L'exemple du port de Nuuk au Groenland suggère que le modèle du port d'Iqaluit gagnerait à développer des partenariats plus équilibrés avec les transporteurs maritimes, s'inspirant des bonnes pratiques observées au Groenland. Cette réflexion ouvre des chemins pour repenser la gouvernance des ports arctiques canadiens dans une optique plus intégrée et ancrée dans les réalités arctiques.

5.3 DISCUSSION DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DE LA GRILLE PRAGMATIQUE D'ANALYSE À LA LUMIÈRE DU CAS DE NUUK ?

L'analyse des résultats du chapitre 4 sur le port d'Iqaluit prend une nouvelle dimension lorsqu'on la met en perspective avec le modèle de Nuuk. Ce dernier, dont les jalons historiques s'échelonnent sur six décennies, offre un cadre de référence précieux pour discuter les résultats obtenus à Iqaluit et envisager leur évolution éventuelle. Son développement révèle une progression par plusieurs phases, entamant de premières installations des années 1950. Une première période de consolidation voit la construction d'autres quais entre 1964 et 1979, soit un investissement environ tous les quatre ans. Après cette phase de maturation de plus d'une vingtaine d'années, le tournant majeur intervient avec le projet de construction du terminal à conteneurs en 2015, un investissement important qui survient plus de 60 ans après le premier quai.

Le port de Nuuk semble révéler que les avancées logistiques constatées à Iqaluit ne représentent qu'une première phase dans le développement d'un port arctique. Il démontre en effet comment ce genre d'infrastructure peut servir de base à une intégration plus poussée dans les réseaux maritimes régionaux et internationaux. Avec ses connexions régulières vers l'Europe par la compagnie Royal Arctic Line, le port de Nuuk suggère que l'efficacité opérationnelle atteinte par le PEP d'Iqaluit pourrait, à terme, permettre des développements similaires si elle s'accompagne d'une véritable stratégie commerciale.

L'analyse économique semble gagner également en profondeur lorsqu'on la confronte au modèle groenlandais. Alors que les conclusions soulignent les limites actuelles du PEP d'Iqaluit en matière de rentabilité et d'impact économique local, l'expérience de Nuuk illustre comment une infrastructure portuaire arctique peut dépasser son rôle primaire de simple plateforme de ravitaillement. Le développement progressif du port de Nuuk montre qu'une diversification des activités est possible, même dans un contexte arctique. Cela nous pousse ainsi à réfléchir sur le potentiel économique à moyen et long terme du PEP d'Iqaluit.

Enfin, le mode de gouvernance de Nuuk, caractérisé par un équilibre entre intérêts privés et publics, ainsi qu'à une implication remarquée de toutes les parties prenantes, propose un contrepoids au modèle plus centralisé observé à Iqaluit. Cette différence d'approche soulève des questions sur l'évolution future de la gestion des ports arctiques canadiens.

En définitive, l'expérience de Nuuk ne constitue pas, selon les résultats de notre étude, un modèle à reproduire typiquement par Iqaluit. Cependant, elle fournit un ensemble de repères très utile pour améliorer le modèle d'Iqaluit, notamment l'investissement dans les infrastructures de connexion et l'établissement d'un cadre réglementaire adapté aux particularités de l'Arctique.

En définitive, le port de Nuuk au Groenland montre qu'une approche globale peut transformer un port arctique en véritable moteur de développement, dépassant la simple fonction logistique. Tous ces enseignements pourraient guider une révision approfondie des politiques publiques portuaires dans l'Arctique canadien.

5.4 CONCLUSION SUR LA DISCUSSION À LA LUMIÈRE DE NUUK

Le port de Nuuk révèle les différences du modèle de développement et de gouvernance adopté à Iqaluit, tout en ouvrant des pistes pour repenser les politiques portuaires dans l'Arctique canadien. L'analyse nous renseigne que Nuuk fonctionne selon une logique

d'intégration globale, où les différentes infrastructures maritimes s'inscrivent dans une stratégie économique cohérente, contrairement à l'approche fragmentée observée à Iqaluit.

La disparité la plus marquante demeure la capacité à accommoder mission de service public et efficacité opérationnelle, grâce à une gouvernance qui intègre pleinement toutes les communautés locales. Cette intégration se manifeste par des retombées économiques mieux distribuées et une plus grande résistance face aux nombreux défis arctiques. A contrario, le modèle d'Iqaluit peine, pour le moment, à dépasser les tensions entre besoins locaux et intérêts géopolitiques des gouvernants, entre mission de service public et logiques commerciales des transporteurs maritimes.

Cette section doit néanmoins s'accompagner d'un incontournable rappel : le développement du port de Nuuk est le fruit d'un long processus de maturation historique. Revenir sur les principaux jalons de son expansion souligne qu'une telle transformation ne s'opère pas du jour au lendemain. Le modèle groenlandais s'est construit et affiné avec le temps.

Par ailleurs, l'expérience du port de Nuuk au Groenland semble ainsi suggérer trois axes d'amélioration pour celui d'Iqaluit. Tout d'abord, l'adoption d'une gouvernance intégrée vers une plus large autonomie décisionnelle locale. Iqaluit pourrait créer un conseil tripartite associant les entreprises de transport maritime, le Gouvernement fédéral, le gouvernement du Nunavut et les représentants de la communauté locale dans le dessein de concilier efficacement divers intérêts. Ensuite, la mise en place d'un fonds de péréquation, financé par les redevances portuaires. Ce fonds peut permettre de maintenir des tarifs accessibles pour la population locale et de développer et rénover les infrastructures de la ville d'Iqaluit, déjà dépourvu de connectivité terrestre et ferroviaire. Enfin, le développement d'une vision économique globale faisant du PEP d'Iqaluit un véritable moteur de développement économique de la région, ainsi qu'un hub portuaire en Arctique. Ce dernier peut permettre la création d'un pôle économique intégré, associant transformation de produits halieutiques, tourisme arctique et services logistiques.

Par ailleurs, l'expérience de Nuuk renseigne qu'au-delà des investissements dans les infrastructures, c'est une vision stratégique et de bonnes politiques publiques qui déterminent la réussite des ports arctiques. Pour Iqaluit alors, le défi n'est pas que technique, mais essentiellement politique : elle doit revoir la place des communautés locales dans la gouvernance des ports arctiques et construire un modèle qui sert d'abord leurs souhaits légitimes au développement socio-économique. Cependant, à l'instar de Nuuk, ce changement de cap demandera un engagement soutenu. Par conséquent, on devra suivre l'état de la situation à Iqaluit sur le moyen et le long terme pour véritablement mesurer les impacts du port.

En somme, le port de Nuuk qui enseigne que le rendement d'un port arctique se mesure moins à sa capacité technique qu'à sa capacité à créer de la valeur pour l'ensemble de son territoire. C'est cette vision intégrée et qui inclut tous les acteurs qui semble manquer à Iqaluit, mais l'expérience de Nuuk pourrait permettre d'entrevoir comme un chemin d'avenir pour l'Arctique canadien.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Le port en eau profonde d'Iqaluit, inauguré le 24 juillet 2023 après des années de travaux, représente une infrastructure portuaire stratégique pour l'Arctique canadien. Il a été conçu pour répondre aux besoins croissants de la population d'Iqaluit en matière de ravitaillement maritime, mais aussi pour améliorer l'efficacité des opérations de manutention, renforcer l'économie régionale, sécuriser les opérations et affirmer la souveraineté arctique du Canada.

Cette étude a été réalisée dans un contexte particulier de transformations assez rapides en Arctique. Tout d'abord, les effets du réchauffement climatique, avec le rétrécissement de la banquise estivale, modifient durablement les conditions de navigation. Ensuite, les intérêts géopolitiques s'intensifient dans la région, comme en témoigne le développement des trafics maritimes. Enfin, la quasi-absence d'infrastructures portuaires adéquates pour un ravitaillement efficace et sécurisé des communautés arctiques. De plus, elle a révélé une réalité assez complexe où les avancées logistiques côtoient des défis structurels persistants et a permis d'apporter un éclairage sur la problématique de recherche : dans quelle mesure les dynamiques du transport maritime dans l'Arctique canadien, depuis l'inauguration du PEP d'Iqaluit, sont-elles en phase (ou non) avec les objectifs de départ des parties prenantes dans l'idéation, la planification et la mise en service de cette infrastructure ?

À travers les approches méthodologiques utilisées, notamment la cartographie des parties prenantes, l'application de la grille pragmatique d'analyse des politiques publiques de Guy et Urli, et le comparatif avec Nuuk, se dessine un portrait nuancé du PEP d'Iqaluit, à la fois prometteuse et perfectible. L'évolution historique du port de Nuuk montre que ce dernier n'a point encore atteint son plein potentiel.

La cartographie des parties prenantes a mis en lumière les tensions liées au projet situé au croisement des enjeux locaux et internationaux. Si le gouvernement du Canada y voit principalement un outil d'affirmation de sa souveraineté arctique et les autorités du Nunavut un levier de développement économique régional, la communauté locale attend elle une

évolution réelle de leurs conditions de vie. Du côté des transporteurs maritimes (NEAS et DTI), leur position de duopole sur le marché du ravitaillement des populations locales leur donne un pouvoir de négociation assez fort, mais les expose aussi à des reproches quant à l'abordabilité des coûts du transport.

L'évaluation des politiques publiques par la grille pragmatique d'analyse de Guy et Urli a permis d'évaluer de manière structurée les objectifs initiaux et les résultats observés. Notre analyse a révélé que si le PEP d'Iqaluit a effectivement réduit le temps de déchargement des navires de 70 %, il peine toujours à devenir un hub régional. Le rôle de hub ne peut être appliqué intégralement à Iqaluit pour l'instant, comme cela nécessite un écosystème économique et des infrastructures qui dépassent largement au poste à quai. En sus, l'étude des réclamations de NEAS et DTI quant à la rentabilité de leurs opérations dans ce contexte arctique a aussi révélé que les investissements requis pour l'adaptation de leurs flottes grevaient des gains attendus.

L'exemple de Nuuk offre par ailleurs une optique édifiante sur les potentialités non encore exploitées du PEP d'Iqaluit. Il nous apprend qu'un port arctique peut effectivement se joindre aux voies maritimes mondiales, à condition qu'une gestion portuaire appropriée et des investissements substantiels soient en place. Il nous a permis également de formuler des recommandations pour Iqaluit, notamment la création d'un conseil portuaire qui intègre toutes les parties prenantes et le développement d'activités à forte valeur ajoutée.

Ainsi, la réponse à la question de recherche posée par ce mémoire est doublement nuancée. Les dynamiques actuelles sont en adéquation partielle avec certains objectifs de départ, principalement ceux liés à l'efficacité des opérations de manutention et à la sécurité. Cependant, elles paraissent encore éloignées des objectifs de réduction des coûts et de développement économique. Le PEP fonctionne pour le moment comme une infrastructure de desserte, plutôt que comme le moteur économique que certaines parties prenantes envisageaient.

Cette mise en perspective est d'autant plus importante que le débat sur le modèle de développement portuaire arctique évolue. En octobre 2025, des organisations comme le Nunavut Tunngavik ont demandé que les projets portuaires soient réalisés par les communautés, qu'elles en assurent la direction, et qu'ils accordent la priorité aux retombées locales et à la propriété inuites. Cette position invite à considérer le PEP d'Iqaluit comme un précédent dans une réflexion plus large sur la gouvernance des ports arctiques et les bénéfices des projets nordiques.

Plus décisivement, ce travail de recherche souligne les caractéristiques de l'expansion des ports arctiques, où les défis climatiques et logistiques se greffent aux enjeux géopolitiques et à la nécessité de développement économique local. Le cas d'Iqaluit illustre parfaitement la difficulté de concilier ces dimensions dans un contexte de changement climatique assez rapide et de concurrence des États circumpolaires pour les routes maritimes arctiques et les ressources naturelles de la région.

Les limites de ce travail de recherche, particulièrement le recul temporel limité pour évaluer de façon plus large les impacts du PEP d'Iqaluit, orientent vers la nécessité d'effectuer des études complémentaires. Un suivi dans le temps des performances du port d'Iqaluit dans le moyen et long terme, et une étude comparative avec d'autres projets portuaires similaires pourrait permettre d'affiner notre compréhension des différents facteurs de réussite. Nous avons également des limites liées au choix méthodologique et à la nature des sources utilisées, comme le recours à une approche qualitative qui comporte des contraintes quant à la généralisation des résultats.

De plus, la quasi-absence de données quantitatives primaires a aussi limité la justesse de certaines analyses, comme l'évolution des tarifs de fret. Bien que nous ayons pu compiler les coûts de fret de NEAS et Desgagnés entre 2022 et 2025, l'impossibilité d'accéder à leur comptabilité complète a limité notre capacité à analyser de façon plus approfondie leurs coûts. C'est le cas également dans l'évaluation de la création d'emplois à Iqaluit, qui s'est appuyée sur des données statistiques regroupées à une échelle géographique plus large, sans le moyen de distinguer spécifiquement les emplois directs générés par le PEP.

Enfin, l'usage exclusif de sources secondaires est aussi une autre limite, particulièrement dans l'évaluation du rendement du PEP. Ainsi, les données sur la réduction du temps de déchargement proviennent plus de communiqués dans les médias et de déclarations de NEAS et DTI, sans des possibilités de vérification par observation de terrain.

Au moment où la dimension stratégique de l'Arctique ne cesse d'évoluer, le PEP d'Iqaluit représente à la fois une réalisation effective et une infrastructure portuaire test pour l'essor durable des infrastructures nordiques. Sa progression future dépendra de la capacité des différentes parties prenantes à dépasser les politiques publiques ciblées par secteur pour construire une vision intégrée, associant souveraineté arctique, développement économique régional et attentes des communautés locales.

L'expérience acquise depuis sa mise en service, aussi préliminaire soit-elle, ouvre des pistes de recherche pour les prochains projets d'infrastructures portuaires en milieu arctique, tant au Canada que dans d'autres régions arctiques confrontées à des défis semblables. Trois pistes de recherche se dégagent pour cette expérience, que nous présentons ci-après : la première consiste à faire une analyse dans le temps des retombées économiques, qui peuvent suivre sur deux ou cinq ans l'évolution du PEP et son impact sur la population d'Iqaluit, ce qui permettrait de mesurer l'ancrage territorial du développement économique généré par le port ; la deuxième piste concerne une étude comparative avec d'autres modèles de gouvernance portuaire dans d'autres régions arctiques, comme celui de Nuuk, afin d'analyser les différents mécanismes de prise de décision dans différents ports arctiques ; enfin, la troisième piste porte sur un suivi régulier des impacts du PEP par la création d'un comité de suivi, qui permettrait d'en documenter les effets à moyen et long terme.

Ces recherches peuvent donc contribuer à fonder une base de connaissances solide pour toute personne désireuse de développer ses connaissances sur les ports arctiques. Elles permettront notamment de mieux concilier les impératifs socio-économiques d'une part et les contraintes opérationnelles d'autre part. Cette conciliation est d'autant plus importante que ces régions sont singulièrement vulnérables, et directement exposées aux changements climatiques.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Aarluk Consulting Inc, Anderson, C., et Gartner Lee Limited. (2005). *Strategic Plan for the Iqaluit Deepwater Port Project*. <https://www.tunnngavik.com/documents/publications/2005-08-00%20Iqaluit%20Deepwater%20Port%20Strategic%20Plan.pdf>
- Ahnationtalk. (2024). *Iqaluit deep-sea port officially opens* [Indigenous Hyperlocal Network]. <https://nationtalk.ca/story/iqaluit-deep-sea-port-officially-opens-2>
- Alvarez, T., et Marsal, B. (2025). *Northern Transportation Company Ltd*. Alvarez and Marsal. <https://www.alvarezandmarsal.com/NTCL>
- Amnistie Générale. (2019). Les porte-conteneurs et la mondialisation. *Amnistiegenerale*. <https://amnistiegenerale.wordpress.com/2019/08/18/les-porte-conteneurs-et-la-mondialisation/>
- Antunes, J. (2023). *Iqaluit's deep-sea port sees first sealift come to dock*. Nunatsiaq News. <https://nunatsiaq.com/stories/article/iqaluits-deepsea-port-sees-1st-sealift-come-to-dock/>
- Arctic Monitoring and Assessment Programme. (2021). *Arctic Climate Change Update 2021 : Key Trends and impacts* (p. 16) [Summary for policy makers]. <https://www.amap.no/documents/doc/arctic-climate-change-update-2021-key-trends-and-impacts.-summary-for-policy-makers/3508>
- Arctic Portal. (2012). *A new port in Nuuk*. Arctic Portal-The Arctic Gateway. <https://arcticportal.org/ap-library/news/658-a-new-port-in-nuuk>
- Baffinland Iron Mines. (2025). *Mary River Mine*. Baffinland. <https://www.baffinland.com/operation/mary-river-mine/>
- Baudu, H., et Lasserre, F. (2024). L'année arctique 2024. *Centre d'études en politiques internationales*. <https://www.cepi-cips.ca/event/lannee-arctique-2024/>
- Baudu, H., et Lasserre, F. (2025). Quelle dynamique de la navigation commerciale en Arctique en 2024 ? *Regards géopolitiques*, 10(4). <https://cqegehiulaval.com/tag/arctique/>
- Bird, K. J., Charpentier, R., Gautier, D. L., Houseknecht, D. W., Klett, T. R., Pitman, J. K., Moore, T. E., Schenk, C. J., Tennyson, M. E., et Wandrey, C. J. (2008). *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle* (N° 3049; US Geological Survey Fact Sheet). <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/>

- Bodenstein, T. (2024). Analyse des parties prenantes. *LIEPP Fiche méthodologique*, (50), 2-3. <https://sciencespo.hal.science/hal-04842878>
- Breum, Martin. (2024). *Greenland's Royal Arctic Line in Murky Waters*. High North News. <https://www.highnorthnews.com/en/greenlands-royal-arctic-line-murky-waters>
- Brooks, M. R., Behrens, K., et Cardin, D. (2017). The Value of Commercial Marine Shipping to Canada. *CCA Reports*. <https://cca-reports.ca/reports/the-value-of-commercial-marine-shipping-to-canada/>
- Brooks, M. R., et Frost, J. D. (2012). Providing freight services to remote arctic communities: Are there lessons for practitioners from services to Greenland and Canada's northeast? *Research in Transportation Business and Management, Management of Transport in Remote Regions*, 4, 69-78. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2012.06.005>
- Bryman, A. (2016). *Social Research Methods* (fifth edition). Oxford University Press. <https://books.google.ca/books?id=N2zQCgAAQBAJ>
- Carrefour Nunavut. (2025). *Carte des communautés*. Carrefour Nunavut. <https://carrefournunavut.ca/fr/vivre/carte-des-communautes>
- Centre For High North Logistics. (2023). *NSR Shipping activities in 2022*. <https://chnl.no/research/reports-reports/nsr-shipping-activities-in-2022/>
- Clear Seas. (2020). Brise-glaces en eaux canadiennes. *Clears Seas*. <https://clearseas.org/fr/insights/brise-glaces-en-eaux-canadiennes/>
- Clears Seas. (2024). Rôle du commerce maritime dans l'Arctique. *Clear Seas*. <https://clearseas.org/fr/insights/role-du-commerce-maritime-dans-larctique/>
- Comité sénatorial permanent des Pêches et des Océans. (2009). *Pêches marines du Nunavut : Quotas et ports* (p. 71). Sénat du Canada. <https://sencanada.ca/fr/content/SEN/Committee/402/fish/subsitejun09/Reports-f>
- ContainerZ. (2024). La course aux gros navires arrive-t-elle à sa fin? *ContainerZ*. <https://www.container-z.com/fr/blog/la-course-aux-gros-navires-arrive-t-elle-a-sa-fin>
- Coussot, C. (2008). *L'Arctique dans l'économie du savoir et les stratégies d'innovation impliquant les sciences de l'environnement : Le cas du réseau de centres d'excellence arcticnet* [Mémoire, Université du Québec à Montréal]. <https://archipel.uqam.ca/877/>

- Cowley, J. (2012). *Iqaluit's summer ice woes renew call for port*. <https://www.cbc.ca/news/canada/north/iqaluit-s-summer-ice-woes-renew-call-for-port-1.1145963>
- Creighton, M., Kho, A., Creighton, M., et Kho, A. (2024). Le projet de brise-glaces polaires : Mise à jour de 2024. In *Bureau du directeur parlementaire du budget*. Bureau du directeur parlementaire du budget. <https://www.pbo-dpb.ca/fr/publications/RP-2425-010-C--polar-icebreaker-project-update--projet-brise-glaces-polaires-mise-jour-2024>
- Cyr, A. (2021). *Les projets de hubs de transbordement arctiques* [Rapport de recherche, Université de Laval]. <https://hdl.handle.net/20.500.11794/70562>
- Dawson, J., Nicoll, A., Marty, J., Copland, L., et Sawada, M. (2024). Analysis of shipping accident patterns among commercial and non-commercial vessels operating in ice infested waters in Arctic Canada from 1990 to 2022. *Journal of transport Geography*, 121, (5-7). <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.104046>
- Daynes, Will. (2019). Royal Arctic Line | Bus Ex. *BE Global Infrastructure Magazine*. <https://www.bus-ex.com/article/royal-arctic-line>
- Desgagnés Transarctik. (2025a). *Fleet*. Arcticsealift.Com. <https://arcticsealift.com/subsections/1015/flotte.html>
- Desgagnés Transarctik. (2025b). *Nunavut rates, terms and general conditions of transport*. Arcticsealift.Com. <https://arcticsealift.com/subsections/987/nunavut-ratesterms-and-general-conditions-transport.html>
- Eegeesiak, J. (2015). *Plan de développement économique* (p. 29) [Rapport de planification]. <https://iqaluit.ca/content/2015-%C3%A0-2019-plan-de-d%C3%A9veloppement-%C3%A9conomique-communautaire-partie-i-aper%C3%A7u>
- Escach, N., Serry, A., et Doceul, M.-C. (2013). Des outils pour étudier les transports maritimes à travers l'exemple de la mer Baltique. *Géococonfluences*. (ISSN : 2492-7775). <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/des-outils-pour-etudier-les-transports-maritimes-a-travers-lexemple-de-la-mer-baltique>
- Fortin, M.-F., et Gagnon, J. (2022). *Fondements et étapes du processus de recherche : Méthodes quantitatives et qualitatives* (4^e éd.). Chenelière Éducation. WorldCat. <https://www.cheneliere.ca/fr/bundle-fondements-et-etapes-du-processus-de-recherche-4e-ed-9782765073567.html>

- Fours, O. (2011). *Histoire du développement de la route maritime arctique*. https://www.persee.fr/doc/acths_1764-7355_2011_act_130_12_1917
- Freeman, R. E. (2010). *Strategic Management: A Stakeholder Approach Pitman series in business and public policy Strategic Management: A Stakeholder Approach, R. Edward Freeman* (Illustrated, reprint). Cambridge University Press. https://books.google.ca/books?id=NpmA_qEiOpkC&pg=PR9&hl=fr&source=gbs_selected_pages&cad=1#v=onepage&q&f=false
- Gaudreau, François. (2002). *Transportation Plan of Nord-du-Québec : Overview Networks, Infrastructures, Operations and Management in Nord-du-Québec* (ministère des Transports). <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/42395>
- Gelfand, J. (2014). *La navigation maritime dans l'Arctique canadien* [Rapport d'audit]. Bureau du vérificateur général du Canada. https://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_cesd_201410_03_f_39850.html#ex4
- Gosselin, S. (2019). *Plan de protection des océans : Le Service hydrographique du Canada contribue à rendre la navigation moderne et sécuritaire*. <https://inter-101-uat.dfo-mpo.gc.ca/infoceans/fr/infocean/plan-de-protection-des-oceans-le-service-hydrographique-du-canada-contribue-rendre-la>
- Gouvernement du Canada. (2015). *La ministre Aglukkaq annonce du financement fédéral pour les infrastructures du port maritime et des installations de ravitaillement par mer d'Iqaluit* [Communiqués de presse]. <https://www.canada.ca/fr/nouvelles/archive/2015/07/ministre-aglukkaq-annonce-financement-federal-infrastructures-port-maritime-installations-ravitaillement-mer-iquait.html>
- Gouvernement du Canada. (2024). *La Politique étrangère du Canada pour l'Arctique*. <https://www.international.gc.ca/gac-amc/publications/transparency-transparence/arctic-arctique/arctic-policy-politique-arctique.aspx?lang=fra>
- Gouvernement du Canada. (2025). *Le gouvernement du Canada annonce un investissement d'un milliard de dollars pour renforcer l'infrastructure du commerce et du transport dans le Nord* [Communiqués de presse]. <https://www.canada.ca/fr/relations-couronne-autochtones-affaires-nord/nouvelles/2025/11/le-gouvernement-du-canada-annonce-un-investissement-dun-milliard-de-dollars-pour-renforcer-linfrastructure-du-commerce-et-du-transport-dans-le-nord.html>
- Government of Nunavut. (2024). *Iqaluit Port* [Government website]. <https://www.gov.nu.ca/en/transportation/iqport>

- Graham, K. A., Yarhi, E., et McIntosh, A. (2020). Territorial government in Canada. In *The Canadian encyclopedia*.
<https://thecanadianencyclopedia.ca/en/article/territorial-government>
- Guy, E., et Lapointe, F. (2010). Politiques publiques pour le transport maritime sur le Saint-Laurent : Cohésion des objectifs et mesures. *Public policy for transportation on the St. Lawrence: cohesion of goals and means*. Transport Québec.
<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1066720.pdf>
- Guy, E., et Urli, B. (2009). *Analyse comparative des mesures d'intervention en soutien au transport maritime*. BAnQ numérique.
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/1948167>
- International Institute for Middle East and Balkan Studies. (2025). *The geopolitical significance of the Arctic and American policy towards the northern transportation network*. Atalayar. <https://www.atalayar.com/en/opinion/ifimes/the-geopolitical-significance-of-the-arctic-and-american-policy-towards-the-northern-transportation-network/20250830120811217767.html>
- Ircha, M. C., et Higginbotham, J. (2015). Canada's Arctic shipping challenge: Towards a twenty first century Northwest Passage. In *Climate change and adaptation planning for ports* (1^{re} éd., p. 264-277). Routledge.
<https://doi.org/https://doi.org/10.4324/9781315756813>
- Joshi, R. (2022a). *7 Major ports in Greenland*. Marine Insight.
<https://www.marineinsight.com/know-more/ports-in-greenland/>
- Joshi, R. (2022b). *7 Major Ports in Greenland*. Marine Insight.
<https://www.marineinsight.com/know-more/ports-in-greenland/>
- Koanda, H. (2006). *Vers un assainissement urbain durable en Afrique subsaharienne : Approche innovante de planification de la gestion des boues de vidange* [Thèse, École Polytechnique Fédérale de Lausanne]. <https://doi.org/10.5075/epfl-thesis-3530>
- Lasserre, F. (2004). Les détroits arctiques canadiens et russes : Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes. *Cahiers de géographie du Québec*, 48(135), 397-425. <https://doi.org/https://doi.org/10.7202/011799ar>
- Lasserre, F. (2008). *Étude des impacts géopolitiques de l'ouverture du passage Nord-Ouest à la navigation* (Institut Hydro-Québec en environne, développement et société, Éd.; Rapport de recherche N° 1; p. 16). EDS. (Collections de BAnQ).
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3660212>

- Lasserre, F. (2019). Le retour du mythe des passages arctiques : Quel trafic maritime dans l'Arctique au XXI^e siècle ? *Nordiques*, (37), 9-23.
<https://doi.org/https://doi.org/10.4000/nordiques.422>
- Lasserre, F., Houssais, M. N., Sneyd, E., Charron, A., Le Roy, J., Arnold, S., Plouffe, J., Roussel, S., Pelletier, S., Desbiens, C., Dupré, S., Lablonde, S., Bartenstein, K., Halley, P., Pilarski, C., Otasevic, I., Bourbonnais, P., Comtois, C., Guy, E., et Pelletier, J.-F. (2010). *Passages et mers arctiques : Géopolitique d'une région en mutation*. PUQ.
https://books.google.ca/books?hl=fr&lr=&id=7LqtWhIO9PcC&oi=fnd&pg=PR7&dq=passages+et+mers+arctiques+Lassere&ots=HnYnYHSY6H&sig=mxmA7_GH4Vv11R6a4TTx3dhzd1I&redir_esc=y#v=onepage&q=passages%20et%20mers%20arctiques%20Lassere&f=false
- Lasserre, F., et Linyan, H. (2015). La Chine regarde-t-elle vraiment vers l'Arctique ? *Monde chinois*, 44(4), 85-91.
<https://doi.org/https://doi.org/10.3917/mochi.044.0085>
- Lasserre, F., et Pichoir, M. (2025). Les projets de hubs portuaires de transbordement pour le transit maritime arctique : Des chimères ? *Hérodote*, 197(2), 137-151.
<https://doi.org/https://doi.org/10.3917/her.197.0137>
- Lasserre, F., et Têtu, P.-L. (2020). *Transportation in the melting Arctic: Contrasting views of shipping and railway development* [Rapport de recherche, Université de Laval].
<https://corpus.ulaval.ca/entities/publication/1a68d1f7-6293-4ff8-84c4-3ba976e332f9>
- Lasserre, Frédéric, Hughes, T., Delaunay, Michael, Vullierme, M., Lackenbauer, P. W., Dean, R., Canova, E., Joffres, C. E., Pic, P., et Eda, A. (2022). *L'Année Arctique 2022* (Observatoire de la politique et la sécurité de l'Arctique).
https://www.researchgate.net/publication/366643011_L'Annee_Arctique_2022_Observatoire_de_la_Politique_et_la_Securite_de_l'Arctique
- Lavoie, K. (2023). *Le transport maritime à Iqaluit entre dans une nouvelle ère* [Journal communautaire]. Le Nunavoix. <https://lenunavoix.ca/2023/08/30/le-transport-maritime-a-iqaluit-entre-dans-une-nouvelle-ere/>
- Lemieux, V. (2002). *L'étude des politiques publiques : Les acteurs et leur pouvoir* (3^e éd.). Presses de l'Université Laval.
- Li, W., Bai, X., Yang, D., et Hou, Y. (2023). Maritime connectivity, transport infrastructure expansion and economic growth: A global perspective. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 170(103609).
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103609>

- McGwin, K., et High North News. (2017). Nuuk's new port facility is open for business. *ArcticToday*. <https://www.arctictoday.com/nuuks-new-port-facility-is-open-for-business/>
- Morrison, W. R. (2022). Canadian Arctic Sovereignty. In *The Canadian encyclopedia*. <https://thecanadianencyclopedia.ca/en/article/arctic-sovereignty>
- National Snow and Ice Data Center. (2021). *September turning | Arctic Sea Ice News and Analysis*. <https://nsidc.org/arcticseaicenews/2021/10/september-turning/>
- National Snow and Ice Data Center. (2025). *Arctic sea ice sets a record low maximum in 2025*. National Snow and Ice Data Center. <https://nsidc.org/sea-ice-today/analyses/arctic-sea-ice-sets-record-low-maximum-2025>
- Nunavut Bureau of Statistics. (2024a). *Labour Force and Employment Data* [Government website]. <https://www.gov.nu.ca/en/nunavummit-kiglisiniartiit-nunavut-bureau-statistics/labour-force-and-employment-data>
- Nunavut Bureau of Statistics. (2024b). *Population data: Nunavut Population Estimates by Sex, Age Group, Region and Community 2024*. <https://www.gov.nu.ca/en/nunavummit-kiglisiniartiit-nunavut-bureau-statistics/population-data>
- Nunavut Eastern Arctic Shipping. (2025a). *Fleet*. NEAS. <https://neas.ca/fleet/>
- Nunavut Eastern Arctic Shipping. (2025b). *Rates – NEAS*. NEAS. <https://neas.ca/rates/>
- Nunavut Impact Review Board. (2017). *Project | Nunavut Impact Review Board*. <https://www.nirb.ca/project/125103>
- Nunavut Impact Review Board. (2025). *Legislation | Nunavut Impact Review Board*. <https://www.nirb.ca/legislation>
- Nunavut Mining Symposium. (2025). *About Us*. Nunavut Mining Symposium. <https://www.nunavutminingsymposium.ca/about-us>
- Observateur de l'Arctique. (2016). États-Unis. *Observatoire de l'Arctique*. <https://www.observatoire-arctique.fr/outils-de-defense/etats-unis-2/>
- Ostreg, W., Eger, K. M., Fløistad, B., Jørgensen-Dahl, A., Lothe, L., Mejlænder-Larsen, M., et Wergeland, T. (2013). *Shipping in Arctic Waters: A comparison of the Northeast, Northwest and Trans Polar Passages*. Springer Science and Business Media. https://books.google.ca/books?id=beU_AAAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=fr&source=gbg_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

- Pahl, J., et Kaiser, B. A. (2018). Arctic Port Development. In N. Vestergaard, B. A. Kaiser, L. Fernandez, et J. Nyman Larsen (Éds.), *Arctic Marine Resource Governance and Development* (p. 139-184). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-67365-3_8
- Panahi, R., Ng, A. K. Y., Afenyo, M., et Lau, Y. (2021). Reflecting on the forty years of contextual evolution of arctic port research: The past and now. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 144, 189-203. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.12.001>
- Pelletier, J. (2023). *Iqaluit's new deep-sea port set to finally open*. Nunatsiaq News. <https://nunatsiaq.com/stories/article/iqaluits-new-deepsea-port-set-to-finally-open/?form=MG0AV3>
- Pelletier, J. (2024). *Nuuk's progress aspirational to Iqaluit*. Nunatsiaq News. <https://nunatsiaq.com/stories/article/nuuks-progress-aspirational-to-iqaluit-english/>
- Petroff, V. (2024). La connectivité maritime : Une approche multidimensionnelle basée sur la théorie des réseaux. *Region et Développement*, 59, 109-132. <https://regionetdeveloppement.univ-tln.fr/2024-numero-59/>
- Phillips, D. (2015). Brume sèche arctique. In *Encyclopédie Canadienne*. <https://thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/brume-seche-arctique>
- Pic, P., Landriault, M., Lasserre, F., et Roussel, S. (2024). *L'Arctique et le système international : Sécurité, gouvernance et économie*. Presse de l'Université du Québec. <https://books.google.ca/books?id=PYAXEQAAQBAJ>
- Pinard, R., Potvin, P., et Rousseau, R. (2004). Le choix d'une approche méthodologique mixte de recherche en éducation. *Recherches qualitatives*, 24, 58-82. <https://doi.org/https://doi.org/10.7202/1085563ar>
- Poisson, Y. (1983). L'approche qualitative et l'approche quantitative dans les recherches en éducation. *Revue des sciences de l'éducation*, 9(3), 369-378. <https://doi.org/https://doi.org/10.7202/900420ar>
- Prévost, N. (2020). Les enjeux du réchauffement climatique en Arctique pour le Canada. *Réseau d'analyse stratégique (RAS)*. <https://ras-nsa.ca/fr/les-enjeux-du-rechauffement-climatique-en-arctique-pour-le-canada/>
- Protection of the Arctic Marine Environment. (2021). *Survey of Select Wastewater Discharges*. Arctic Council. <https://pame.is/ourwork/arctic-shipping/current-shipping-projects/survey-of-select-wastewater-discharges/>

- Protection of the Arctic Marine Environment. (2026). *Arctic Shipping Update: 40% Increase in Ships in the Arctic*. Arctic Council. <https://arctic-council.org/news/increase-in-arctic-shipping/>
- Radio Canada. (2019). *La lutte du Canada pour la souveraineté sur les eaux arctiques*. <https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/aujourd-hui-l-histoire/segments/entrevue/118083/canada-souverainete-arctique-passage-nord-ouest-ss-manhattan-polar-sea>
- Radio Canada. (2025). *Des compagnies de transport maritime de l'Arctique veulent être mieux outillées*. Radio Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2206773/transport-maritique-arctique-securite-lettre>
- Ragner, Claes Lykke. (2016). *Programme de la Route maritime internationale du Nord (INSROP)*. <https://www.fni.no/projects/international-northern-sea-route-programme-insrop>
- Royal Arctic Line. (2025). *Royal Arctic Line*. Ral. <https://www.ral.gl/en/>
- Sawadogo, H. P. (2020). L'approche qualitative et ses principales stratégies d'enquête. In *Guide décolonisé et pluriversel de formation à la recherche en sciences sociales et humaines* (Science et bien commun). Science et bien commun. <https://scienceetbiencommun.pressbooks.pub/projetthese/chapter/methodes-qualitatives-de-recherche/>
- Sikuki Nuuk Harbour. (2024). *Annual Reports Sikuki Nuuk Harbour* (Annual Reports N° 12706952; p. 24). Sikuki Nuuk Harbour A/S. <https://sikuki.gl/about-us/annual-reports/>
- Sikuki Nuuk Harbour. (2025a). *Corporate governance*. Sikuki. <https://sikuki.gl/about-us/corporate-governance/>
- Sikuki Nuuk Harbour. (2025b). *Port of Nuuk*. Sikuki. <https://sikuki.gl/the-ports/port-of-nuuk/>
- Tchankam, J.-P., Essingone, H. N., et Tchagang, E. (2020). Portée et limites de la recherche qualitative. In *Produire du savoir et de l'action* (p. 165-174). EMS éditions. <https://doi.org/10.3917/ems.peret.2020.01.0165>
- Theocharis, D., Pettit, S., Rodrigues, V. S., et Haider, J. (2018). Arctic shipping: A systematic literature review of comparative studies. *Journal of Transport Geography*, 69, 112-128. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.04.010>

- Tovar, B., et Wall, A. (2022). The relationship between port-level maritime connectivity and efficiency. *Journal of Transport Geography*, 98, 103213. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103213>
- Turmel, M. (2013). *Le ravitaillement des communautés locales au Nunavut et au Nunavik : Enjeux portuaires pour les transporteurs maritimes* [Mémoire de maîtrise]. Université du Québec à Rimouski. <https://uqar.on.worldcat.org/search/detail/892702908?clusterResults=true&queryString=manon%20turmel&groupVariantRecords=false&stickyFacetsChecked=false&idDetect=true>
- Tymkin, A., et Sauvion, A. (2025). Le Canada et la France en Arctique : Défis et perspectives d'une coopération renforcée. *Revue Défense Nationale*, 878(3), 39-46. <https://doi.org/https://doi.org/10.3917/rdna.878.0039>
- US Department of Energy. (2024). *March 13, 1968: Oil discovered on Alaska's North Slope*. <https://www.energy.gov/management/march-13-1968-oil-discovered-alaskas-north-slope>
- Varga, Peter. (2017). *New Iqaluit port aims for more sealift efficiency and safety*. Nunatsiaq News. https://nunatsiaq.com/stories/article/65674new_iqaluit_port_aims_to_increase_efficiency_safety_for_sealift/
- World population review. (2025). *Nuuk population 2025*. World Population Review. <https://worldpopulationreview.com/cities/greenland/nuuk>
- Wright, T. (2023). *After decades of plans and studies, Iqaluit's deep sea port finally opens*. APTN News. <https://www.aptnnews.ca/national-news/after-decades-of-plans-and-studies-iqaluits-deep-sea-port-finally-opens/>
- Zysk, K., Traduit de l'anglais par Deville-Fradin. (2017). Les objectifs stratégiques de la Russie dans l'Arctique. *Politique étrangère, Automne*(3), 37-47. Cairn.info. <https://doi.org/https://doi.org/10.3917/pe.173.0037>

