



Tom Peters

Ouvrir la voie à un super-port

Le détroit de Canso, à l'extrême est de la partie continentale de la Nouvelle-Écosse, est depuis longtemps reconnu comme un des plus profonds havres naturellement libres de glace sur la côte est de l'Amérique du Nord.

Il relie la baie Chédabouctou, au sud de la levée de Canso, du côté de l'Atlantique, au détroit de Northumberland, du côté du golfe du Saint-Laurent. La levée de Canso relie la partie continentale de la Nouvelle-Écosse à l'île du Cap-Breton. Elle comporte une écluse permettant le passage de navires qui peuvent transiter dans la Voie maritime. Le détroit de Canso fait en moyenne 3 kilomètres de largeur et jusqu'à 27 mètres de profondeur. Il peut ainsi recevoir des navires-citernes géants et d'autres grands navires ayant un très fort tirant d'eau.

Du côté atlantique de la levée se trouvent deux ports: le port de Port Hawkesbury et le terminal maritime de Mulgrave. La gestion et le contrôle réglementaire du trafic maritime dans le détroit relèvent toujours de Transports Canada, mais la Strait of Canso Superport Corporation Limited (SCSCL) a été constituée pour assumer la propriété et l'exploitation de ces deux terminaux maritimes et jouer un rôle dans la gestion et le développement de l'ensemble.

To enhance its superport ambitions, the Strait of Canso benefits from its strategic location close to the Great Circle Route and from intermodal connections with the U.S. and Central Canada.

Le projet de superport dans le détroit de Canso profite de sa proximité de la route orthodromique et de ses liaisons intermodales avec les États-Unis et le Centre du Canada.

Unlocking the path for a potential superport

The Strait of Canso, located at the eastern end of mainland Nova Scotia, has long been recognized as one of the naturally deepest, ice-free harbours on the East Coast of North America.

The Strait connects Chedabucto Bay on the Atlantic Ocean side of the Canso Causeway, which connects Mainland Nova Scotia to Cape Breton Island, to the Northumberland Strait on the Gulf of St. Lawrence side of the province. A lock, part of the Causeway, allows the passage of ships capable of transiting the St. Lawrence Seaway. The Strait averages three kilometres in width and up to 27 metres in depth. With that kind of depth, the Strait has been able to handle ultra-large tankers and other large vessels with very deep drafts.

On the Atlantic side of the Causeway, there are two ports, the port of Port Hawkesbury and the Mulgrave Marine Terminal.

While the management and regulatory control of shipping in the Strait still lies with Transport Canada, the Strait of Canso Superport Corporation Limited (SCSCL) was formed with a purpose of owning and operat-

ing these two marine terminals plus play a management and development role in the overall port.

"The goal of the SCSCL for the future is to obtain that role for ourselves and the revenue, (harbor dues) that goes with it. Those fees collected should be reinvested in the port," says Superport CEO Tim Gilfoyle. Harbor dues, which are in the hundreds of thousands of dollars annually, go to the federal government.

In its heyday, the Strait and its marine facilities, some private and some public common user facilities, had built its cargo business up to 31 million metric tonnes a year in 2010. The cargo was mainly bulk, breakbulk and project cargo and included manufactured products, petroleum, pulp, newsprint, gypsum, seafood, etc. However, over the years, tonnage dropped to 17 million metric tonnes by 2017, but still one of the busiest cargo ports in the country.

Mr. Gilfoyle says the decline was mainly due to the recession in or around 2008.

"The full impact wasn't felt until a few years later. There was a significant drop in tanker business at NuStar Energy (a petroleum storage and transportation company) and it was around that time that Georgia Pacific closed its gypsum mine in the area and stopped exporting gypsum," Mr. Gilfoyle says.

Now the SCSCL wants to refocus on building port business and utilizing and developing port facilities.

"The port has not yet reached its full potential. Over the years mega projects have been contemplated but haven't materialized. It's time for the area to come together and become masters of our own destiny," Mr. Gilfoyle says.

In the port's overall Master Plan, opportunities were identified for a common user, deep water, bulk transhipment terminal. These trans-shipments could link to Great Lakes' ports through the St. Lawrence Seaway. In addition, there would be export opportunities from the Strait for products such as gypsum and armour stone. Another key feature in developing the harbor as a port of the future, is the fact it is unencumbered by urban development with plenty of room to grow.

A geographic plus to reach these future goals is the Strait's location. It is in close proximity to the Great Circle Route to Europe and Asia through the Suez Canal plus it has intermodal connections to Central Canada and the U.S. via rail and a major highway link. The nearby Allan J. MacEachen Port Hawkesbury Airport offers full aviation services and a 1,524-metre runway. Halifax Stanfield International Airport is less than three hours from the port.

Elusive ideal governance model

So what has been blocking the Strait of Canso's path to future greatness? Two apparent issues, and likely the main ones, are a proper governance model and community co-operation.

The SCSCL has been struggling with a governance model for several years. It could apply to become a Canada Port Authority (CPA) or create a model approved by Transport Canada, to meet their particular needs. The

«La SCSCL a comme but pour l'avenir de s'assurer ce rôle et les revenus connexes (droits de port), dit le PDG du Super port Tim Gilfoyle. Les droits de port devraient être réinvestis dans le Port.» Ces droits représentent des centaines de milliers de dollars par année. Actuellement, ils vont au gouvernement fédéral.

À son apogée, le détroit et ses installations maritimes - certaines privées et certaines publiques - a vu son trafic marchandises atteindre les 31 millions de tonnes métriques en un an. C'était en 2010. Les cargaisons étaient surtout du vrac, de marchandises générales et des cargaisons spéciales, y compris des produits manufacturés, du pétrole, de la pâte, du papier journal, du gypse et des fruits de mer. Au fil des ans toutefois le tonnage a baissé. Il était de 17 millions de tonnes en 2017, ce qui en faisait encore un des ports les plus occupés du pays.

M. Gilfoyle affirme que le déclin est principalement attribuable à la récession de 2008-2009.

«Les répercussions se sont étalées sur quelques années», dit-il. Il y a eu une forte baisse du côté des pétroliers, puis NuStar Energy (une entreprise d'entreposage et de transport de pétrole). C'est aussi à cette époque que Georgia Pacific a fermé sa mine de gypse de la région et cessé d'exporter du gypse.

Maintenant, la SCSCL veut s'employer à augmenter l'clientèle, de façon à utiliser et développer les installations portuaires.

«Le port n'a pas encore atteint son plein potentiel, insiste M. Gilfoyle. Des mégaprojets ont déjà été envisagés dans les années passées, sans qu'ils se matérialisent. Il est temps que les forces vives de la région s'unissent et deviennent maîtres de notre propre destinée.»

Selon le plan directeur du Port, il existe des possibilités pour un terminal multiusager en eau profonde pour le transbordement de vrac. Le transbordement fournirait un moyen de relier les ports des Grands Lacs par la Voie maritime du Saint-Laurent. Par ailleurs, il y aurait des débouchés à l'exportation à partir du Port, pour des produits tels que gypse et pierre à carapace. Autre élément vital à l'essor futur du Port, n'étant pas confiné par le développement urbain, il a également sa place pour l'expansion.

Pour réaliser ses buts futurs, le détroit a aussi l'avantage de sa situation géographique. Il est très près de la route «orthodromique» entre l'Europe et l'Asie via le canal de Suez, et a des liaisons intermodales vers le Centre du Canada, avec réseau ferroviaire américain et avec le réseau routier. L'aéroport Allan J. MacEachen de Port Hawkesbury offre des services aériens complets et est doté d'une piste de 1 524 mètres. L'aéroport international Stanfield de Halifax est à moins de trois heures du Port.

L'insaisissable modèle idéal de gouvernance

Qu'est-ce qui a manqué jusqu'à présent pour que le détroit de Canso réalise son immense potentiel? Deux éléments évidents sont probablement les facteurs principaux: un modèle de gouvernance efficace et la coopération de la communauté.

La SCSCL reste face au problème du modèle de gouvernance depuis des années. Elle pourrait demander le statut d'administration portuaire canadienne ou créer un modèle approuvé par Transports Canada et répondant à ses besoins particuliers. Le but premier d'une structure de gouvernance est de pouvoir percevoir et conserver les droits portuaires.

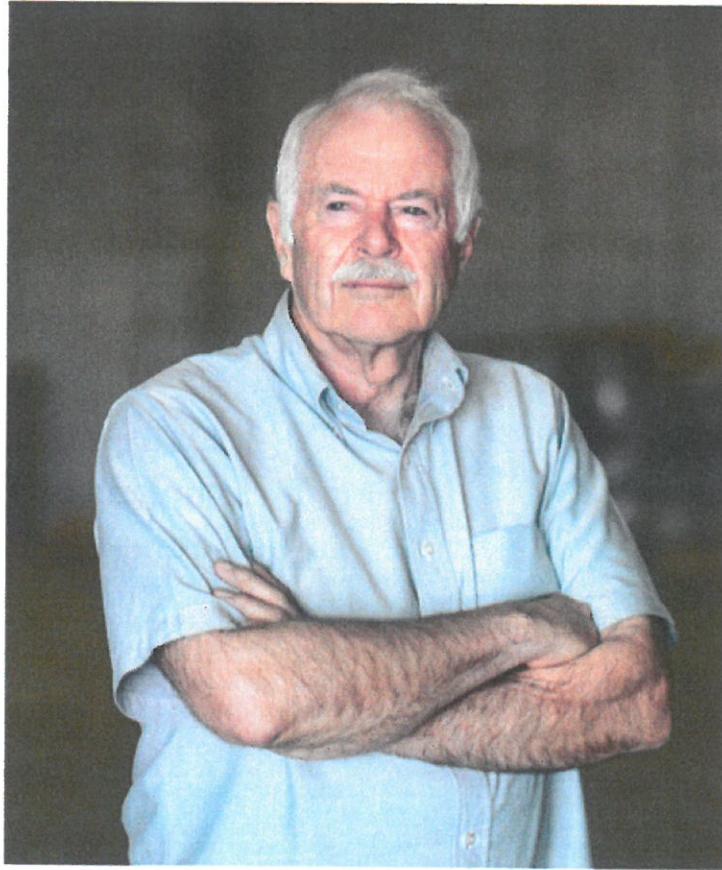
L'argent pourrait être réinvesti dans le développement et la promotion du Port. Quand Ottawa s'est désaisi des installations de Port Hawkesbury et de Mulgrave, il n'a pas renoncé au contrôle du fond du Port.

Lloyd Hines, ministre des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure de la Nouvelle-Écosse et député provincial dont la circonscription englobe Canso, estime que le Superport devrait soit continuer de viser à créer un modèle de gouvernance sur mesure, soit envisager de devenir une administration portuaire canadienne. Il note toutefois qu'il y aurait une autre possibilité pour qu'il récupère des droits portuaires: «que Transports Canada renonce aux droits sur le fond et les cède à la Corporation du détroit, de sorte qu'elle dispose d'une solide base de revenu et qu'elle puisse continuer d'assurer le développement nécessaire». Selon lui, le montant d'argent en cause ne serait pas rien pour Ottawa, mais serait énorme pour le développement de la région du détroit.

La mairesse de Port Hawkesbury Brenda Chisholm-Beaton comprend et reconnaît le potentiel du détroit. Cependant, elle a peut-être visé juste en abordant ce que certains considèrent comme un sujet tabou: il faudra un effort coordonné et coopératif de nombreux acteurs pour réaliser ce potentiel.

«La zone du détroit de Canso dispose d'une magnifique plaque tournante régionale du transport ferroviaire, routier et aérien ainsi que d'une infrastructure portuaire qui sera vitale pour notre développement économique, dit-elle. En particulier, le Port est un atout formidable, avec un énorme potentiel inexploité. Le conseil municipal de Port Hawkesbury est déterminé à travailler avec les parties prenantes de toute la région du détroit de Canso pour créer un environnement propice à ce que le Port réalise son plein potentiel. Il y a de nombreuses municipalités et communautés des Premières Nations dans la zone du détroit de Canso qui peuvent coopérer avec des intervenants de l'industrie et du monde des affaires pour tirer parti de nouvelles possibilités et trouver de nouvelles façons merveilleuses de stimuler notre économie.»

Cependant, les attitudes envers la coopération et la coordination devront changer pour le mieux afin de pouvoir profiter des nouvelles possibilités qui se présentent. 



©STRAIT OF CANSO SUPERPORT

CEO Tim Gilfoyle is piloting a master plan to notably link bulk transshipments to Great Lakes ports via the St. Lawrence Seaway.

Le PDG Tim Gilfoyle pilote un plan directeur visant notamment le transbordement de vrac destiné aux ports des Grands Lacs via la Voie maritime du Saint-Laurent.

prime reason for a governance structure is to be able to collect and keep those harbor dues. The money could be reinvested in port development and marketing. When Ottawa divested itself of the Port Hawkesbury and Mulgrave facilities it did not relinquish control of the harbor bottom assets.

Lloyd Hines, Nova Scotia's Minister of Transportation and Infrastructure Renewal and MLA for the Canso, said the Superport should continue to strive for either a particular governance model or consider being a Canada Port Authority, but another avenue to acquire the harbor dues "would be for Transport Canada to divest itself of the bottom fees and give them to the Strait Port Corporation which would provide a basis of solid income for them and to continue to do the development that needs to be done." He said the amount of money involved would not be insignificant to Ottawa but very significant to the development of the Strait area.

Port Hawkesbury Mayor Brenda Chisholm-Beaton understands and acknowledges the underlying potential of the Strait. But she may have hit the nail on the head when she addressed what some consider the 'elephant in the room.' It will take a coordinated and co-operative effort from many players to make this all happen.

"The Strait of Canso zone has an amazing regional transportation hub of rail, road, air and port infrastructure that will be crucial to our future economic development. In particular, the port is a tremendous asset and holds untapped potential," she says. "The Town of Port Hawkesbury council is committed to working regionally with the Strait of Canso zone stakeholders to be able to create an enabling environment for the port to reach its full potential. There are many municipalities and First Nations' communities in the Strait of Canso zone who can work with stakeholders from industry and business to pursue new opportunities to help boost our economy in new and wonderful ways," Mayor Chisholm-Beaton said.

However, attitudes toward co-operation and coordination need to change for the better if new opportunities are to be realized. 