

Résumé des activités du programme de ravitaillement en MARCHANDISES SOLIDES 2009



PHOTO COURTESY OF CANADIAN COASTGUARD

PHOTO COURTESY OF H. MELING



Ministère des Services communautaires et gouvernementaux
Department of Community and Government Services

Gouvernement du Nunavut



*Résumé des activités du programme de ravitaillement en
marchandises solides*

ANNÉE D'EXPÉDITION 2009

TABLE DES MATIÈRES

Description	Numéro de page
Objectif.....	3
Introduction.....	3
Revue d'une année de fonctionnement.....	4
En prévision de 2010.....	6
Observations sur le fonctionnement.....	7
1. NEAS	
2. NSSI	
3. STNL	

Objectif

Tous les ans, le gouvernement du Nunavut et des parties intéressées de partout au Nunavut font transporter par voie maritime des marchandises dans tout le territoire.

Le transport maritime est un lien vital et stratégique pour toutes les collectivités du Nunavut et leurs résidents qui souhaitent se ravitailler en marchandises et matériaux requis durant l'année. Le transport maritime demeure le moyen le plus économique de transport des marchandises en vrac dans l'Arctique. Tous les ans, des navires océaniques transportent diverses marchandises à partir de plusieurs ports canadiens du sud. Ce peut être des matériaux de construction, des véhicules, de l'équipement lourd, des articles ménagers et des denrées non périssables.

Le présent document a pour objectif de revoir l'année de fonctionnement du ravitaillement en marchandises solides.

Introduction

Le résumé d'activités du programme de ravitaillement en marchandises solides a été préparé par le ministère des Services communautaires et gouvernementaux (SCG).

Ce ministère continue de jouer un rôle de tout premier plan dans le soutien logistique et la coordination des activités de transport maritime pour le gouvernement. Le GN (y compris les entités qui s'y rapportent) dépend des entreprises de transport désignées pour le transport des marchandises et matériaux dont il a besoin dans ses bureaux de toutes les collectivités. Les particuliers et entreprises du Nunavut peuvent également profiter des mêmes conditions négociées par le GN avec ces entreprises de transport désignées.

Le transport maritime annuel est de toute première importance pour le ravitaillement économique des collectivités de l'Arctique de même que pour le développement économique par le biais des activités d'exploration et des projets concernant de nouvelles ressources ou des ressources existantes, même si ce n'est que pendant quatre ou cinq mois. Le transport par mer permet aux expéditeurs d'abaisser leurs coûts et la revue du transport maritime de 2005 a permis de constater que le coût du transport par avion peut être de huit à onze fois plus élevé que celui du transport maritime. C'est pourquoi presque toutes les marchandises non périssables requises au Nunavut sont transportées par bateau; et c'est pourquoi le Ministère s'efforce de maintenir les coûts actuels du transport maritime et de faire connaître aux expéditeurs les avantages de ce mode de transport.

Le transport par avion est possible toute la l'année (lorsque la température le permet) et est important pour les denrées périssables et les situations d'urgence, de même que pour demeurer en liaison avec le sud du Canada.

Le rapport qui suit présente les renseignements importants sur le fonctionnement du transport maritime ainsi que des renseignements détaillés sur les progrès et les accomplissements réalisés dans ce domaine et, le cas échéant, sur les incidents survenus.

Revue d'une année d'exploitation

Au cours de l'année 2009, Services communautaires et gouvernementaux a pu mettre en œuvre l'une des deux dernières recommandations découlant de l'examen des activités de ravitaillement annuel effectué en 2005. Il s'agit de l'adoption d'un mécanisme de remplacement de la règle de l'avarie commune. Ce mécanisme fait en sorte d'assurer la livraison d'une cargaison aux Nunavummiut au cas où un navire ne serait plus en mesure de poursuivre sa route. Deux incidents survenus en 2009 ont révélé l'importance d'adopter une nouvelle procédure. Si l'un ou l'autre de ces navires avait coulé, le propriétaire aurait pu se prévaloir de la règle de l'avarie commune. En vertu de l'ancien régime, la livraison de la cargaison aurait pu être retardée de plus d'un an.

Le Mode alternatif de règlements des conflits, ou MARC, permettant de solutionner les demandes de règlement des Nunavummiut concernant une entreprise de transport maritime, a été beaucoup plus long à mettre en place que prévu. On s'attend à pouvoir y recourir à temps pour la saison de 2010. Le MARC remplace le procès, soit la formule actuelle. Le groupe d'experts est déjà constitué en cas de besoin.

Problèmes à surmonter

La saison d'expédition de 2009 a été très différente de celle de 2008. Le fléchissement de l'économie a eu de grandes répercussions sur la plupart des projets d'exploration et de développement. En fait, le seul projet qui a nécessité l'acheminement d'une cargaison dans l'Arctique de l'Est pour un projet minier concernait la mine d'or d'Agnico-Eagle aux environs de Baker Lake. Le projet de Mary River, malgré le taux élevé d'acceptation du minerai de fer expédié en 2008, n'a guère fonctionné qu'au niveau de la surveillance et de l'entretien. La STNL a transporté quelques cargaisons de Richmond vers l'Arctique de l'Ouest.

Déchargement d'une cargaison par beau temps



Photographie du navire à moteur *Anna Desgagnés* du site Web de NSSI.

Les entreprises de transport de Montréal ont adapté leur flotte active à la demande réduite perçue. La capacité planifiée de 414 000 m³ laissait une bien faible marge d'erreur pour une demande probable de 375 000 m³ (90 % de la capacité) à la région de Montréal. Deux principaux incidents impliquant des navires durant la saison ont réduit l'espace disponible

sur les navires actifs. Heureusement, on a pu utiliser l'*Aivik*, amarré à Montréal, pour répondre aux besoins. NSSI s'était préparé à une capacité de 280 000 m³ pour un transport prévu de 240 000 m³, soit un coefficient de chargement de 86 %. NEAS s'était préparé pour 134 000 m³, mais en ajoutant *Aivik*, a eu une capacité globale d'environ 147 000 m³. L'entreprise rapporte avoir transporté 135 000 m³, dont une partie pour NSSI. Par conséquent, la capacité était très limitée et tout autre retard aurait entraîné de graves problèmes en termes de service communautaire.

Il arrive que la température ne coopère pas au moment du déchargement.



On estime à environ 400 000 m³ les marchandises expédiées dans les collectivités par les trois entreprises pour le ravitaillement communautaire ayant fait l'objet de contrats par le GN. Les tempêtes et les glaces hâtives ont encore donné lieu à des difficultés durant la saison, nuisant à l'aconage et faisant presque s'échouer un navire.

Kitikmeot

NEAS et NSSI ont toutes deux desservi la région à partir de l'Est cette saison, et la STNL a offert un nouveau service de barge à Richmond (C.-B.), ce qui a beaucoup modifié les coûts d'expédition par rapport à l'ancien trajet par Hay River (T.N.-O.). Malheureusement, leur toute nouvelle barge (NTCL 12000) spécialement conçue pour ce nouveau service a été livrée en retard et il a fallu utiliser une barge de louage à sa place. NEAS est revenu de l'Arctique de l'Ouest par un trajet peu utilisé qui passe par le détroit de Fury and Hecla. Cette route, peu fiable autrefois, a procuré un corridor d'eau libre au cours des trois dernières saisons.

Kivalliq

La région de Kivalliq a profité d'un contrat de service conclu par le GN avec la STNL en partance de Churchill, et avec NSSI en partance de Montréal. En outre, NSSI offre un service privé en partance de Churchill, de même que NEAS en partance de Montréal,

laquelle offre des tarifs de bout en bout à partir de Winnipeg, au Manitoba. Par conséquent, la région profite d'un grand éventail d'entreprises de transport et d'options. Le nouveau système de triage et d'emballage du GN continue de bien fonctionner.

La mine aurifère Agnico-Eagle qui a vu le jour à Meadowbank au nord de Baker Lake a nécessité le transport d'importantes cargaisons et a fait couler son premier et symbolique lingot d'or en février 2010.

Qikiqtaaluk

En 2009, le projet de minerai de fer de Mary River a surtout été centré sur la définition du corps du minerai, sur les essais sur le produit et sur les questions de réglementation. Les résultats des analyses fines allemandes de minerai de fer ont été tout particulièrement encourageants. Toutefois, Baffinland Iron Ore a mentionné que les répercussions actuelles du ralentissement économique mondial ont repoussé la date de fin du projet de 2014 à 2016.

Le centre d'apprentissage culturel inuit de Clyde River a été un grand consommateur d'espace de transport maritime dans l'Extrême Arctique en 2009. Cet établissement de 23 millions de dollars doit ouvrir ses portes en janvier 2011. Par conséquent, on s'attend également à une importante demande d'expéditions par transport maritime à Clyde River en 2010.

Piqqsilirivvik : centre d'apprentissage culturel inuit, Clyde River



Photographie du site Web de la firme d'architectes FSC.

En prévision de 2010

Le GN a effectué d'importantes études en 2009, en vue de prendre des décisions éclairées pour les futurs transports maritimes annuels. Une de ces études portait sur l'avantage d'un marché libre pour la région par rapport à la méthode actuelle axée sur les DDP. Cette

étude a mené à la conclusion qu'un marché libre ne profiterait pas aux Nunavummiut en raison du manque de concurrence et d'autres facteurs. L'étude a révélé certaines possibilités pour Iqaluit pour plus tard, mais seulement si on peut faire appel à une troisième entreprise de transport.

On a également entrepris une analyse des répercussions du changement climatique sur la saison du transport maritime et les regroupements de collectivités pour ce service. Cette étude a révélé d'importantes différences entre la dernière décennie et les deux précédentes pour la plupart des collectivités et des routes d'accès. La recherche a contribué au travail permanent du National Research Council au nom de Transport Canada, en vue de déterminer les futures périodes sécuritaires d'accès à l'Arctique pour les navires.

Observations sur le fonctionnement

NEAS

Le navire à moteur *Qamutik* de NEAS avec un bon chargement de conteneurs.



Photographie du site Web de NEAS

- Aucun problème important durant la saison de 2009 dans l'Extrême Arctique.
- Le navire à moteur *Avataq* a subi une panne de moteur dans le détroit d'Hudson à la fin septembre et a été remorqué à Salluit pour des réparations. Pendant qu'il s'y trouvait amarré, une tempête l'a poussé à chasser sur ses ancrs et le navire s'est presque échoué. Cet incident a entraîné une perte de temps d'environ trois semaines et le navire a connu des problèmes de moteur plus tard en saison, alors qu'il se rendait à Hall Beach.
- L'entreprise a remis en service le navire à moteur *Aivik* pour un seul voyage en octobre et novembre. Ce navire était amarré à Montréal pour la saison.
- Le navire à moteur *Umiavut* a desservi le Kitikmeot en 2009, puis est retourné au sud en passant par le détroit de Fury and Hecla.
- L'entreprise a mis quatre navires en service pour neuf départs.

Emplois occupés par des Inuits

La formule de formation et d'emploi de l'entreprise continue de porter fruit, bien qu'elle n'ait eu aucun stagiaire en 2009. En plus d'un employé à plein temps, trois autres ont travaillé 296 jours. Cinq personnes ont indiqué leur intention de travailler pour NEAS en 2010.

Centre de service

Les tâches d'aconage et d'emballage se sont généralement bien déroulées en 2009. Des problèmes avec les documents se sont présentés, mais ont été résolus durant la saison. La documentation du fournisseur cause parfois des problèmes en ce qui concerne l'identification de la bonne collectivité où livrer les marchandises. L'utilisation de conteneurs a augmenté et l'emballage s'est amélioré. Le GN possède une petite flotte qui continue de s'agrandir et de faire réaliser des économies.

NSSI

Le navire à moteur *Anna Desgagnés* de NSSI chargé et prêt à quitter le port.



Photographie du site Web de NSSI

- La carène du *Zelada Desgagnés* a été gravement endommagée lorsque le navire s'est échoué à Puvirnituk au début du mois de septembre, ce qui l'a empêché d'entreprendre un troisième voyage planifié. Le navire a finalement passé trois mois à Halifax pour les réparations de sa coque.
- Le *Camilla Desgagnés* a encore une fois desservi l'Arctique de l'Ouest en 2009, et est revenu par le détroit de Bellot. On l'a remotorisé durant l'hiver 2009-2010.
- L'entreprise a effectué 13 voyages dans le Nord durant la saison, avec cinq navires.
- La cargaison du troisième voyage planifié du *Zelada Desgagnés* a été expédiée par d'autres bateaux de la flotte et par l'*Aivik* de NEAS.

Emplois occupés par des Inuits

NSSI continue de décevoir pour ce qui est de son taux d'emploi des Inuits. L'entreprise n'a embauché que trois Inuits durant la saison. Celle-ci a remplacé son représentant des ventes à Iqaluit pour la saison de 2009. Deux autres employés saisonniers ont participé aux travaux sur la côte et au service à la clientèle. Des deux employés des années précédentes, un a trouvé un emploi à plein temps et l'autre a décidé, à la dernière minute, de prendre une année sabbatique.

STNL

Nouvelle barge de la STNL à Richmond, C.-B.



**Photographie de Développement économique et Transport
Présentation en format PowerPoint au CCMC du Nord**

Durant la saison, toutes les cargaisons livrées par l'entreprise aux collectivités du Nunavut l'ont été dans le Kitikmeot, pour lequel la STNL est la principale entreprise de transport. Le nouveau service en partance de Richmond, en Colombie-Britannique, a fonctionné à plein régime, transportant surtout des cargaisons pour des projets miniers. Les coûts de transport de cette route sont beaucoup moins élevés qu'en passant par Hay River. Les deux entreprises de transport de l'Arctique de l'Est ont été concurrentielles en 2009. On a mentionné que la baisse des coûts de transport a permis aux magasins de réduire leurs prix.

NTCL a mis cinq remorqueurs en service dans l'Arctique de l'Ouest, lesquels desservaient les collectivités à partir de Tuktoyaktuk. La plupart des collectivités ont profité de trois escales, sauf Cambridge Bay qui en a eu davantage. En outre, la barge en partance de Richmond a visité deux collectivités et a effectué un transbordement de marchandises à Cambridge Bay à l'occasion d'une troisième sortie.

L'entreprise continue de desservir la région de Kivalliq, en partance de Churchill, bien que les volumes soient faibles en raison de la concurrence d'autres entreprises de transport. L'entreprise a mis plusieurs remorqueurs en service, mais l'activité a surtout consisté à acheminer des cargaisons par le passage de Chesterfield vers Baker Lake. Il y a eu sept voyages de livraison par barge à partir de Churchill, et la plupart des collectivités ont été visitées plus d'une fois. Whale Cove n'a été visité qu'une fois.

Emplois occupés par des Inuits

C'est la STNL qui continue d'employer le plus grand nombre d'Inuits dans ses activités de transport et de livraison des cargaisons. Durant la saison de 2009, l'entreprise comptait neuf employés du Nunavut dans le Kitikmeot et dix dans la région de Kivalliq. Même si ce nombre a augmenté dans le Kitikmeot, il y en avait nettement moins à Kivalliq par rapport à 2008.

ANNEXE A

Le site Web du GN, <http://www.gov.nu.ca/sealift/>, comprend un certain nombre de documents importants et pertinents, de même que des liens à d'autres sites à l'intention du grand public et de quiconque est intéressé à avoir recours aux services de transport maritime. Les documents suivants sont accessibles sur le site Web :

- Le guide du transport maritime
- General Conditions of Carriage
- Arctic Dry Cargo Resupply Program Evaluation – Executive Summary

Liens au site Web des fournisseurs de services

- Société des transports du Nord Limitée (STNL) : <http://www.ntcl.com>
- Nunavut Sealink & Supply (NSSI) Inc. : <http://www.arcticsealift.com/fr/index.aspx>
- Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS) : <http://www.neas.ca/fr/index.cfm>
- Harris Transport : <http://www.harristransport.ca>

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le directeur de la logistique du GN
Services des achats, de la logistique et du soutien aux contrats

Téléphone : 867 975-5437
Sans frais : 888 390-0111
Courriel : sealift@gov.nu.ca

ANNEXE B

Incidents durant la saison de transport maritime 2009

Tel que mentionné ailleurs, il y a eu deux incidents graves durant la saison de 2009. L'*Avataq* de NEAS a été inutilisable à mi-saison pendant environ trois semaines, en raison de problèmes de moteur. La carène du navire *Zelada Desgagnés* de NSSI a été gravement endommagée après que ce navire se soit échoué dans le Nunavik et ait été retiré du service.

ANNEXE C

Évaluation du site Web

STNL

- Le site Web est en anglais seulement.
- Le choix est entre Kitikmeot ou Kivalliq se fait dans le coin supérieur droit, lequel n'est pas immédiatement visible à moins que l'utilisateur dispose d'un écran plat avec un rapport de cadre élevé. Nous n'avons le choix qu'entre Kitikmeot et Kivalliq (aucun choix pour les utilisateurs du GTNO).

Kitikmeot comme suit :

- Le menu déroulant de *Booking* (Réservations) se lit comme suit :
 - i) ***Shipping Rate 2010 (Tarifs d'expédition 2010)*** Seul Richmond de C.-B. s'affiche.
 - ii) ***Western Arctic Tariff (Tarifs pour l'Arctique de l'Ouest)*** Tarifs généraux pour 2009, à/de l'endroit en Arctique de l'Ouest. Tarifs séparés pour les marchandises solides et le pétrole.

L'annexe K figure sur cette page et comprend des liens aux formulaires de réservation pour l'expédition d'une cargaison, les récépissés de chargement et les connaissements.

- iii) ***Space Booking Form (Formulaire de réservation d'espace)***
- iv) ***Insurance (Assurance)*** affiche un formulaire de Marsh Canada. Le formulaire de décharge de responsabilité ne fait pas référence à l'annexe K relativement à la couverture par l'entreprise de transport.
- v) ***Condition of Carriage (Condition de transport)*** L'annexe K figure sur cette page, mais la liste des usagers du ravitaillement de l'Arctique est à la fin de l'annexe. Voir ci-dessous. Ce paragraphe n'est pas expliqué et semble exclure certains usagers de l'annexe K.

Le terme « usagers du ravitaillement de l'Arctique » signifie tous les expéditeurs qui ne sont pas le GN ou un ministère du GN, y compris, entre autres, l'assemblée législative, les municipalités, les collectivités et les hameaux, les écoles, les hôpitaux, la Société des alcools du Nunavut, la Société d'énergie du Nunavut, la Société d'habitation du Nunavut, le Collège de l'Arctique du Nunavut, tous les organismes qui remplissent une fonction en vertu de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, toute personne ou entité qui offre un service public au Nunavut, les organisations sans but lucratif, religieuses et de bienfaisance, les personnes qui exercent une profession, exploitent une entreprise ou un commerce, ou exercent un métier, et les particuliers qui sont des expéditeurs de cargaisons couverts par le programme de ravitaillement de l'Arctique ou qui ont des intérêts de propriété dans les cargaisons transportées en vertu du programme de ravitaillement de l'Arctique.

La page de **Kivalliq** demande tout simplement à l'utilisateur de téléphoner à la STNL. Elle ne comprend aucun renseignement sur l'annexe K ni sur les tarifs, et le calendrier de navigation concerne l'Arctique de l'Ouest.

En résumé, le site Web n'est pas convivial et ne semble pas respecter les exigences du contrat du GN avec la STNL pour les deux régions desservies.

DESGAGNÉS

- Le site Web est en trois langues : anglais/français/inuktituk.
- Les menus « Desserte maritime du Nunavut » et « Desserte maritime du Nunavik » sont très visibles et facilement accessibles.
- **Menus déroulants de « Desserte maritime du Nunavut »**
 - i) Horaires — calendrier préliminaire
 - ii) Tarifs — tarifs de 2010 pour les régions desservies
 - iii) Assurance — fait mention de la responsabilité de l'entreprise de transport (2 500 \$), mais ne dit rien sur les véhicules automobiles
 - iv) Réservations — comprend l'annexe K et tous les formulaires
 - v) Emballage et expédition — bon guide de 23 pages en format pdf
 - vi) Matières dangereuses — bon guide de 4 pages en format pdf
 - vii) Cartes — raisonnable, mais le tableau donne la liste des navires de la flotte
Remarque : on n'y trouve toujours pas de renseignements sur le *Camilla Desgagnés*.

Dessert également l'Extrême Arctique aux tarifs du GN, mais selon des conditions privées.

Dessert également le Kitikmeot aux tarifs de 2010 selon des conditions privées.

En résumé, le site Web est convivial et à jour, et il semble respecter généralement les conditions contractuelles du GN pour les régions desservies. Il faudrait ajouter la responsabilité relative aux véhicules automobiles dans les renseignements en matière d'assurance.

NEAS

- Le site Web est en trois langues : anglais/français/inuktituk.
- La principale barre de navigation comprend quatre en-têtes : Services transport, Cargaison, FAQ, Contact.
- **Le menu déroulant de Service transport** comprend :
 - i) Calendrier — correspond encore à la fin de 2009.
 - ii) Tarifs transport — encore ceux de la saison de 2009, ceux du Nunavut étant séparés de ceux du Nunavik.

Assurances — tarifs avec responsabilités de l'entreprise de transport selon l'annexe K. Par contre, les FAQ ne mentionnent que la limite par colis ou unité.
 - iii) ***Réservations*** — traite de la réservation d'espace, comprend le formulaire d'engagement de fret et l'annexe K (en anglais).
 - iv) ***Comment expédier*** — ramène l'utilisateur à « Réservations ».

- **Cargaisons**

- i) Fournit des renseignements et les tarifs d'emballage de 2009 au centre de conditionnement de la marchandise de NEAS.
- ii) Recommande fortement l'utilisation de conteneurs.
- iii) Comprend un lien au site Web de Transport Canada dans le menu « Matières dangereuses » et laisse l'utilisateur chercher l'information.

En résumé, même s'il n'a pas été mis à jour pour la saison de 2010, le site Web semble respecter les critères contractuels du GN.

HARRIS TRANSPORT

- Le site Web est unilingue anglais.
- Le site ne comprend aucun renseignement sur les services fournis en vertu d'un contrat avec le GN.
- Les seuls renseignements utiles pour les Nunavummiut est un numéro sans frais et une carte.

En résumé, ce site Web n'est pas utile pour quiconque désire avoir recours à leurs services d'expédition dans l'Arctique.