
TABLE DES MATIÈRES

Description	Numéro de page
But.....	1
Introduction.....	1
Examen d'une année d'activités	2
Perspectives pour 2019	6
Observations sur les activités.....	7
1. Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS)	
2. Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)	
Annexe A : Liens vers des sites Web.....	10
Annexe B : Incidents au cours de la saison de transport maritime 2018	11

But

Chaque année, le gouvernement du Nunavut (GN) et les intervenants de l'ensemble du Nunavut transportent des marchandises par voie maritime vers le territoire.

Le transport maritime est un lien stratégique et vital pour toutes les communautés du Nunavut et pour leurs résidants, car il leur permet d'obtenir leur réapprovisionnement annuel en biens et matériel nécessaires pour l'année. Il constitue la façon la plus économique de transporter les marchandises en vrac vers l'Arctique. Chaque année, des navires et chalands remorqués voyagent en partance de plusieurs ports canadiens du Sud, transportant diverses marchandises composées de matériaux de construction, de véhicules, d'équipement lourd, d'articles ménagers et d'articles non périssables.

Le but de ce document est de passer en revue les activités annuelles de réapprovisionnement en cargaisons sèches.

Introduction

Le Sommaire des activités du programme de réapprovisionnement en cargaisons sèches a été préparé par le ministère des Services communautaires et gouvernementaux (SCG).

SCG continue de jouer un rôle crucial en assurant le soutien logistique et la coordination des activités de transport maritime pour le gouvernement. Le GN (y compris ses services apparentés) compte sur les transporteurs désignés pour garantir le transport des marchandises et du matériel vers ses bureaux, dans chaque communauté. Des particuliers et entreprises du Nunavut peuvent profiter des modalités et conditions que le GN a négociées auprès de ces transporteurs désignés pour répondre à ses besoins.

Bien qu'il ne soit disponible que pendant une période de quatre à cinq mois, le transport maritime annuel est déterminant pour le réapprovisionnement économique des communautés de l'Arctique, pour le développement régional, par l'intermédiaire d'un soutien aux projets actuels et nouveaux liés aux ressources ainsi que d'activités d'exploration. L'utilisation du transport maritime permet aux expéditeurs de profiter des coûts les plus bas, et il ressort d'une vaste étude portant sur le transport maritime que le coût du transport par voie aérienne peut être environ 22 fois supérieur à celui du transport maritime. C'est pourquoi la quasi-totalité des biens non périssables nécessaires au Nunavut sont transportés par voie maritime, et également pourquoi le ministère met tout en œuvre pour garantir que les coûts du transport maritime soient préservés et que les expéditeurs soient sensibilisés aux avantages du transport maritime. Le transport aérien est offert - toute l'année (lorsque les conditions météorologiques le permettent) et joue un rôle important pour le transport des biens périssables et les situations urgentes, ainsi que pour garantir des liaisons régulières vers le sud du Canada.

Ce rapport sur les activités de transport maritime présente des renseignements importants sur les activités ainsi que des précisions sur les activités de la saison 2018, le progrès et les réalisations accomplis en matière de transport maritime et, s'il y a lieu, les incidents qui sont survenus.

Examen d'une année d'activités

L'année 2018 aura été marquée par un certain nombre d'événements importants; le projet de mine de fer de Mary River a expédié une quantité record de 5,1 millions de tonnes de fer à l'occasion de 71 voyages effectués principalement au moyen de vraquiers de taille Panamax (75 000 tpl). Les conditions de glace n'ont pas eu d'incidence importante sur les expéditions à partir de Milne Inlet, mais l'entreprise a eu recours au brise-glace Finlandais *Botnica* en affrètement au début et à la fin de la saison. L'état de glaces a représenté un défi important pour le ministère des Services communautaires et gouvernementaux (SCG) et pour ses transporteurs contractuels au cours de la saison, et des préoccupations importantes ont porté sur la capacité de NSSI de desservir Kitikmeot, compte tenu des limites de la capacité de la Garde côtière canadienne (GCC) en matière de brise-glace. Il est à souhaiter que la disponibilité de nouveaux brise-glace de taille moyenne au cours de 2019 améliore la situation au cours des années à venir.

La quantité totale estimative transportée par NEAS et NSSI pour soutenir le réapprovisionnement communautaire et le soutien aux mines a été de l'ordre de 850 000 m³ dans l'utilisation de leurs propres vaisseaux et les affrètements. Au cours de 2018, trois cargos de cargaisons sèches battant pavillon étranger et quatre navires-citernes ont desservi les projets miniers avec des matériaux entrants. Un des cargos de cargaisons sèches - le navire transporteur de charges lourdes *HHL New York*, à coque renforcée pour la glace - a été dépêché au Canada pour trois voyages nordiques afin de soutenir AEM.

Défis

En 2018, 41 expéditions de transport de cargaisons sèches ont été effectuées par les deux transporteurs de la région de Montréal; vingt-et-un de ces voyages ont été consacrés au réapprovisionnement communautaire. Comme dans le cas des années précédentes, les activités de transport pour les communautés menées par NEAS et NSSI ont généralement desservi les communautés du Nunavik et du Nunavut au cours de mêmes voyages.

NEAS a effectué 16 voyages de cargaisons sèches vers le nord à partir de son port d'attache de Valleyfield, avec cinq navires. NSSI a entrepris 25 voyages vers le nord avec leur flotte de huit navires à partir de Côte-Sainte-Catherine et de Bécancour. En outre, l'entreprise a utilisé le remorqueur *Atlantic Elm* avec le chaland *Atlantic Martin* directement vers Rankin Inlet, ainsi que le remorqueur *Atlantic Beech* avec le chaland *Atlantic Sea Lion* directement vers Baker Lake. Les remorqueurs et chalands ont ensuite été utilisés pour transborder de la cargaison par l'intermédiaire du détroit de Chesterfield Narrows à partir de navires ancrés à l'extérieur. Les deux entreprises ont fourni des voyages pour desservir les activités relatives à l'exploitation minière.

La ligne de chemin de fer Hudson Bay Railway a été officiellement remise en service le 1er novembre 2018. Toutefois, plus tôt, un train de produits pétroliers a déraillé et un membre de l'équipage a perdu la vie dans le sinistre. NSSI a visité le port au cours de la saison de transport maritime, mais ces escales peuvent ne pas avoir servi au réapprovisionnement de Kivalliq. NEAS a également visité le port. Le transporteur de charges lourdes *Marsden Point* a emporté 27 000 tonnes de blé qui se trouvait dans les silos depuis la fermeture du port.

Les activités de croisières dans l'Arctique canadien ont été sérieusement compromises par l'état des glaces, et un navire, le brise-glace *Akademik Ioffe* a échoué près de Kugaaruk. Les passagers ont été repris par un navire jumeau - l'*Akademik Sergey Vavilov* - qui se trouvait à proximité et ont pu débarquer à Kugaaruk. L'*Akademik Ioffe* a alors mis le cap sur le chantier naval Verreault, à Matane, pour y être inspecté et réparé. Deux navires, *Le Boréal* et *Le Soleal*, qui devaient naviguer dans le passage du Nord-Ouest n'ont pu le faire à cause de l'état des glaces. Seuls deux bateaux d'aventure et l'ex remorqueur *Jim Kilabuk* ont pu traverser le passage en 2018.

Kitikmeot

Compte tenu de la nature grave de l'état des glaces à divers goulots d'étranglement du passage du Nord-Ouest, le GN a commandé une analyse des risques pour démontrer que la navigation de réapprovisionnement pour la région pouvait être complétée de façon sécuritaire. NEAS a dirigé le *Mitiq* vers l'ouest en 2018, alors que NSSI a fourni du service communautaire avec le *Claude* et le *Sedna Desgagnés*. Le *Claude Desgagnés* a également transporté une cargaison vers la mine Doris de TMAC Resources, à Robert's Bay. L'entreprise a également transporté une cargaison de réapprovisionnement de l'étranger avec le *BBC Oregon*. Bien que les deux navires, ainsi que des expéditions privées menées par NEAS, aient livré avec succès leurs cargaisons aux communautés, les personnes qui avaient réservé des marchandises auprès de l'exploitant de remorqueur et chaland GNWT (Services de transport maritime) n'ont pas eu autant de chance, car les chalands ont été empêchés par les glaces de livrer leur cargaison.

Bien que TMAC poursuit normalement ses activités et sa planification pour ses propriétés de Madrid (2020) et de Boston (2022), le projet voisin de mine d'or de Sabina/Back River a subi des retards en 2018 parce que les cargaisons de carburant et d'équipement des chalands ont été retenues à Tuktoyaktuk à cause de l'état des glaces.

La saga du navire de Roald Amundsen, le *Maud*, est enfin terminée. Le remorqueur et chaland et le navire ont rejoint Bergen, en Norvège, le 6 août 2018, et leur point d'attache final à Vollen, le 16 août.



Image gracieusement offerte par Maud Returns Home

Kivalliq

La mine Agnico-Eagle a continué de susciter un trafic important en 2018. L'importance du projet de Meliadine est évidente selon les mouvements d'expédition, avec dix cargaisons partagées entre Rankin Inlet, et cinq autres partagées entre Rankin Inlet et Baker Lake; les deux cargaisons de barge ont été livrées à Baker Lake. On estime que la construction est à 85 % terminée et que la mine devrait entrer en activité au premier trimestre de 2019. Il est prévu que la mine produira 400 000 oz d'or par année, et les perspectives d'horizon de vie dépassent de loin les prévisions actuelles. Les activités de Meadowbank continueront d'utiliser le minerai transporté par camion à partir du gisement d'Amaruq. Six cargaisons réservées ont été livrées à Baker Lake, y compris deux par le *HHL New York*.



Le *HHL New York*, tiré du site Web Shipspotting

Comme indiqué précédemment, le port de Churchill est à nouveau devenu accessible par rail en novembre 2018; toutefois, SCG n'a pas encore été formellement avisé de sa capacité de reprendre les expéditions de réapprovisionnement vers les communautés de Kivalliq par l'intermédiaire du port.

Qikiqtaaluk



Avancement du nouveau quai en mer profonde et de la zone de dépôt à Iqaluit

Au cours de la saison 2017, Mary River a expédié, selon les rapports, 5,1 m tonnes de minerai de fer sur 31 transporteurs Panamax qui ont effectué 71 expéditions au cours de la saison de 86 jours. La plus importante cargaison, soit 79 842 tonnes, a été transportée par l'*AM Hamburg*. L'entreprise prévoit maintenant aller de l'avant avec le chemin de fer

vers Milne Inlet. Au cours de la saison, cinq voyages de réapprovisionnement ont été assurés par NSSI et un par NEAS. Comme ce fut le cas au cours des saisons précédentes, certains de ces voyages ont été partagés avec des arrêts dans les communautés. Le *Miena Desgagnés* s'est rendu à Pond Inlet le 4 août avec de l'équipement de construction pour le nouveau port.



**Début de la construction du brise-lame à Pond Inlet.
Photographie gracieusement offert par Advisian**

Dans la région également, le projet de prospection de diamants Peregrine a été acheté par DeBeers, probablement attirée par la haute qualité des gemmes qui ont été trouvées au cours de l'exploration. Les précisions au sujet du développement de la mine n'ont pas encore été divulguées, mais leur mine Victor située dans le Nord de l'Ontario devant cesser ses activités en 2019, on peut prévoir du progrès sous peu.

Kugaaruk a bénéficié pour la première fois d'un service direct de cargaisons sèches en 2015. En 2018, NSSI a mandé le *Zelada Desgagnés*, également utilisé en 2017.

Perspectives pour 2019

Le nouveau quai d'Iqaluit continuera de constituer une source importante d'activité au cours de 2019, et il devrait ainsi être terminé en 2020. La construction du port communautaire à Pond Inlet a également commencé au cours de la saison 2018. Baffinland Mines a facilité ce projet en fournissant quelque 3 000 m³ d'espace à l'occasion de son deuxième voyage de réapprovisionnement. Cela s'est produit trois semaines d'avance par rapport au voyage prévu par NSSI. Le port de Pond Inlet sera très avantageux pour les navires de croisière en permettant le débarquement sécuritaire des passagers, du navire à la communauté.

On prévoit que les installations navales Nanisvik seront terminées au cours de 2019. De l'équipement de construction a été retourné dans le Sud au cours de 2018, et le reste sera expédié en 2019.

Observations sur les activités

NEAS

Aucun problème n'a été signalé à propos du service de NEAS vers Iqaluit en 2018, et l'entreprise a transporté des matériaux pour le nouveau quai dans le cadre de son échéancier. Les conditions relatives à la glace dans la baie Frobisher ont été favorables, et aucun retard n'a été signalé. Le mV *Mitiq* a desservi la région de Kitikmeot. L'entreprise a déployé ses cinq navires pour effectuer 16 voyages.

NEAS est mandatée pour desservir la Zone C (Iqaluit) à partir de la région de Montréal, avec garantie de six escales. Ses navires ont fourni sept escales au cours de 2018.

Visites des navires de NEAS à Iqaluit au cours de la saison 2018

Dates	Navires
30/07-03/08	Mitiq
31/07-11/08	Nunalik
17-24/08	Avataq
16-20/09	Qamutiq
14-22/10	Nunaliik
20-29/10	Mitiq
23-24/10	Avataq

Il y a également eu cinq escales privées par NSSI et un remorqueur-chaland avec de l'équipement de construction pour le quai. NEAS a également fait escale dans d'autres communautés du Nunavut, sauf à Kugaaruk, à titre privé. Certaines communautés ont été desservies à deux reprises au cours de la saison.

Emploi inuit

NEAS a de nouveau collaboré avec le Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium. Elle a fourni un total de 713 jours-personnes d'emploi à huit bénéficiaires inuits du Nunavut sur ses navires au cours de la saison 2018. NEAS compte également deux employés à temps plein, soit un à Iqaluit, un à Rankin Inlet et un employé saisonnier à Iqaluit. L'entreprise a compté d'autres employés à bord venant du Nunavik, ainsi qu'un poste à temps plein à Kuujuaq.

Centre de service

Le centre de service a bien fonctionné au cours de la saison 2018.

Le gouvernement du Nunavut n'a pas agrandi sa flotte de conteneurs 2018. Il s'agit de conteneurs de 13 pi et 20 pi, y compris des conteneurs de grande capacité.

NSSI

Aucun problème n'a été relevé dans le cas du service de NSSI vers les diverses communautés qu'elle a le mandat de desservir en 2018.

- NSSI a disposé du *Camilla Desgagnés*, mais n'a pas ajouté de nouveau navire de transport de marchandises sèches à sa flotte.
- NSSI a déployé le *Sedna* et le *Claude Desgagnés* dans la région de Kitikmeot.

- NSSI a également utilisé le *Zelada Desgagnes* pour desservir Kugaaruk à nouveau en 2018.
- NSSI a utilisé le *Taiga Desgagnés* pour deux escales à Churchill.
- L'entreprise a déployé ses huit navires pour effectuer 25 voyages. L'entreprise a également employé deux remorqueurs et barges battant pavillon canadien pour soutenir le service à Agnico-Eagle à Baker Lake et Rankin Inlet ainsi que pour faire des voyages réservés et combinés pour desservir la mine. Des navires ont également été envoyés à Milne Inlet pour Baffinland et Robert's Bay pour TMAC Resources. Le navire pour charges lourdes de 800 tonnes à coque renforcée pour navigation dans les glaces *HHL New York* a été affrété sous pavillon canadien pour trois voyages à partir de Bécancour pour desservir les mines Meadowbank et Meliadine d'AEM.

NSSI a été mandé pour desservir toutes les communautés autres qu'Iqaluit à partir de Montréal, ainsi que les communautés de Kivalliq à partir de Churchill¹. Churchill est demeurée inaccessible par rail au cours de la saison de navigation 2018. Les tableaux qui suivent présentent le nombre de visites garanties par région, ainsi que les dates des escales et le navire ayant fait la visite. À moins d'indication contraire, tous les départs ont été faits à partir de Montréal.

Escales de NSSI² Zone A (1 escale garantie) Escales de NSSI Zone B (1 escale garantie)

Communauté	Dates des escales	Communauté	Dates des escales
Qiqiktarijuaq	1-4/09 S	Igloolik	7-12/09T
Clyde River	5, 6/09S	Hall Beach	12/09S, 13-14/09T
Pond Inlet	4/08M, 25, 26/08C, 21/10S	Repulse Bay	3-6/09T, 17/10R
Arctic Bay	28-30/07T, 3&8/09R, 19-23/09T, 19, 20/10R		
Kugaaruk ³	9-12/09Z		
Grise Fjord	29, 30/08R		
Resolute Bay	1-6/09/R		

Escales de NSSI Zone D (3 escales garanties) Escales de NSSI Zone G (1 escale garantie)

Communauté	Dates des escales	Communauté	Dates des escales
Cape Dorset	6, 7/08S, 26-28/09T	Taloyoak	21-23/09S
		Gjoa Haven	18-20/09S
		Cam. Bay	12-15/09C
Kimmirut	16, 17/07, 28/09 T, 24/10RD	Kugluktuk	15, 16/09S
Pangnirtung	10, 11/08S, 21, 22/10C		

¹ Les escales à Churchill sont indiquées séparément. On suppose que ces escales étaient destinées au réapprovisionnement de Churchill.

² A=AcadiaDesgagnes, D=Claude Desgagnes, M=MianaDesgagnes, R=Rosaire A Desgagnes, S=Sedna Desgagnes, T=Taiga Desgagnes, Z=Zelada Desgagnes.

³ Non compris dans la Zone A, initialement. Escales assujetties à une entente distincte avec le GN.

Visites de NSSI Zone E (3 escales garanties)

À partir de la région Montréal

Churchill

Communauté	Dates des escales	Communauté	Voir les notes au sujet des escales
Arviat	28-30/07T, 19-23/09T, 12&19/10R		
Whale Cove	30.31/07T, 4, 5/08T, 18/09T	Churchill	17/09 & 24-27/09T
Rankin Inlet	13 escales entre 25/07-19/10		
Chesterfield	22, 23/07T, 1, 2/09T, 16/09T, 18/10R		
Baker Lake	6 escales entre 27/07-27/09		
Coral Hbr. ⁴	20, 21/07T, 24-26/09T		
Zone H	2 escales garanties		
Sanikiluaq	27-30/10T		

Emploi inuit

NSSI a continué de fournir de l'emploi des bénéficiaires inuits au cours de la saison 2018.

- *Emploi et formation à bord de navires.* En collaboration avec le Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium, à Iqaluit, l'entreprise a fourni de la formation et de l'emploi à cinq membres d'équipage. Les jours d'emploi n'ont pas été divulgués, et une seule des personnes a travaillé toute la saison.
- *Gestion côtière.* L'entreprise compte deux personnes à des postes de gestion côtière soutenant le transport maritime annuel. Le poste à Iqaluit est à temps plein, et celui de Rankin Inlet est saisonnier.
- *Soutien au transport de cargaisons pour Agnico-Eagle.* Comme dans les saisons précédentes, NSSI a établi un contrat avec Peters Expediting, à Baker Lake, pour la manutention de cargaisons au nom de la mine d'or. Neuf personnes ont été embauchées, et aucune précision n'a été fournie sur ces embauches. Toutefois, l'entreprise a indiqué que l'équipe a travaillé pendant environ cinq jours sur le déchargement de chaque bateau, et qu'il y a eu six cargaisons de navires et deux de chalands au cours de la saison.
- *Postes de conseillers en transport maritime.* En collaboration avec Arctic Co-Ops, NSSI a formé et fourni de l'emploi à des personnes de cinq communautés au Nunavut pour fournir des conseils sur le transport maritime et assurer la liaison avec le navire pendant la livraison des cargaisons. Selon l'avis antérieur portant sur le nombre d'heures par jour, cela équivaut à quelque 120 jours-personnes d'emploi.

⁴ Les escales du *Claude* et du *Rosaire A Desgagnes* 14,15/10 sont présumées se rapporter à du transbordement et ne pas être reliées aux communautés.

ANNEXE A

Liens vers les sites Web de fournisseurs de services

- Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) : <http://www.arcticsealift.com>
- Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS) : <http://www.neas.ca>

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec le directeur de la logistique du GN en matière d'approvisionnement, de logistique et de services de soutien aux contrats.

Téléphone : (867) 975-5437

Sans frais : (888) 390-0111

Courriel : sealift@gov.nu.ca

ANNEXE B

Incidents au cours de la saison de transport maritime 2018

Bien qu'il ne se soit produit aucun incident ayant une répercussion sur les navires fournissant des services de réapprovisionnement, le navire de croisière *Akademik Ioffe* a échoué sur les îles Astronomical, près de Kugaaruk. Également, un bateau d'aventure, l'*Anahita*, a coulé à cause de l'état des glaces et les deux membres d'équipage ont dû être rescapés par le *CCGS Henry Larsen*.

L'état des glaces a été un problème important au cours de la saison, causé le retard de navires dans la baie d'Hudson, se rendant à Resolute, et des glaces importantes ont été relevées dans le détroit de Peel et dans le détroit de Franklin.