





---

## TABLE DES MATIÈRES

---

Description	Numéro de page
But .....	1
Introduction .....	1
Examen d'une année d'activités.....	1
Perspectives pour 2017.....	6
Observations sur les activités .....	6
1. NEAS	
2. NSSI	
3. NTCL	
Annexe A : Liens vers des sites Web.....	10
Annexe B : Incidents au cours de la saison de transport maritime 2015 .....	11
Annexe C : Revue du site Web .....	12



## **But**

Chaque année, le gouvernement du Nunavut 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 résidents, 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 de loin 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.

Le rapport qui suit présente des renseignements importants sur les activités ainsi que des précisions sur les activités de la saison 2016, 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 2016 a affiché certains événements importants : l'expédition par le projet de Mary River de 2,72 millions de tonnes de fer, principalement au moyen de vraquiers de

taille Panamax (75 000 tpl), et la traversée réussie du Passage du Nord-Ouest par le *Crystal Serenity*. L'année a également affiché la regrettable désaffectation de deux points d'attache de l'expédition en Arctique, les deux datant du début des années 1930 : la *Northern Transportation Company Ltd.* et le Port de Churchill, bien que le port pourrait être remis en activité par un consortium des Premières Nations du Manitoba. Iqaluit a continué d'avoir besoin d'un soutien important des expéditions, à cause de la demande suscitée par le projet d'aéroport et celui du Centre aquatique. Dans l'ensemble, la communauté a reçu 13 expéditions au cours de la saison, lesquelles n'ont pas été retardées par la glace, comme ce fut le cas en 2015.

Le volume estimatif de cargaisons vers le Nord transportées par NEAS, NSSI et NTCL a été de l'ordre de 505 000 à 585 000 m<sup>3</sup>. En outre, quatre cargos de cargaisons sèches battant pavillon étranger et trois navires-citernes ont desservi la communauté et les projets miniers.

## Défis

L'année 2016 30 voyages de transport de cargaisons sèches ont été effectués par les deux transporteurs de la région de Montréal. NEAS a effectué 11 voyages de cargaisons sèches vers le nord à partir de son port d'attache de Port of Valleyfield, avec quatre navires. NSSI a entrepris 19 voyages vers le nord avec sa flotte de six navires à partir de Côte Ste Catherine plus trois voyages de Churchill vers les communautés de Kivalliq et pour soutenir les activités d'Agnico-Eagle (AEM). En outre, NSSI utilisé le remorqueur *Atlantic Elm* avec la barge *Atlantic Tuna* directement vers Rankin Inlet, ainsi que le remorqueur *Atlantic Beech* avec la barge *Atlantic Sealion* directement vers Baker Lake. Ces équipements 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. NSSI a également affrété le *Vectis Castle* pour transporter de la cargaison de Bécancour et de la ville de Québec vers Rankin Inlet. Les deux entreprises ont fourni des voyages pour desservir les activités relatives à l'exploitation minière.

NSSI a réservé trois charges de navires sur le *Claude A Desgagnes* entre la mine Meadowbank d'AEM au nord de Baker Lake et le projet de l'entreprise à Meliadine, par l'intermédiaire de Rankin Inlet. Le *Rosaire A Desgagnes* a pris une cargaison vers Rankin Inlet ainsi qu'une cargaison destinée à Milne Inlet; un autre voyage qui a été partagé avec six communautés. Cinq des voyages de NEAS vers le nord ont été partagés entre le service communautaire et le service aux mines. 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.

En plus du *Crystal Serenity*, dix navires de croisière ont desservi le Nunavut au cours de la saison 2016 et 18 croisières ont ainsi été entreprises. En plus des navires de croisière, cinq mégayachts et 16 aventuriers voyageant dans de petits bateaux ont visité diverses collectivités.

Le fait marquant à propos du Passage du Nord-Ouest aura été le voyage du *Crystal Serenity* et de son escorte, l'*Ernest Shackleton*, qui a fait un circuit aller-retour de l'Atlantique à Ulukhaktok, où il a été à la rencontre du navire de croisière. À noter, le transit d'opportunité non signalé du navire de transport de cargaison lourde *Happy Rover*,

qui a navigué d'Ulsan, en Corée du Sud, jusqu'à Burnside, sur le lac Michigan. Le navire avait préalablement transité par la voie maritime arctique, à partir d'Antwerp, ce qui lui a possiblement valu d'être le premier navire à faire le tour du Pôle Nord au cours d'une même saison. Une autre traversée du Passage du Nord-Ouest a été effectuée par l'Africaborg, du Pacifique à Baie-Comeau.



Photographie du *Happy Rover* tirée de [www.bigliftshipping.com](http://www.bigliftshipping.com)

### ***Kitikmeot***

NEAS a dirigé le *Mitiq* et le *Qamutik* vers l'ouest cette saison, alors que NSSI a desservi la région avec le *Zelada* et l'*Anna Desgagnes*.

La saga du renflouage du *Maud* à Cambridge Bay se poursuit. Le bateau n'est toujours pas prêt à être transféré vers sa barge, et on espère le déplacer pour entreprendre la première étape de son voyage vers la Norvège au cours de l'été 2017.



Le *Maud* et le remorqueur *Tandberg Polar*. Photographie tirée de <http://www.maudreturnshome.no/>



TMAC Resources poursuit sa lancée et a acheminé le navire-citerne *Nordisle* à partir de la côte ouest avec du carburant ainsi qu'une cargaison dans le *BBC Elbe*, une cargaison partielle par le *Zelada Desgagnes* et une barge chargée d'équipement par l'intermédiaire de Point Barrow. Au cours de l'hiver 2016/2017, l'entreprise a mis en service l'usine de traitement.

La construction de la Station de recherche du Canada dans l'Extrême-Arctique se poursuit et l'inauguration de la station est prévue en juillet 2017, pour le 150<sup>e</sup> anniversaire du Canada.

### ***Kivalliq***

La région de Kivalliq reçoit des services contractuels de Churchill et de la région de Montréal, ainsi que des expéditions de tiers de la région de Montréal. La mine Agnico-Eagle a continué de susciter un trafic important en 2016. L'importance du projet de Meliadine est évidente, si l'on se fie aux mouvements d'expédition, avec trois cargaisons partagées entre Rankin Inlet et Baker Lake, une cargaison de barge vers chaque destination, et une cargaison de navire uniquement pour Rankin Inlet.



**Quai à Baker Lake. Photographie fournie par AEM**

Bien que le port de Churchill ait été techniquement fermé le 26 juillet par Omnitrix, certaines expéditions y sont passées au cours de la saison, et des activités ferroviaires limitées ont été fournies. Il a été annoncé peu avant Noël 2016 que le *Mississippi Rail Consortium* (une coentreprise des Premières Nations du Manitoba) avait signé une lettre d'intention relative à l'achat du port et de la voie ferrée. Il est donc vraisemblable que le service à partir de Churchill vers Kivalliq continue d'être offert.



## ***Qikiqtaaluk***

Le projet de Mary River a poursuivi sa deuxième année d'expédition de minerai à partir de son terminal de Milne Inlet, et 18 vraquiers ont effectué 38 voyages pour transporter quelque 2,72 millions de tonnes de minerai. Le premier navire chargé a été l'*Arkadia* en fin de juillet. Si les récentes augmentations du prix du minerai de fer peuvent être maintenues (les prix au comptant en décembre 2016 ont atteint 80,00 \$/tonne de minerai à 62 % Fe), les perspectives de Baffinland devraient afficher des améliorations considérables.

Le nouvel aéroport d'Iqaluit a continué de susciter une demande considérable pour de l'espace de chargement en vue de son parachèvement en 2017. Le nouveau Centre aquatique municipal a également suscité des activités considérables au cours des deux dernières années.



**Le nouveau Centre aquatique (photo d'archive tirée de l'édition de *Nunatsiaq News* du 16 décembre 2016)**

Également dans la région, le projet Peregrine Diamonds va de l'avant, compte tenu des rapports très positifs sur les marchés du diamant. Les échantillons continuent de démontrer la haute qualité du projet. L'entreprise est centrée sur la construction d'une route toute saison de 160 km pour relier la mine à Iqaluit, ainsi que sur l'établissement d'une base logistique à Iqaluit. Cela devrait se traduire par une affluence de quelque 25 000 tonnes de carburant et de cargaison sèche au nouveau quai au cours d'une année d'exploitation, et bien davantage pendant la construction.

Alors que Kugaaruk a été desservie directement pour le réapprovisionnement en pétrole depuis 2004, les cargaisons sèches ont continué d'être la responsabilité de la Garde côtière canadienne jusqu'en 2015. Desgagnés y a envoyé à nouveau le *Camilla Desgagnes* cette année.

## **Perspectives pour 2017**

Plusieurs projets miniers sont en activité, et d'autres en développement, qui pourraient susciter une demande importante en transport maritime au cours des prochaines années, le climat d'incertitude qui règne sur l'économie mondiale continue de freiner l'investissement. Hope Bay devrait être opérationnelle au cours de 2017, alors que l'expansion d'AEM dans la propriété de Meliadine, soutenue par de nouvelles découvertes près de Meadowbank, suscitera des activités considérables de transport de cargaisons dans la région de Kivalliq dans le contexte d'intensification des activités en vue de passer en production en 2020. Bien que la mine d'uranium Areva à Kiggavik ait été refusée par la CNER, des changements dans la structure d'Areva (qui en grande partie la propriété du gouvernement français) destinés à focaliser les activités sur l'exploitation minière et d'approvisionnement en uranium pourraient entraîner une réactivation du projet. La mine de Mary River envisage d'entreprendre une importante expansion de son débit de production, qui prévoit un deuxième quai pour navires Capesize (navires trop grands pour transiter par les canaux de Panama ou de Suez) à Milne Inlet. Peregrine Diamonds recherche actuellement du financement pour sa propriété de Chidliak, et si elle peut faire les investissements nécessaires, la mine pourrait commencer ses activités très bientôt.

## **Observations sur les activités**

Tous les transporteurs ont respecté leurs obligations en matière de service aux communautés.

### **NEAS**

Aucun problème n'a été signalé à propos du service de NEAS vers Iqaluit en 2016. Les conditions relatives à la glace dans la baie Frobisher ont été favorables, et aucun retard n'a été signalé. Aucun affrètement de navire n'a été nécessaire au cours de la saison.

- Le mv *Mitiq* et le *Qamutik* ont desservi la région de Kitikmeot
- L'entreprise a déployé ses quatre navires pour effectuer 11 voyages
- Le mv *Qamutik* a été affrété pour desservir Eureka, et a également été appelé brièvement à Thule. Le navire a pris livraison d'une importante cargaison retournée provenant du nettoyage de l'ancienne station météorologique gouvernementale à Nottingham Island.

### ***Emploi inuit***

NEAS a de nouveau collaboré avec le Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium. Elle a fourni un total de 644 jours-personnes d'emploi à six bénéficiaires inuits du Nunavut sur ses navires au cours de la saison 2016. En outre, l'emploi à bord de navires a été fourni à deux personnes du Nunavik et à une des Territoires du Nord-Ouest. NEAS compte également trois employés à temps plein, soit un à Iqaluit, un à Rankin Inlet et un à Kuujuaq.

### ***Centre de service***

Le centre de service a bien fonctionné au cours de la saison 2016.

### ***Visites des navires de NEAS à Iqaluit au cours de la saison 2016***

NEAS est mandatée pour desservir la Zone C (Iqaluit) à partir de la région de Montréal, avec garantie de six visites. Ses navires ont fourni huit visites.

<b>Dates</b>	<b>Navires</b>
7/13-22	Qamutik
7/16-25	Avataq
8/22-28	Avataq
9/13-14	Mitiq
9/25-27	Qamutik
10/02-05	Avataq
10/03-08	Mitiq
10/07-08	Umiavut

NEAS a également fait escale dans d'autres communautés du Nunavut, à titre privé. Certaines communautés ont été desservies à deux reprises au cours de la saison, et les cargaisons destinées à Kugaaruk ont été livrées près de Nanisivik pour être prises en charge par NSSI.

### **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 2016
- NSSI a déployé le *Zelada* et le *Camilla Desgagnés* dans la région de Kitikmeot.
- NSSI a également utilisé le *Camilla Desgagnés* pour desservir Kugaaruk à nouveau en 2016. Le navire a également entrepris un voyage direct à Eureka.
- NSSI a utilisé le *Claude A* et le *Sedna Desgagnés* pour fournir des services contractuels à la région de Kivalliq à partir de Churchill.
- L'entreprise a déployé les six navires dont elle est propriétaire pour effectuer 19 voyages. Deux navires affrétés ont été nécessaires en 2016 pour desservir le site Meliadine d'AEM. 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.

### ***Emploi inuit***

NSSI a continué d'augmenter l'embauche de bénéficiaires inuits au cours de la saison 2016.

- *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 quatre membres d'équipage. Au total, 389 jours d'emploi pour des bénéficiaires inuits du Nunavut ont été fournis.
- *Gestion côtière.* L'entreprise compte trois personnes à temps plein et des emplois saisonniers dans des postes de gestion côtière au Nunavut soutenant le transport maritime annuel.

- *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. Comme en 2015, sept personnes ont été embauchées, soit l'équivalent d'environ 1 050 jours-personnes d'emploi.
- *Postes de conseillers en transport maritime.* En collaboration avec Arctic Co-Ops, NSSI a formé et fourni 1,5 heure par jour d'emploi à des personnes de 9 communautés au Nunavut pour fournir des conseils sur le transport maritime et assurer la liaison avec le navire pendant la livraison des cargaisons. Cela équivaut à quelque 85 jours d'emploi. L'année 2015 a tiré parti du succès des saisons antérieures, et le personnel a participé au déchargement de navires, ainsi qu'à la réservation pré-saison pour le transport des cargaisons.

### **Visites des navires de NSSI au Nunavut au cours de la saison 2016**

NSSI a le mandat de desservir toutes les communautés autres qu'Iqaluit à partir de Montréal, ainsi que les communautés de Kivalliq à partir de Churchill. Les tableaux qui suivent présentent le nombre de visites garanties par région, ainsi que les dates des visites et le navire<sup>1</sup> ayant fait la visite. À moins d'indication contraire, tous les départs ont été faits à partir de Montréal.

#### **Visites de NSSI Zone A (1 visite garantie)      Visites de NSSI Zone B (1 visite garantie)**

<b>Communauté</b>	<b>Dates des visites</b>	<b>Communauté</b>	<b>Dates des visites</b>
Qiqiktarjuaq	24-25/08A, 27/08Z	Igloolik	27-28/08R, 30/08-01/09S
Clyde River	26-27/08A, 22-23/09A		11-12/09C, 02-06/10C
Pond Inlet	21-25/08C, 28-29/08A, 21-22/09A	Hall Beach	28-30/08S
Arctic Bay	31/08-03/09A	Repulse Bay	26-27/08S, 07-08/10C
Kugaaruk	07-10/09C		
Grise Fjord	31/08-03/09C		
Resolute Bay	08-09/09A, 17-19/09A		

#### **Visites de NSSI Zone D (3 visites garanties) NSSI Visites de NSSI Zone G (1 visite garantie)**

<b>Communauté</b>	<b>Dates des visites</b>	<b>Communauté</b>	<b>Dates des visites</b>
Cape Dorset	07-08/07C, 24/08S	Taloyoak	22-23/08Z
	31/08-01/09R, 23-25/10A	Gjoa Haven	20-22/08Z
	22/10C <sup>2</sup>	Cam. Bay	13-15/09A
Kimmirut	24/07A, 17/09S <sup>3</sup> , 22/10A	Kugluktuk <sup>4</sup>	11-12/09A
Pangnirtung	01-03/08A, 24-25/09A, 20-21/10A		

<sup>1</sup> A=Anna Desgagnes, C=Camilla Desgagnes, D= Claude Desgagnes, R=Rosaire, A=Desgagnes, S=Sedna Desgagnes, Z=Zelada Desgagnes

<sup>2</sup> De Churchill

<sup>3</sup> De Churchill

<sup>4</sup> La cargaison a été transportée par l'Anna Desgagnes à Nanisivik pour le Camilla Desgagnes 04-06/09.

Visites de NSSI Zone E (3 visites garanties)    Visites de NSSI Zone E (3 visites garanties)

**À partir de la région Montréal**

**À partir de Churchill**

<b>Communauté</b>	<b>Dates des visites</b>	<b>Communauté</b>	<b>Dates des visites</b>
Arviat	15-16/07C, 04-05/09S, 11/10C	Arviat	23-25/07S, 09/09S, 15/10C
Whale Cove	14/07C	Whale Cove	25-26/07S, 12/09S, 17-20/10C
Rankin Inlet	13&18/07C, 18-19/07S, 21-22/08S, 09-10/10C	Rankin Inlet	29-30/07S, 11/09S, 12-14/09S, 16/10C
Chesterfield	17/07C	Chesterfield	26/07S, 11/09S, 17/10C
Baker Lake <sup>5</sup>	27/07-03/08D, 26/08- 02/09D, 23/09-03/10D	Baker Lake	26-27/07S, 10-11/09S
Coral Hbr.	11/07C, 10/07Z	Coral Hbr.	28/07S, 15-16/09S
<b>Zone H</b>	<b>2 visites garanties</b>		
Sanikiluaq	09/10R, 18/10Z		

---

<sup>5</sup> Bien que NSSI aura fait la visite pour transborder la cargaison à Baker Lake à partir de Montréal pour la communauté, les seules visites de navire semblent être principalement destinées aux cargaisons relatives aux activités minières sur le *Claude Desgagnes*.

## ANNEXE A

### Liens vers des sites Web

Le site Web du GN [http://cgs.gov.nu.ca/en/gov\\_services-purchase\\_sealift.aspx](http://cgs.gov.nu.ca/en/gov_services-purchase_sealift.aspx) présente plusieurs documents importants et pertinents ainsi que des liens vers des sites Web, à l'intention du grand public et de toute personne intéressée à utiliser les services de transport maritime. Cette page Web est offerte en français et en langue Inuinnaqtun.

Les documents suivants sont offerts sur le site Web :

- Conditions générales régissant le transport
- Évaluation du programme de réapprovisionnement en cargaisons sèches pour l'Arctique 2005
- Que faire si vos biens acheminés par transport maritime sont endommagés ou manquants
- Rapport annuel 2013
- Comment utiliser le transport maritime

### 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](mailto:sealift@gov.nu.ca)**



## **ANNEXE B**

### **Incidents au cours de la saison de transport maritime 2016**

Aucun incident relatif aux navires n'a été signalé au Nunavut au cours de la saison de transport maritime 2016. La glace n'aura causé aucun problème important, mais certains retards ont été signalés à Naujaat. La flotte de réapprovisionnement a également été retardée par des problèmes attribuables à la glace dans la baie d'Ungava et le manque de service de brise-glace.

Le faible niveau d'eau du fleuve Mackenzie a de nouveau été signalé, et le niveau du Great Slave Lake était très en-deçà de la normale à cause du manque d'accumulation de neige dans les Rocheuses et de la sécheresse dans le bassin versant de la Peace River.

## ANNEXE C

### Évaluation du site Web, menée la dernière semaine de janvier 2017

#### NSSI

- Le site Web continue d'évoluer et l'accès s'est beaucoup amélioré par rapport à la saison 2015.
- Le site Web est partiellement trilingue anglais/français/langue inuktitute.
- Le Barème K, les Conditions générales de transport, est disponible sous la rubrique Information, puis Tarifs et conditions.
- L'information sur les assurances ne fournit toujours pas des détails complets au sujet de la couverture comprise en vertu du Barème K. Bien que la couverture de 2 □ 600 \$/colis soit présentée, celle de 72 □ 000 \$/véhicule ne l'est toujours pas.
- L'information sur les navires est maintenant accessible directement sous la rubrique Information, puis Flotte principale. On peut également voir un très bon ensemble d'albums de photos, auquel l'ajout de légendes serait une bonne amélioration.
- ***En résumé, le site Web est convivial pour le Nunavut, sous réserve des commentaires qui précèdent, et respecte les conditions contractuelles du GN pour les régions desservies.***

#### NEAS

- Le site Web se réclame d'être trilingue anglais/français/langue inuktitute. Toutefois, la version en langue inuktitute n'est accessible que si l'utilisateur a la police de caractères Nunacom. Il est regrettable que le lien ne semble pas télécharger la police de caractères. Il se limite à montrer de quoi il s'agit. La version française du site Web semble respecter toutes les exigences.
- Le site Web mentionne encore l'*Erasmusgracht* comme élément de la flotte. Il n'a pas été utilisé depuis 2014.
- Le formulaire d'assurance fournit une information exacte à propos de la couverture par colis et de l'assurance complète pour auto.
- L'information peut être téléchargée au sujet du règlement des demandes d'indemnisation ADR.
- La version Web du Barème K est exacte et fournit les bonnes précisions sur les assurances.
- Les précisions sur le Barème K sont fournies sur le site Web sous Transport, puis Réservations et contrats, puis Gouvernement du Nunavut, laissant entendre que ces conditions ne sont offertes que pour le GN.

***En résumé, le site Web est convivial pour le Nunavut, sous réserve des commentaires qui précèdent, et respecte les conditions contractuelles du GN.***