

Sommaire des activités du programme de réapprovisionnement en cargaisons sèches

ANNÉE D'EXPÉDITION
2014



PHOTO GRACIEUSEMENT OFFERTE PAR LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

PHOTO GRACIEUSEMENT OFFERTE PAR H. MELLING



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

TABLE DES MATIÈRES

Description	Numéro de page
But.....	1
Introduction.....	1
Examen d'une année d'activités	2
Perspectives pour 2015	6
Observations sur les activités.....	7
1. NEAS	
2. NSSI	
3. NTCL	
Annexe A : Liens vers des sites Web.....	9
Annexe B : Incidents au cours de la saison de transport maritime 2014	10
Annexe C : Revue du site Web.....	11

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 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.

Le transport maritime annuel est déterminant pour le réapprovisionnement économique des communautés de l'Arctique, pour le développement économique, par l'intermédiaire d'activités d'exploration, ainsi que pour les projets actuels et nouveaux liés aux ressources, bien qu'il ne soit disponible que pendant une période de quatre à cinq mois. L'utilisation du transport maritime permet aux expéditeurs de profiter des coûts les plus bas, et il ressort d'une vaste étude de 2005 portant sur le transport maritime que le coût du transport par voie aérienne peut être de 8 à 11 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.

Le rapport qui suit présente des renseignements importants sur les activités ainsi que des précisions sur les activités de la saison 2014, 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 2014 a reflété un soutien continu, par les principaux transporteurs, des activités minières, malgré une quantité de cargaisons moindre. Le volume estimatif total de cargaisons a été de 450 à 500 000 m³, dont on estime que quelque 125 à 150 000 m³ étaient reliés aux mines. Cette quantité ne comprenait pas les marchandises expédiées à partir du large. Le volume restant de 325 000 à 350 000 m³ représente une estimation des expéditions des communautés du Nunavut et du Nunavik.

Défis

En 2014, 31 voyages de transport de cargaisons sèches ont été effectués par les deux transporteurs de la région de Montréal. NEAS a effectué 13 voyages de cargaisons sèches vers le nord à partir de son port d'attache de Valleyfield, dont un a été effectué par le navire affrété *Erasmusgracht*, réservé au transport à Iqaluit. NSSI a entrepris 18 voyages vers le nord avec sa flotte de six navires. En outre, l'entreprise a exploité deux barges à partir de Bécancour, au début de la saison, vers Baker Lake, puis les a utilisées pour transborder de la cargaison jusqu'à Chesterfield Narrows. Les deux entreprises ont fourni des voyages pour soutenir les activités minières connexes, NEAS desservant Deception Bay à sept occasions avec des charges partielles.

Le vaisseau *Erasmusgracht* affrété par NEAS



Tiré du site Web de Spliethoff

NSSI a réservé trois charges de navires ainsi qu'une cargaison partielle pour soutenir les activités de la mine Meadowbrook d'Agnico Eagle, à Baker Lake, ainsi que trois cargaisons pleines et une cargaison partielle pour soutenir Baffinland, à Milne Inlet. NSSI a également entrepris quatre voyages à partir de Churchill, principalement pour desservir les communautés, mais un des voyages comportait une cargaison partielle pour les mines Agnico Eagle. Comme dans le cas des années précédentes, les activités de transport pour les communautés menées par NEAS et NSSI ont desservi les communautés du Nunavik et du Nunavut.

Huit navires de croisière ont desservi des communautés du Nunavut en 2014, et de ce nombre, le *Silver Explorer* a entrepris une traversée du Passage du Nord-Ouest. Il n'y a eu que deux passages complets cette année, l'autre ayant été entrepris par la Cie des Îles du Ponant, avec son nouveau navire l'*Austral*.

Kitikmeot

NSSI a de nouveau fourni desservi Kitikmeot avec le *Zelada Desgagnes*, alors que NEAS a fait naviguer l'*Avataq* vers l'ouest cette saison. La construction de la Station de recherche du Canada dans l'Extrême Arctique (SRCEA) a été inaugurée par le premier ministre Stephen Harper, en août. L'ouverture de la station aura lieu en juillet 2017. On peut voir une illustration de l'immeuble, produite par un artiste, ci-dessous.



<http://www.science.gc.ca/default.asp?lang=En&n=A7775FC8-1>

Également en 2014, un bateau-remorqueur et un chaland spécialement contruits sont arrivés pour récupérer les restes du *Maud*. Le bateau-remorqueur et le chaland passent l'hiver à Nuuk, et le groupe prévoit soulever le vaisseau qui a coulé en 2015 et le transporter jusqu'à Nuuk, pour effectuer la traversée de l'Atlantique en 2016.

Les divers projets d'activités minières qui continuent d'être prometteuses pour la région ont été touchés de manière importante par le ralentissement qui a affecté les cours mondiaux. MMG demande une aide importante pour la construction d'un port, d'un aéroport et de tours de micro-ondes par des tiers, et a affirmé que le projet du lac Izok n'ira pas de l'avant si elle n'obtient pas cette aide. Sabina envisage de réduire ses coûts à cause du déclin des cours de l'or et, à l'heure où TMAC Resources continue d'entreprendre l'exploration de son projet de Doris North, il n'y a aucun échéancier de poursuite du développement.

NTCL avait programmé l'envoi de quatre chalands à Cambridge Bay. Le quatrième chaland a été prisonnier des glaces à la fin de la saison et, malgré l'aide du *CCGS Louis St. Laurent*, il n'a pu atteindre Cambridge Bay. NTCL a dirigé le chaland sur Roberts Bay et a déchargé sa cargaison dans une aire sécuritaire de TMAC Resources. NTCL s'est engagée à livrer la cargaison par convoi de traîneaux au début de 2015.

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 2014, avec trois cargaisons de navires réservées, une cargaison partielle de Churchill et deux livraisons par bateaux-remorqueurs et chalands de Bécancour. L'entreprise examine la possibilité d'augmenter

la vie utile de sa mine Meadowbank avec le gisement Amaruq, situé à 50 km au nord de la mine actuelle. L'autorisation a été accordée par la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions, en octobre, sous réserve de plusieurs conditions. Toutefois, il continue d'être considéré comme un « site d'exploration avancée » par l'entreprise. Il ne fait aucun doute que le cours actuel de l'or a une incidence sur les décisions.



Signalisation au début de la route de 24 kilomètres d'Agnico Eagle reliant Rankin Inlet à son projet de mine d'or de Meliadine (PHOTO PAR SARAH ROGERS)

Qikiqtaaluk

Le projet de Mary River est en voie de passer à ce qu'il été convenu d'appeler la « phase de revenus initiale ». Dans le cadre de ce plan, le minerai sera transporté par camion par un chemin d'approvisionnement, à Milne Inlet, puis chargé sur des navires de transport en vrac afin d'être expédié vers des aciéries en Europe. L'entreprise a commencé à accumuler des stocks de minerai en 2014, et a l'intention de commencer les expéditions en 2015. Deux cargaisons réservées et une cargaison partielle de matériaux de construction ont été transportées du sud du Canada vers Milne Inlet, et deux navires-transporteurs de charges lourdes, le *Happy Delta* et le *Happy Dover*, ont apporté de la cargaison du large. Après la livraison à Milne Inlet, le *Happy Dover* a transporté une cargaison supplémentaire à Deception Bay.

Baffinland a déposé une demande afin de bonifier le programme en le faisant passer d'activités saisonnières à des activités pendant des saisons prolongées. Il s'agit de la proposition de Phase 2.



Happy Delta, tiré du site Web de Fleetmon

Également dans la région, le projet Peregrine Diamonds va de l'avant, compte tenu des rapports très positifs sur les marchés. Un échantillon en vrac de 180 tonnes a été expédié en 2014, et l'exploration devrait se poursuivre en 2015. L'entreprise prévoit construire un chemin vers le site, à partir de la route Road to Nowhere, afin de faciliter l'accès.

Le nouvel aéroport d'Iqaluit suscite également une demande considérable pour de l'espace de chargement, lequel devrait être prêt en 2017. Les éléments clés sont la nouvelle aérogare pour les passagers, un nouvel édifice de service, des réparations à la piste, et un nouveau tablier. À cause de cette demande, NEAS a dû affréter un navire pour effectuer le premier transport de la saison à Iqaluit.

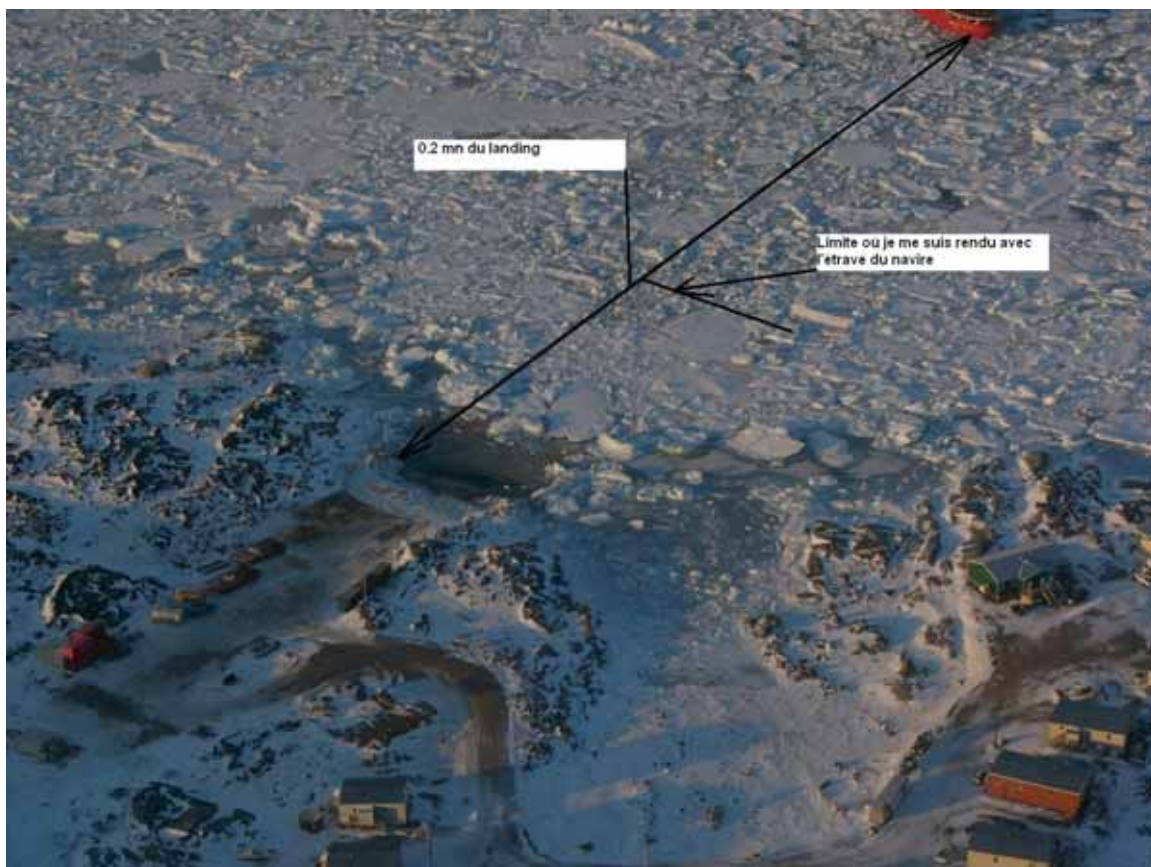


Nouvelle aérogare d'Iqaluit proposée, tirée du site Web de Stantec

La construction des installations navales de Nanisivik a commencé en 2014, l'entrepreneur mobilisant son campement et l'équipement de soutien, et utilisant une cargaison partielle pour Nanisivik en août. La livraison du matériel devrait avoir lieu en 2015, et la construction devrait se poursuivre en 2017. Les activités de transport de

cargaison devraient augmenter à cause des activités de construction prévues à Eureka, des améliorations de la piste en 2015 et l'installation d'un réservoir d'eau et d'installations d'un bassin de traitement étant prévues en 2016.

Kugaaruk est desservie par CCG, à partir de Nanisivik. À la fin de la saison d'expédition, de forts vents et des mouvements de glace, y compris de glace ancienne, ont été particulièrement intenses à la baie St. Peter. Bien que CCG ait été en mesure d'atteindre son point d'ancrage habituel au large de la plage adjacente au hameau, des glaces lourdes ont atteint l'espace situé entre le navire et la plage, ce qui a empêché le déchargement du navire par chalands. Une partie de la cargaison a été transportée par l'hélicoptère qui se trouvait à bord, mais $\frac{3}{4}$ de la cargaison totale de l'année n'a pu être transportée sur le continent. Le *CCGS Des Groseilliers* et le *CCGS Terry Fox* sont retournés vers le sud avec la cargaison non livrée, et l'ont déchargée à Churchill, où la cargaison a été réaffectée pour livraison l'année suivante. C'est la première fois, depuis 1994, année où CCG a commencé à desservir la communauté, que la livraison n'a pu être possible.



Le *CCGS Des Groseilliers* dans les glaces lourdes au large de la plage d'arrivée de Kugaaruk (photo gracieusement offerte par CCG).

Perspectives pour 2015

Tel que noté, plusieurs projets miniers sont en développement et pourraient susciter une demande importante en transport maritime au cours des prochaines années. Ces projets comprennent : les projets minierai de fer de Mary River et Roche Bay dans la région de

Qikiqtaaluk; Back River, Hackett River, Izok Lake et Doris dans la région de Kitikmeot et la mine d'or Meliadine d'Agnico Eagle à l'extérieur de Rankin Inlet, dans la région de Kivalliq. Toutefois, le ralentissement de l'économie mondiale, découlant de la réduction de la demande de la Chine, a réduit la demande de transport maritime en 2014 et il continuera vraisemblablement d'avoir un impact en 2015.

Observations sur les activités

NEAS

- Aucun problème n'a été relevé dans le cas du service de NEAS aux communautés en 2014.
- NEAS a affrété un navire, l'*Erasmusgracht*, pour répondre à ses besoins de début de saison à Iqaluit.
- Le mv *Avataq* a desservi la région de Kitikmeot.
- L'entreprise a déployé cinq navires pour effectuer 13 voyages.

Emploi inuit

NEAS a fourni un total de 956 jours-personnes d'emploi à des bénéficiaires inuits au cours de la saison 2014. Ces chiffres comprennent les personnes à bord des navires, une personne à temps plein dans des fonctions administratives, à Iqaluit, et une à Kuujuaq.

Centre de service

Le centre de service a bien travaillé au cours de la saison 2014, et il se dirige de plus en plus vers une consolidation des cargaisons dans des conteneurs, plutôt que dans les caisses à claire-voie et boîtes habituelles.

Le Gouvernement du Nunavut a sa propre flotte de 45 conteneurs, de 13 pi et de 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, en 2014.
- NSSI a de nouveau déployé le *Zelada Desgagnes* dans la région de Kitikmeot.
- NSSI a utilisé le *Camilla*, le *Zelada* et le *Rosaire A Desgagnes* pour fournir des services contractuels à la région de Kivalliq, en provenance de Churchill.
- L'entreprise a déployé les six navires dont elle est propriétaire pour effectuer 22 voyages. Aucun navire n'a dû être affrété en 2014. L'entreprise a également utilisé deux bateaux-remorqueurs et chaland arborant le pavillon canadien pour soutenir le service à Agnico Eagle et à Baker Lake, et pour faire des voyages réservés et combinaisons de voyages pour desservir la mine.

Emploi inuit

NSSI a continué d'augmenter l'embauche de bénéficiaires inuits au cours de la saison 2014. L'entreprise n'a pas fourni d'information détaillée, et il n'est pas possible d'établir des estimations.

- *Emploi et formation à bord de navires.* En collaboration avec Pêches Nunavut et le Marine Training Consortium, à Iqaluit, l'entreprise a fourni de la formation et de l'emploi à quatre membres d'équipage.
- *Gestion côtière.* L'entreprise compte trois personnes à temps plein et des emplois à temps partiel dans des postes de gestion côtière 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. En 2014, huit personnes ont été embauchées.
- *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 16 communautés pour fournir des conseils sur le transport maritime et assurer la liaison avec le navire pendant la livraison des cargaisons. L'année 2014 a tiré parti du succès de la saison 2013, et l'entreprise entend maintenir le programme en 2015. Cela équivaut à quelque 800 jours d'emploi.
- L'entreprise a continué d'embaucher une personne local pour assurer la liaison entre le navire et la côte, à Baker Lake, au cours de la saison 2014.

NTCL

L'entreprise a fourni trois voyages de Hay River à Cambridge, et un à Kuglugtuk, ainsi qu'à Gjoa Haven et à Taloyoak. Les glaces précoces ont causé des problèmes de service, et un bateau-remorqueur et un chaland ont été retenus à Robert's Bay, ce qui a rendu impossible une quatrième livraison à Cambridge Bay.

ANNEXE A

Liens vers des sites Web

Le site Web du GN 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 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

Liens vers les sites Web de fournisseurs de services

- Northern Transportation Company Limited (NTCL) : <http://www.ntcl.com>
- Nunavut Sealink & Supply (NSSI) Inc. : <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 2014

Il n'a été fait état d'aucun incident au cours de la saison de transport maritime 2014. Toutefois, les glaces précoces et les mauvaises conditions météorologiques ont empêché la Garde côtière de livrer la dernière cargaison à Kugaaruk. C'est la première fois, depuis le début des activités, en 1994, que la livraison n'a pu être faite.

Dans l'Ouest, NTCL a dû composer avec les plus faibles niveaux d'eau du fleuve Mackenzie depuis 20 ans, ainsi qu'avec un gel précoce qui a empêché certaines des cargaisons destinées à Cambridge Bay d'être livrées. NTCL livrera le reste des marchandises sur la glace, en mars 2015.

ANNEXE C

Évaluation du site Web, menée la première semaine de janvier 2015

NTCL

- Le site Web a été mis à jour et offre supposément un service en quatre langues (anglais, français, inuktitut et Inuvialukton), mais seule l'information générale sur l'entreprise est offerte traduite. Toutes les autres parties du site Web sont exclusivement en anglais.
- Le site Web présent de l'information sur le tarif général et la livraison pour toutes les communautés de Mackenzie River et l'Arctique Ouest, dans les Territoires du Nord-Ouest. Il ne semble pas y avoir une zone distincte pour les clients de Kitikmeot.

En résumé, le site Web est grandement amélioré par rapport aux années précédentes, mais il y manque toujours de l'information clé pour les expéditeurs, et le site ne répond pas aux exigences contractuelles du GN.

NSSI

- Le site Web est trilingue (anglais/français/inuktitut).
- Les options Nunavut et Nunavik sont aisément visibles et accessibles.
- L'Annexe K, les conditions générales régissant le transport, est accessible par l'intermédiaire des Formulaires de réservation.
- L'information sur l'assurance ne présente pas tous les détails de la couverture prévue par l'Annexe K.
- Il ne semble pas y avoir de lien vers le RED pour le règlement extrajudiciaire des différends.
- L'information sur les navires n'est pas accessible sur le site Web du transport maritime, bien qu'on y trouve une excellente photothèque des navires et des activités de transport de cargaisons. Les détails techniques portant sur la plus grande partie de la flotte peuvent être obtenus par l'intermédiaire du site Web de Groupe Desgagnés.

En résumé, le site Web est convivial, à jour et semble répondre de manière générale aux exigences contractuelles du GN pour les régions desservies. Une information complète sur l'assurance relative à l'Annexe K manque à l'appel dans la page sur l'assurance, et aucune information n'est offerte à propos du RED.

NEAS

- Le site Web est trilingue (anglais/français/inuktitut).
- Le site Web fournit une information à jour sur l'Annexe K et une information complète sur le RED et les formulaires de réclamation. Les formulaires d'assurance font état du bon niveau de couverture en vertu du contrat de transport maritime.

En résumé, le site Web est convivial et semble répondre à toutes les exigences contractuelles du GN.