

DESSERTÉ MARITIME DES VILLAGES
DU NOUVEAU-QUEBEC

PAR: Raymond Landry

CANQ
TR
PD
TMF
104



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction du transport maritime et fluvial

428511

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST.
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

DESSERTÉ MARITIME DES VILLAGES

DU NOUVEAU-QUÉBEC

PAR

RAYMOND LANDRY

SERVICE DU DÉVELOPPEMENT



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction du transport maritime et fluvial

Février 1982

CANQ
TR
PD
TMF
104

AVANT-PROPOS

Cette étude sur la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec n'a pas été abordé dans l'esprit d'une investigation car le champ à étudier était très vaste et les moyens nous faisaient défaut. Il faut mentionner qu'à notre connaissance, il n'y a jamais eu d'étude systématique sur les opérations de réapprovisionnement des villages de l'est de l'Arctique et du Nouveau-Québec. Les données sur ces régions, bien qu'elles soient abondantes, exigent de laborieux exercices de confrontation, afin d'obtenir un minimum de rigueur.

Ce travail de pionnier, on doit le dire, exigeait qu'on définisse très bien le but de notre étude car nous savions combien il est périlleux pour un chercheur de s'aventurer seul dans un sujet aussi vaste.

La recherche de solutions aux problèmes de la desserte maritime ne pouvait pas être notre principal objectif, puisque c'était là un exercice qui ne relevait pas uniquement de notre compétence, bien qu'on soutienne souvent qu'un problème bien identifié est déjà en partie solutionné. Nous voulions plutôt répondre à la préoccupation quasi générale, à savoir, qu'il fallait mieux informer tous les intervenants sur le déroulement et le fonctionnement des opérations, ainsi que sur leurs devoirs respectifs, et ce, en décrivant le plus fidèlement possible les diverses étapes de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec.

Une riche expérience du transport maritime en milieu nordique nous avait bien préparé à ce mandat puisque nous avons eu le privilège de participer, à divers titres, au cours de cinq saisons, de 1967 à 1971, aux opérations de réapprovisionnement des bases et des villages de l'est de l'Arctique; et, depuis 1979, de suivre l'expérience québécoise.

Ceci dit, ce texte a été rendu possible grâce à la collaboration de tous les participants de la desserte maritime, ainsi qu'à leur personnel, et nous pensons ici aux agents du ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement du Nouveau-Québec, au personnel de la compagnie Vipcon Limitée, à l'équipage du navire Roland Desgagnés et aux débardeurs du port de Montréal.

Nous voulons aussi souligner l'appui de notre directeur, monsieur Jacques Girard, et de notre supérieur immédiat, monsieur Jacquelin Harvey, qui nous ont supporté tout au long de ce travail en nous accordant toute leur confiance; de même que l'aide technique du personnel de la Direction du transport maritime et fluvial, et plus particulièrement, celle de monsieur Gilles Desgagnés du Service de la concertation qui, à titre de responsable du dossier de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec, avait été mandaté pour nous apporter son concours. Nous avons formé ensemble, tout au long du déroulement des activités de la desserte de 1981, une véritable équipe. Celui-ci nous a impliqué dans chacune des étapes de la desserte, du mois d'avril au mois de novembre,

nous permettant de la sorte de visiter les lieux où se déroulaient les opérations, et ce, tant à Montréal que dans les villages du Nouveau-Québec; et de nous entretenir avec tous les intervenants. C'est lui, enfin, qui nous a procuré l'essentiel des données statistiques et qui nous a grandement aidé à fouiller et à tester chacune de nos hypothèses de travail.

La dactylographie et le montage des tableaux sont dus à l'excellent travail de Ginette Marier.

Le travail cartographique fut réalisé par Lise Tremblay et Sylvie Robichaud. Elles ont créé, à partir des cartes et des données disponibles, des documents inédits pour illustrer le milieu physique et les conditions de navigation au Nouveau-Québec.

Raymond Landry, analyste en transports
Direction du transport maritime et fluvial

Avril 1982.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	3
INTRODUCTION	11
RECOMMANDATIONS	17
LISTE DES PERSONNES CONSULTÉES	23
SEJOURS AU NOUVEAU-QUEBEC	25
PARTIE 1: LA DESSERTE MARITIME DU NOUVEAU-QUEBEC	27
1. La desserte maritime du Nouveau-Québec	29
1.1. Historique	29
1.2. La situation actuelle	30
1.3. Données socio-économiques du milieu desservi au Nouveau-Québec	31
1.4. Les modes de transport qui desservent le Nouveau- Québec	32
1.5. La demande en services de transport maritime	35
PARTIE 2: LA DESSERTE MARITIME DU NOUVEAU-QUEBEC: PLANIFI- CATION	41
2. La desserte maritime du Nouveau-Québec: Planifica- tion	43
2.1. Le rôle du ministère des Transports du Québec	43
2.1.1. Les tâches du responsable du dossier	43
2.2. Le rôle du ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement	45
2.3. Difficultés qui ont marqué le début de la desserte gouvernementale	46
2.4. Un certain type de desserte maritime gouvernemen- tale	46
2.5. Les expéditeurs qui ont eu recours au transport ma- ritime en 1981	48
2.5.1. Usagers de la desserte gouvernementale: ministère des Transports du Québec	48
2.5.2. Usagers de Transports Canada	49
2.5.3. Usagers indépendants	49

2.5.4.	Estimés du volume de marchandises transportées pour chacun de ces groupes d'usagers	49
2.5.5.	Estimé du volume total de marchandises diverses transportées au Nouveau-Québec	50
2.6.	Le contrat d'emballage	50
2.6.1.	Les modalités de l'entente: ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement	51
2.7.	Le contrat de transport maritime	53
2.7.1.	Le Service des contrats du ministère des Transports du Québec	54
2.7.2.	Les compagnies maritimes qui ont visité le Nouveau-Québec en 1981	55
2.7.3.	L'entrepreneur maritime désigné en 1981	55
2.7.4.	Les modalités de l'entente (ministère des Transports du Québec)	57
2.8.	Les entreprises spécialisées dans le réapprovisionnement des villages nordiques	58
2.9.	Le calendrier de la desserte maritime des villages du Nouveau-québec, 1981	59
PARTIE 3:	LA DESSERTE MARITIME DES VILLAGES DU NOUVEAU-QUEBEC: OPERATIONS	63
3.	La desserte maritime: Opérations	65
3.1.	Les fournisseurs	65
3.1.1.	Les achats	65
3.1.2.	Les responsabilités de l'acheteur	65
3.1.3.	La question des budgets	66
3.2.	Emballage de la marchandise	67
3.2.1.	Utilité de l'emballage	67
3.2.2.	Les assurances sur les marchandises	67
3.2.3.	L'emballage dans le cadre de la desserte maritime ..	67
3.2.4.	Divers services d'emballage	70
3.2.4.1.	Emballeur désigné par contrat: ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement	70
3.2.4.2.	Emballeur spécialisé non désigné	71
3.2.4.3.	Emballage privé	72

3.2.4.4.	Emballage par le transporteur maritime	73
3.2.4.5.	Emballage offert par le fournisseur de la marchandise	73
3.2.4.6.	L'emballage à la charge du fournisseur	74
3.2.5.	Les emballages maritimes	75
3.2.5.1.	La caisse imperméabilisé de carton	75
3.2.5.2.	La caisse de bois cloué	77
3.2.5.3.	La caisse à claire-voie	77
3.2.6.	Le conteneur	77
3.3.	L'entrepreneur maritime	81
3.3.1.	Les responsabilités de l'entrepreneur	82
3.3.2.	La réception des marchandises	83
3.3.3.	Le chargement des navires	84
3.3.3.1.	Le débardage au port de Montréal	84
3.3.3.2.	Le débardage et les avantages de la sous-traitance	84
3.3.3.3.	L'arrimage de la marchandise	85
3.3.4.	Le déchargement au Nouveau-Québec	86
3.3.4.1.	Les conditions de déchargement	86
3.3.4.2.	La réception des marchandises au Nouveau-Québec	88
3.3.4.3.	Distribution des marchandises dans chaque village	89
3.3.5.	Le transport maritime	89
3.3.5.1.	Les navires qui ont desservi le Nouveau-Québec en 1981	89
3.3.5.2.	La navigation dans les eaux arctiques	90
3.3.5.3.	Le choix d'un type de navire	99
3.3.6.	Analyse du coût du transport maritime	103
3.3.7.	Montréal: port de réapprovisionnement	112
3.3.8.	La main-d'oeuvre	114
3.3.8.1.	La main-d'oeuvre au port de Montréal	114
3.3.8.2.	La main-d'oeuvre au Nouveau-Québec	115
CONCLUSION		119

Cartes

1	Desserte maritime des villages du Nouveau-Québec	13
2	Desserte maritime des postes et villages du Nouveau-Québec: modes de transport	34
3	Etat des glaces pour le 19 juillet 1981	94
4	Etat des glaces pour le 26 juillet 1981	95
5	Etat des glaces pour le 2 août 1981	96

Figures

1	Caisse en carton imperméabilisé	76
2	Palette standard non-retournable	76
3	Caisses en bois clouées	78
4	Caisse à claire-voie en bois	79
5	Conteneur	80

Tableaux

1	Population Inuit des treize villages	33
2	Marchandises transportées au Nouveau-Québec dans le cadre de la desserte du ministère des Transports du Québec: poids et volumes	37
3	Marchandises transportées au Nouveau-Québec dans le cadre de la desserte du ministère des Transports du Québec: coûts de transport	38
4	Le calendrier des opérations de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec, 1981	61
5	Classification de glace des navires et période de navigation dans les zones 14 et 15	92
6	Résumé des voyages des navires affrétés par Transports Desgagnés Inc., 1981	101
7	Ventilation du taux de transport maritime	110

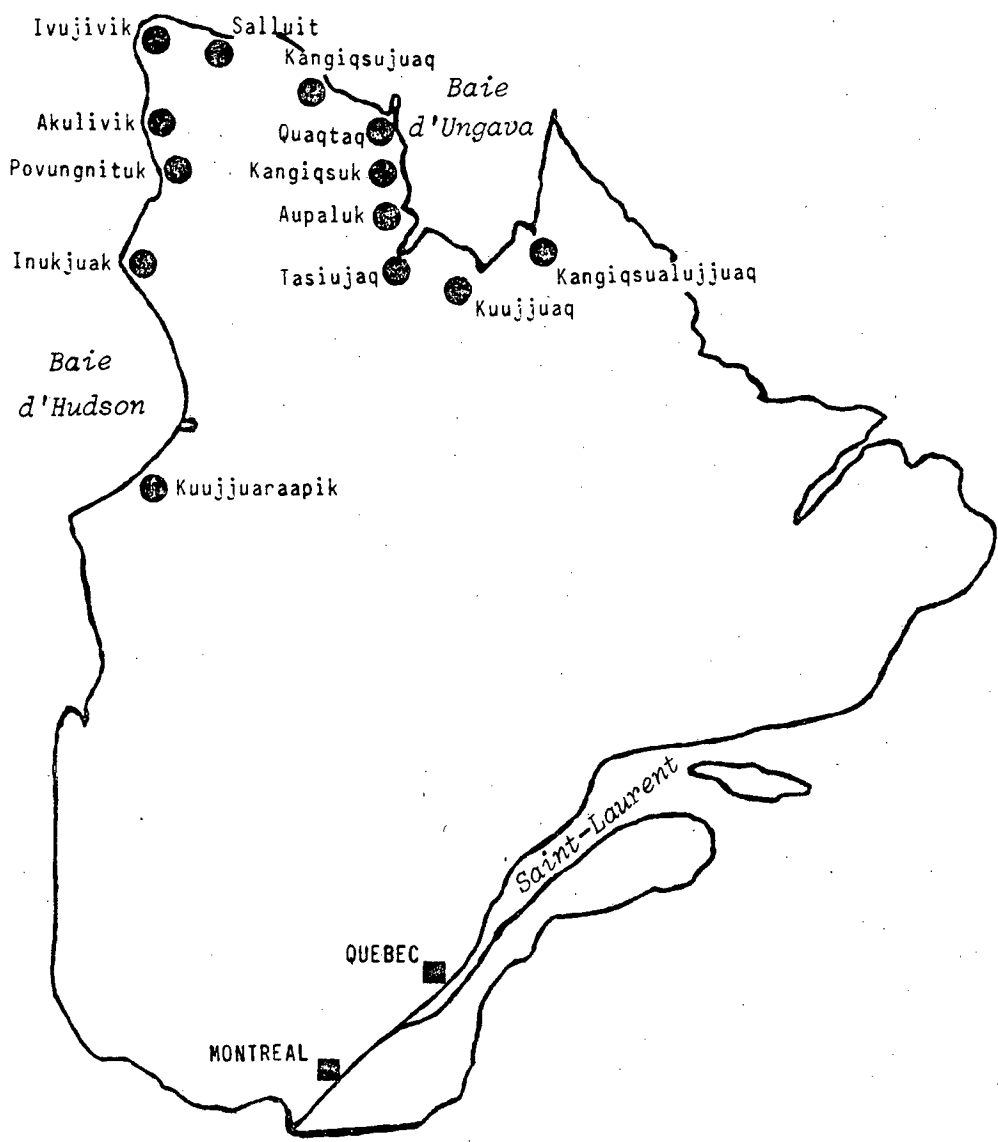
Annexes

1	Arrêté en conseil numéro 603-79 (28 juin 1979)	123
2	Courts portraits des treize (13) villages Inuit du Nouveau-Québec	127

3	Contrat d'emballage et d'entreposage entre le ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement	161
3-A	Conditions générales	167
3-B	Demande de soumission pour le rassemblement, la mise en ordre, l'emballage et l'entreposage des matériels ainsi que tout autre service connexe dans le but de préparer et accélérer l'expédition des matériels au Nouveau-Québec et dans l'est de l'Arctique	175
3-C	Tableau des directives et des instructions concernant la manutention des marchandises destinées aux établissements du nord	183
3-D	Appendice 7 - Abréviations des lieux	195
4	Entente 1818 - Desserte maritime des postes et villages du Nouveau-Québec	199
4-A	Projet 1140-80-299 - Addenda no 1	213
4-B	Devis - Desserte maritime des postes et villages du Nouveau-Québec - Projet 1140-80-299	217
4-C	Liste des expéditeurs et tonnages	223
5	Politique du gouvernement du Québec en matière d'assurances	227
6	Fiche technique des navires	231

INTRODUCTION

DESSERTTE MARITIME DES VILLAGES DU NOUVEAU-QUEBEC



INTRODUCTION

Le gouvernement du Québec, sollicité par divers milieux afin qu'il s'implique au plan de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec, acquiesce, en 1978, aux demandes des compagnies maritimes québécoises, et c'est le ministère des Transports du Québec qui mettra sur pied, dès l'été 1979, sa première desserte maritime pour le réapprovisionnement des treize (13) villages inuits du Nouveau-Québec¹.

Le ministère des Transports du Québec traverse, en 1978, une phase de réorganisation administrative qui vise à mieux structurer ses interventions dans les domaines du transport maritime, aérien et du transport terrestre des marchandises. La Direction du transport maritime et fluvial, alors en pleine réorganisation, n'a pas, à ce moment, les moyens pour réaliser une étude sur le transport maritime au Nouveau-Québec.

La décision de monter une desserte maritime québécoise, en 1979, s'inscrivait parfaitement dans la volonté des responsables du ministère des Transports du Québec, qui souhaitaient que la présence du Québec, dans la mise en place et l'évolution des divers modes de transport sur le territoire québécois, soit mieux affirmée.

La desserte maritime du ministère des Transports du Québec a rencontré depuis lors divers obstacles. Elle n'est pas arrivée, par exemple, à s'imposer comme une desserte maritime publique; et la disparition des compagnies maritimes québécoises, de type traditionnel, fait aussi craindre pour l'avenir de cette desserte maritime. Ce sont ces préoccupations qui ont motivé la présente étude. Elle nous a été commandée au printemps de 1981, soit au départ des activités de la desserte maritime. Nous avons ainsi participé à chacune des étapes entre le mois d'avril et le mois de novembre, afin de faire les observations appropriées et d'amasser, soit directement ou indirectement, toutes les données pertinentes disponibles.

Cette étude, grâce à des descriptions aussi complètes que possible, veut faire d'abord ressortir chacun des éléments de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec, et ensuite, souligner les difficultés et formuler des recommandations pour son amélioration.

Le maximum d'informations a été regroupé pour mieux renseigner le lecteur sur le milieu Inuit et sur le déroulement des opérations que comportent cette desserte maritime.

La première partie comprend un bref historique du milieu nordique et quelques données sur les activités socio-économiques de la communauté Inuit, de même que des données sur les besoins en services de transport maritime.

1- Arrêté en conseil numéro 603-79, annexe 1.

La seconde partie traite de la planification de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec et précise les rôles et les fonctions des intervenants: planificateurs et expéditeurs.

La troisième, et dernière partie, est réservée aux opérateurs et aux responsables de ces opérations: les fournisseurs, les emballeurs et l'entrepreneur maritime.

RECOMMENDATIONS

RECOMMANDATIONS

- 1- Il est recommandé que le gouvernement du Québec reprecise le but et les objectifs de son intervention dans le cadre de l'organisation de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec, ainsi que les moyens qu'il entend privilégier pour la réalisation de ses objectifs, à savoir:
 - que les expéditeurs soient assurés d'une desserte maritime saisonnière pour le réapprovisionnement des villages du Nouveau-Québec;
 - que les expéditeurs puissent disposer de services adaptés au transport maritime en milieu nordique;
 - que les expéditeurs puissent profiter, pour les services offerts dans le cadre de la desserte gouvernementale, de taux qui reflètent l'avantage du regroupement de leurs expéditions;
 - que les transporteurs maritimes du Québec puissent maintenir et accroître le niveau de l'offre de transport maritime, afin de pouvoir répondre aux besoins actuels et futurs des québécois.

- 2- Il est recommandé que le ministère des Transports du Québec encourage et favorise la participation des Inuits au processus d'organisation et de supervision de la desserte maritime, afin que les Inuits puissent s'impliquer davantage aux diverses activités de la desserte maritime: emballage, transport maritime, réception et distribution des marchandises dans les villages.

- 3- Il est recommandé pour l'opération terrestre (elle comprend le groupage, l'entreposage, l'emballage, la livraison au quai de chargement et la réception des marchandises dans les villages du Nouveau-Québec):
 - qu'elle soit confiée à un autre organisme que le ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement, car de l'avis des actuels responsables de l'opération terrestre, la mission du M.T.P.A. au Nouveau-Québec ne lui permettra plus de jouer ce rôle adéquatement dans l'avenir;
 - que l'organisme qui assurera la relève, au plan de l'opération terrestre, soit déjà impliqué dans le milieu Inuit;
 - que les actuels responsables de l'opération terrestre et du contrat d'emballage du ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement apportent leur expertise à l'organisme qui assurera la relève;

- que l'organisme qui aura la responsabilité de l'opération terrestre négocie le contrat d'emballage en fonction des besoins des expéditeurs de la desserte gouvernementale;
- que soit réévalué la démarche pour un contrat conjoint d'emballage avec le gouvernement des territoires du Nord-Ouest;
- que le contrat d'emballage avec la compagnie Vipcon Limitée, qui se termine à la fin de la desserte gouvernementale de 1982, fasse l'objet d'un renouvellement selon la procédure de soumissions publiques;
- que soit évalué la pertinence de l'initiative de la Commission scolaire Kativik dans le domaine de l'emballage.

4- Il est recommandé pour le transport maritime:

- que le ministère des Transports du Québec revoit ses critères d'admissibilité au contrat de transport pour la desserte du Nouveau-Québec de manière à permettre aux entrepreneurs maritimes du Québec de présenter leur soumission;
- que la durée du contrat de transport maritime, qui est actuellement d'un an, soit étendue à une durée de cinq (5) ans et qu'une clause précise d'indexation des taux y soit prévue, de même qu'un plan d'équipement par lequel l'entrepreneur maritime s'engagerait, à la satisfaction des responsables de la desserte maritime, à apporter les améliorations pour moderniser les méthodes de travail et les équipements utilisés dans le cadre de la desserte maritime du Nouveau-Québec;
- que le ministère des Transports du Québec s'assure que l'entrepreneur maritime utilise une main-d'oeuvre qualifiée et en nombre suffisant pour effectuer de façon sécuritaire, tant pour les hommes que pour les marchandises, le déchargement de ses navires au Nouveau-Québec;
- que le ministère des Transports du Québec procède, chaque année, à l'inspection des navires proposés par l'entrepreneur maritime afin de vérifier qu'ils soient suffisamment équipés pour répondre adéquatement et de façon sécuritaire aux conditions de chargement, de navigation dans les eaux nordiques et de déchargement au Nouveau-Québec;
- que des barges autonomes soient utilisées sans tarder pour le déchargement des navires dans les villages du Nouveau-Québec;
- qu'une étude pour l'utilisation de conteneurs comme unité de charge, soit menée;

- que l'on recherche le type de navire qui conviendrait le mieux à la desserte des villages nordiques;
 - que l'on recherche une formule qui permettrait l'accès à ce type de navire: achat, location, etc.;
 - que le ministère des Transports du Québec réalise, enfin, toute étude qui pourrait contribuer à améliorer le service et à réduire les coûts.
- 5- Il est recommandé que le ministère des Transports du Québec intervienne auprès des autorités du port de Montréal afin de connaître leur politique et les gestes concrets qu'ils entendent poser pour que le port de Montréal continue à jouer son rôle de premier port pour le réapprovisionnement du Nord.
- 6- Il est recommandé que le ministère des Transports du Québec s'informe auprès des autorités concernées afin d'évaluer l'évolution de la main-d'oeuvre disponible au port de Montréal pour le chargement des marchandises générales non conteneurisées sur les navires affectés au service côtier.

LISTE DES PERSONNES CONSULTEES

ALAIN, R.	Affaires indiennes et du Nord Canada
BEAUDOIN, Roger	SAGMAI
BERNARD, Raymond	Réseaux non-reliés, hydro-Québec
BERNARD, Louise	Ecole du ministre, ministère de l'Education
BOUCHARD, P.-A.	Commission scolaire Kativik
COTE, Roger	Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement
DESGAGNES, Gilles	Ministère des Transports du Québec
DESGAGNES, Rosaire	Transports Desgagnés Inc.
DESGAGNES, Yvan	Transports Desgagnés Inc.
DUPUIS, Jean	Gouvernement régional Kativik
EPOO, Jobin	Corporation Makivik
GENEST, Jacques	Société d'habitation du Québec
GORDON, R.-Mark	Corporation Makivik
GUENETTE, Luc	Ministère des Affaires sociales
LATRIMOUILLE, Denis	Transport Canada, Garde côtière
HAZELL, Lawrence	Construction Kigiak Inc.
LALONDE, René	Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement
LEFEBVRE, Yvon	Réseaux non-reliés, Hydro-Québec
LEPINE, André	Assurances Lionel E. Lalongé et Associés Limitée
LEPINE, Jean	Transports Desgagnés Inc.
LESPERANCE, Taschereau	Contrôleur des assurances, ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement
MAILLOUX, Martine	Service des Affaires nordiques et Amérindiennes
MAKINK, Willie	Gouvernement régional Kativik
MANUEL, E.	Commission scolaire Kativik
MA QUANG, Chang	Commission scolaire Kativik
NAUD, Gérard	Capitaine du N.M. Roland Desgagnés
PACKWOOD, Marc	Vipcon Limitée
POIRIER, Pierre	Hydro-Québec

POIRIER, Robert	Vipcon Limitée
RHEAUME, David A.	Gouvernement régional Kativik
ROY, Fernand	Service des Affaires nordiques et Amérindiennes
SIMPSONS, Robert	Assurances Gérard Parizeau Limitée
ST-ONGE, Laurent	Terminaux Federal Marine Limitée
STEPHENSON, R.U.	Transports dans l'Arctique, Transport Canada
THEBERGE, Pierre	Direction des communications, ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement
TREMBLAY, Claude	Société d'habitation du Québec

SEJOURS AU NOUVEAU-QUEBEC

1er voyage

Kuujjuaraapik (Poste-de-la-Baleine)	28, 29 et 30 juillet
Povungnituk	31 juillet
Akulivik	1, 2, 3, 4 et 5 août
(Navire Roland Desgagnés)	6 août
Inukjuak	7 et 8 août
(Navire Roland Desgagnés)	9 août
Povungnituk	10, 11 et 12 août

2ième voyage

Kuujjuaq (Fort-Chimo)	14 et 15 septembre
Tasiujaq - Aupaluk	16 septembre
Kangiqsuk	17 et 18 septembre
Quaqtaq - Kangiqsujuaq	19 et 20 septembre
Kuujjuaq (Fort-Chimo)	21 et 22 septembre

PARTIE 1

LA DESSERTTE MARITIME DU NOUVEAU-QUEBEC

1. LA DESSERTÉ MARITIME DU NOUVEAU-QUEBEC

1.1. Historique

C'est le gouvernement du Canada qui assurait jusqu'en 1978 la desserte des postes et villages du Nouveau-Québec. Il serait trop long de faire ici l'historique des interventions du gouvernement du Canada dans l'Arctique, puisqu'elles remontent au siècle dernier, ou de celles de l'entreprise privée dont les activités remontent au XVIIe siècle, soit depuis l'exploitation de comptoirs par la compagnie de la Baie d'Hudson.

Il faudra quand même attendre la seconde guerre mondiale pour assister à l'essor des relations SUD-NORD impliquant des moyens de développement moderne. Ce fut, une fois encore, des motivations d'ordre militaire qui poussèrent les gouvernements dans l'aventure arctique; nous disons "les gouvernements" puisque le gouvernement du Canada allait s'associer au gouvernement des Etats-Unis qui était le bailleur de fonds et le principal fournisseur de moyens technologiques. L'utilisation du territoire arctique à des fins militaires a connu, depuis les années quarante, des périodes très intenses d'activités. La haute technologie dont dispose aujourd'hui les militaires a permis de réduire considérablement leurs activités dans l'Arctique.

Le gouvernement du Canada a dû aussi assurer une présence canadienne pour conserver sa souveraineté sur l'archipel arctique. Cette présence, jusqu'à la seconde guerre mondiale, fut Inuit. Le gouvernement du Canada, par le biais de divers programmes, assurait la survie et le développement de la population autochtone. La souveraineté canadienne sur l'Arctique devait être sérieusement contestée par diverses puissances industrielles au lendemain de la seconde guerre mondiale. Il est vrai que les ressources naturelles de l'Arctique prennent une nouvelle importance pour les nations industrialisées, ce qui les a poussé à contester la souveraineté canadienne.

Le gouvernement du Canada, devant cette offensive juridique, a revu et resserré ses politiques de développement de l'Arctique. Nous avons assisté à l'implantation de plusieurs stations vouées à diverses fins: recherches universitaires, météorologie, aides au trafic aérien et radio-communication; de même qu'au déploiement de la population autochtone.

Cette politique, dont le but est d'assurer une occupation de l'ensemble du territoire arctique par des canadiens, coûte

au gouvernement du Canada des efforts de plus en plus importants. Nous n'avons qu'à penser aux coûts pour la construction des stations et des nouveaux villages, le réapprovisionnement, le maintien de divers services et le développement des systèmes de communications.

Le territoire arctique étant immense et les problèmes à résoudre nombreux, il semblait à plusieurs que le gouvernement du Canada ne pouvait jouer, de façon satisfaisante, son rôle d'organisateur du réapprovisionnement des villages du Nouveau-Québec. C'est pourquoi le gouvernement du Québec se devait d'assumer ce rôle au plus tôt.

Cette invitation, qui correspondait pleinement aux objectifs du gouvernement du Québec, fut reçue de façon positive en 1978. Le ministère des Transports du Québec organisera, à l'été de 1979, sa première desserte maritime pour le réapprovisionnement des villages du Nouveau-Québec.

1.2 La situation actuelle

Considérons ici la pertinence pour le gouvernement du Québec, par le biais de son ministère des Transports, de vouloir organiser, dès 1978, une desserte maritime pour desservir les villages du Nouveau-Québec.

Cette initiative était grandement fondée puisque la situation géographique de ces villages et la nature de leur réapprovisionnement, qui ne peut se faire que sur une période de trois mois par année, empêchent le développement de liaisons maritimes régulières. Il faut tout reprendre à chaque année et, c'est pourquoi, le gouvernement devait intervenir pour assurer la continuité de cette desserte maritime.

Cette réalité n'est peut-être pas comprise de la même manière par tous les intervenants qui utilisent le transport maritime pour expédier des marchandises au Nouveau-Québec. Cette incompréhension, surtout de la part des Inuits ou de leurs représentants, a sans doute ses "raisons historiques" que nous ne débattront pas ici, mais il importe que chacun prenne bien conscience de l'objectif à atteindre, soit le maintien d'un lien maritime estival avec les villages du Nouveau-Québec.

Les Inuits du Nouveau-Québec veulent se prendre en main et c'est là tout à leur avantage. Ne sont-ils pas les principaux consommateurs des marchandises qui sont transportées au Nouveau-Québec! Il est normal qu'ils s'intéressent aux activités de transport.

Il faut, par contre, déplorer l'attitude actuelle de certains expéditeurs qui, malgré les appels pressants du ministère des Transports du Québec, ont préféré se cantonner dans une démarche individuelle pour la recherche de services de transport maritime. Ce qui est le plus déconcertant dans cette démarche, c'est que nous sommes les clients du même transporteur maritime, alors que le principe de la desserte gouvernementale est d'amener tous les expéditeurs de cette région à négocier conjointement un taux de transport afin d'obtenir de meilleures conditions.

Le ministère des Transports souhaite mettre au point une formule de transport qui satisfasse les attentes des divers intervenants et qui assurerait dans le temps le maintien de cette desserte maritime. Cette démarche n'interdit aucunement aux Inuits de s'y intéresser, afin de pouvoir un jour superviser l'ensemble des activités reliées à cette desserte maritime.

1.3 Données socio-économiques du milieu desservi au Nouveau-Québec

L'annexe 2 rassemble des informations sur les treize (13) villages du Nouveau-Québec. Ces informations ont été tirées d'un cahier préparé par la Direction des communications du ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement. Il faut rappeler que l'objet de notre étude ne concernait ni la géographie physique, ni la géographie humaine des villages du Nouveau-Québec, et que les renseignements livrés à l'annexe 2 sont probablement incomplets, mais souhaitons qu'ils permettront au lecteur de situer quelque peu la réalité des villages du Nouveau-Québec.

Il était difficile de faire plus à cause de l'absence d'une source unique de diffusion des données touchant tous les aspects de la vie quotidienne au Nouveau-Québec, ce qui rendait difficile l'appréciation des données obtenues de sources diverses et qui ne concordaient généralement pas¹.

Ceci dit, l'annexe 2 offre, pour les treize (13) villages du Nouveau-Québec qui sont réapprovisionnés par bateau, des informations à caractère historique, géographique et socio-économique. Une carte des villages accompagne chacune de ces

1- Soulignons la parution récente, janvier 1982, d'un document intitulé "Les coopératives Inuit - Aperçu de leur milieu" préparé par Denis Beaulieu du ministère des Institutions financières et Coopératives. Ce document comble les lacunes déplorées ici.

descriptions, à l'exception du village d'Aupaluk qui a été déménagé et dont la carte n'est pas encore disponible.

L'ordre des descriptions des village débute avec Kangiqsualujuaq et se termine avec Kuujjuaraapik (Poste-de-la-Baleine).

Le processus de sédentarisation des Inuits dans les treize villages desservis par les navires chaque été, est un phénomène qui date à peine d'une vingtaine d'années. S'il débute au cours des années cinquante, il s'accroît vraiment à partir de la construction des écoles et des maisons vers le début des années soixante. Les années soixante-dix furent celles de l'acclimatation à une nouvelle forme d'existence. C'est au cours de cette décennie que se sont développés les services dans les villages: éducation, santé, loisirs, habitation, services municipaux, communications, etc. Cet essor a eu pour effet de consolider la sédentarisation et de faire augmenter la demande en biens de consommation. Les années quatre-vingt devraient conduire les Inuits à un meilleur contrôle de toutes les activités qui ont une incidence sur leur vie socio-économique. C'est là un mouvement qui était déjà perceptible au cours de la dernière décennie et qui devrait aller en s'intensifiant.

Le tableau 1 nous indique que la population Inuit est de 4 859 personnes. En comptant les Cris de Kuujjuaraapik et les blancs qui travaillent dans les villages, on a une population totale d'environ 5 500 personnes.

Les familles tirent une partie importante de leurs revenus des divers paliers de gouvernements, sous forme de salaires et de transferts: allocations, pensions, prestations, etc.

La pêche et la chasse demeurent les principales activités d'une majorité d'autochtones. Le secteur des services, en expansion rapide, est le principal employeur. Le secteur secondaire commence à peine à se développer à partir d'expériences dans le domaine de la pêche commerciale et dans celui de l'artisanat local: confection, gravure et sculpture. Le tourisme apparaît comme un domaine prometteur.

1.4. Les modes de transport qui desservent le Nouveau-Québec

Le système de transport fait, en grande partie, l'économie d'une région. Les treize (13) villages du Nouveau-Québec, ainsi que nous pouvons les observer sur la carte 2, ne peuvent être desservis par le camion. La route qui relie présentement Fort-Georges devrait, dans un avenir prochain, être prolongée jusqu'au village de Kuujjuaraapik (Poste-de-la-Baleine).

TABLEAU 1 POPULATION INUIT DES TREIZE (13) VILLAGES

VILLAGES	1971 ¹	1978 ²	1981 ⁴
Kangiqualujuaq	295	323	320
Kuujuaq	580	794	874
Tasiujaq	58	100	99
Aupaluk ³	---	65	50
Kangihsuk	200	259	283
Quaqtaq	105	150	158
Kangihsujuaq	204	275	271
Salluit	380	532	474
Ivujivik	126	176	154
Akulivik ³	---	199	269
Povungnituk	637	736	641
Inukjuak	480	618	636
Kuujuaraapik	537	590	630
TOTAL	3 602	4 817	4 859

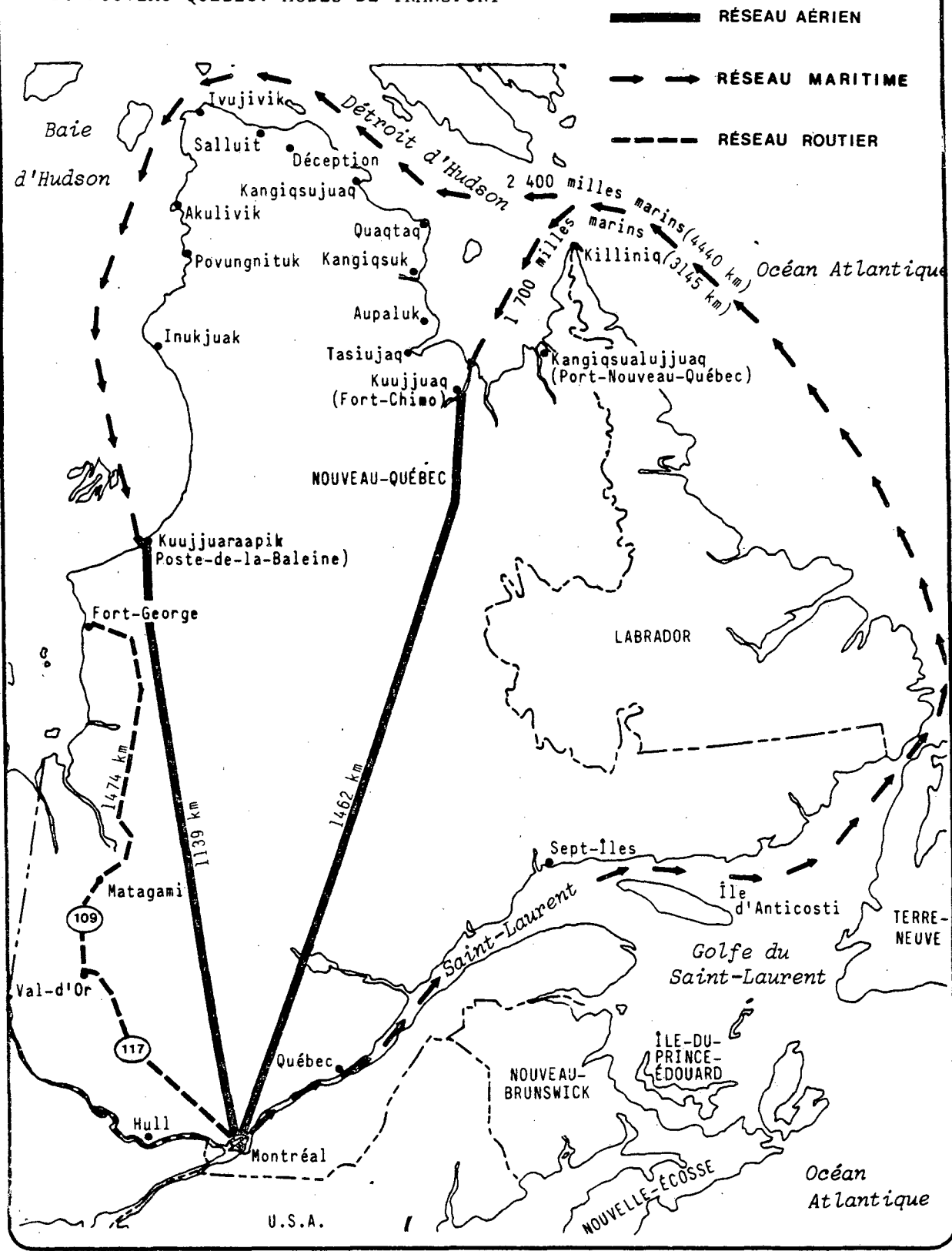
Sources: 1- Statistiques Canada - Recensement de 1971.

2- Registre de la population, ministère des Affaires sociales, gouvernement du Québec, population au 31 décembre 1978.

3- Deux nouveaux villages..

4- Registre des autochtones, ministère des Affaires sociales, gouvernement du Québec, résidents Inuits par communauté en date du 20 octobre 1981.

DESSERTE MARITIME DES POSTES ET VILLAGES
DU NOUVEAU-QUÉBEC: MODES DE TRANSPORT



La compagnie Nordair Limitée relie régulièrement, avec des Boeing 737, Kuujjuaraapik et Kuujjuak (Fort-Chimo) sur la baie d'Ungava. Ces appareils servent aussi au transport des marchandises périssables et de biens divers. Les huit (8) villages de la baie d'Ungava et du détroit d'Hudson sont desservis par la compagnie Air Inuit Limitée. La compagnie Austin Airways Limitée dessert les six villages de la baie d'Hudson, en comptant Salluit que desservent les deux compagnies (la compagnie Air Inuit Limitée chercherait à faire l'acquisition de la compagnie Austin Airways Limitée). Ce sont des appareils de type DHC-6 qui servent au service aérien. Les pistes sont en général mauvaises quoique le gouvernement du Québec tente présentement d'en améliorer la sécurité. Peu de pistes sont accessibles aux avions spécialisés dans le transport du cargo.

Quelques petites compagnies aériennes, qui offrent des appareils en location, complètent le réseau de transport aérien.

Les horaires des vols réguliers ne permettent pas de visiter les villages de la côte un à la suite de l'autre en s'y arrêtant au moins une journée. Le visiteur qui descend dans un village pourra s'y trouver bloqué durant quatre ou cinq jours. Il faut donc compter six ou sept semaines pour visiter les treize villages lorsqu'on voyage sur les vols réguliers. Cet estimé sous-entend que la température soit favorable au voyageur et que les Inuits, qui ont priorité à l'embarquement, ne soient pas trop nombreux à voyager.

Si le coût du transport aérien des marchandises, compte tenu de ses avantages, est abordable pour les villages de Kuujjuaraapik et Kuujjuak, soit pas moins de 1 000,00\$ par tonne métrique, on imagine qu'il devient prohibitif et très limité au-delà de ces deux villages à cause des conditions des pistes d'atterrissage et des appareils utilisés.

Il reste alors le transport maritime qui est disponible, en principe, de juillet à novembre.

1.5. La demande en services de transport maritime

Les compagnies maritimes sont appelées chaque été à réapprovisionner tous les organismes publics et privés qui dispensent des services dans les villages nordiques: construction, santé, éducation, énergie, etc. La compagnie de la Baie d'Hudson et la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec, qui sont les deux seuls fournisseurs de vivres et de biens de consommation présents dans les villages, sont les deux plus importants demandeurs de transport par eau.

Il est difficile d'obtenir des données complètes sur ce qui est transporté au Nouveau-Québec par les compagnies maritimes. Nous possédons quand même des données précises sur les marchandises transportées dans le cadre de la desserte du M.T.Q. Le tableau 2 nous indique le nombre de tonnes métriques et d'unités de 2,5 m³ déchargés dans les treize villages, et le tableau 3 nous renseigne sur le prix du transport. Il a fallu procéder par recoupements pour les autres données afin d'obtenir des estimés.

Cette carence de données tient au fait que les compagnies maritimes n'ont pas l'habitude de tenir à jour un dossier de statistiques, ainsi qu'aux réticences des expéditeurs qui ont été forcé, au cours des dix dernières années, de s'organiser de façon individuelle pour trouver des services de transport par eau adaptés à leurs besoins. L'absence d'encadrement satisfaisant a donc poussé les expéditeurs, surtout ceux du secteur privé, à négocier directement avec les transporteurs maritimes. C'est le cas de la Baie d'Hudson, de la Fédération des coopératives et de plusieurs autres entrepreneurs privés. Le prix du transport et ses conditions ont une grande importance pour la Baie et les coopératives qui sont en compétition dans les villages. Le coût du transport et la rapidité avec laquelle les magasins sont réapprovisionnés ont un impact direct sur les ventes.

Ceci dit, nous constatons qu'après ses trois premières années d'opération, la desserte du M.T.Q. n'a pas réussi à s'imposer comme une desserte maritime publique. Elle apparaît plutôt comme un service destiné aux organismes publics et para-publics. Cette appréciation se fonde d'abord sur la clientèle de la desserte du M.T.Q., mais aussi sur l'écart important qu'il y a entre le volume de marchandises transportées dans le cadre du contrat de service du M.T.Q., et le volume total estimé de marchandises que les compagnies maritimes ont transporté au Nouveau-Québec. Nous estimons en fait cet écart à un contre deux, c'est-à-dire que la desserte du M.T.Q. regroupe environ le tiers des expéditions. Le M.T.Q., à sa première année d'opération à l'été de 1979, s'est vu confié 2 817 tonnes métriques (3 749 unités de 2,5 m³). L'année suivante, ce fut 3 319 tonnes métriques (5 081 unités de 2,5 m³). Le M.T.Q. a regroupé, en 1981, 3 287 tonnes métriques (5 755 unités de 2,5 m³), alors que le volume total estimé des marchandises était de 10 000 tonnes métriques environ.

L'objet de cette étude étant de broser le portrait du transport maritime vers les villages du Nouveau-Québec, il a fallu considérer, dans la mesure du possible, le volume total des marchandises expédiées par eau au Nouveau-Québec. Cette nécessité de tenir compte d'un volume supérieur à celui

TABLEAU 2 MARCHANDISES TRANSPORTEES AU NOUVEAU-QUEBEC DANS LE CADRE DE LA DESSERTA DU M.T.Q. : POIDS ET VOLUMES

VILLAGES	1979		1980		1981	
	TONNES METRIQUES	UNITE 2,5 m ³	TONNES METRIQUES	UNITE 2,5 m ³	TONNES METRIQUES	UNITE 2,5 m ³
Kangiqualujjuaq	22,45	45,7	95,07	180,3	124,14	225,0
Kuujjuaq	1 614,44	2 000,6	293,99	370,8	650,10	1 049,4
Tasiujaq	56,72	119,9	163,18	610,1	241,09	519,2
Aupaluk	320,51	390,5	291,99	502,7	113,38	327,8
Kangiqsuk	20,85	44,1	44,21	76,7	175,00	254,3
Quaqtaq	18,12	22,6	354,45	507,2	148,28	202,0
Kangiqsujuaq	16,95	28,1	361,84	517,3	59,08	125,8
Salluit	48,03	87,7	55,83	123,5	194,16	283,9
Ivujivik	5,06	7,2	2,04	1,3	228,73	458,2
Akulivik	165,35	285,3	362,40	597,5	274,63	595,7
Povungnituk	144,28	193,0	34,64	53,4	352,78	618,1
Inukjuak	38,69	99,7	872,90	1 072,9	410,95	631,5
Kuujjuaraapik	346,00	424,5	386,67	467,0	314,22	464,2
TOTAL	2 817,45	3 748,9	3 319,21	5 080,7	3 286,54	5 755,1

TABLEAU 3 MARCHANDISES TRANSPORTEES AU NOUVEAU-QUEBEC DANS LE CADRE DE LA DESSERTTE DU M.T.Q. : COUTS DE TRANSPORT

VILLAGES	PRIX EN DOLLARS (\$)		
	1979	1980	1981
	188,88/ tm ou 2,5 m ³	211,00/ tm ou 2,5 m ³	237,48/ tm ou 2,5 m ³
Kangiqualujjuaq	8 751 \$	38 404 \$	66 840 \$
Kuujuuaq	366 424 \$	91 745 \$	269 501 \$
Tasiujaq	22 792 \$	73 990 \$	137 231 \$
Aupaluk	109 869 \$	115 128 \$	79 473 \$
Kangiqsuk	8 385 \$	16 549 \$	65 165 \$
Quaqtaq	5 286 \$	125 135 \$	37 143 \$
Kangiqsujuaq	5 153 \$	120 899 \$	31 354 \$
Salluit	17 140 \$	26 409 \$	73 097 \$
Ivujivik	1 343 \$	430 \$	113 183 \$
Akulivik	57 579 \$	120 759 \$	148 567 \$
Povungnituk	39 957 \$	12 034 \$	163 636 \$
Inukjuak	18 268 \$	256 905 \$	163 877 \$
Kuujuaraapik	93 296 \$	115 392 \$	133 476 \$
TOTAL	754 243 \$	1 113 779 \$	1 482 543 \$

regroupé par le M.T.Q. s'est aussi imposé lors de l'analyse du rendement commercial des navires du Groupe Desgagnés Inc., puisque ces navires ont aussi transporté des marchandises pour le compte de plusieurs autres expéditeurs, dont la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec.

Notons que Transports Desgagnés Inc. a fait acheminer, en 1981, plus de 7 000 tonnes métriques dans les villages du Nouveau-Québec.

Les données de l'étude, qu'elles proviennent des activités de la desserte du M.T.Q. ou qu'elles aient été estimées à partir de sources diverses, donnent une image assez fidèle de la réalité.

Les données concernant le carburant qui est livré dans les villages par les navires-citernes des compagnies pétrolières n'ont pas été retenues dans cette étude. Le transport des produits pétroliers ne semble pas poser de problème au Nouveau-Québec. La question de distribution dans les villages qui, elle, avait fait l'objet d'une attention particulière, semble avoir été réglée à la satisfaction des Inuits en 1981.

Les tableaux 2 et 3 nous renseignent surtout sur les besoins en transport par eau et sur le coût de ces besoins pour les organismes publics et para-publics qui sont, pour le moment, les principaux utilisateurs de la desserte du M.T.Q.

Le tableau 2 indique des données en tonnes métriques et des unités de $2,5 \text{ m}^3$ car, ainsi qu'il sera montré plus loin, le prix fixé par le transporteur maritime vaut pour une tonne métrique ou $2,5$ mètres cubes. Les unités de $2,5$ mètres cubes nous renseignent ici sur l'importance du cubage qui, dans plusieurs cas, fait doubler la facture du transport. Kangiqsuk, par exemple, recevait $20,85$ tonnes métriques de marchandises en 1979, mais les expéditeurs devaient payer en frais de transport pour une valeur correspondant à $44,1$ tonnes métriques. On peut noter, au cours des trois années, une progression de l'écart entre le poids et le volume (unités de $2,5 \text{ m}^3$). Elle était de $931,5$ en 1979, $1\ 761,5$ en 1980 et $2\ 468,6$ en 1981. Cette progression montre l'importance du volume des marchandises par rapport à leur poids, ce qui a un effet sur le coût réel du transport pour chaque tonne de marchandise.

On constate aussi une meilleure distribution des volumes entre les villages, puisqu'en 1979, huit (8) villages recevaient une cargaison inférieure à 125 unités de $2,5 \text{ m}^3$, alors qu'en 1981, tous les villages recevaient une cargaison supérieure à 125 unités de $2,5 \text{ m}^3$. Le tableau 2 montre que les volumes

connaissent d'une année à l'autre, d'importantes fluctuations. Celles-ci se justifient par les projets de construction. Les 1 614 tonnes métriques de Kuujjuaq, en 1979, s'expliquent par la construction de l'hôpital de l'Ungava et, en 1980, les 873 tonnes d'Inukjuak, par rapport aux 39 tonnes de l'année précédente, s'expliquent par la construction d'une école.

Le tableau 3 donne un aperçu de la progression des coûts de transport entre 1979 et 1981. On remarque que la facture a presque doublé au cours de cette période alors que le tonnage n'a augmenté que de 469 tonnes.

Abordons maintenant, à la suite de ces quelques données sur le milieu Inuit et sur le champ de l'étude, la description des principaux intervenants de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec, en soulignant leurs rôles et leurs fonctions.

PARTIE 2

LA DESSERTTE MARITIME DES VILLAGES DU NOUVEAU-QUEBEC:

PLANIFICATION

2. LA DESSERTE MARITIME DES VILLAGES DU NOUVEAU-QUEBEC: PLANIFICATION

2.1. Le rôle du ministère des Transports du Québec

Le ministère des Transports du Québec (M.T.Q.), dont le rôle est d'organiser le transport sur son territoire, assume la coordination de l'ensemble des actions nécessaires à la réalisation de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec.

La réalisation de ces objectifs est confié à la Direction du transport maritime et fluvial (D.T.M.F.). La Direction a chargé un professionnel du Service de la concertation de suivre et de mener à bien ce dossier.

2.1.1. Les tâches du responsable du dossier

Janvier - février - mars

Il doit:

- procéder à l'évaluation des besoins en transport maritime pour la saison à venir;
- mener des consultations auprès de tous ceux qui expédient des marchandises au Nouveau-Québec pour obtenir qu'ils se joignent à la desserte gouvernementale;
- recueillir les estimés de volume de marchandises des expéditeurs qui acceptent d'utiliser sa desserte maritime;
- préparer tous les documents devant servir à l'appel d'offres, à l'intention du Service des contrats du M.T.Q., pour la signature du contrat de transport maritime (le M.T.Q. agit aussi à titre d'expéditeur puisqu'il paie les coûts de transport des marchandises du M.T.P.A.).

Avril - mai

Il doit:

- rencontrer l'emballeur sous contrat avec le M.T.P.A. pour s'assurer qu'il est prêt à recevoir les marchandises;
- consulter les expéditeurs pour connaître leurs priorités quant aux marchandises qui doivent être livrées au Nord rapidement ainsi que les ports à desservir en premier;

- rencontrer le transporteur maritime, dès la signature du contrat pour échanger des informations sur le déroulement du transport maritime. Ceci dans le but de permettre au transporteur maritime de préparer ses propositions pour le calendrier des départs: nom des navires, dates de départ, itinéraires et dates approximatives d'arrivées dans les villages.

Juin à septembre

Il doit:

- suivre le mouvement des marchandises quotidiennement, tant chez l'emballeur que sur les quais pour connaître le volume de marchandises livré, emballé, sur les quais ou manquant;
- s'assurer que chacun des intervenants est bien informé au jour le jour de l'avancement des opérations et qu'ils s'acquittent de leurs tâches;
- surveiller le chargement des navires au port de Montréal;
- suivre la position journalière des navires;
- suivre le déchargement des navires au Nouveau-Québec;
- servir d'agent de liaison entre les expéditeurs, l'emballeur et le transporteur maritime;
- aider à la recherche de solutions pour résoudre les problèmes des expéditeurs ou du transporteur maritime:
 - . retard des fournisseurs;
 - . modification du calendrier des départs;
 - . besoin d'espaces supplémentaires;
 - . retard des navires;
 - . avarie aux navires, etc.

Octobre et novembre

Il doit:

- procéder à l'analyse des opérations dès la fin de la desserte maritime;
- amasser et compiler les statistiques;

- surveiller le paiement des factures pour le transport maritime;

faire l'évaluation de la desserte maritime avec tous les intervenants.

Décembre

- rédiger son rapport;

faire des recommandations pour l'amélioration de la desserte maritime.

L'ensemble de ces tâches exige une solide connaissance du responsable de la desserte maritime et, en particulier, dans les domaines suivants:

- les processus de déplacement des marchandises entre les fournisseurs et les destinataires au Nord;

les opérations de chargement d'un navire;

l'arrimage et l'aconage de la marchandise;

les principes qui régissent l'exploitation d'un navire;

les contraintes avec lesquelles un capitaine doit composer au Nord du 55e parallèle: isolement, assistance précaire en cas d'urgence, réseau de communication déficient, conditions de navigation difficiles en raison des glaces et des vents, etc.

2.2. Le rôle du ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement

Le ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement (M.T.P.A.) devait, en principe, s'occuper du contrat d'emballage et de la partie terrestre de la desserte maritime. C'est surtout à cause de son personnel qualifié, de ses infrastructures et de son implantation dans les villages du Nouveau-Québec que le M.T.P.A. s'est vu attribuer ces tâches en 1979. Le M.T.P.A. s'occupait alors du réapprovisionnement de divers organismes et apparaissait comme l'intervenant le plus habile à s'occuper de la réception des marchandises au Nouveau-Québec.

C'est ainsi que les organisateurs de la desserte maritime en 1979, voyaient le partage des responsabilités entre le M.T.Q.

et le M.T.P.A. On copiait ainsi, en partie, le modèle de desserte maritime du fédéral, mais sans chercher, semble-t-il, à vérifier si ces emprunts étaient toujours valables.

Il faut se rappeler que le principe d'organiser une desserte maritime québécoise, vers les villages du Nouveau-Québec, fut acquis dès l'été 1978. En juillet 1978, il était vraiment trop tard pour offrir le service et c'est pourquoi le ministre des Transports, monsieur Lucien Lessard, avait promis que pour la prochaine saison, celle de 1979, le Québec serait prêt à assumer son rôle.

Il faut aussi souligner, sans pour autant entrer dans le détail, que depuis la dissolution de la Direction générale du Nouveau-Québec, l'administration du nord québécois a connu bien des bouleversements qui ont provoqué diverses réorganisations, ainsi qu'une tendance marquée vers la décentralisation. Faute d'avoir observé cette évolution, on a initialement imaginé que le M.T.P.A. assumerait un rôle majeur dans l'organisation du réapprovisionnement des villages nordiques, alors que sa politique de décentralisation contribuait, au contraire, à réduire sa participation, transférant à chacun des organismes la responsabilité de réaliser leur propre réapprovisionnement.

2.3. Difficultés qui ont marqué le début de la desserte gouvernementale

Sans doute que le manque d'expérience pour l'organisation de cette desserte maritime et l'absence de concertation entre les deux organismes responsables, qui cherchaient individuellement à se situer par rapport à ce dossier, ont donné aux deux premières années d'existence de la desserte gouvernementale une allure d'improvisation.

Les divers intervenants, tant publics que privés, furent souvent contraints de prendre en main des tâches pour lesquelles ils n'étaient pas préparés, et ce, sans pouvoir toujours compter sur un personnel d'encadrement avisé.

La desserte gouvernementale de 1981 a largement profité de ces années de rodage. Les divers intervenants ont profité d'un encadrement et d'une organisation déjà beaucoup mieux structurés. Les résultats sont d'ailleurs là pour le confirmer.

2.4. Un certain type de desserte maritime gouvernementale

Les organisateurs n'évaluèrent pas, en 1978, les services

dont les expéditeurs avaient besoin, mais optèrent pour le modèle fédéral, c'est-à-dire un service de transport complètement intégré où l'expéditeur n'a qu'à effectuer ses achats et à faire livrer sa marchandise chez un emballeur désigné. Ce type de desserte comprend: l'emballage, les transports terrestres, le chargement et le déchargement des navires, ainsi que le transport maritime.

Cette formule de transport intégré ne faisait déjà plus l'affaire de tous, en 1978, et certains expéditeurs, comme la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec et la compagnie de la Baie d'Hudson, l'avaient abandonné depuis plusieurs années la trouvant trop onéreuse. Ces deux organismes regroupaient plus de la moitié du volume total de marchandises expédiées au Nouveau-Québec.

Les difficultés des organisateurs au cours des deux premières dessertes maritimes gouvernementales, celles de 1979 et de 1980, minèrent encore plus la confiance des expéditeurs pour ce genre d'organisation. Certains cherchèrent à s'arranger individuellement et marchandèrent les services dont ils avaient besoin pour réaliser leur réapprovisionnement. Cette approche, si elle leur permettait d'obtenir des taux plus avantageux ou des conditions particulières, mettait en danger l'avenir de la desserte maritime vers le Nouveau-Québec car elle est source d'insécurité pour les entrepreneurs déjà aux prises avec une opération très risquée. Il faut souligner qu'il est un prix minimum au-dessous duquel un transporteur maritime ne peut même plus récupérer l'usure de son matériel. Cette situation met donc en péril les entrepreneurs qui à plus ou moins court terme, doivent se retirer du marché.

Ce qui illustre le mieux le peu d'intérêt des expéditeurs pour la desserte gouvernementale, c'est le tonnage de marchandises inscrit aux devis des appels d'offres du M.T.Q. pour les années 1979 et 1980:

1979 = 455 tonnes métriques

1980 = 1 165 tonnes métriques

Le tonnage total annuel de marchandises diverses, expédié au Nouveau-Québec par mer, était, ces années-là, à plus de 7 000 tonnes métriques.

Il y a très certainement des explications pour justifier la faiblesse de ces chiffres, mais il ne faut pas oublier que le but recherché par le M.T.Q., en organisant cette desserte maritime vers le Nouveau-Québec, était de garantir des services de transport maritime efficaces à tous les utilisateurs

potentiels, à des taux et conditions justes et raisonnables et cela, afin de satisfaire à l'un de ses principaux objectifs, soit d'assurer le transport des marchandises sur l'ensemble de son territoire.

Ceci dit, il paraît souhaitable, lorsque l'Etat offre un service au public, que celui-ci puisse indiquer la nature des services qu'il souhaite. Cette participation du public consommateur offre de meilleures garanties de succès aux interventions de l'Etat.

Cette participation a été recherchée tout au long de la desserte de 1981, en multipliant les échanges avec les divers intervenants. Cette démarche devait d'abord servir l'étude, mais les résultats obtenus ont convaincu chacun des intervenants de l'importance de ces échanges, et très certainement les prochaines dessertes maritimes se feront sous le signe de la participation et de la coopération. Le volume de marchandises inscrit au devis de 1981 laisse voir une nette amélioration, par rapport à l'année précédente, avec une hausse de 1 675 tonnes métriques, soit un total de 2 840 tonnes métriques. Ce tonnage pourrait doubler dès la saison 1982.

2.5. Les expéditeurs qui ont eu recours au transport maritime en 1981*

On dénombre une trentaine d'organismes ou d'individus qui ont acheminé des marchandises au Nouveau-Québec par voie maritime en 1981. Certains s'étaient regroupés dans le cadre de la desserte gouvernementale, d'autres avec Transports Canada et plusieurs ont négocié individuellement avec les transporteurs maritimes.

2.5.1. Usagers de la desserte gouvernementale: M.T.Q.

- Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement
- Ministère des Affaires sociales (M.T.P.A.)
- Hôpital de l'Ungava

* Note: Cette liste d'expéditeurs n'est pas nécessairement exhaustive, mais elle réunit sûrement l'essentiel des participants. Elle ne tient pas compte, non plus, des exploitations minières comme Baie Déception, par exemple.

- Commission scolaire Kativik
- Société d'habitation du Québec
- Hydro-Québec
- Ministère de l'Éducation (école du Ministre)
- Administration régionale Kativik
(Corporation des villages nordiques et conseils des villages inuits)
- Entrepreneur Guy Letarte Inc.
- Loisirs, Chasse et Pêche

2.5.2. Usagers de Transports Canada

- Environnement Canada
- Aéroport de Fort-Chimo
- Telecom Canada
- Stations aéronautiques
- Radio-Canada
- Transports Canada

2.5.3. Usagers indépendants

- Fédération des coopératives du Nouveau-Québec
- Shell Canada Limitée
- Telesat Canada
- Bell Canada
- Alex Boki
- Entrepreneur J.M. Meunier et Fils
- Jobie EPOO
- Comité de construction de Povungnituk
- Kigiak Construction Inc.
- Compagnie de la Baie d'Hudson

2.5.4. Estimés du volume de marchandises transportées pour chacun de ces groupes d'usagers

Le volume de marchandises qui fut transporté pour le compte des usagers de la desserte gouvernementale a été estimé à 3 300 tonnes métriques (14 500 m³). C'est Transports Desgagnés Inc. qui a effectué le transport maritime.

Transports Canada avait à sa charge 200 tonnes métriques (1 000 m³) de marchandises.

Le transport maritime de ces 200 tonnes de marchandises a été confié à Transports Desgagnés Inc.

Une douzaine d'usagers indépendants ont confié environ 3 600 tonnes métriques (13 200 m³) de marchandises diverses directement à Transports Desgagnés Inc.

C'est donc un total d'environ 7 100 tonnes métriques (28 700 m³) de marchandises diverses que s'est vu confier Transports Desgagnés Inc. au cours de la saison de 1981.

Un second transporteur maritime, Navigation Jourdain Limitée, aurait assuré le transport d'environ 2 500 tonnes métriques (9 000 m³) de marchandises diverses, vers les villages du Nouveau-Québec, pour le compte principalement de la compagnie de la Baie d'Hudson et de Kigiak Construction Inc.

2.5.5. Estimé du volume total de marchandises diverses transportées au Nouveau-Québec en 1981

Le volume total de marchandises diverses que les transporteurs maritimes ont acheminé, en 1981, vers les villages du Nouveau-Québec, a été estimé à 9 600 tonnes métriques (37 700 m³). Puisque l'unité qui sert à facturer le coût du transport maritime au Nouveau-Québec équivaut à une tonne métrique de 2,5 mètres cubes, et que le volume de marchandises a été estimé à 37 700 m³, le nombre d'unités payantes peut s'évaluer à 15 080. C'est donc un tonnage équivalent à plus de 15 080 tonnes métriques que les transporteurs maritimes ont acheminé vers les villages du Nouveau-Québec en 1981, soit

$$\frac{37\ 700 \text{ mètres cubes}}{2,5 \text{ mètres cubes}} = 15\ 080 \text{ unités}$$

2.6. Le contrat d'emballage

Le personnel du M.T.P.A., qui travaillait au Nouveau-Québec, demanda, en 1978, au Service des contrats de préparer une entente afin de retenir les services d'un emballeur à Montréal.

Monsieur Packwood, alors qu'il était au ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada, invita, à ce moment, le M.T.P.A. à joindre sa soumission d'emballage à celle du gouvernement des territoires du Nord-Ouest. L'idée était attrayante pour les gens du M.T.P.A. qui abordaient le problème de l'emballage pour la première fois. Ils décidèrent d'accepter l'invitation.

C'est monsieur Packwood qui, avec sa grande expérience du transport nordique, a préparé les documents pour la soumission, aidé, semble-t-il, par le modèle de demande de services d'emballage de la compagnie Eastern Canada Shipping Limitée.

Tous ces documents furent dûment acceptés par le M.T.P.A. et le gouvernement des territoires du Nord-Ouest. Le M.T.P.A. a ensuite mené sa soumission publique selon ses propres règles. Trois compagnies, dont les propriétaires étaient des familiers de la desserte nordique, ont soumissionné. L'analyse des soumissions fut exécuté à Ottawa. C'est la compagnie VIPCON contracteurs généraux (1978) Limitée qui a été retenue. Ses taux étaient les plus bas. Le M.T.P.A. et le gouvernement des territoires du Nord-Ouest ont signé, sur la base de ces taux, des ententes de service distinctes avec la compagnie d'emballage.

2.6.1. Les modalités de l'entente (M.T.P.A.)

Il faut, en premier lieu, rappeler l'esprit dans lequel le M.T.P.A. signait cette entente au mois de février 1980.

Il s'agissait d'abord d'un contrat pour l'emballage de sa marchandise destinée au Nouveau-Québec, ainsi que celle des organismes dont il dirigeait le réapprovisionnement à cette époque.

Un manque de concertation, entre le M.T.Q. et le M.T.P.A., semble avoir conduit les responsables à sous-estimer la portée de ce contrat qui devait servir à tous les expéditeurs de la desserte maritime gouvernementale. Le M.T.Q. n'a pas participé au processus de négociation du contrat d'emballage, ni même à son application et à son administration.

Le M.T.P.A., en négociant son contrat d'emballage conjointement avec le gouvernement des territoires du Nord-Ouest, visait l'opportunité d'augmenter, par cette demande conjointe, le volume de marchandises à emballer afin d'obtenir un meilleur taux. C'est cette approche que le M.T.P.A. a privilégiée sans réussir à trouver une entente qui satisfasse les divers expéditeurs québécois.

Le M.T.P.A. fut amené à signer un contrat de trois (3) ans avec l'emballleur. Ce contrat se terminera avec la desserte

1- Annexe 3: contrat d'emballage.

de 1982. La clause d'indexation du contrat a permis à l'emballleur, dès la seconde année, d'obtenir une hausse de 16%, plus des frais pour l'utilisation de services informatisés. L'emballleur, pour la troisième année du contrat, réclame une hausse de 14,2%. Ce qui représente une augmentation de plus de 33% par rapport aux taux de la soumission initiale.

L'entrepreneur a dû produire une garantie d'exécution au montant de 15 000,00\$, de même que des preuves d'assurances suffisantes pour couvrir l'ensemble de ses responsabilités pendant la durée du contrat.

Le responsable de la desserte maritime a noté plusieurs points, au cours des trois premières saisons de la desserte gouvernementale, qui pourraient améliorer l'opération d'emballage, afin de limiter la hausse des coûts pour l'expéditeur, et peut-être réduire la critique et le mécontentement à l'endroit de l'emballleur.

La réalisation de ces objectifs sous-entend une étroite collaboration entre tous les responsables de la desserte gouvernementale, tant au niveau de l'application du présent contrat que du processus de renouvellement puisqu'il se termine la saison prochaine. Ce principe semble déjà acquis puisque le représentant du M.T.Q. et responsable de la desserte maritime a été invité par le M.T.P.A. à participer à la rencontre avec l'emballleur afin de discuter de la hausse des taux pour la saison 1982.

Il faut souligner la campagne, menée par la compagnie d'emballage, afin d'étendre le contrat pour deux (2) années additionnelles. Il est difficile de donner suite à cette offre, compte tenu de l'insatisfaction manifestée par plusieurs expéditeurs, et surtout, par la démarche que cela exigerait de la part des responsables du contrat d'emballage au M.T.P.A., qui devraient eux-mêmes se porter garant des avantages de cette extension.

La piètre performance de la compagnie VIPCON contracteurs généraux (1978) Limitée, lors de la première année de son contrat, à l'été 1980, et la hausse substantielle des taux pour l'année 1981, de même que les charges additionnelles pour la gestion informatisée, ont poussé plusieurs expéditeurs à rechercher d'autres formules pour l'emballage de leurs marchandises. Il est tentant de reprocher à ces organismes d'avoir cherché des solutions à leurs besoins d'emballage, au-dehors du processus de concertation avec les responsables de la desserte gouvernementale, mais quiconque a connu le climat dans lequel se déroule le réapprovisionnement des villages nordiques sait que l'initiative a souvent mieux valu qu'une concertation trop souvent à sens unique.

Ceci dit, il demeure que des initiatives comme celle de la Commission scolaire Kativik, qui a organisé son propre système d'emballage, système qui semble avoir très bien fonctionné cette année, ne devrait pas être imité par chacun des expéditeurs. L'emballage, ainsi que nous le verrons au prochain chapitre, consiste en un ensemble d'opérations trop spécialisées pour que chacun puisse espérer y réussir d'une façon rentable. Il est certain que de telles initiatives font perdre à des expéditeurs les avantages que leur procureraient le regroupement des opérations d'emballage des marchandises destinées aux villages du Nouveau-Québec. Quant à l'initiative de la Commission scolaire Kativik, il ne nous appartient pas de juger si cet organisme a le droit d'exécuter son propre emballage, en développant un service spécialisé pour accomplir cette tâche. Il faudrait sûrement, si la Commission scolaire Kativik désirait offrir ses services d'emballage à d'autres expéditeurs, contre rémunérations, qu'elle clarifie alors cette question à la satisfaction des organisateurs de la desserte maritime, afin qu'il n'y ait pas de problème sur la question de l'emballage et sur le choix d'un contracteur désigné par voie de soumission.

Il appartient aux responsables du renouvellement du contrat d'emballage, de rechercher une formule dont les conditions seraient acceptées par une majorité d'expéditeurs. N'oublions pas que le volume de marchandises qui n'est pas transporté dans le cadre de la desserte gouvernementale, mais qui est acheminé au Nouveau-Québec, peut représenter un objectif tout aussi intéressant que le volume de marchandises du gouvernement des territoires du Nord-Ouest; en d'autres termes, si l'entente conjointe ne nous permet pas de satisfaire les besoins de nos expéditeurs du Nouveau-Québec, on ne doit pas hésiter à se dissocier d'une telle démarche. Il faut se rappeler que le meilleur moyen que nous ayons pour regrouper l'ensemble de nos expéditeurs et les amener à utiliser la desserte gouvernementale, c'est de leur offrir des services de qualité à des taux raisonnables. Il faudra, à la lumière des données du prochain chapitre, réévaluer la question de l'emballage afin de tenir compte de la diversité des services d'emballage que recherchent les divers expéditeurs.

2.7. Le contrat de transport maritime

Le M.T.Q. veut favoriser, par l'organisation d'une desserte maritime pour desservir les villages du Nouveau-Québec, le regroupement des expéditeurs qui ont besoin d'acheminer des marchandises vers cette région. Le M.T.Q., en agissant de la sorte, veut maintenir des services maritimes efficaces, sécuritaires et à prix raisonnables.

Le M.T.Q., sachant que le nombre de transporteurs maritimes québécois qui peuvent assurer cette desserte maritime est limité et tend même à diminuer, se doit d'intervenir pour assurer que ces services soient disponibles de façon permanente, c'est-à-dire à chaque été.

Le M.T.Q., au cours de chacune des trois premières années d'opération de sa desserte maritime, a procédé annuellement à l'octroi de son contrat de transport maritime par le biais de soumissions publiques. La préparation des documents a nécessité, à chaque fois, la collaboration des expéditeurs de qui dépendaient les paramètres du devis: tonnage, nature des marchandises et les ports de destination. Cette étape, dont l'importance n'a pas toujours été perçue par tous les expéditeurs, du moins quant à ses conséquences, est primordiale pour quiconque souhaite le maintien d'un lien maritime estival avec les villages du Nouveau-Québec.

Le M.T.Q., en garantissant, par exemple, au contracteur maritime un volume de marchandises nettement supérieur au volume réellement transporté, risque de devoir en faire assumer les coûts aux fautifs. Car, ne l'oublions pas, l'expéditeur qui s'engage à faire transporter 1 000 tonnes de marchandises est responsable de son engagement vis-à-vis du contrat et du transporteur. Dans le cas contraire, où le devis fait mention, comme ce fut le cas cette année, d'un volume de marchandises inférieur aux besoins réels des expéditeurs, le transporteur peut, soit se trouver dans l'impossibilité de transporter l'excédent, soit exiger une hausse importante des taux à cause des particularités du transport maritime à savoir, le coût élevé des frais fixes d'un affrètement pour un chargement complet ou partiel et les risques accrus d'un voyage tardif au Nouveau-Québec.

Voilà pourquoi il est essentiel que chaque expéditeur qui emprunte la desserte gouvernementale coopère étroitement à la préparation du devis, en produisant le plus tôt possible l'état de ses besoins en transport maritime: nature de la marchandise, poids, volume et ports de destination. Ceci pour permettre au coordonnateur de préparer les conditions de l'entente, donc chacun a copie, et s'assurer ainsi que le transport maritime se fasse avec les meilleures garanties pour chacun des intervenants.

2.7.1. Le Service des contrats du M.T.Q.

C'est le Service des contrats du M.T.Q. qui est chargé de réaliser toutes les étapes pour désigner l'entrepreneur maritime: appel d'offres, ouverture publique des soumissions,

analyse des soumissions et signature du contrat avec le soumissionnaire qui satisfait à toutes les conditions qui apparaissent sur les documents de l'appel d'offres.

2.7.2. Les compagnies maritimes qui ont visité le Nouveau-Québec en 1981

Les compagnies maritimes qui ont réapprovisionné les villages du Nouveau-Québec, en 1981, furent au nombre de cinq:

- Transport Desgagnés Inc.
- Navigation Jourdain Limitée
- Logistec Navigation
- Navigation Fédérale Commerce Limitée
- Navigation Jensen Limitée

Seules les deux premières compagnies semblent avoir répondu directement aux demandes des expéditeurs, les autres ont été appelé en sous-traitance.

Il faut rappeler que pour être éligible à un contrat du gouvernement du Québec, dans le cadre de la desserte, le transporteur maritime doit détenir un permis de classe 2 de la Commission des transports du Québec. Cette condition réduit considérablement le nombre, déjà faible, des soumissionnaires qui peuvent offrir leurs services.

Un autre problème, qui prend chaque année une importance dramatique, concerne l'état de la flotte des navires actuellement disponibles au Québec pour accomplir cette desserte. Cette flotte compte des navires âgés, mal adaptés aux conditions du nord ou difficiles à exploiter en-dehors des activités de la desserte à cause de leur faible tonnage. Ce problème se pose chaque année avec plus d'acuité. Cette question sera d'ailleurs traitée au chapitre suivant quand on parlera du transport maritime.

2.7.3. L'entrepreneur maritime désigné en 1981

C'est la soumission de Transports Desgagnés Inc. qui a été retenue, pour une troisième année, en 1981. Ce transporteur avait déjà, dès 1979, une longue expérience du réapprovisionnement des villages nordiques. Logistec Navigation, le second soumissionnaire en 1981, demandait 318,00\$ par tonne métrique, soit 80,52\$ de plus que Transports Desgagnés Inc., dont le prix était de 237,48\$ par tonne métrique de 2,5 m³. Cet écart de 80,52\$ par tonne métrique de 2,5 m³, entre les deux soumissions, montre une différence de 500 000,00\$ sur la

facture totale du transport. Une différence aussi importante sur un contrat d'environ 1,5 million \$ trouve son explication quand on observe la nature des entreprises soumissionnaires. Logistec Corporation, qui n'a pratiquement plus de navires, doit passer par la sous-traitance. Cette entreprise, surtout spécialisée dans l'arrimage, a aussi des frais fixes élevés pour son administration ce qui ne manque pas de se refléter dans le prix de sa soumission. Si une entreprise conventionnelle de transport maritime, de niveau international, avait soumissionné, c'est sûrement plus du double de la soumission retenue qu'elle aurait exigée.

Transports Desgagnés Inc. est une entreprise de type familial. Le capital humain joue un rôle majeur au sein de ce genre d'entreprise et il est généralement bien rentabilisé. Transports Desgagnés Inc. compte, pour ses activités dans le Nord, sur une flotte de navires dont la durée d'utilisation est déjà très incertaine. C'est d'ailleurs en grande partie sur l'état de santé de cette flotte que repose aujourd'hui l'avenir de la desserte maritime dans sa version actuelle. C'est-à-dire comme une opération saisonnière qui se déroule dans des conditions particulières, qui exigent une excellente appréciation des risques, ainsi que beaucoup d'ingéniosité et d'initiative, de la part du transporteur maritime, dans la recherche de solutions pour l'amélioration du transport par eau et du déchargement au Nouveau-Québec sans que cela résulte en une montée en flèche des coûts de transport.

On peut affirmer qu'aucune autre compagnie maritime, opérant actuellement au Québec, ne pourrait offrir ses services à un taux aussi bas sans risquer de mettre en péril son existence. Cette affirmation doit nous faire réfléchir car nous payons, semble-t-il, un taux de transport maritime illusoirement bas. On profite aujourd'hui des avantages qu'un transporteur maritime a acquis sur ses concurrents. Lorsque ces avantages disparaîtront avec le retrait des navires actuels, et si notre approche ne permet pas au transporteur de renouveler sa flotte ou de l'améliorer, on perdra alors les services d'un entrepreneur expérimenté et efficace, ses taux en témoignent, et il faudra accepter une hausse importante de nos coûts de transport, se faisant on perdra très rapidement les économies que nous réalisons présentement.

Il ne faut pas voir cette mise en garde comme une marque de préférence à l'endroit d'un transporteur maritime en particulier, mais plutôt comme la reconnaissance d'états de service qui, jusqu'à maintenant, nous ont montré que cet entrepreneur a su contribuer, par ses méthodes, à freiner la hausse des coûts de transport maritime pour la desserte du Nouveau-Qué-

bec. On doit aussi souligner que ce transporteur maritime québécois exploite une flotte de navires sur une base annuelle, tant au niveau du cabotage que du transport international, et ce, sans aide de l'Etat.

2.7.4. Les modalités de l'entente (M.T.Q.)¹

L'entente intervenue, le 29 mai 1981, entre le gouvernement du Québec (ministère des Transports) et Transports Desgagnés Inc. compte 39 points dans lesquels sont précisés les obligations du transporteur maritime.

Retenons de ces points les deuxième et troisième qui traitent du service à accomplir et du prix.

L'entrepreneur maritime doit donc "au prix de 237,48\$ par tonne métrique de 1 000 kilogrammes ou par 2,5 mètres cubes basé sur le poids ou le volume, selon celui qui produira le revenu le plus élevé pour le transport de marchandises incluant les produits congelés et réfrigérés"²:

"2- Service à accomplir

- 2.1. Fournir à Montréal les entrepôts et tous les équipements nécessaires à la réception et à la manutention des marchandises venant des expéditeurs et qui sont confiées, par le ministère, à sa garde jusqu'au moment du chargement à bord des navires en vue du transport par mer;
- 2.2. A charger les navires au port de Montréal et fournir tous les équipements nécessaires à la manutention de la marchandise ainsi que le personnel;
- 2.3. A transporter et livrer la marchandise au-dessus de la ligne des hautes eaux dans les ports suivants: Kangiqsualuujuaq (Port-Nouveau-Québec), Kuujuaq (Fort-Chimo), Vieux-Fort-Chimo, Tasiujaq (Baie-des-Feuilles), Aupaluk, Kangiqsuk (Bellin), Quaqlaq, Kangiqsujuaq (Maricourt), Salluit, Ivujivik, Akulivik, Povungnituk, Inukjuak (Port Harrison), Poste-de-la-Baleine et Sanikilouaq Harbour sur les îles Belcher;

1- Annexe 4 : entente 1818.

2- Annexe 4 : p. 4, point 3: le prix.

2.4. A recevoir, à la ligne des hautes eaux, et charger les marchandises de retour aux divers ports, puis les transporter au port de déchargement (Montréal) et les livrer FOB aux consignataires;

2.5. A recevoir, charger et transporter entre les divers ports mentionnés à 2.3. les marchandises secondaires que lui confiera le ministère"¹.

Voilà, selon les termes de l'entente 1818, ce que l'entrepreneur maritime devait exécuter. Nous verrons en détail au prochain chapitre ce que tout cela a d'implications pour le transporteur maritime.

Voici, à titre de comparaison, les prix pour l'emballage d'un kilo de marchandises et son transport au Nouveau-Québec:

Emballage	0,17\$/ kilo (environ)
Transport maritime	0,45\$/ kilo (environ)

2.8. Les entreprises spécialisées dans le réapprovisionnement des villages nordiques

On a remarqué que les opérations de réapprovisionnement des villages du nord et de l'Arctique ont favorisé l'éclosion d'entreprises opérant presque exclusivement durant cette période. Il n'était pas pertinent d'étudier ici les causes de ce phénomène. Il faut croire, par contre, que ce genre d'entreprise peut difficilement contribuer à freiner la hausse des coûts. Comment peut-il en être autrement lorsqu'une entreprise qui opère seulement quelques mois dans l'année, doit prévoir des frais annuels fixes pour la location de locaux, le financement et l'entretien de ses équipements de transport et pour son outillage. Il ne faut pas oublier l'impact de la grande mobilité de sa main-d'oeuvre, ce qui peut influencer sur la nature et la qualité de ses services.

Ce genre d'entreprise, qui peut cesser ses opérations en tout temps, peut-elle se risquer à investir pour l'amélioration de ses services? Elle n'offre pas ainsi suffisamment de garantie de permanence pour assurer notre desserte. Il est important que nous recherchions les services d'entrepreneurs bien implantés qui opèrent sur une base permanente. Agissant ainsi,

1- Annexe 4 : pages 3 et 4, point 2: Le service maritime.

on n'aura pas à supporter ni des frais fixes annuels élevés, ni la critique des entrepreneurs qui vivent de l'emballage et du transport et se trouvent privés de travail qui leur revient. Cette attitude devrait avoir une incidence favorable sur les coûts et le professionnalisme des services que nous offrons aux expéditeurs de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec.

2.9. Le calendrier de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec, 1981

Le tableau 4 donne un aperçu du cheminement des différentes activités de la desserte. On peut y suivre, dans le temps, les actions que doivent accomplir chacun des intervenants.

TABEAU 4 LE CALENDRIER DES OPERATIONS DE LA DESSERTE MARITIME DES VILLAGES DU NOUVEAU-QUEBEC (1981)

	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC	Préparer la desserte maritime par des consultations		Estimé des services maritimes	Cueillette de données pour préparer le rapport final			Chargement des navires		Déchargement des navires au Nouveau-Québec		Evaluation et rapport final	Résolutions pour l'amélioration de la desserte maritime
MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET APPROVISIONNEMENTS	Préparer les commandes et évaluer les besoins en transport (poids-volume) Fournir un estimé au M.T.Q. Procéder aux achats spéciaux		Achat de la marchandise			Emballage de la marchandise et livraison au quai de chargement		Chargement de la marchandise sur les navires et réception de la marchandise au Nouveau-Québec Vérification et entreposage		Payer les factures emballage et transport maritime Réclamations		Evaluation
EXPEDITEUR	Préparer les commandes et évaluer les besoins en transport (poids-volume) Fournir un estimé au M.T.Q. Procéder aux achats de la marchandise		Emballage de la marchandise et livraison au quai de chargement			Chargement de la marchandise sur les navires et réception de la marchandise au Nouveau-Québec Vérification et entreposage		Payer les factures emballage et transport maritime Réclamations		Evaluation		
FURNISSEUR	Remplir les commandes des expéditeurs selon les directives reçues			Livrer la marchandise chez l'emballleur			Livrer la marchandise au port					
EMBALLEUR	Préparation à la desserte maritime			Réception des marchandises et emballage			Livraison au quai de chargement		Négociations du contrat (taux)			
TRANSPORTEUR MARITIME	Préparation de la soumission et soumission			Choix du soumissionnaire et signature du contrat		Réception des marchandises et préparation pour le chargement		Chargement des navires		Réception des comptes		Evaluations
							Déchargement au Nouveau-Québec					

PARTIE 3

LA DESSERTTE MARITIME DES VILLAGES DU NOUVEAU-QUEBEC:

OPERATIONS

3. LA DESSERTE MARITIME: OPERATIONS

3.1. Les fournisseurs

3.1.1. Les achats

La marchandise destinée au Nouveau-Québec est achetée directement chez les fournisseurs par les organismes et les personnes responsables du réapprovisionnement des villages du Nouveau-Québec. Ceux-ci doivent faire emballer la marchandise de manière adéquate pour son transport par bateau.

Le processus par lequel une commande de marchandises passe du demandeur au fournisseur peut varier d'un expéditeur à l'autre. Certains acheminent directement leurs commandes aux fournisseurs, d'autres doivent passer par l'intermédiaire d'un service des achats.

Il est important, quelque soit le mode utilisé pour faire ses achats, que celui qui donne la commande connaisse bien les conditions qui lui permettront d'acheminer la marchandise, par voie maritime, jusqu'au Nouveau-Québec.

3.1.2. Les responsabilités de l'acheteur

L'acheteur doit:

- préparer ses réquisitions le plus tôt possible au début de l'année civile;
- grouper ses achats;
- exiger de son fournisseur une garantie de livraison lorsque celui-ci doit lui-même commander ou produire la marchandise (il est entendu que cette garantie exige que la commande parvienne tôt chez le fournisseur);
- discuter la question de l'emballage avec le fournisseur, surtout dans le cas de commandes importantes, ou de commandes de marchandises fragiles, coûteuses, pour les gros équipements et les véhicules, de même que pour les matériaux de construction et les marchandises très volumineuses. Il pourra s'agir d'un emballage spécial ou d'une simple préparation pour protéger la marchandise au cours du transport et lors de son entreposage à destination. Le fournisseur qui exécute lui-même l'emballage devra se conformer aux instructions de l'acheteur pour l'identification et la livraison de la marchandise;

- faire livrer sa marchandise chez son emballeur le plus tôt possible pour qu'elle puisse être acheminée au quai d'embarquement vers le 15 juin, ou à la date fixée par l'entrepreneur maritime;
- s'assurer que le fournisseur remplisse ses commandes selon les termes du bon de commande, en respectant les marques et les formats, car cela peut avoir une incidence pour l'emballage ou l'entreposage au Nouveau-Québec;
- insister auprès du fournisseur pour que toute la marchandise soit vérifiée et garantie en bonne condition, tant au niveau de l'identification du produit, de son bon état de fonctionnement que de sa qualité. La marchandise destinée au Nouveau-Québec est très difficile à retourner pour fins d'échange, c'est pourquoi il est très important qu'elle soit bien protégée et de première qualité, c'est-à-dire de production récente surtout lorsqu'une date d'expiration est mentionnée sur l'emballage (meilleur avant le);
- confirmer toutes les instructions à ses fournisseurs par écrit;
- suivre ses commandes au jour le jour tant que la marchandise n'a pas été chargée sur le navire;
- communiquer sans tarder avec le responsable de la desserte maritime au M.T.Q. dès qu'un problème se pose. On doit se rappeler que le transport maritime est un mode de transport "lourd", c'est-à-dire qu'il implique le déplacement d'un important volume de marchandises. Il exige donc beaucoup de temps pour sa préparation et son exécution et tout changement de dernière minute peut s'avérer très coûteux, voir impossible;
- préparer une liste des colis, pour chacun des villages, à l'intention de ceux qui recevront les marchandises au Nouveau-Québec lors du déchargement.

3.1.3

La question des budgets

L'année financière du gouvernement, qui se termine le 30 mars, cause de sérieux ennuis aux responsables des achats pour le réapprovisionnement des villages du Nouveau-Québec. Ceux-ci doivent attendre l'approbation de leurs budgets avant de faire leurs achats. Cette situation a une incidence directe sur le déroulement des opérations de la desserte maritime car les expéditeurs doivent faire part de leurs besoins en transport dès le mois de mars pour que le M.T.Q. puisse retenir

les services d'un transporteur maritime. Il faut aussi que les achats se fassent tôt, surtout lorsqu'il s'agit de marchandises usinées, puisqu'il faut prévoir l'emballage et la livraison sur les quais avant la mi-juin.

Il ne nous appartient pas de décider des moyens à prendre pour éliminer une part importante du risque que cette question des budgets fait planer sur l'estimation des besoins en espace pour le transport maritime, mais il demeure qu'il faut trouver des solutions à ce problème. Déjà, on nous informe que, dès le printemps de 1982, certains expéditeurs pourraient contourner ces difficultés.

Les intervenants ont vécu en 1981, comme par les années passées, de nombreuses situations de tiraillement causées par des commandes tardives. Cela coûte cher en temps, en énergie et en argent sans qu'on parvienne toujours à trouver une solution acceptable pour tous.

3.2. Emballage de la marchandise

3.2.1. Utilité de l'emballage

Lorsqu'un expéditeur, quel qu'il soit, confie un bien à un transporteur, ce bien doit être emballé de façon adéquate, c'est-à-dire de telle manière qu'il puisse supporter les manipulations du transport pour que le destinataire le reçoive en bonne condition; ou dans le cas de dommages au bien pour garantir la recevabilité des réclamations du propriétaire du bien tant auprès du transporteur que de son assureur.

C'est généralement celui qui fabrique un bien qui est le plus à même pour suggérer ou réaliser l'emballage adéquat. Mais, lorsque le bien est distribué par un intermédiaire, ou qu'il est groupé avec d'autres biens, on doit alors recourir aux services d'un emballeur spécialisé.

Si l'avion ou le camion acceptent les emballages légers d'origine, il n'en va pas de même avec le transport maritime, surtout lorsqu'il s'agit de marchandises générales non conteneurisées. Le chargement d'un navire doit s'exécuter le plus rapidement possible, aussi faut-il recourir à des unités de charge standardisées.

3.2.2. Les assurances sur les marchandises

Disons quelques mots de l'assurance car il faut toujours se rappeler que la responsabilité du transporteur maritime

est très limitée. Le propriétaire d'un bien peut choisir d'assurer ou de faire assurer le risque de perte et de dommage à son bien. S'il n'assure pas la valeur de son bien, dans le cas du transport maritime, il doit quand même se prémunir contre le risque d'avarie commune ou contre toutes réclamations qu'on pourrait lui faire si son bien devait causer des dommages au navire ou à la cargaison. Rappelons que lorsque le propriétaire d'un bien porte la valeur de son bien au connaissance, et rend ainsi le transporteur maritime responsable de la valeur déclarée, celui-ci fait assurer le bien et facture ensuite le prix de la prime d'assurance au propriétaire du bien. Cette façon de faire est plus coûteuse que si le propriétaire se chargeait lui-même d'assurer son bien.

Ceci dit, rappelons que le gouvernement du Québec ne s'assure généralement pas. Cette pratique ne semble pas s'étendre aux corporations publiques et aux sociétés d'Etat¹.

3.2.3. L'emballage dans le cadre de la desserte maritime

L'emballage ne consiste pas uniquement à la mise en caisse de la marchandise, mais comprend aussi tout un ensemble d'opérations qui vont du groupage à l'entreposage, et au transport jusqu'aux quais de chargement.

Voici d'ailleurs les tâches de l'expéditeur en rapport avec l'emballage de sa marchandise:

L'expéditeur doit:

- choisir la formule d'emballage;
- contacter l'emballleur;
- fournir une description de sa marchandise;
- indiquer le poids et le volume;
- préciser le genre d'emballage qu'il désire;
- donner ses instructions pour l'identification de ses emballages;
- préciser le nom du transporteur maritime, le port et le quai de chargement;

1- Annexe 5: Lettre de monsieur Taschereau Lespérance, ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement.

- indiquer une date d'expédition au port;
- prévoir l'entreposage de la marchandise emballée;
- voir à assurer le transport de la marchandise emballée au quai de chargement;
- exiger un estimé détaillé des coûts;
- s'assurer que ses fournisseurs livrent la marchandise chez l'emballeur aux dates prescrites;
- vérifier auprès du transporteur maritime si sa marchandise est arrivée au quai en bonne condition et prête pour le chargement.

L'ensemble de ces opérations de la part de l'expéditeur sous-entend qu'il va devoir obtenir les services suivants de l'emballeur.

L'emballeur doit:

- fournir un estimé détaillé des coûts de ses services à l'expéditeur;
- fixer un rendez-vous pour la réception des marchandises;
- décharger la marchandise des camions qu'il reçoit;
- trier la marchandise par expéditeur et par port de destination;
- préparer un bon de réception
(ce bon doit comporter le nom du destinataire, le port de destination, le numéro de commande, la date d'arrivée, le numéro du bon de transport et le nom du transporteur, de même qu'une description des marchandises: nombre d'articles, type d'unité (boîte, baril, etc.), nature de la marchandise, son poids et son volume);
- emballer la marchandise selon les directives de l'expéditeur;
- identifier les colis, à l'aide de codes appropriés, en y inscrivant le poids, le volume, le nom du destinataire et le port de destination;
- incorporer une liste de colisage à l'emballage;
- entreposer les colis emballés dans des hangars ou sur des aires extérieures protégées;

- charger les colis sur des camions;
- transporter les colis sur les quais de chargement;
- offrir des garanties d'exécution et d'assurances.

C'est cet ensemble de services que le M.T.P.A. a voulu offrir par le biais de son contrat d'emballage. C'est donc plus qu'un contrat d'emballage puisqu'il englobe tous les services recherchés par l'expéditeur.

Il demeure que l'expéditeur est libre de choisir les services officiels qui lui sont offerts car c'est lui qui paie pour l'emballage et le transport maritime.

3.2.4. Divers services d'emballage

L'expéditeur étant libre de choisir son mode d'emballage, du moins en principe, voici quelles sont les possibilités de choix qui s'offrent à lui:

- emballeur désigné par contrat: M.T.P.A.;
- emballeur spécialisé non désigné;
- emballage privé;
- emballage par le transporteur maritime;
- emballage offert par le fournisseur de la marchandise;
- emballage à la charge du fournisseur.

3.2.4.1. Emballer désigné par contrat: M.T.P.A.

L'expéditeur confie ses marchandises à l'entrepreneur sous contrat avec le M.T.P.A. C'est le cas de la plupart des expéditeurs d'organismes gouvernementaux qui ont utilisé la desserte maritime offerte par le M.T.Q. depuis 1979.

Avantages

- l'expéditeur d'un organisme gouvernemental n'a pas à se soumettre aux procédures habituelles pour la recherche d'un entrepreneur et l'octroi d'un contrat pour ses services d'emballage;
- l'expéditeur profite de taux et de conditions déjà connus;
- l'expéditeur profite de services d'un emballeur spécialisé;
- l'expéditeur est assuré de services intégrés en rapport avec la desserte maritime;

- l'expéditeur peut compter sur un service de gestion des colis: réception, emballage, identification, entreposage et transport au quai de chargement.

Désavantage

- l'expéditeur est amené à confier l'ensemble de ses marchandises à l'emballeur. Celui-ci perçoit des frais sur toute la marchandise qu'il reçoit, qu'elle soit ou non déjà emballée. Ces frais sont justifiés (cette question soulève la critique de plusieurs expéditeurs qui considèrent que l'emballeur demande des coûts trop élevés pour de la machinerie par exemple. Il est facile, pour l'expéditeur qui veut s'en donner la peine, de contourner ces coûts en s'entendant avec son fournisseur qui livrera la marchandise, apprêtée pour le chargement, directement chez le transporteur maritime).

3.2.4.2. Emballeur spécialisé non désigné

L'emballeur recherche les services d'un emballeur autre que l'emballeur désigné.

Avantages

- l'expéditeur profite de services d'emballage personnalisés;
- l'expéditeur peut payer ses services d'emballage moins cher.

Désavantages

- l'expéditeur d'un organisme gouvernemental doit se soumettre aux procédures pour la recherche d'un entrepreneur et l'octroi de son contrat de service;
- l'expéditeur doit obtenir de son emballeur des services similaires à ceux de l'emballeur désigné, ce qui va demander des négociations;
- l'expéditeur n'est pas assuré de l'expérience d'un emballeur familier avec le transport nordique;
- l'expéditeur doit suivre de très près les mouvements de ses marchandises:
 - . fournisseur - emballeur;
 - . emballeur;
 - . emballeur - transporteur maritime.

3.2.4.3. Emballage privé

L'expéditeur organise son propre service d'emballage. C'est le cas, par exemple, de la Commission scolaire Kativik qui, devant la piètre qualité des services de l'emballer désigné, au cours des années passées, a décidé de mettre sur pied son propre système d'emballage.

Avantages

- l'expéditeur n'a pas à chercher d'entrepreneur pour la préparation de sa marchandise en vue de son expédition par la desserte maritime;
- l'expéditeur, dans ce cas-ci, a su tirer profit de son expérience du transport nordique pour préparer ses emballages;
- l'expéditeur contrôle toutes les étapes jusqu'au chargement sur le navire;
- l'expéditeur dispose d'une plus grande flexibilité;
- l'expéditeur est susceptible d'agir sur le coût des services.

Désavantages

- l'expéditeur doit supporter tous les risques de la mise en place du système et des opérations d'emballage;
- l'expéditeur doit supporter des investissements en locaux, équipements, matériel de transport, main-d'oeuvre et des frais d'administration et de gestion;
- l'expéditeur sera rapidement forcé à rechercher un caractère de permanence pour ses activités, s'il veut réduire ses coûts. Est-ce là l'un de ses objectifs en tant qu'organisme para-public?
- l'expéditeur doit avoir un volume de marchandises important pour justifier de tels services;

1- Sans chercher ici à valider ou invalider cette initiative de la Commission scolaire Kativik, il nous semble qu'elle était en partie fondée d'agir de la sorte afin de garantir la bonne marche de ses opérations au Nord.

- l'expéditeur ne contribue pas à la mise sur pied d'un système efficace et accessible à tous les expéditeurs.

3.2.4.4. Emballage par le transporteur maritime

L'expéditeur confie au transporteur maritime le soin d'emballer ses marchandises. C'est le cas, par exemple, de la Fédération des coopératives.

Avantages

- l'expéditeur peut négocier conjointement les coûts d'emballage et de transport maritime;
- l'expéditeur paie strictement pour un emballage capable de supporter le transport maritime;
- l'expéditeur partage les risques avec le transporteur maritime;
- l'expéditeur fait livrer ses marchandises, par le fournisseur, directement chez le transporteur maritime;
- l'expéditeur peut négocier des coûts moins élevés.

Désavantages

- l'expéditeur d'un organisme gouvernemental doit se soumettre aux procédures pour la recherche d'un entrepreneur et l'octroi d'un contrat de service;
- l'expéditeur peut avoir des difficultés à départager les responsabilités de l'emballeur et du transporteur maritime au moment des réclamations (cette difficulté peut toujours se régler au moment de la mise au point du contrat de service);
- l'expéditeur ne contribue pas à la recherche d'une démarche qui puisse servir l'ensemble des expéditeurs.

3.2.4.5. Emballage offert par le fournisseur de la marchandise

L'expéditeur demande à son fournisseur de livrer la marchandise, sous emballage maritime, chez le transporteur maritime. Plusieurs fournisseurs sont équipés pour réaliser leurs emballages.

Avantages

- l'expéditeur regroupe ses frais d'emballage et de livraison au quai dans son prix d'achat;
- l'expéditeur profite des services d'un emballeur spécialisé et expérimenté;
- l'expéditeur peut réduire les coûts d'emballage de ses matériaux de construction, des véhicules spécialisés, des pièces lourdes et volumineuses, etc.

Désavantages

- l'expéditeur doit donner des instructions précises à son fournisseur quant aux marques d'identification (poids, volume, destinataire et port de destination), le port de chargement et une date de livraison à confirmer (les problèmes trouvent généralement leur solution grâce à l'expérience des fournisseurs qui font de l'exportation);
- l'expéditeur doit suivre le mouvement de ses marchandises jusqu'au quai et il doit vérifier si ses instructions ont été suivies.

3.2.4.6. L'emballage à la charge du fournisseur

L'expéditeur demande au fournisseur, qui ne fait pas l'emballage, de se charger de faire exécuter l'emballage.

Avantages

- l'expéditeur regroupe ses frais d'emballage dans son prix d'achat;
- l'expéditeur profite de l'expérience de son fournisseur pour la manière d'emballer ses produits et pour le choix d'un emballeur compétent;
- l'expéditeur peut réduire ses coûts.

Désavantages

- l'expéditeur n'est pas assuré de la qualité de l'emballage (il peut partager ce risque avec le fournisseur);
- l'expéditeur doit vérifier les colis afin de s'assurer que ses instructions ont été suivies;

- l'expéditeur doit suivre le mouvement de ses marchandises jusqu'au quai.

Ce sont là les divers services d'emballage que nous rencontrons présentement dans le cadre de la desserte maritime. On donne ici, sans vouloir être exhaustif, des avantages et des désavantages tout simplement à des fins de comparaison.

Soulignons que l'emballage offert par le fournisseur de la marchandise (point 3.2.3.5.) et l'emballage à la charge du fournisseur (point 3.2.3.6.) sont deux formes d'emballage, mais surtout la première, qui peuvent servir avantageusement de complément aux services de l'emballer désigné. Il est important de réduire le plus possible le temps entre le moment où le fournisseur livre sa marchandise et le moment où celle-ci est chargée sur le navire. On évite ainsi des manutentions et des risques de perte ou de dommage à la marchandise.

3.2.5. Les emballages maritimes

Lorsque l'expéditeur confie son emballage à l'emballer désigné, par exemple, il fait livrer sa marchandise directement chez l'emballer. Il s'entend avec l'emballer sur le type d'emballage qu'il désire.

Il y a trois types principaux d'emballages qui s'accordent bien avec les techniques utilisées dans le cadre de la desserte gouvernementale:

- 1- la caisse imperméabilisée de carton;
- 2- la caisse de bois;
- 3- la caisse à claire-voie.

3.2.5.1. La caisse imperméabilisée de carton (figure 1)

C'est un contenant en carton de volume normalisé. Il est monté sur une palette standard en bois d'épinette (figure 2). Le carton du contenant pourra être cité pour le rendre imperméable ou on scellera la caisse avec du polythène.

Ce type de caisse est le contenant classique pour le colisage. Son volume total, palette comprise, est celui d'une charge unitaire de 2,5 mètres cubes. Il peut être aussi de 1,25 mètre cube.

L'emballer désigné a utilisé le principe de la caisse de carton scellée avec du polythène. Cette technique est moins

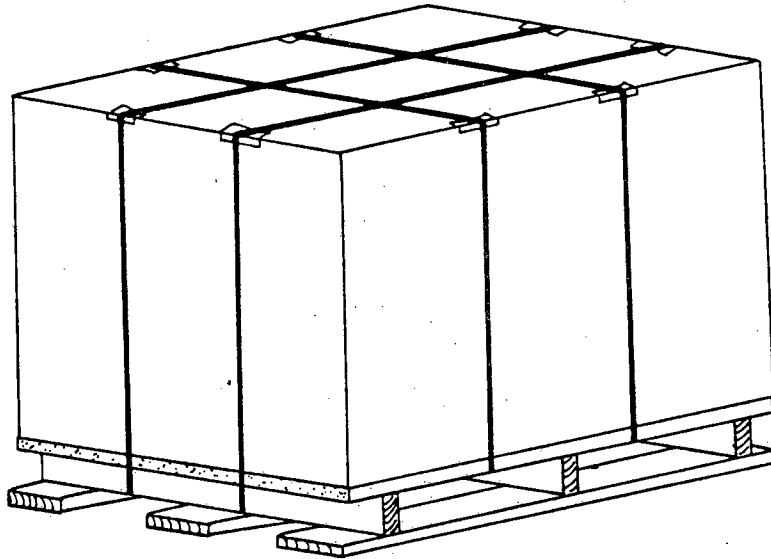


Figure 1 CAISSE EN CARTON IMPERMÉABILISÉ

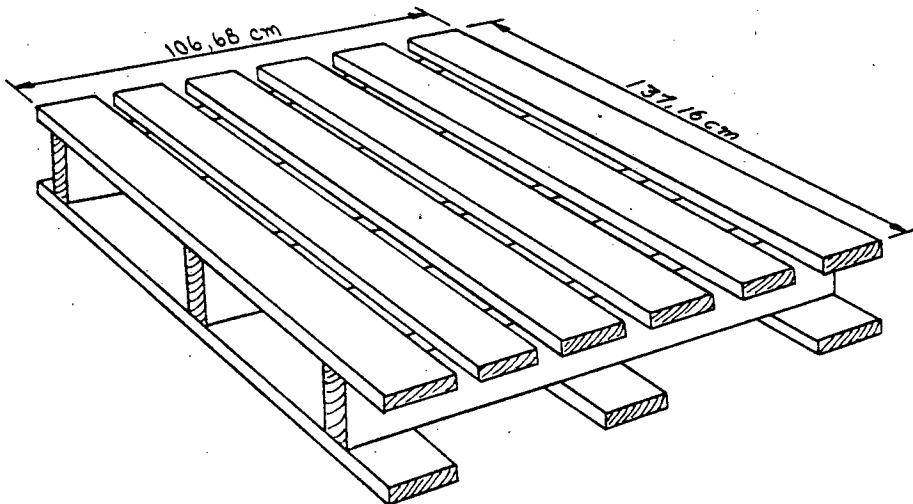


Figure 2 PALETTE STANDARD NON-RETOURNABLE

efficace que la caisse en carton imperméabilisé car dès que le polythène est déchiré, l'emballage est très fragile. Les techniques utilisées pour le chargement et le déchargement des marchandises ne permettent pas d'utiliser cette méthode efficacement. Il ne faut pas oublier que ces caisses sont souvent remisées à l'extérieur au Nouveau-Québec. Elles sont alors soumises aux intempéries.

La Commission scolaire Kativik a utilisé cette année la caisse de carton imperméabilisé montée sur une palette standard. Le contenant était fixé à la palette à l'aide de feuillard d'acier et de plaques d'angle en acier. Le sigle de la Commission scolaire Kativik était imprimé sur les caisses. Leurs emballages avaient toutes les qualités d'un travail de professionnels.

3.2.5.2. La caisse de bois cloué (figure 3)

C'est là l'emballage maritime classique. Cette boîte de volumes variables est construite spécialement pour la marchandise. Elle est faite de bois d'épinette cloué. Le bois doit être neuf et de qualité commune. Les clous seront à tige vrillée d'une longueur de cinq (5) centimètres.

Ce type d'emballage, lorsqu'il est nécessaire, devrait plutôt être commandé au fournisseur de la marchandise. C'est un emballage qui doit protéger certaines marchandises coûteuses et fragiles, depuis l'usine jusqu'à la destination finale, c'est-à-dire au Nouveau-Québec.

3.2.5.3. La caisse à claire-voie (figure 4)

C'est une caisse ajourée de dimensions variées. Elle est construite en bois d'épinette de qualité commune.

Ce type d'emballage est le plus utilisé dans le cadre de la desserte maritime du Nouveau-Québec. Il sert à protéger les marchandises générales qui ne peuvent être emballées dans des contenants de carton. Cet emballage sert à faciliter la manutention mécanique des marchandises et constitue une unité de charge qui s'intègre mieux dans le chargement du navire. On peut protéger la marchandise à l'intérieur de la caisse à claire-voie à l'aide de polythène.

3.2.6. Le conteneur (figure 5)

Le conteneur, contrairement à la croyance générale, n'est pas

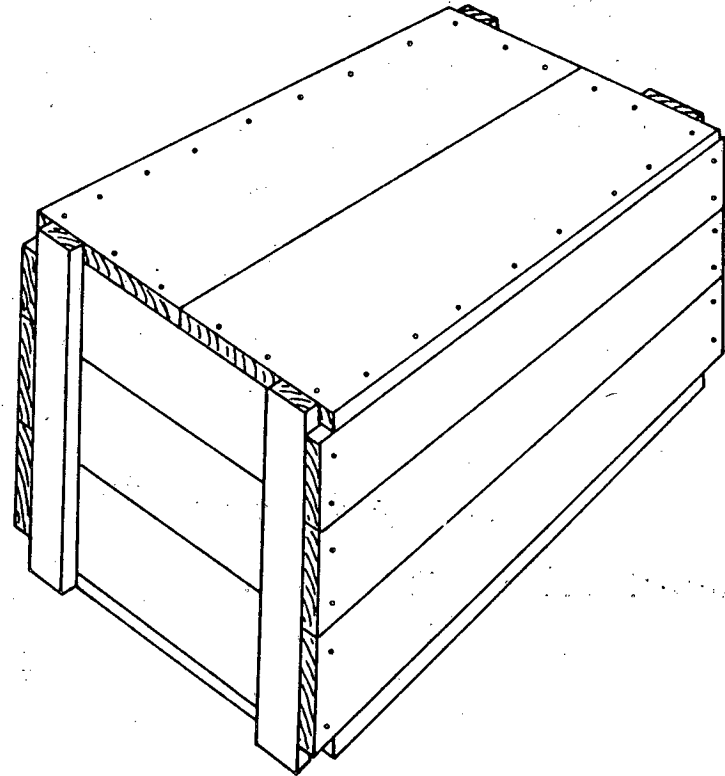
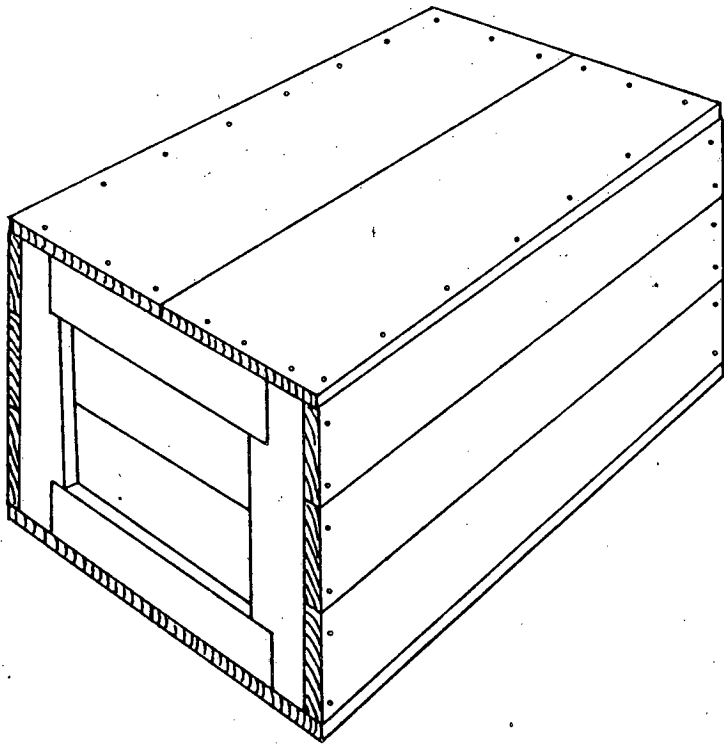


Figure 3 CAISSES EN BOIS CLOUÉES

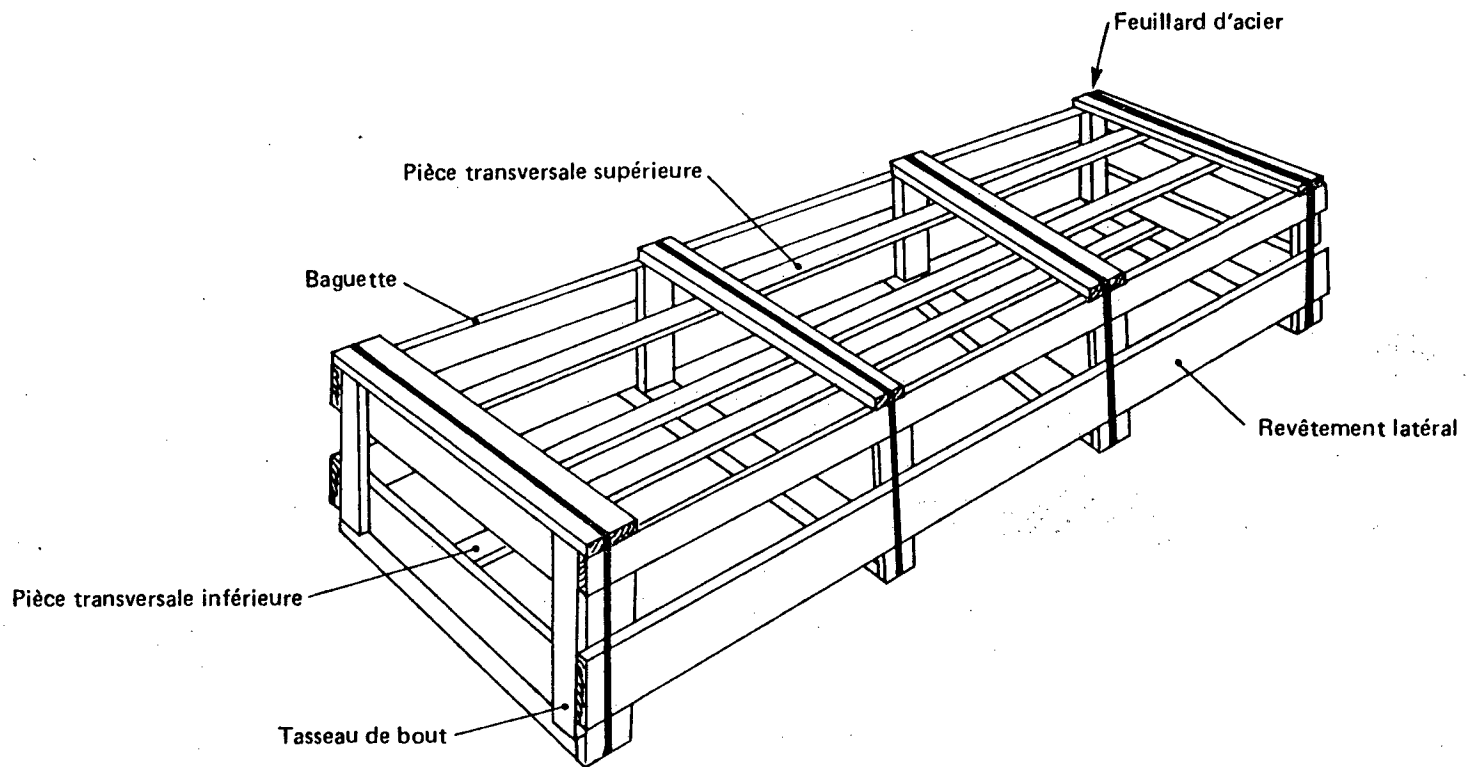
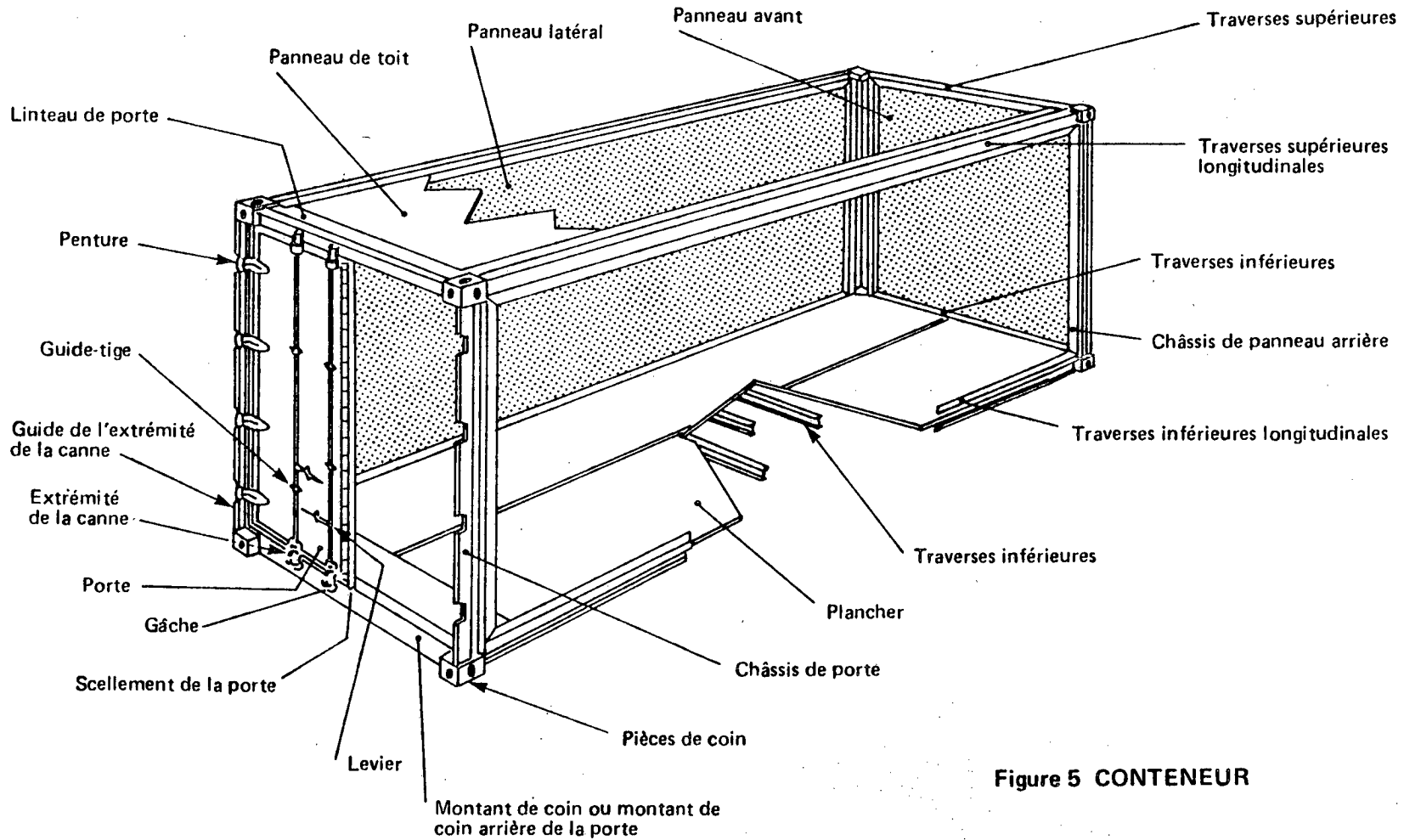


Figure 4 CAISSE À CLAIRE-VOIE EN BOIS



un emballage mais plutôt une unité de charge au même titre que la palette standard.

Le conteneur est une caisse métallique aux dimensions normalisées. Il y a plusieurs types de conteneurs et le modèle commun est celui de 20 pieds (20' x 8' x 8'). Ce modèle permet de loger jusqu'à 31,4 mètres cubes de marchandises pour une charge utile de 18,75 tonnes métriques.

Le conteneur, lorsqu'il sert au transport de marchandises générales non homogènes, doit être chargé par des gens spécialisés. Il peut recevoir la marchandise dans son emballage d'origine quoiqu'il est préférable de réunir les petits colis dans des caisses de carton (colisage).

L'utilisation du conteneur, dans le cadre de la desserte maritime du Nouveau-Québec, comporte certaines difficultés qui sont liées principalement à sa manutention. Le Nouveau-Québec présente les mêmes problèmes, pour la pénétration du conteneur, que les pays sous-développés, c'est-à-dire un faible volume de marchandises conteneurisées, une période restreinte d'utilisation en raison de la très courte saison de navigation qui n'est que de 2 à 3 mois, treize (13) ports à desservir, ce qui représente un éclatement portuaire considérable et l'absence de cargaisons de retour.

Ce tableau ne permet pas d'espérer de rentabiliser l'usage du conteneur et des équipements nécessaires à sa manutention, du moins dans la forme conventionnelle d'utilisation. On doit ajouter à tous ces éléments, l'absence d'infrastructures portuaires.

Ceci dit, il est quand même possible d'acheminer des conteneurs au Nouveau-Québec. Certaines expériences ont déjà été tentées dont une à Poste-de-la-Baleine cet été, mais ces opérations appartiennent encore à la manutention artisanale. Le conteneur doit être manutentionné à la verticale, afin d'éviter l'écrasement de la marchandise qu'il contient. Ce type de manutention exige des équipements de levage spécialisés ainsi que des conditions particulières de manutention tant sur le navire qu'au sol. Il faudra, pour réunir un minimum de conditions favorables à la pénétration du conteneur au Nouveau-Québec, que tous les participants coopèrent avec le transporteur maritime pour la mise au point d'une technologie adaptée aux conditions du Nord.

3.3. L'entrepreneur maritime

C'est, on l'a déjà mentionné, Transports Desgagnés Inc.

qui a obtenu le contrat de transport pour la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec pour les trois premières années de la desserte gouvernementale québécoise.

3.3.1. Les responsabilités de l'entrepreneur

L'entrepreneur doit:

- contacter le coordonnateur de la desserte gouvernementale dès la signature du contrat de transport maritime afin d'amorcer les opérations;
- recevoir les marchandises aux quais dès le début du mois de juin;
- préparer une ou plusieurs propositions de calendrier pour les départs des navires et les ports qu'ils desserviront;
- discuter et accepter un calendrier qui tienne compte des priorités des expéditeurs;
- suivre l'évolution des conditions de glace au Nouveau-Québec;
- s'assurer que ses navires seront à quai aux dates prévues pour le chargement;
- charger la marchandise sur les navires;
- attacher la marchandise;
- armer ses navires pour qu'ils puissent effectuer leur voyage au Nouveau-Québec en toute sécurité;
- équiper ses navires adéquatement pour le déchargement au Nord;
- prévoir une main-d'oeuvre suffisante et spécialisée pour accomplir le déchargement;
- suivre ses navires et apporter son concours aux capitaines;
- faire charger la marchandise de retour;
- discuter, avec le coordonnateur, de toutes les modifications qui pourraient être apportées au plan initial et confirmer les changements par télex;

- informer chacun des intervenants sur la marchandise arrivée au port de chargement, la marchandise embarquée, la position des navires et la date approximative d'arrivée dans les ports;
- décharger les navires dès leur retour au port de Montréal;
- aviser, à Montréal, les destinataires de la marchandise en provenance du Nouveau-Québec afin qu'ils la récupèrent;
- préparer ses factures et les faire parvenir aux expéditeurs;
- répondre aux réclamations des expéditeurs;
- faire le bilan de l'ensemble des opérations.

3.3.2. La réception des marchandises

L'entrepreneur maritime commence à recevoir la marchandise des expéditeurs de la desserte gouvernementale dès le début du mois de juin. C'était, en 1981, à la section 47 du port de Montréal.

C'est l'emballer désigné ou l'expéditeur qui doit contacter le préposé à la réception des marchandises de l'entrepreneur maritime, afin de fixer un rendez-vous pour la livraison de la marchandise au port de Montréal. Cette procédure a pour but de limiter l'attente des camions de livraison.

Un préposé vérifie le chargement du camion dès son arrivée à la section: identification des colis et de l'emballage. Il note, sur un bon de réception, les colis manquants, mal identifiés et les vices d'emballage: emballage endommagé ou insuffisant. Le préposé peut refuser les colis présentant des dangers: baril d'essence non hermétique, marchandise non emballée, etc.

Le camion est ensuite déchargé par le personnel et les équipements de l'entrepreneur. La marchandise est entreposée, selon les ports de destination et la nature des marchandises, dans le hangar ou sur les aires extérieures d'entreposage. Les produits inflammables, par exemple, sont placés à l'écart. Leur entreposage et leur manutention sur les quais sont soumis à des règles très strictes de sécurité.

L'entrepreneur maritime peut toujours faire vérifier les indications de poids et de volume qui apparaissent sur tous les colis qu'il reçoit. Lorsque ces indications sont sous-évaluées de façon appréciable, le propriétaire de la marchandise est passible de payer des frais de pénalité. Cette mesure ne

cherche pas seulement à protéger les intérêts de l'entrepreneur maritime, mais elle vise aussi la sécurité des travailleurs. Un colis, par exemple, dont le poids indiqué est sous-évalué, peut entraîner la rupture d'agrès, lors des opérations de chargement et de déchargement et causer des accidents graves.

Les données concernant les marchandises reçues au quai sont ensuite traitées par le service administratif de l'entrepreneur maritime. Elles servent à dresser les plans de chargement des navires, à préparer les manifestes et les rapports à l'intention des divers intervenants, et finalement à la facturation. L'entrepreneur maritime a estimé à 15,00 \$ par tonne métrique le coût de ces divers services administratifs.

Transports Desgagnés Inc. a utilisé l'informatique, à titre expérimental, pour réaliser le traitement de ces données. L'expérience, malgré quelques difficultés, a semblé très concluante et il entend développer l'usage de l'ordinateur pour leur traitement.

3.3.3. Le chargement des navires

3.3.3.1. Le débardage au port de Montréal

Transports Desgagnés Inc. a délégué, à la compagnie d'arrimage Fédéral Commerce, la responsabilité de procéder au chargement de ses navires au port de Montréal. Fédéral Commerce a mis à la disposition de Transports Desgagnés Inc. des espaces d'entrepôt et de section suffisants pour recevoir les marchandises à embarquer, de même que le personnel qualifié et les équipements pour effectuer la manutention des marchandises et le chargement des navires.

Les plans de chargement des navires ont été réalisés par l'entrepreneur maritime. Ces plans de chargement consistent à disposer, sur le papier, la place des marchandises dans les cales et sur le pont du navire en tenant compte du poids, du volume et de la nature des marchandises, de l'ordre des ports de déchargement et de la stabilité du navire. C'est là un travail spécialisé qui exige de la compétence et surtout beaucoup d'expérience pour maximiser le rendement commercial de chaque navire.

3.3.3.2. Le débardage et les avantages de la sous-traitance

Le Groupe Desgagnés Inc., quoique très familier avec le

débardage, a préféré confier ce travail à la compagnie d'arrimage Fédéral Commerce qui possède une longue expérience de l'ensemble des opérations de réapprovisionnement de l'Arctique.

L'entrepreneur maritime, qui a recours à la sous-traitance pour le débardage, paie à l'arrimeur un taux, négocié à l'avance, pour chaque tonne de marchandise chargée. L'entente comporte aussi des surcharges que le transporteur maritime doit payer en sus. Transports Desgagnés Inc. a payé environ 40,00\$ par tonne métrique pour son arrimage. Il est difficile de négocier ce genre d'entente pour le chargement de marchandises générales non-conteneurisées, à moins d'être un familier de ce genre de débardage. Les méthodes de chargement de l'arrimeur, les conventions collectives des travailleurs, la mauvaise température, les bris mécaniques des appareils du navire, les fautes au plan de chargement, la marchandise en retard, etc., sont autant de facteurs qui peuvent influencer sur la facture finale de l'arrimeur.

Il demeure que Transports Desgagnés Inc. avait avantage à confier son débardage à un sous-traitant. Il a ainsi limité ses risques sur l'ensemble des opérations qu'il devait accomplir dans le cadre de la desserte. Il est très difficile de soutenir financièrement des installations pour effectuer des opérations de débardage de l'importance de celles de la desserte des villages du Nouveau-Québec. Ce sont des opérations de courte durée qui s'insèrent déjà difficilement dans les activités du port de Montréal et qu'un entrepreneur maritime aurait quelques difficultés à organiser de façon rentable sur une base temporaire.

3.3.3.3. L'arrimage de la marchandise

Le type de navires utilisés par Transports Desgagnés Inc. pour transporter la marchandise au Nouveau-Québec et la nature de la cargaison nécessitent l'emploi de méthodes traditionnelles pour l'arrimage des marchandises sur les navires.

Le chargement des navires de Transports Desgagnés Inc. se faisait généralement dans deux cales simultanément avec une équipe de seize (16) hommes pour chaque cale. Une équipe comprenait un contremaître, un opérateur de grue, un signaleur, des hommes de cale, des élingueurs, des préposés au hangar et des opérateurs de chariot élévateur.

On comptait un vérificateur par cale pour noter les numéros des colis qui étaient chargés et un vérificateur général. Un grand contremaître dirigeait le chargement et un représentant

de l'arrimeur, le surintendant, surveillait l'allure et l'avancement des travaux.

On a utilisé des grues mobiles au sol pour le chargement des navires. Les marchandises générales exigent du temps pour leur chargement, surtout quand le transporteur maritime veut utiliser au maximum l'espace disponible. Ces marchandises demandent beaucoup de manutention dans la cale et aussi du savoir faire de la part des débardeurs. Il faut finalement voir partir un navire pour le Nord pour comprendre ce que veut dire un chargement en ponté. Il n'est pas rare de voir plus du quart du volume des marchandises chargées sur le pont du navire. On y dénombre des véhicules, des produits inflammables, des pièces volumineuses, des réservoirs, des maisons mobiles, etc. Il faut savoir que ces chargements en ponté demandent des heures de travail pour contourner les obstacles du pont, dégager l'ouverture des panneaux de cale, des bouches d'aération, etc. Il faut construire des assises en bois pour amarrer la marchandise et la fixer solidement au pont du navire en l'attachant à l'aide de câbles d'acier.

Le gros du travail d'attachage de la cargaison sur le pont des navires fut effectué par les membres d'équipage, après le départ des navires du port de Montréal. En procédant de la sorte, le transporteur maritime fait des économies appréciables. Celui-ci évaluait cette opération à 10,00\$ par tonne métrique, alors qu'il aurait facilement payé le double au port de Montréal tout en immobilisant son navire plus longtemps.

Ce sont là une partie des exigences du transport maritime des marchandises générales non-conteneurisées.

3.3.4. Le déchargement au Nouveau-Québec

3.3.4.1. Les conditions de déchargement

Les villages desservis au Nouveau-Québec, tant sur la côte de la baie d'Hudson que sur les côtes de la baie d'Ungava, sont dépourvus d'infrastructures portuaires. On trouve, dans quelques postes, des équipements d'accostage très rudimentaires et délabrés.

L'absence d'installations portuaires ne permet pas l'accostage des navires¹, ce qui oblige l'entrepreneur maritime à re-

1- Le J.A.Z. Desgagnés, à cause de son faible tirant d'eau, a pu accoster au quai situé à l'embouchure de la rivière à Poste-de-la-Baleine.

courir à la méthode de déchargement par aconage, c'est-à-dire qu'on effectue le déchargement de la cargaison au moyen d'allèges. Transports Desgagnés Inc. a utilisé, sur chacun de ses trois navires, deux barges comme allèges et un petit remorqueur pour le halage.

Cette méthode de déchargement est très dépendante des conditions de marée et de température. Les marées, par exemple, produisent des conditions très différentes selon que l'on opère sur les côtes de la baie d'Hudson ou sur celles de la baie d'Ungava. Les marées étant très faibles, le rivage est accessible aux barges toute la journée dans la baie d'Hudson; alors que dans la baie d'Ungava, où les marées varient entre 4 et 12 mètres, selon les villages, on a accès au rivage à la faveur de la marée haute seulement, soit deux fois par jour. Il faut, en quelques heures, dans ce cas, haler la barge à terre, la décharger et la ramener au navire pour la recharger pour la marée suivante.

La distance entre le lieu d'ancrage du navire et la plage de débarquement est un autre facteur important. Le navire, par exemple, s'ancre à Kuujjuak (Fort-Chimo est un port à forte marée) à presque six (6) kilomètres de la plage de débarquement; alors qu'il s'ancre à Akulivik, où le déchargement n'est pas gêné par la marée, à moins de deux cents (200) mètres de la plage.

Il faut ajouter, à ces conditions particulières de marées, les problèmes de courant causés par la proximité de l'embouchure d'une rivière, ce qui est le cas de plusieurs sites de déchargement. Ce facteur de courant hypothèque une bonne partie de la puissance de halage des remorqueurs utilisés par le transporteur maritime. Il y a aussi l'absence de protection naturelle contre la violence des vents qui transforme en quelques heures une mer calme en une mer déchaînée. Les navires doivent aussi se défendre contre la glace, la brume, la pluie et même la neige.

L'ensemble de ces difficultés que nous venons d'énumérer, de même que nos observations et notre expérience, nous ont confirmé que les moyens utilisés par les transporteurs maritimes au Nouveau-Québec, pour effectuer le transport de la cargaison entre le navire et le rivage, sont insuffisants. Le système de barges avec remorqueur unique pour le halage n'est pas adapté aux rudes conditions du Nord. Ce système rudimentaire est très précaire et exige des précautions extrêmes car la moindre avarie à l'unique remorqueur ne permettrait plus le déchargement de la cargaison. Cette éventualité a un haut degré de risque surtout quand on considère le nombre élevé d'incidents journaliers.

3.3.4.2. La réception des marchandises au Nouveau-Québec

Il est très important, lorsque débute le déchargement d'un navire dans un village du Nouveau-Québec, que tous les destinataires de la marchandise, ou leurs représentants, soient sur les lieux pour prendre possession des colis.

L'entrepreneur maritime, selon les termes du contrat, est tenu de décharger la cargaison au-dessus de la ligne des hautes eaux. On a constaté que les hommes de Transports Desgagnés Inc. allaient déposer la marchandise bien au-delà de cette limite, afin de s'assurer plus d'espace pour manoeuvrer et pour disposer les colis en toute sécurité.

Ces opérations ne sont pas toujours aisées car les plages au Nouveau-Québec présentent, selon les villages, des conditions très diverses. Elle sont soit en sable, soit couvertes de roches, assez accidentées dans l'ensemble et trop petites pour y déposer les colis tout en permettant aux deux gros chariots élévateurs, dont se servait le transporteur maritime, pour décharger la marchandise, de manoeuvrer avec facilité.

Les colis débarqués sur la plage n'appartiennent pas nécessairement, dans leur ordre d'arrivée, au même destinataire et les lots de plusieurs colis sont généralement brisés. C'est là qu'interviennent les destinataires de la marchandise, ou leurs représentants, pour démêler les colis et les faire regrouper dès leur déchargement de la barge. Chacun doit noter les numéros de tous ses colis, vérifier l'emballage et l'état apparent de sa marchandise. Cette vérification va permettre de relever les erreurs d'identification des colis, de déterminer les colis en trop (colis qui n'apparaissent pas sur la liste de vérification du destinataire) et les colis manquants.

Le vérificateur de la compagnie maritime note lui aussi tous les colis qui sont débarqués. Il rencontre chacun des destinataires à la fin du déchargement pour faire signer le manifeste original. Cette signature montre que le transporteur maritime a terminé son travail. Les destinataires, dès ce moment, doivent indiquer au vérificateur de la compagnie maritime les colis en trop ou manquants. Les colis en trop d'un destinataire, à cause d'une faute d'identification sur l'emballage, seront peut-être ceux qui manquent à un autre destinataire. Le vérificateur fait rechercher sur le navire les colis manquants. Les personnes autorisées à signer le manifeste signaleront les colis manquants ou endommagés en annotant le manifeste original. Le vérificateur leur remet une copie signée du manifeste.

Les destinataires doivent ensuite vérifier sans délai leurs marchandises afin d'informer leur assureur de toutes pertes ou dommages.

Les frais de transport maritime sont payables dès que la marchandise est à bord des navires. Ils doivent être acquittés sans délai à l'entrepreneur maritime selon les modalités qu'il autorise. Il est préférable, en cas de litiges avec le transporteur maritime, de demander un avis légal avant de prendre la décision de retenir son paiement en tout ou en partie.

3.3.4.3. Distribution des marchandises dans chaque village

La distribution des marchandises, depuis le lieu de débarquement jusqu'au lieu d'entreposage, incombe aux destinataires ou à leurs représentants. Il faut déterminer, bien avant l'arrivée du navire, le ou les lieux qui serviront à l'entreposage des marchandises dans le village. Chacun des destinataires prend les arrangements nécessaires pour retenir, dans le village, les services de transport dont il aura besoin.

On a remarqué que les services de transport diffèrent, d'un village à l'autre, tant par le nombre d'équipements disponibles que par le prix. Il est préférable de négocier ces services sur la base du tonnage à transporter plutôt que sur un taux horaire car il devient difficile de départager les coûts lorsqu'une seule machine opère pour le compte de plusieurs destinataires.

Le transport de la marchandise débarquée doit débiter avec le déchargement afin de libérer la plage. Là où le déchargement s'effectue à la faveur de la marée haute, la plage doit être entièrement libérée entre les marées.

3.3.5. Le transport maritime

3.3.5.1. Les navires qui ont desservi le Nouveau-Québec en 1981

Transports Desgagnés Inc. a utilisé trois navires du Groupe Desgagnés pour desservir le Nouveau-Québec en 1981: le J.A.Z. Desgagnés, le Jacques Desgagnés et le Roland Desgagnés¹. Ces navires, qu'on entend trop souvent qualifier de rafiots quand on veut dire en fait qu'ils ne sont pas adaptés aux conditions

1- Voir les fiches techniques des navire à l'annexe 6 .

de navigation dans les glaces, sont des bâtiments que le Groupe Desgagnés exploite très avantageusement sur d'autres routes maritimes.

Le J.A.Z. Desgagnés, en touchant Inukjuak le 26 juillet dernier, sur la côte de la baie d'Hudson, devenait le premier navire de notre desserte maritime à atteindre un village du Nouveau-Québec en 1981. Le Jacques Desgagnés s'ancrait à Tasiujaq, sur la côte de la baie d'Ungava, le 29 juillet et deux jours plus tard, soit le 31 juillet, le Roland Desgagnés arrivait à Akulivik sur la côte de la baie d'Hudson. Ce ne sont pas là des performances pour la navigation au Nouveau-Québec, mais les conditions de glace interdisaient l'accès à la région. Les trois navires utilisés par Transports Desgagnés ne peuvent se défendre dans la glace à cause de la faiblesse de leur coque, de la vulnérabilité de leur gouvernail et du peu de puissance de leurs machines. Ces navires, enserrés dans la glace, seraient entraînés au gré des courants et des marées et risqueraient d'être jetés sur les hauts fonds ou sur les côtes.

Transports Desgagnés Inc. a aussi chargé de la marchandise sur le Jenson Star qui a effectué un périple de plus de 73 jours dans l'est de l'Arctique et sur le Fort Ramezay qui a relié Montréal à la mine de baie Déception, au cours de l'été.

Le Fort Ramezay a fermé l'opération de réapprovisionnement de 1981 en quittant Aupaluk le 10 octobre. Il avait fait escale à Kuujjuaq (Fort-Chimo) du 3 au 8 octobre.

3.3.5.2. La navigation dans les eaux arctiques

Tous les navires qui pénètrent dans les eaux arctiques canadiennes, soit au-delà du soixantième degré de latitude, doivent se conformer aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada¹ et la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques², de même qu'aux dispositions de tous les règlements et décrets se rapportant à la navigation dans ces régions.

1- Loi sur la marine marchande du Canada, S.P. 1970, chap. S-9, c. 29.

2- Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, chap. 2 (1er supp.), 1969-70, c. 47.

Le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires¹ fait mention d'une classification concernant les qualités des navires et la navigation dans les glaces. Cette classification compte quatorze (14) catégories dont les neuf (9) côtes arctiques canadiennes et les cinq (5) types de la classification internationale des navires: A, B, C, D et E.

Le navire de type A peut naviguer sans l'aide d'un brise-glace dans des conditions de glace semblables à celles que l'on rencontre au printemps sur le Saint-Laurent (glace de densité de moins de 7/10ème). Les navires de types B, C et D sont des bâtiments qui ont reçu une protection plus ou moins importante contre la glace, mais ils ne peuvent s'aventurer dans la glace sans escorte. Les navires de type E sont ceux qui ne sont pas classés pour la glace. Ils ne devraient pas, en principe, naviguer dans la glace.

L'ensemble des eaux arctiques a été découpé en seize (16) zones. Le Décret sur les zones de contrôle de sécurité de la navigation² nous donne une description de chacune de ces zones.

Ce découpage, qui tient compte des difficultés que présentent les glaces, a été fait pour un meilleur contrôle de la sécurité des navires. Deux de ces zones nous intéressent dans le cadre de notre desserte maritime, soit la zone 15 qui englobe la région du détroit d'Hudson, et la zone 14 qui comprend la région de la baie d'Hudson.

Le tableau 5, tiré du Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires³, nous indique, pour les zones 14 et 15, la période de navigation autorisée selon la classification du navire. Nous avons retenu de la classification générale que les cinq (5) dernières catégories car les navires commerciaux utilisés pour le réapprovisionnement des villages nordiques appartiennent à l'une ou l'autre de ces catégories.

Illustrons maintenant cette question de la navigation dans les eaux arctiques en comparant un navire de type A avec un navire de type E.

- 1- Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires, C.R.C. 1978, chap. 353.
- 2- Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation, C.R.C. 1978, chap. 356.
- 3- Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires, C.R.C. 1978, chap. 353, tableau: annexe VIII, p. 2272.

TABLEAU 5 CLASSIFICATION DE GLACE DES NAVIRES ET PERIODE DE NAVIGATION
DANS LES ZONES 14 ET 15

CLASSIFICATION DU NAVIRE	ZONE 14 BAIE D'HUDSON	ZONE 15 DETROIT D'HUDSON
TYPE A	25 juin - 5 décembre	25 juin - 5 décembre
TYPE B	1er juillet - 30 novembre	1er juillet - 30 novembre
TYPE C	1er juillet - 25 novembre	1er juillet - 25 novembre
TYPE D	10 juillet - 10 novembre	5 juillet - 10 novembre
TYPE E	20 juillet - 31 octobre	20 juillet - 5 novembre

Source: C.R.C., 1978, chap. 353, tableau: annexe VIII, page 2272.

Supposons un navire de type A d'une capacité de 3 000 tonnes de port en lourd dont la vitesse serait supérieure à 12 noeuds et qui détiendrait une classification de glace, de classe 1A, du Bureau Véritas. Nous comparerons ce navire aux navires utilisés par le Groupe Desgagnés qui sont de type E et dont la vitesse est d'environ 8 noeuds¹.

Le navire de type A sera autorisé à pénétrer dans les zones 14 et 15 dès le 25 juin et jusqu'au 5 décembre; alors que les navires de type E auront accès à ces zones à partir du 20 juillet seulement et devront quitter la zone 14 avant le 31 octobre.

La réglementation sur la prévention de la pollution des eaux arctiques oblige les propriétaires, dont les navires voyageront dans les eaux arctiques canadiennes, à se conformer à un ensemble de règles qui ont trait à la construction et aux aménagements du bâtiment, à ses appareils, son avitaillement et ses soutes, ses instruments de bord et sa documentation, aux systèmes radio et de sauvetage, aux qualités du capitaine et de l'équipage, etc.

Un inspecteur fédéral, sur demande du propriétaire d'un navire, émettra un certificat après s'être assuré que le navire rencontre toutes les dispositions de la réglementation qui s'applique. Ce document servira d'autorisation pour faire naviguer le bateau dans les eaux arctiques canadiennes.

1- Voir la fiche technique des navires, annexe 6 .

Revoyons dans quelles conditions s'est amorcé la desserte maritime de 1981. On avait exigé que certaines marchandises soient disponibles pour le chargement du J.A.Z. Desgagnés prévu pour le 29 juin. Les navires du Groupe Desgagnés avaient obtenu leur certificat mais ils ne pouvaient pénétrer dans la zone 15 avant le 20 juillet.

L'état des glaces étant mauvais dans la baie d'Hudson, le chargement des navires a été reporté de quelques jours. Le J.A.Z. Desgagnés a débuté son chargement le 8 juillet et le Jacques Desgagnés le 17 au lieu du 6 juillet.

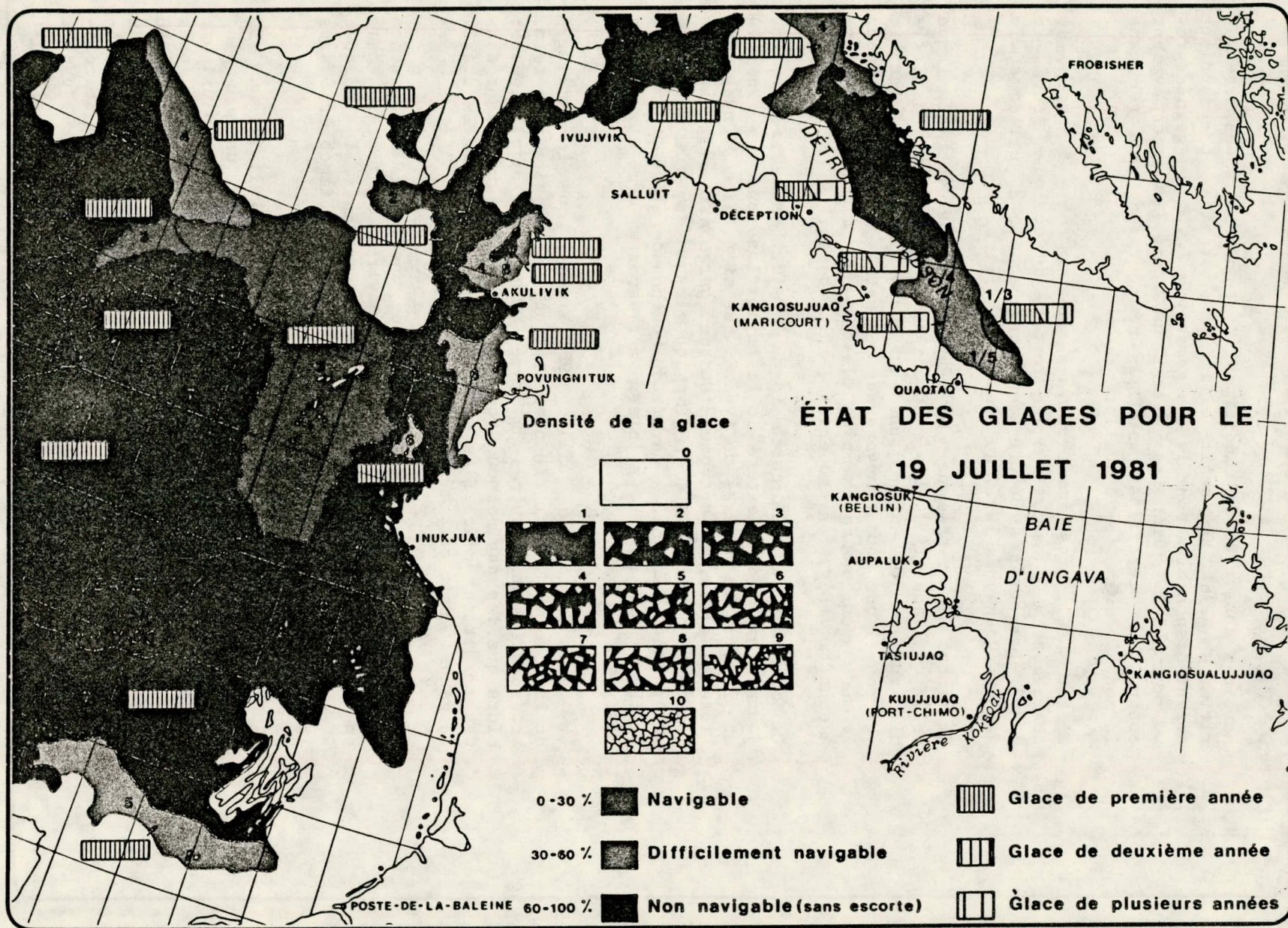
Examinons les cartes de glace du 19 et 26 juillet, ainsi que celle du 2 août 1981. Les mentions navigable (en vert), difficilement navigable (en jaune) et non navigable sans escorte (en rouge) que nous trouvons sur ces cartes sont valables pour le navire de notre exemple, c'est-à-dire un navire de type A dont la vitesse est supérieure à 12 noeuds.

On constate, sur la carte 3, du 19 juillet 1981, soit une journée avant l'ouverture de la navigation dans les zones 14 et 15 pour les navires de type E, que si la baie d'Ungava est libre de glace, le détroit d'Hudson, par contre, est partiellement encombré de glace, alors que les villages sur la côte de la baie d'Hudson, à partir du bouchon de glace près d'Ivujivik, ne sont pas accessibles, sans escorte, même aux navires de type A.

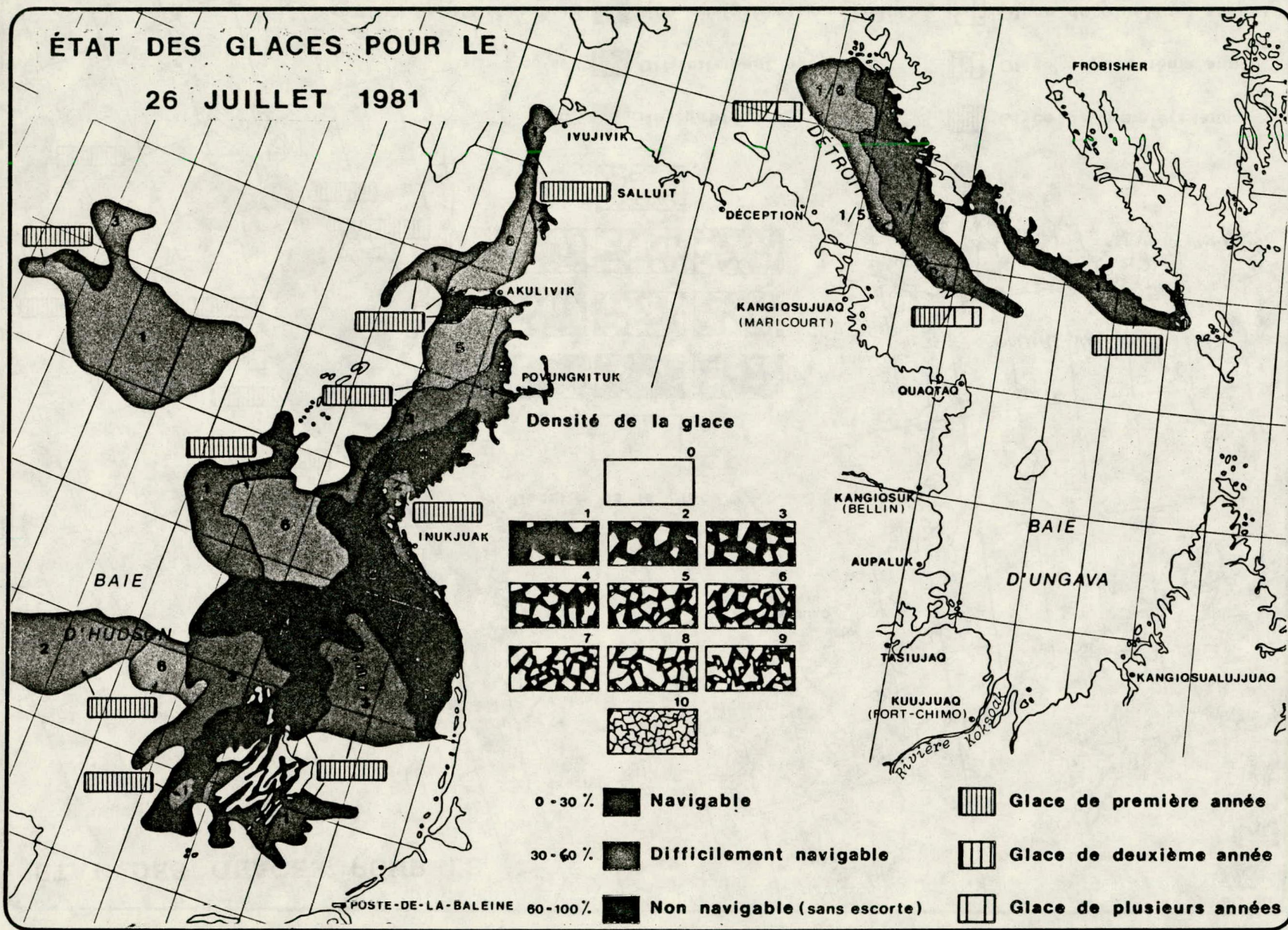
La carte 4, du 26 juillet 1981, montre que les villages de la côte de la baie d'Hudson étaient, une semaine plus tard, accessibles aux navires de type A, quoique difficilement; alors que les navires du Groupe Desgagnés se faufilaient dans des conditions difficiles et extrêmement risquées. Le J.A.Z. Desgagnés était escorté par un brise-glace.

La carte 5, du 2 août 1981, indique une nette amélioration des conditions de glace pour les navires de type A, mais on constatait, en survolant le J.A.Z. Desgagnés, le 1er août à Sanikiluaq, qu'il aurait été complètement immobilisé sans la présence du brise-glace qui l'accompagnait.

Le 4 août, le Roland Desgagnés quittait Akulivik pour se rendre à Inukjuak. Le voyage devait prendre un peu plus d'une vingtaine d'heures. Une barrière de glace de plusieurs centaines de mètres de largeur lui coupait la route près de Cap Smith. Le capitaine tenta bien de passer mais il dû rapidement renoncer à son projet. Le Roland Desgagnés dû se remettre à l'ancre. Il faisait un temps magnifique. On demanda un brise-glace. Le Pierre Radisson est venu à sa rescousse quarante-huit (48) heures plus tard. Il l'escorta jusqu'à



ÉTAT DES GLACES POUR LE
26 JUILLET 1981

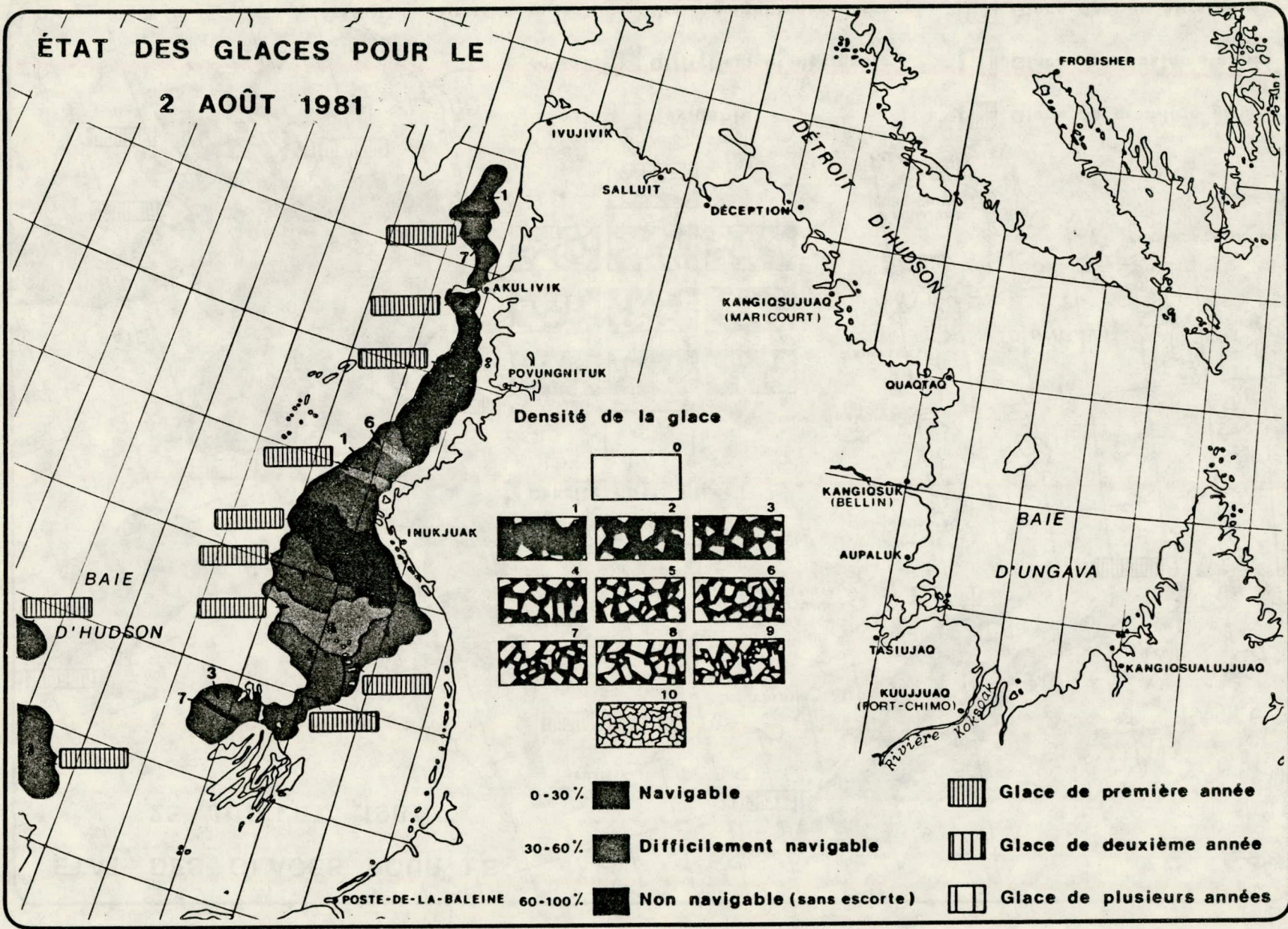


95

CARTE 4

ÉTAT DES GLACES POUR LE

2 AOÛT 1981



Inukjuak, puis le quitta le 9 août dans les environs de Povungnituk. Cet incident a fait perdre plus de deux jours au Roland Desgagnés, alors qu'un navire de type A aurait passé à travers la barrière de glace.

On a pu observer, lors de séjours dans l'Arctique, combien il est difficile pour un brise-glace d'escorter un navire qui ne peut absolument pas se défendre dans la glace. Sa progression est très lente et le danger soumet à une rude épreuve les nerfs de chacun. Ces navires sont aussi lourdement pénalisés par les pertes de temps au plan de leur rentabilité commerciale. Un navire comme le Roland Desgagnés faisait perdre directement à son propriétaire plus de 250,00\$ à chaque heure, ou 6 000,00\$ par jour.

Ces quelques indications devraient mieux faire apprécier le sens de notre jugement lorsqu'on formule que les navires qui ne sont pas de type A ne sont pas adéquats pour desservir avantageusement les villages du Nouveau-Québec.

La desserte maritime doit pouvoir compter sur des navires qui peuvent pénétrer dans les zones 14 et 15 le plus tôt possible au mois de juillet, afin de profiter des meilleures conditions de température pour effectuer le déchargement et ainsi assurer la livraison rapide des biens et des matériaux nécessaires à la construction dans les villages.

La tradition du transport maritime montre aussi que les entrepreneurs maritimes préfèrent voir leurs bateaux quitter ces régions assez tôt au début de l'automne, soit vers la mi-octobre, afin d'éviter les lourdes primes ou les pénalités pour des assurances supplémentaires.

Si la glace semble jusqu'ici le facteur le plus gênant pour les bateaux qui s'aventurent dans les eaux arctiques, il ne faut pas croire que ce soit le seul. La brume, la pluie, la neige et le vent, dans ces régions où la géographie physique et l'hydrographie agissent de façon particulière sur l'état de la mer, causent aussi bien des ennuis aux navigateurs. Les cartes marines, bien qu'elles fournissent de précieuses données, deviennent vite insuffisantes lorsqu'il faut lutter contre la glace et les éléments. C'est alors qu'il est bon de pouvoir compter sur les qualités d'un navire adéquat et sur ses instruments car les lignes de sondage sont limitées et les cartes offrent parfois peu de précision sur la configuration des fonds marins et sur les obstacles qui pourraient présenter un danger pour la navigation.

Un autre facteur qui est source d'ennuis pour les navigateurs qui fréquentent la baie d'Hudson concerne la qualité

du service de communications marines. On a constaté que les stations marines de la côte est de la baie d'Hudson ne répondaient presque pas aux appels des navires. On a visité quelques stations afin de connaître la cause de ce silence. Il semble que le manque de personnel ou l'absence de formation en communications marines, des techniciens en fonction dans ces stations, soient les causes de leur silence. Ils s'occupent presque exclusivement de communications aériennes. Les navigateurs doivent se rabattre sur la station de Frobisher Bay qui est la seule à répondre aux appels mais, durant le jour, pour les navires qui sont dans la baie d'Hudson, cette station est parfois difficile à contacter. Cette incapacité de communiquer ne peut être imputable aux équipements des navires, puisqu'ils sont soumis au Règlement sur les stations radio de navires¹. Ils doivent répondre à des normes précises et sont contrôlés.

Ce problème de communication entre les stations côtières et les navires engendre un climat d'insécurité. Personne ne peut ignorer les dangers que côtoient chaque jour les navigateurs dans ces régions que le gouvernement du Canada a fortement réglementées; et que penser des politiques fédérales en matière de développement des aides à la navigation pour la mise en valeur de l'Arctique. Tout cela ne peut que laisser songeur devant l'indifférence des responsables des services radio pour les navigateurs. Ceux-ci participent pourtant à la construction du pays en relevant des défis qui sont parmi les plus difficiles, puisqu'il y va de la survie même de ces gens.

Voilà les principales difficultés que rencontrent les navigateurs dans les eaux arctiques. On aurait pu les appuyer par de nombreux exemples d'incidents, tirés à même la récente histoire de la desserte gouvernementale, qui aurait montré qu'on a côtoyé la catastrophe à plusieurs reprises. Le naufrage du navire Edgar Jourdain, en 1980, fait partie de ces incidents qu'aucun entrepreneur maritime ne doit ignorer.

Il ne faut pas attendre de tels incidents pour agir car en plus des vies humaines qui sont en jeu, il y a aussi l'avenir d'une entreprise. Jourdain Navigation Limitée, à titre d'exemple, ne semble pas s'être remis de la perte de son navire en 1980.

Il ne faut jamais oublier la valeur du navire et de sa cargaison, de même que de son importance pour les personnes qui

1- Règlement sur les stations radio des navires, DORS/78-219.

résident au Nouveau-Québec.

"Le gouvernement prend à sa charge tous les risques de dommages directs à ses propriétés et à ses biens ainsi que les conséquences pécuniaires découlant d'un acte ou d'une omission dont il ne peut être tenu responsable en vertu de la loi"¹.

Cette disposition, qui fait du gouvernement son propre assureur, ne doit pas interdire aux fonctionnaires de l'Etat d'agir comme des assureurs en évaluant les risques pour éviter ceux qui peuvent être considérés comme devant se produire. On doit prendre toutes les dispositions qui s'imposent pour limiter même les risques de l'Etat.

3.3.5.3. Le choix d'un type de navire

Chaque mode de transport répond à des besoins particuliers. Le transport par eau est avantageux lorsqu'on doit transporter un important volume de marchandises sur une grande distance.

On a déjà estimé le volume de marchandises transportées par Transports Desgagnés Inc. à plus de 7 000 tonnes métriques pour un tonnage équivalent à environ 11 500 tonnes (unité de 2,5 m³). C'est là un volume de marchandises qui se prête bien au transport par eau. Quant à la distance, Kangiqsualujjuaq, village situé sur la côte est de la baie d'Ungava, est, à 1 700 milles marins, soit 3 145 kilomètres, le port le plus rapproché de Montréal, alors que Poste-de-la-Baleine, sur la côte de la baie d'Hudson, est, à 2 400 milles marins, soit 4 440 kilomètres, le port le plus éloigné de Montréal. Le port de Duluth, à titre de comparaison, qui est situé sur la côte ouest du lac Supérieur, est, à 1 334 milles marins, le port le plus éloigné de Montréal sur les Grands lacs. Le port français du Havre est, par rapport à Montréal, à seulement 544 milles marins de plus éloigné que Poste-de-la-Baleine. Ces comparaisons nous permettent d'établir que la distance qui sépare les villages du Nouveau-Québec de Montréal justifient le recours au transport par eau. Ajoutons à cela l'absence de route qui rend le transport terrestre impossible; et que la nature des marchandises se prête mal au transport aérien à cause de sa faible valeur et de son poids ou de son volume élevé. Le choix du transport par eau trouve donc ici toute sa justification.

1- C.T. 121388, du 21 août 1979, annexe 5.

Considérons maintenant les critères que devraient rencontrer les navires qui effectuent la desserte du Nouveau-Québec.

L'entrepreneur maritime devrait disposer d'au moins un navire qui puisse pénétrer tôt au mois de juillet dans les zones 14 et 15, cela suppose que ce navire soit de type A. Ce navire devrait avoir une capacité de cinq à six mille tonnes de port en lourd et une vitesse supérieure à douze (12) noeuds. Il devrait offrir l'espace suffisant pour loger dans ses cales et ses entreponts, pour une meilleure protection, toute la marchandise de cale. Il devrait être pourvu d'appareils et d'équipements de déchargement modernes, tel que des barges motorisées, pour assurer un déchargement rapide et sécuritaire de la marchandise. Le navire doit visiter les treize (13) villages au Nouveau-Québec.

Attardons-nous sur ce dernier critère en observant la manière dont les villages ont été desservi en 1981.

Le J.A.Z. Desgagnés, lors de son premier voyage, a fait escale à Inukjuak, Sanikiluaq et Poste-de-la-Baleine. Il est retourné une deuxième fois à Inukjuak et Poste-de-la-Baleine lors de son second voyage et a fait escale à Povungnituk et Kangiqsualujjuaq.

Le Jacques Desgagnés a fait son premier voyage dans la baie d'Ungava. Il a fait escale à Tasiujaq, Aupaluk, Kuujjuaq et Kangiqsualujjuaq. C'était le deuxième navire à visiter ce dernier village. Lors de son deuxième voyage, il s'est rendu à son tour jusqu'à Povungnituk puis a fait escale dans les villages de Salluit, Ivujvik, Akulivik et Quaataq.

Le Roland Desgagnés a fait escale dans quatre villages lors de son premier voyage. Il a visité Akulivik, Inukjuak, Povungnituk et Kangiqsuk. Il s'est rendu jusqu'à Salluit lors de son deuxième voyage, faisant escale à Kuujjuaq, Tasiujaq, Kangiqsuk, Quaataq et Kangiqsujuaq.

Transports Desgagnés Inc. a aussi placé de la marchandise sur les navires Jenson Star et Fort Ramezay. Le Jenson Star a visité Ivujvik à deux reprises lors de son unique voyage. Le Fort Ramezay a visité les villages de Kangiqsualujjuaq, Povungnituk et Inukjuak au mois d'août. Il a fait escale, au mois d'octobre, à Kuujjuaq et Aupaluk.

Si on réalise un calcul rapide à partir du tableau 6, on constate que les cinq (5) navires ont fait trente-deux escales au Nouveau-Québec et une à Sanikiluaq. Douze des treize villages ont été visité à deux reprises. Les

TABLEAU 6 RESUME DES VOYAGES DES NAVIRES AFFRETES PAR TRANSPORTS DES-GAGNES INC.: 1981

NOM DES NAVIRES	DUREE EN JOURS	NOMBRE D'ESCA- LES	CHARGEMENT		UNITES EQUIVALENTES A 2,5 m ³
			TONNES METRIQUES	METRES CUBES	
J.A.Z. Desgagnés	45,2	3	1 032,06	2 793,44	1 117,38
J.A.Z. Desgagnés	47,5	4	902,02	3 143,98	1 257,59
Jacques Desgagnés	35,6	4	735,64	3 252,14	1 300,86
Jacques Desgagnés	39,5	5	450,72	3 318,36	1 327,34
Roland Desgagnés	39,0	4	1 707,97	6 168,51	2 467,40
Roland Desgagnés	47,5	6	1 572,03	6 470,85	2 588,34
Jenson Star	73,3	2	393,18	1 858,06	743,22
Fort Ramezay	29,7	3	210,81	1 202,07	480,83
Fort Ramezay	37,0	2	84,74	516,66	206,66
TOTAL	394,3	33	7 089,17	28 724,07	11 489,62
GROUPE DESGAGNES	254,3	26	6 400,44	25 147,28	10 058,91

villages d'Ivujivik, Kuujjuaq et Kangiqsuajjuaq ont nécessité trois visites, alors qu'Inukjuak et Povungnituk chacun quatre, dont quatre navires différents à Povungnituk. Ils ont déchargé, en moyenne, 350 tonnes équivalentes (unité de 2,5 m³) par escale.

Il ne faudrait pas que ce type de calendrier serve de modèle pour l'établissement du plan de desserte des villages du Nouveau-Québec car le temps perdu par les navires lors de l'approche d'un village, de même que les frais d'assurances supplémentaires ne peuvent que nous inviter à limiter le nombre d'escales.

S'il est normal que quelques villages, qui reçoivent un important volume de marchandises, soient visités à plus d'une reprise, on ne peut étendre ce principe à tous les villages,

car lorsque le tonnage déchargé est inférieur à l'équivalent de 500 tonnes (unités de $2,5 \text{ m}^3$), cela a pour effet de faire grimper substantiellement les frais du transporteur maritime, ce qui ne peut manquer de se répercuter sur les coûts futurs de transport maritime.

On sait qu'il sera toujours difficile de prédire les conditions de glace qui prévaudront d'une année à l'autre au Nouveau-Québec. On peut croire que les villages de la côte de la baie d'Hudson sont les premiers accessibles, en raison du retard causé par le départ plus tardif de la glace de la baie d'Ungava, mais, en 1981, la baie d'Ungava a été la première à se libérer de la glace. Il faut, dans ce cas, que le transporteur maritime puisse compter sur le maximum de flexibilité au moment du chargement. C'est pourquoi, il est important que toutes les marchandises destinées aux villages du Nouveau-Québec soient disponibles très tôt sur le quai pour que le transporteur maritime puisse relier de façon économique les villages dès qu'ils sont accessibles au début de juillet. C'est en grande partie ce facteur qui explique le trop grand nombre d'escales en 1981. Les conditions de glace ont modifié les plans du transporteur qui a dû se contenter de transporter partiellement les cargaisons destinées aux villages.

L'entrepreneur maritime ne devrait pas avoir à faire plus d'une vingtaine d'escales par saison pour desservir les villages du Nouveau-Québec, bien que ce nombre devrait être idéalement de treize.

Transports Desgagnés a mis trente-six (36) semaines-navires pour transporter 6 400 tonnes de marchandises dans les treize (13) villages du Nouveau-Québec, soit douze (12) semaines en moyenne pour chacun de ses trois navires.

Le J.A.Z. Desgagnés a visité sept (7) villages, dont Saniki-luaq, en 92 jours et demi de voyage. Il a transporté 5 937 mètres cubes de marchandises, soit l'équivalent de 340 tonnes, en moyenne, par village (unités de $2,5 \text{ m}^3$). Le Jacques Desgagnés a fait escale dans neuf (9) villages en moins de 75 jours. Il a transporté 6 571 mètres cubes de marchandises pour une moyenne de 292 tonnes par village (unités de $2,5 \text{ m}^3$). Le Roland Desgagnés, enfin, a fait escale dans dix (10) villages en 86 jours et demi de voyage. Il a transporté plus de marchandises que les deux autres navires réunis, soit 12 639 mètres cubes, pour une moyenne de 505 tonnes de marchandises par village (unités de $2,5 \text{ m}^3$).

La performance du Roland Desgagnés, si l'on considère la lenteur de ce navire, qui progresse à une vitesse horaire de huit (8) noeuds, et le fait qu'il a perdu au moins une dizaine de

jours à cause de divers incidents, dont la glace, nous permet d'apprécier ce que pourrait être le rendement commercial d'un navire comme celui que nous avons suggéré. C'est-à-dire un bateau plus autonome dans la glace, plus rapide et mieux appuyé pour les opérations de déchargement. Ce navire pourrait alors utiliser d'autres navires moins performants qui pourraient intervenir plus tard dans l'opération, à titre d'allèges, pour relier les villages éloignés ou plus difficile d'accès.

On semble s'être contenté depuis trois ans, au ministère des Transports du Québec, de trouver un transporteur maritime dont les taux semblaient les moins élevés. On s'en remettait, quant au choix des équipements et des méthodes à utiliser pour effectuer le transport de manière économique et sécuritaire, au savoir-faire de l'entrepreneur maritime. Ce dernier, il nous semble, a cherché à tirer profit de moyens qui n'étaient pas toujours adaptés aux conditions de la desserte maritime. On croit pourtant que l'évaluation des équipements et des méthodes utilisés par le contracteur pour effectuer le transport est aussi importante que l'analyse des taux de transport. L'entrepreneur maritime, dans le cadre de la desserte, est plus qu'un armateur qui tente de trouver des cargaisons pour faire travailler ses navires. C'est aussi un spécialiste qui doit analyser notre devis et qui se proposera pour faire effectuer ce devis dans les meilleures conditions de temps, de sécurité et de coût. C'est au ministère des Transports de valider le choix des navires, l'organisation et la surveillance du chargement et du déchargement des navires.

Voici maintenant, à l'aide d'une analyse du coût de transport, une image du rendement commercial des contrats de transport pour la desserte des villages du Nouveau-Québec.

3.3.6. Analyse du coût de transport maritime

Les calculs, pour l'analyse qui va suivre, ont été établis à partir de données préliminaires provenant de sources diverses. Il est probable qu'ils ne concordent pas exactement avec ceux de l'entrepreneur, mais ils permettent tout de même d'approcher d'assez près la réalité. L'intérêt de cet exercice n'a rien de financier mais cherche surtout à présenter au lecteur une ventilation du coût de transport.

On a procédé à l'analyse des six (6) voyages effectués par les trois navires du Groupe Desgagnés. Il est entendu qu'on a considéré l'ensemble du tonnage transporté par les navires de ce transporteur maritime en 1981.

Nous retenons, au chapitre des frais d'opération de l'entrepreneur maritime, les huit (8) postes suivants:

	<u>Coût par tonne métrique</u>
1- Chargement des navires	40,00 \$
2- Déchargement au Nouveau-Québec	30,00 \$
3- Equipements au Nouveau-Québec	30,00 \$
4- Amarrage de la cargaison	10,00 \$
5- Assurances supplémentaires	3 000,00\$ par escale
6- Coût pour les navires	Variable selon le navire
7- Carburant (diesel marin)	Variable selon le navire
8- Frais divers de l'entrepreneur	15,00 \$

Le coût par tonne métrique, pour chaque poste, a d'abord été estimé. On a ensuite établi, avec l'entrepreneur maritime, les coûts qui apparaissent ici pour chaque poste. On utilise le taux de 237,48\$ par tonne métrique de 2,5 m³ pour l'ensemble du tonnage. Ce taux devrait servir d'élément pondérateur quant au calcul des frais d'opération.

ANALYSE 1

J.A.Z. DESGAGNES - 1er VOYAGE - DU 81-07-08 AU 81-08-20

Durée du voyage: 45 jours 3 heures 33 minutes

Chargement total: 1 032,06 tonnes métriques
 2 793,44 mètres cubes
 1 117,38 unités de 2,5 m³

Coût journalier pour le navire: 3 000,00 \$

Consommation journalière (moyenne): 2 200 litres

Revenus bruts: 237,48\$ x 1 117,38 = 265 355,40 \$

Frais d'opération

Chargement du navire	40,00 \$ x 1 032,06 = 41 282,40 \$
Déchargement	30,00 \$ x 1 032,06 = 30 961,80 \$

Equipements au Nouveau-Québec	30,00\$	x	1 032,06	=	30 961,80 \$
Amarrage de la cargaison	10,00\$	x	1 032,06	=	10 320,60 \$
Assurances supplémentaires (3 ports)	3	x	3 000,00\$	=	9 000,00 \$
Coût pour le navire (3 000,00\$ par jour)	45,2	x	3 000,00\$	=	135 600,00 \$
Coût pour le carburant - juillet 81	0,30\$	x	99 440	=	29 832,00 \$
Frais divers de l'entrepreneur	15,00\$	x	1 032,06	=	15 480,90 \$
TOTAL					303 439,50 \$

Pertes

303 439,50\$ - 265 355,40\$ = 38 084,10\$
 (- 38 084,10)

ANALYSE II

J.A.Z. DESGAGNES - 2ème VOYAGE - DU 81-08-20 AU 81-10-05

Durée du voyage: 47 jours 11 heures 55 minutes

Chargement total: 902,02 tonnes métriques
 3 143,98 mètres cubes
 1 257,59 unités de 2,5 m³

Coût journalier pour le navire: 3 000,00 \$

Consommation journalière (moyenne) 2 200 litres

Revenus bruts: 237,48\$ x 1 257,59 = 298 652,47\$

Frais d'opération

Chargement du navire	40,00\$	x	902,02	=	36 080,80 \$
Déchargement	30,00\$	x	902,02	=	27 060,60 \$
Equipements au Nouveau-Québec	30,00\$	x	902,02	=	27 060,60 \$
Amarrage de la cargaison	10,00\$	x	902,02	=	9 020,20 \$
Assurances supplémentaires (4 ports)	4	x	3 000,00\$	=	12 000,00 \$

Coût pour le navire (3 000,00\$ par jour)	47,5	x	3 000,00\$	=	142 500,00 \$
Coût pour le carburant (août 81)	0,30\$	x	104 500	=	31 350,00 \$
Frais divers de l'entre- preneur	15,00\$	x	902,02	=	13 530,30 \$
TOTAL					298 602,50 \$

Revenus nets: 298 652,47\$ - 298 602,50\$ = 49,97\$

49,97\$

Le J.A.Z. Desgagnés est le navire qui a été le plus pénalisé par la glace et c'est aussi celui qui a desservi, à deux reprises, le village le plus éloigné de Montréal: Poste-de-la-Baleine. Ses deux voyages, qui totalisaient des revenus bruts de 564 007,87\$, ne l'auraient pas empêché d'accumuler pour 38 034,13\$ de pertes.

ANALYSE III

JACQUES DESGAGNES - 1er VOYAGE - DU 81-07-17 AU 81-08-20

Durée du voyage: 35 jours 15 heures

Chargement total: 735,64 tonnes métriques
3 252,14 mètres cubes
1 300,86 unités de 2,5 m³

Coût journalier pour le navire: 3 125,00 \$

Consommation journalière (moyenne): 2 200 litres

Revenus bruts: 237,48\$ x 1 300,86 = 308 928,23\$

Frais d'opération

Chargement du navire	40,00\$	x	735,64	=	29 425,60 \$
Déchargement	30,00\$	x	735,64	=	22 069,20 \$
Equipements au Nouveau- Québec	30,00\$	x	735,64	=	22 069,20 \$
Amarrage de la cargaison	10,00\$	x	735,64	=	7 356,40 \$
Assurances supplémen- taires (4 ports)		4	x 3 000,00\$	=	12 000,00 \$

Coût pour le navire (3 125,00\$ par jour)	35,6	x	3 125,00\$	=	111 250,00 \$
Coût pour le carburant (juillet 81)	0,30\$	x	78 320	=	23 496,00 \$
Frais divers de l'entre- preneur	15,00\$	x	735,64	=	11 034,60
TOTAL					238 701,00 \$
<u>Revenus nets:</u>	308 928,23\$	-	238 701,00\$	=	70 227,23\$
	70 227,23\$				

ANALYSE IV

JACQUES DESGAGNES - 2ème VOYAGE - DU 81-08-25 AU 81-10-02

Durée du voyage: 39 jours 11 heures 35 minutes

Chargement total: 450,72 tonnes métriques
 3 318,36 mètres cubes
 1 327,34 unités de 2,5 m³

Coût journalier pour le navire: 3 125,00 \$

Consommation journalière (moyenne): 2 200 litres

Revenus bruts: 237,48\$ x 1 327,34 = 315 216,70\$

Frais d'opération

Chargement du navire	40,00\$	x	450,72	=	18 028,80 \$
Déchargement	30,00\$	x	450,72	=	13 521,60 \$
Equipements au Nouveau- Québec	30,00\$	x	450,72	=	13 521,60 \$
Amarrage de la cargaison	10,00\$	x	450,72	=	4 507,20 \$
Assurances supplémentai- res (5 ports)	5	x	3 000,00\$	=	15 000,00 \$
Coût pour le navire (3 125,00\$ par jour)	39,5	x	3 125,00\$	=	123 437,50 \$
Coût pour le carburant (août 81)	0,30\$	x	86 900	=	26 070,00 \$
Frais divers de l'entre- preneur	15,00\$	x	450,72	=	6 760,80 \$
TOTAL					220 847,50 \$

Revenus nets: 315 216,70\$ - 220 847,50\$ = 94 369,20\$

94 369,20\$

Le navire Jacques Desgagnés, qui a surtout visité des villages de la baie d'Ungava, transportant plus de volume que de poids, dont un certain nombre de citernes de 10 000 gallons, aurait permis à l'entrepreneur maritime de réaliser des revenus nets de 164 596,43\$ sur des revenus bruts de 624 144,93\$.

ANALYSE V

ROLAND DESGAGNES - 1er VOYAGE - DU 81-07-10 AU 81-08-17

Durée du voyage: 39 jours

Chargement total: 1 707,97 tonnes métriques
6 168,51 mètres cubes
2 467,4 unités de 2,5 m³

Coût journalier pour le navire: 5 250,00\$

Consommation journalière (moyenne): 3 200 litres

Revenus bruts: 237,48\$ x 2 467,4 = 585 958,15\$

Frais d'opération

Chargement du navire	40,00\$	x 1 707,97	= 68 318,80 \$
Déchargement	30,00\$	x 1 707,97	= 51 239,10 \$
Equipements au Nouveau-Québec	30,00\$	x 1 707,97	= 51 239,10 \$
Amarrage de la cargaison	10,00\$	x 1 707,97	= 17 079,70 \$
Assurances supplémentaires (4 ports)	4	x 3 000,00\$	= 12 000,00 \$
Coût pour le navire (5 250,00\$ par jour)	39	x 5 250,00\$	= 205 750,00 \$
Coût pour le carburant (juillet 81)	0,30\$	x 124 800	= 37 440,00 \$
Frais divers de l'entrepreneur	15,00\$	x 1 707,97	= 25 619,55 \$
TOTAL			467 686,25 \$

Revenus nets: 585 958,15\$ - 467 686,25\$ = 118 271,90\$

118 271,90\$

ANALYSE VI

ROLAND DESGAGNES - 2ème VOYAGE - DU 81-08-26 AU 81-10-11

Durée du voyage: 47 jours 12 heures 45 minutes

Chargement total: 1 572,02 tonnes métriques
6 470,85 mètres cubes
2 588,34 unités de 2,5 m³

Coût journalier du navire: 5 250,00\$

Consommation journalière (moyenne): 3 200 litres

Revenus bruts: 237,48\$ x 2 588,34 = 614 678,98\$

Frais d'opération

Chargement du navire	40,00\$	x 1 572,03	= 62 881,20 \$
Déchargement	30,00\$	x 1 572,03	= 47 160,90 \$
Equipements au Nouveau-Québec	30,00\$	x 1 572,03	= 47 160,90 \$
Amarrage de la cargaison	10,00\$	x 1 572,03	= 15 720,30 \$
Assurances supplémentaires (6 ports)	6	x 3 000,00\$	= 18 000,00 \$
Coût pour le navire (5 250,00\$ par jour)	47,5	x 5 250,00\$	= 249 375,00 \$
Coût pour le carburant (août 81)	0,30\$	x 152 000	= 45 600,00 \$
Frais divers de l'entrepreneur	15,00\$	x 1 572,03	= 23 580,45 \$
TOTAL			509 478,75 \$

Revenus nets: 614 678,98\$ - 509 478,75\$ = 105 200,23\$

105 200,23\$

Le navire Roland Desgagnés, malgré les difficultés qu'il a éprouvées et que nous avons déjà soulignées, aurait permis à l'entrepreneur maritime de réaliser 223 472,13\$ de revenus nets sur des revenus bruts de 1 200 673,13\$.

Considérons maintenant l'ensemble de l'opération afin de mieux voir comment se ventile le coût de transport.

Chargement total: 6 400,44 tonnes métriques
 25 147,28 mètres cubes
 10 058,91 unités de 2,5 m³

Revenus bruts: 237,48\$ x 10 058,91 = 2 388 789,95\$

TABLEAU 7 VENTILATION DU TAUX DE TRANSPORT MARITIME

		%	TAUX/ TM OU UNITE DE 2,5 M ³
Revenus bruts	2 388 790,42 \$	100,0	237,48
1- Chargement des navires	256 017,60 \$	10,7	25,41
Amarrage de la cargaison	64 004,40 \$	2,7	6,41
	320 022,00 \$	13,4	31,82
2- Déchargement au N.-Q.	192 013,20 \$	8,0	19,00
Equipements au N.-Q.	192 013,20 \$	8,0	19,00
	384 026,40 \$	16,0	38,00
3- Assurances supplémentaires	78 000,00 \$	3,3	7,84
Coûts pour les navires	966 912,50 \$	40,5	96,18
Carburant	193 788,00 \$	8,1	19,24
	1 238 700,50 \$	51,9	123,26
4- Frais divers de l'entre- preneur	96 006,60 \$	4,0	9,50
5- Revenus nets	350 034,92 \$ *	14,7	34,90

* Cet estimé des revenus nets demeure un exercice théorique. Nous admettons que certaines dépenses peuvent avoir été omises (nous pensons ici aux réclamations) mais nous croyons que les revenus peuvent aussi avoir été supérieurs à ceux que nous avons estimé.

Les données des six (6) analyses que nous venons de présenter permettent de mieux apprécier le rendement commercial d'un navire qui réalise une opération de transport. Le tableau 7 qui reprend globalement ces chiffres, montre la part que l'on peut allouer, du taux de 237,48\$, pour chacune des activités de l'opération de transport maritime:

	%	COUT PAR TONNE OU PAR UNITE DE 2,5 M ³
Chargement à Montréal	13,4	31,82
Déchargement au Nouveau-Québec	16,0	38,00
Transport maritime	51,9	123,26

On obtient, selon que la compagnie maritime considère son action, dans le cadre de la desserte gouvernementale, comme celle d'un entrepreneur maritime ou d'un transporteur maritime, des taux de rendement assez différents. Ce taux sera de 14,7 pour l'entrepreneur maritime, mais de 22 pour le transporteur maritime. Soit les revenus nets sur les revenus bruts moins les postes 1, 2 et 4.

On a affaire, dans le cas de Transports Desgagnés Inc., à un véritable entrepreneur maritime puisqu'il a confié le chargement, à Montréal, à la compagnie Fédéral Commerce. Il a retenu les services du Groupe Desgagnés pour les navires, la main-d'oeuvre et les équipements nécessaires pour amarrer la cargaison et la décharger au Nouveau-Québec. C'est aussi Transports Desgagnés Inc. qui s'est chargé de faire transporter le surplus de marchandises par le Fort Ramezay et le Jenson Star.

Cette analyse des coûts, bien qu'elle ne soit pas complète, car on ne disposait pas de tous les éléments, permet quand même de mieux suivre l'évolution des taux pour le transport maritime au Nouveau-Québec. On peut croire que la hausse de coûts de la plupart des postes suivra l'inflation, c'est-à-dire une hausse d'environ 12%. Il est entendu que le carburant connaîtra une hausse plus substantielle mais cela n'affecte que 8% du taux.

L'amélioration des équipements, tant pour le transport maritime que pour le déchargement au Nouveau-Québec, ne devrait pas faire monter le taux de transport de manière importante car de nouveaux équipements plus performants permettraient à l'entrepreneur maritime de réaliser des gains de temps appréciables, ce qui compenserait en bonne partie pour leurs coûts plus élevés.

Il est entendu que le ministère des Transports ne pourra modifier les attitudes et les comportements des expéditeurs à l'endroit des transporteurs maritimes qui desservent l'Arctique tant et aussi longtemps que ceux-ci n'amélioreront pas les conditions de transport maritime. Il est quand même déplorable que ces conditions accusent un recul au fil des années alors que le prix ne cesse de grimper. Les expéditeurs ont le droit d'exiger que leurs marchandises soient transportées jusqu'à destination dans de bonnes conditions, afin d'assurer leur sécurité et leur livraison en bon état. Ces exigences légitimes peuvent être satisfaites en grande partie grâce à l'amélioration des équipements et des méthodes de travail, ainsi qu'on l'a montré dans cette étude, et sans que cela fasse grimper le taux de transport maritime de façon substantielle puisque le transporteur tirerait lui-même des avantages de ces améliorations.

Terminons en soulignant un dernier facteur qui agit de façon appréciable sur les offres de taux de transport maritime. Ce facteur a trait à l'estimation du niveau de risques de l'ensemble de l'opération de transport par l'entrepreneur maritime.

Le besoin d'élargir la marge de sécurité lors de l'estimé d'un taux, semble varier avec l'expérience de l'entrepreneur maritime, l'importance de la compagnie de transport maritime, les moyens qu'elle contrôle, et avec la concurrence pour le marché. Cette marge de sécurité est un facteur qui fait partie de la psychologie commerciale. Il est difficile de le définir mais il peut expliquer les écarts entre les taux des divers entrepreneurs maritimes qui s'offrent pour réaliser un contrat de transport.

3.3.7. Montréal: port de réapprovisionnement

Le port de Montréal est le premier port pour les activités de réapprovisionnement du Nouveau-Québec et de l'est de l'Arctique.

Le port de Montréal a connu un grand bouleversement depuis l'avènement de la conteneurisation. L'essor de cette nouvelle technologie maritime a fait chuter de façon dramatique les opérations traditionnelles de manutention des marchandises générales pour lesquelles le port de Montréal était bien équipé. Les autorités portuaires ont dû faire subir d'importantes modifications à l'infrastructure portuaire en démantelant des hangars et des silos à grain, et en procédant à du remplissage afin d'agrandir la surface des aires d'entreposage derrière les quais. On connaît maintenant les problèmes du port

de Montréal et, en particulier, son manque d'espaces pour satisfaire sa clientèle actuelle et pour planifier son développement futur.

Cette situation, de même que le plan de recyclage du port de Montréal, nous amène à poser la question suivante: que sort les autorités portuaires entendent-elles réserver aux activités de cabotage qui ont besoin d'infrastructures conventionnelles? Le réapprovisionnement des villages du Nouveau-Québec et de l'est de l'Arctique, il ne faut pas l'oublier, relève du cabotage. Il est vrai que ce sont là des activités saisonnières, mais ces activités ne sont-elles pas essentielles si on cherche à démontrer une volonté réelle pour soutenir les politiques de développement des régions nordiques.

Cette question est déjà une inquiétude pour les gens concernés par le réapprovisionnement du Nord, puisque la demande en services portuaires conventionnels pour la desserte de l'Arctique pourrait atteindre, dès l'été de 1982, plus de 100 000 tonnes métriques. Cette demande, concentrée sur quelques mois durant l'été, est susceptible de dépasser la capacité d'accueil des arrimeurs spécialisés pour ce genre d'activités au port de Montréal.

Il faut, sans tarder, chercher une solution à cette éventualité car déjà certains intervenants suggèrent d'autres ports pour assurer les activités de réapprovisionnement des villages du Nouveau-Québec et de l'Arctique.

Le ministère des Transports du Québec, au cours de ces dernières années, a toujours voulu privilégier le port de Montréal lors de ses interventions dans le domaine portuaire. Il est important au moment où le développement des régions nordiques est appelé à connaître un nouvel essor, après celui de la construction de la "DEW LINE"¹, et ce, grâce à la recherche pétrolière et à l'exploitation des ressources naturelles, que le port de Montréal se maintienne comme le premier port pour le réapprovisionnement de ces régions. Cet objectif sous-entend une volonté et une politique d'accueil de la part des autorités portuaires à Montréal. Il est bien entendu que si

1- "DEW LINE": Ligne d'antennes électroniques construite à la hauteur du cercle arctique, depuis les Aléoutiennes, à l'ouest, jusqu'en Europe du Nord, à l'est, afin de prévenir une éventuelle attaque soviétique. Cette ligne est tombée en désuétude depuis l'avènement des satellites.

Montréal ne faisait rien pour conserver les activités de réapprovisionnement des régions nordiques, le M.T.Q. ne pourra que déplorer leurs déménagements vers un autre port du Saint-Laurent. Est-il nécessaire de rappeler l'importance des retombées économiques générées par ces opérations de réapprovisionnement: elles favorisent d'abord les fournisseurs de l'environnement portuaire et stimulent ainsi l'activité commerciale du port; et elles procurent au port une source de revenus appréciables puisque, comme on le sait, la manutention des marchandises générales non conteneurisées demeure l'activité portuaire la plus rentable.

Il faudrait faire attention pour ne pas sacrifier une activité qui contribue pleinement au développement économique national, afin de favoriser l'occupation des infrastructures portuaires montréalaises par des opérations risquées, à cause de la concurrence étrangère, de transbordement de conteneurs destinés aux marchés américains et asiatiques.

3.3.8. La main-d'oeuvre

3.3.8.1. La main-d'oeuvre au port de Montréal

Les diverses fonctions administratives, à part la vérification de la marchandise sur les quais, sont réservées au personnel régulier de l'entrepreneur maritime ou de l'arrimeur.

Les opérations de débarquement sont exclusivement réservées aux membres en règle de l'Association internationale des débardeurs (A.I.D.). Il faut différencier, pour le port de Montréal, les activités reliées au cabotage (petites lignes) de celles qui dépendent du transport maritime international (grandes lignes). Les locaux 1845 et 1932, de l'A.I.D., sont les derniers locaux affectés au cabotage. Le local 375 s'occupe du trafic international. Le salaire et les conditions de travail diffèrent pour chacune de ces activités. Le cabotage profite de conditions plus souples qui sont à l'avantage des employeurs maritimes.

La main-d'oeuvre portuaire, à Montréal, a été grandement touchée par l'arrivée des conteneurs. Ses effectifs ont diminué de plus des deux tiers en moins d'une décennie. Les changements technologiques intervenus au cours de ces années ont modifié le travail des débardeurs. Ceux-ci sont de moins en moins préparés pour accomplir les manutentions de cargaisons dites traditionnelles. Nous assistons, en d'autres mots, à la disparition du métier traditionnel de débardeur. Aujourd'hui, on forme et on recycle des travailleurs pour les rendre

habiles à des tâches qu'ils pourraient aussi bien exécuter à l'extérieur du port. Il y a, bien sûr, une nécessité attribuable au progrès et à la modernisation des techniques de débarquement utilisées au port de Montréal, mais doit-elle nous faire oublier que le rôle de la main-d'oeuvre portuaire est de pouvoir charger et décharger tous les navires qui viennent s'amarrer dans le port. Faut-il rappeler que le transport des marchandises générales non conteneurisées connaît un regain à l'échelle internationale.

Il y a donc ici un autre problème avec lequel nous serons confrontés tôt ou tard, puisque nous utilisons, pour le chargement des navires de la desserte maritime du Nouveau-Québec, des techniques de chargement qui appartiennent à une main-d'oeuvre en nette régression. Nous remarquons déjà, il y a une quinzaine d'années, un malaise chez les débardeurs des grandes lignes pour accomplir les tâches de leurs confrères des lignes côtières.

On critique souvent la productivité des débardeurs sur un chargement de marchandises générales non conteneurisées. Cette faiblesse de performance n'est pas seulement attribuable aux débardeurs, mais elle dépend aussi et surtout de la nature des colis, de la qualité du plan de chargement et de l'encadrement des débardeurs. Le niveau d'expérience des débardeurs et du personnel de direction jouent un rôle capital sur la qualité et la rapidité d'un chargement réalisé à partir des techniques traditionnelles.

3.3.8.2. La main-d'oeuvre au Nouveau-Québec

C'est l'entrepreneur maritime qui a la responsabilité d'organiser le déchargement de ses navires au Nouveau-Québec.

On a assisté au déchargement des navires de Transports Desgagnés Inc. dans plusieurs villages, au cours de la desserte de 1981, et on tient à signaler le zèle et la bonne volonté des travailleurs qu'on a observés et qui s'affairaient au déchargement de leur navire.

On a constaté que pour faire exécuter le travail de déchargement sur les navires actuels, il faut compter sur seize (16) hommes environ. Ces hommes, à part le vérificateur qui doit surveiller le déchargement et faire signer les manifestes, forment trois équipes: la première comprend un opérateur de grue pour le navire et deux opérateurs de chariot élévateur pour décharger les barges sur la plage; la seconde comprend un ou deux signaleurs sur le pont du navire et un groupe de quatre (4) hommes dans la cale, dont un ou deux débardeurs

de métier, pour effectuer le désarrimage et la réarrimage de la marchandise sur le navire; la troisième équipe comprend un opérateur de remorqueur et son aide, et deux hommes pour le chargement et le déchargement de chaque barge qui servent au transport de la marchandise entre le navire et le rivage.

C'est, semble-t-il, une coutume pour la desserte du Nouveau-Québec que de recourir à l'équipage pour accomplir la plupart des tâches que nécessite le déchargement de la marchandise. Ce travail est rémunéré à temps supplémentaire. Les postes clés: le vérificateur, les opérateurs et les débardeurs de métier sont occupés par des gens spécialisés qui rejoignent le navire au Nouveau-Québec.

On doit faire remarquer que la charge de travail que s'impose plusieurs membres d'équipage est trop importante pour qu'on puisse espérer d'eux qu'ils maintiennent un rendement efficace et sécuritaire. C'est là un danger qui peut avoir des conséquences graves pour la sécurité du navire, de la cargaison et des gens à bord.

Le travail de marin avec ses quarts a déjà ses exigences. Lorsqu'on ajoute aux fatigues normales qui découlent de la navigation dans le Nord, celles du déchargement qui demande quinze à dix-huit heures de travail par jour, on admettra que, pour des jeunes bien souvent peu expérimentés, c'est une école d'apprentissage dont le rythme devient vite infernal.

L'appât du gain est l'élément moteur qui gouverne cette pratique. Elle use vite par contre et à mesure que la saison avance, et c'est normal, nous courons le risque d'avoir de mauvais marins et de mauvais débardeurs.

On comprend que cette situation n'est pas motivée par un simple souci d'économie de la part de l'entrepreneur maritime, puisqu'il doit composer avec les contraintes que lui imposent le milieu nordique.

On sait, pour l'avoir expérimenté au cours de l'été 1981, qu'il est très difficile de se déplacer au Nouveau-Québec selon un horaire serré, et que la plupart des villages n'offrent pas de facilités suffisantes d'hébergement. On a vécu, à Akulivik, un incident au mois d'août dernier où il a fallu attendre durant trois jours l'arrivée de quatre hommes, dont l'opérateur de la grue du navire sans qui le déchargement n'a pu démarrer. Le brouillard empêchait les avions de voler. Ce genre d'incident a des conséquences souvent désastreuses pour l'entrepreneur maritime.

On soulignera enfin la pauvreté de la qualité de vie à

bord des navires qui desservent actuellement le Nouveau-Québec. Ces navires n'ont pas les accommodations pour effectuer de longs voyages en régions isolées. L'équipage, à cause de la nécessité de recevoir des passagers à bord (les gens qui sont affectés au déchargement), doit vivre à l'étroit dans un environnement déjà pénible. Cette situation rend la récupération très difficile et engendre des frustrations qui ont des conséquences sur le rendement des hommes. Il serait vain de penser qu'on trouvera toujours des équipages de qualité, marins et officiers, pour accepter de naviguer dans de telles conditions.

Quant à la possibilité de recruter sur place une partie de la main-d'oeuvre nécessaire aux opérations de déchargement, ce qui ferait sûrement le bonheur des entrepreneurs maritimes, il semble, des expériences l'ont maintes fois démontré, que les Inuits peuvent difficilement exécuter ces tâches spécialisées qui demandent de la précision et de la rapidité, alors que leur économie ne leur permet pas encore de pratiquer ces tâches en dehors des quelques jours que dure la desserte maritime de leur village.

CONCLUSION

CONCLUSION

Ce travail ne répond sans doute pas à toutes les questions, mais on croit qu'il les pose et c'était là le principal objectif. Cette contribution devrait servir comme l'un des documents de base pour tous ceux qui ont et qui auront à intervenir dans le cadre de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec.

On n'a pas recommandé de programme de construction pour des infrastructures portuaires au Nouveau-Québec, car le coût de construction de telles infrastructures, en région isolée, est prohibitif. Elles seraient, de plus, très précaires, puisqu'exposées aux rudes conditions du milieu nordique; et la nature des besoins, quelques jours chaque année pour chacun des treize (13) villages, ne pouvait justifier un tel programme. Il demeure que les conseils municipaux ont la responsabilité de faire exécuter, chaque année, les travaux nécessaires pour préparer la plage de débarquement et faire dégager le chenal d'accès.

On n'a pas non plus recommandé un type précis de navire pour cette desserte maritime, non pas qu'on manquait d'idées, mais parce qu'on croit que c'est là une question qui relève de la compétence des transporteurs maritimes. Ceux-ci ont à chercher un type de navire qui répond d'abord à leurs critères d'exploitation car la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec demeure une opération saisonnière dont la durée est de deux à trois mois. Cette appréciation des navires devra s'effectuer, ainsi qu'on l'a recommandé, au moment de l'offre de services des entrepreneurs maritimes.

On a appliqué plusieurs de nos hypothèses, au cours des opérations de 1981, pour l'amélioration de la desserte maritime des villages du Nouveau-Québec, et l'augmentation de la satisfaction des participants a montré le bien-fondé de plusieurs d'entre elles.

On tient à souligner, en terminant, que le succès de cette desserte maritime, en tant que desserte maritime publique, dépend de la confiance de chacun des intervenants à l'endroit des représentants de l'organisme responsable. L'histoire des opérations de réapprovisionnement des postes et villages de l'Arctique a maintes fois démontré que l'Etat, en déléguant trop facilement ses responsabilités, ne défendait pas suffisamment l'intérêt public.

On reconnaît la nécessité d'un organisme responsable et l'apport de personnes ressources compétentes pour l'organisation annuelle de cette desserte maritime, mais quelque soit cet organisme, il devra mettre tout en oeuvre pour s'impliquer à fond, en conservant la maîtrise d'oeuvre des opérations, afin de toujours chercher de nouveaux moyens pour aplanir les difficultés et améliorer les conditions pour simplifier les opérations et diminuer les risques du transport maritime.

ANNEXE 1

ARRETE EN CONSEIL NUMERO 603-79

DU 28 FEVRIER 1979

ARRÊTÉ EN CONSEIL
CHAMBRE DU CONSEIL EXECUTIF

NUMÉRO 603-79

28 FEV. 1979

PRÉSENT:
Le lieutenant-gouverneur en conseil

CONCERNANT la desserte maritime
des postes et villages du
Nouveau-Québec

---oooOooo---

ATTENDU QUE son Ministère envisage l'opportunité d'assurer lui-même, dès l'été 1979, la desserte des postes et villages du Nouveau-Québec par voie maritime, opération qui s'effectue présentement par l'intermédiaire du ministère fédéral des Transports;

ATTENDU QUE, pour réaliser cet objectif à court terme, il est nécessaire de procéder dès maintenant à l'organisation matérielle d'un pont maritime entre les grands centres du Québec et lesdits postes et villages, vu que la période d'exécution se situe entre le 30 juin et le 15 septembre, et qu'il faut plusieurs mois pour en fixer les paramètres et en établir les mécanismes de fonctionnement de façon adéquate;

ATTENDU QUE, par ailleurs, il est indispensable d'obtenir de tous les ministères québécois comme de toutes les sociétés et agences gouvernementales, leur collaboration la plus étroite au niveau de l'évaluation de leurs besoins de transport vers ces régions éloignées, pour permettre au ministère des Transports du Québec, de faire la coordination de tels besoins en vue de la négociation d'un contrat de transport du cargo des grands centres vers les régions éloignées;

ATTENDU QU'il est nécessaire d'obtenir l'expertise du ministère des Travaux Publics et Approvisionnement qui se chargera de la partie terrestre de l'opération.

IL EST ORDONNE, en conséquence, sur proposition du
Ministre des Transports:

QU'il soit autorisé à prendre toutes les dispositions
devant mener à la réalisation de ce projet de pont maritime
pour permettre que la desserte des postes et villages éloignés
du Nouveau-Québec soit assurée dorénavant par son Ministère;

QUE le ministère des Travaux Publics et Approvision-
nement soit autorisé à prendre les dispositions nécessaires
pour réaliser l'opération terrestre qui comprend le groupage,
l'entreposage, l'emballage maritime et la livraison au quai de
chargement;

QUE tous les ministères ainsi que toutes les socié-
tés ou agences gouvernementales soient pressentis par les re-
présentants du ministère des Transports et consentent à utili-
ser ce nouveau service de desserte maritime pour acheminer
leurs marchandises vers le Nouveau-Québec dès la saison 1979.

le Greffier du Conseil exécutif

Louis Bernard

ANNEXE 2

COURTS PORTRAITS DES TREIZE (13) VILLAGES

INUITS DU NOUVEAU-QUEBEC

KANGIQSUALUJJUAQ (très grande baie)

Population (1979): 335 Inuits et 10 allochtones = 345 personnes

Ancien nom: Port-Nouveau-Québec / George River

Historique

La compagnie de la Baie d'Hudson ouvre un poste en 1890. Elle le ferme en 1952. Les gens de ce village, avec ceux de Povungnituk, lancent le mouvement coopératif en 1959. On organise, entre 1960 et 1970, les services municipaux.

Situation géographique

Kangiqsualujjuaq est situé à 160 kilomètres au nord-est de Kuujjuaq (Fort-Chimo) sur la rive est de la baie d'Ungava. C'est le seul village, sur cette côte, que nous desservons dans le cadre de notre desserte maritime. On retrouve plus au nord Killiniq.

Services publics et privés

Téléphone

Centre communautaire

Eau - distribution par camion-citerne

Ramassage des ordures

Egoûts - sac vert

Electricité - Hydro-Québec (diesel)

Service de police

Services de santé: infirmerie

Ecoles

Eglise

Magasin Co-op

Service aérien

"Skidoo Shop"

Comités parents, santé et récréation

Organismes publics et privés représentés

Commission scolaire Kativik

Co-op Kangiqsualujjuaq

Corporation municipale

Corporation Makivik

Gouvernement régional Kativik

Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement

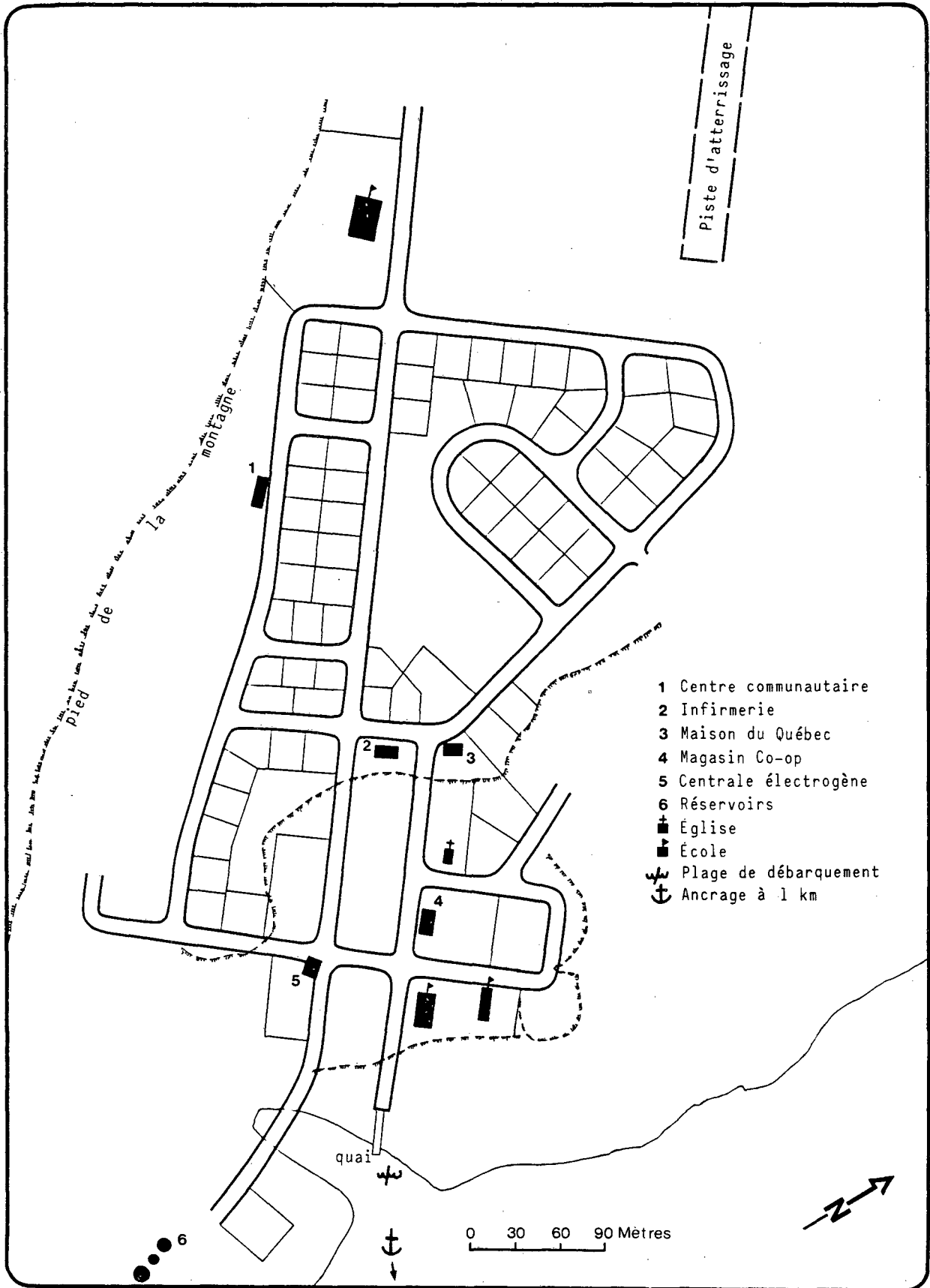
Land Holding

Hydro-Québec

Air Inuit Limitée

KANGIQSUALUJJUAQ

CARTE 6



KUJJUAQ (grande rivière)

Population: 818 Inuits et 250 allochtones = 1 068 personnes

Ancien nom: Fort-Chimo

Historique

Visite sans lendemain des missionnaires Moraves vers 1811. La compagnie de la Baie d'Hudson ouvre un premier poste en 1830. Après sa fermeture en 1842, il est réouvert en 1866.

Kuujuaq sert de base américaine entre 1942 et 1947. La compagnie de la Baie d'Hudson déménage en 1956 sur l'emplacement de la base américaine, soit sur l'autre rive de la rivière. Seule la ferme Umigmak du ministère de l'Agriculture, où l'on fait l'élevage du boeuf musqué, demeure sur la rive est de la rivière. Kuujuaq s'est ensuite développé autour de la Baie. Ce village est aujourd'hui le chef-lieu du Nouveau-Québec Inuit.

Situation géographique

Kuujuaq est situé sur la rive ouest de la rivière Koksoak à 50 kilomètres de la baie d'Ungava et à 1 462 kilomètres de Montréal à vol d'oiseau.

Services publics et privés

Téléphone

Eau - distribution par camion

Ramassage des ordures

Egoûts - sac vert et fosse sceptique

Electricité: Hydro-Québec (diesel)

Service de police

Service d'incendie

Services de santé - hôpital

Piste d'atterrissage: très bonne

Aides à la navigation

Hotel Kuujuaq

Banque canadienne impériale de commerce

Ecoles

Eglises

Station radio FM

Bell Canada

Magasin Co-op

Magasin de la Baie d'Hudson

Services aériens

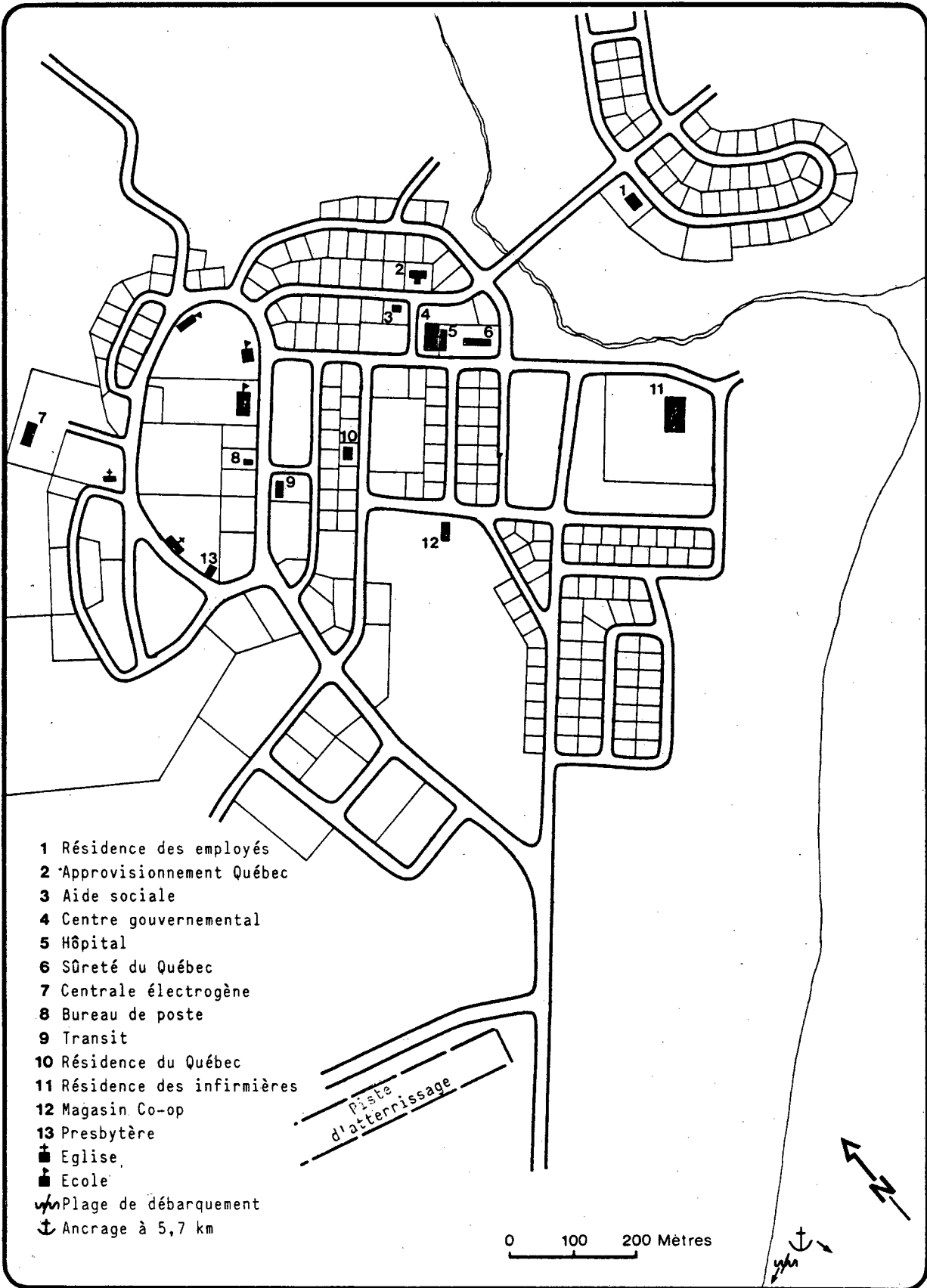
Comité de récréation
Comité de bière
Centre éducation
Bureau de poste

Organismes publics et privés représentés

Ministère des Affaires sociales
Centre de la main-d'oeuvre du Québec
Construction C.H.U.
Corporation de l'hôpital de l'Ungava
Ministère de l'Agriculture
Sûreté du Québec
Gouvernement fédéral Kativik
Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement
Hydro-Québec
Kigiask Construction Inc.
Corporation Makivik
Conseil régional de logement Kativik
Commission scolaire Kativik
Corporation municipale
Ministère des Affaires indiennes et du Nord
Centre de main-d'oeuvre du Canada
Postes Canada
Transport Canada
Télécommunications
Aéroport de Kuujuaq
Nordair Limitée
Héli Québec
Johnny May Air Charter Limitée

KUUJJUAQ

CARTE 7



TASIUJAQ (ce qui ressemble à un lac)

Population (1979): 100 Inuits et 3 allochtones: 103 personnes

Anciens noms: Baie-aux-Feuilles / Leaf Bay

Historique

Vers 1840, la compagnie de la Baie d'Hudson exploite un comptoir dans la région. On fait de l'exploration minière au lac Finger à 30 kilomètres de la baie entre 1950 et 1955. Quelques familles s'installent à l'embouchure de la rivière Finger en 1963. La Direction générale du Nouveau-Québec donne un statut de village à Tasiujaq en 1966.

Situation géographique

Tasiujaq est situé à 120 kilomètres au nord-ouest de Kuujuaq près de la rivière aux Feuilles.

Services publics et privés

Téléphone

Eau - distribution par camion

Ramassage des ordures.

Egoûts - sac vert

Electricité - Hydro-Québec (diesel)

Service de police

Service de santé: infirmerie

Piste d'atterrissage: passable

Ecole

Eglise

Magasin Co-op

Comité de récréation

Comité d'habitation

Service aérien

Organismes publics et privés représentés

Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement

Corporation municipale

Co-op de Tasiujaq

Commission scolaire Kativik

Santé du Québec

Shell Canada

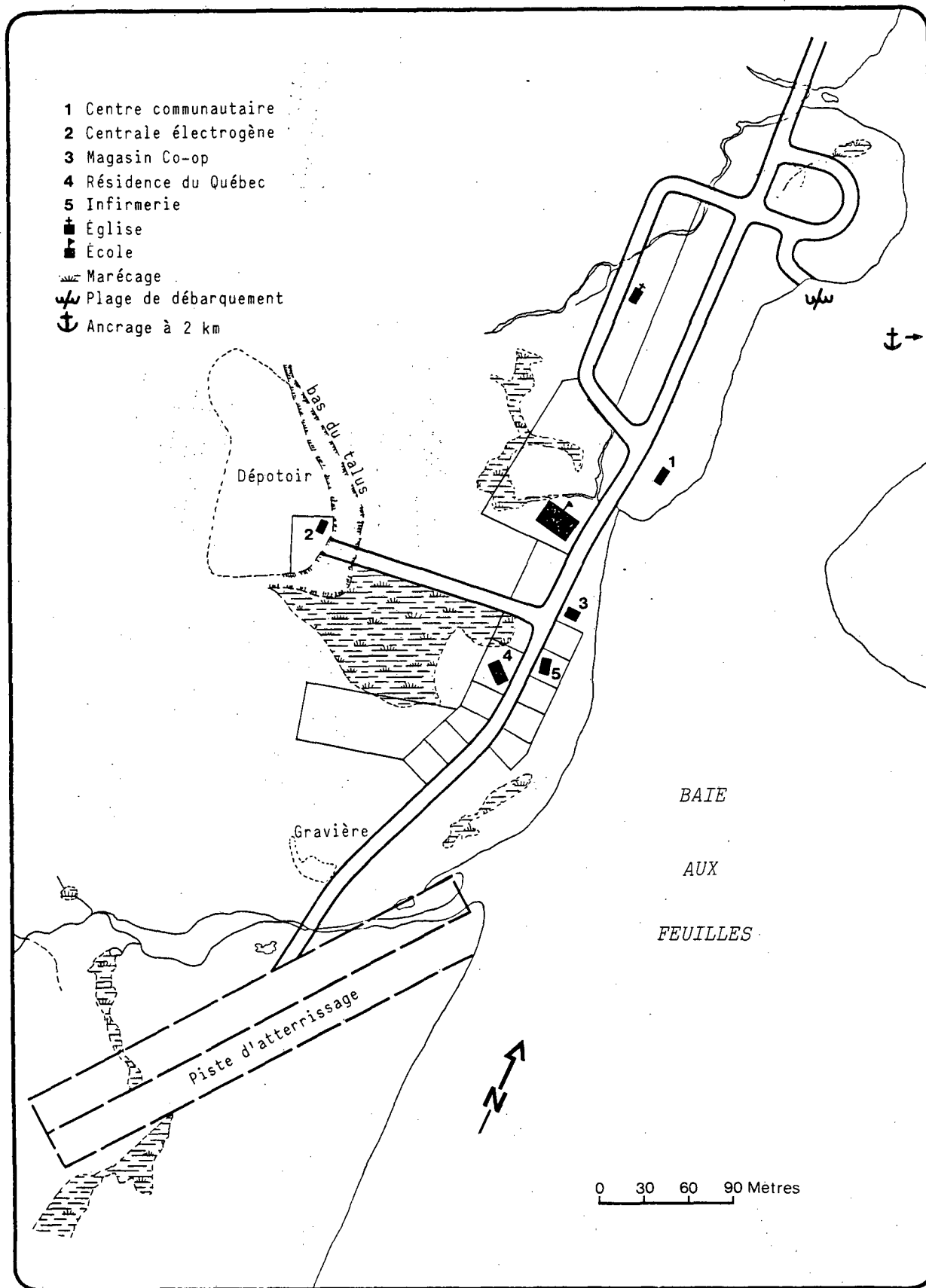
Land Holding Corporation

Gouvernement régional Kativik

Air Inuit Limitée

TASIUJAQ

CARTE 8



AUPALUK (endroit route)

Population (1979): 98 Inuits

Historique

Nouveau village formé d'Inuits de Payne Bay en 1979.

Situation géographique

Ce village est situé sur la baie d'Ungava à environ 192 kilomètres au nord de Kuujuaq.

Services publics et privés

Eglise

Ecole

Téléphone

Eau: distribution par camion-citerne

Ramassage des ordures

Egoûts - sac vert

Electricité - Hydro-Québec (diesel)

Services de santé: dispensaire

Piste d'atterrissage: bonne

Service aérien

Organismes publics et privés représentés

Ministère des Affaires sociales

Commission scolaire Kativik

Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement

Air Inuit Limitée

KANGIQSUK (la baie)

Population (1979): 260 Inuits et 11 allochtones: 271 personnes

Anciens noms: Payne Bay - KANGIRSUK - Bellin

Historique

La compagnie ouvre un poste à cet endroit en 1925. La compagnie Réveil-
lon et Frères fermera son poste en 1936. Le processus de sédentarisation
s'accélère au début des années soixante.

Situation géographique

Kangiqsuk est situé sur la rive ouest de la baie d'Ungava, à 240 kilo-
mètres au nord de Kuujuaq, sur la rive nord de la rivière Arnaud.

Services publics et privés

Téléphone

Centre communautaire

Ecole

Eglises: catholique et anglicane

Eau - distribution par camion

Ramassage des ordures

Egoûts - sac vert

Electricité - Hydro-Québec (diesel)

Service de police

Services de santé: infirmerie

Piste d'atterrissage

Aide à la navigation: radio - phare

Service aérien

Magasin Co-op

Magasin de la Baie d'Hudson

Résidence du Québec

Divers comités: récréation, église, école, santé

Organismes publics et privés représentés

Corporation municipale

Land Holding Corporation

Commission scolaire Kativik

Gouvernement régional Kativik

Co-op Kangiqsuk

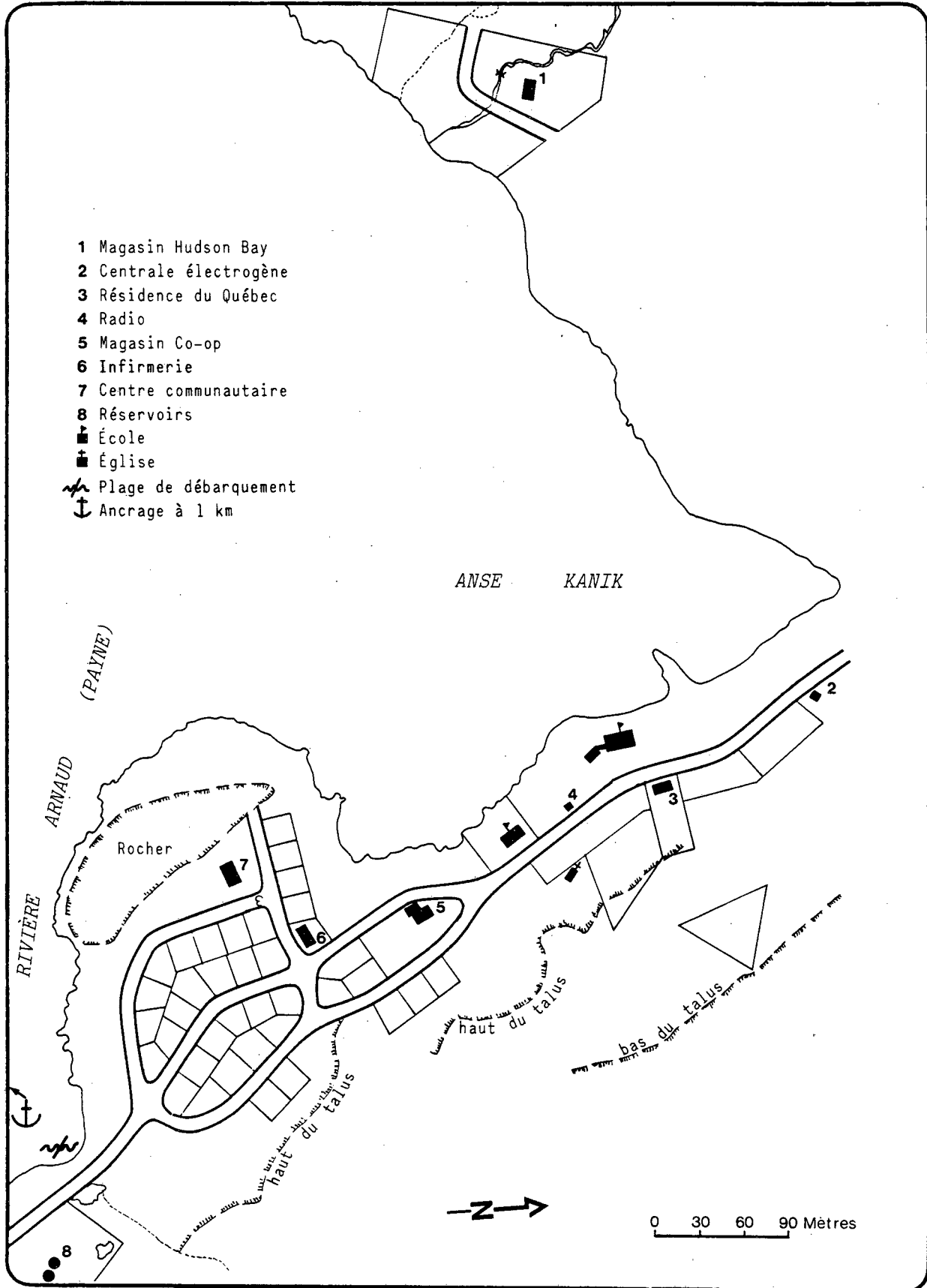
Sûreté du Québec

Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement

Air Inuit Limitée

KANGIQSUK

CARTE 9



- 1 Magasin Hudson Bay
- 2 Centrale électrogène
- 3 Résidence du Québec
- 4 Radio
- 5 Magasin Co-op
- 6 Infirmerie
- 7 Centre communautaire
- 8 Réservoirs
- École
- Église
- ⚓ Plage de débarquement
- ⚓ Ancre à 1 km

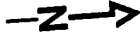
ANSE KANIK

RIVIÈRE ARNAUD (PAYNE)

Rocher

haut du talus

bas du talus



0 30 60 90 Mètres

QUAQTAQ (ce qui a été fait geler)

Population (1979): 260 Inuits et 11 allochtones: 271 personnes

Ancien nom: Koartac

Historique

Etablissement d'une mission catholique en 1947. Le village s'est formé à partir de 1960.

Situation géographique

Quaqtaq est situé sur la côte ouest de la baie d'Ungava à 335 kilomètres au nord de Kuujjuaq. Le village sert de station météorologique et de point de ravitaillement à la compagnie Air Inuit Limitée.

Services publics et privés

Téléphone

Eau - distribution par camion

Ramassage des ordures

Egoûts - sac vert

Electricité - Hydro-Québec (diesel)

Service de police

Services de santé: infirmerie

Piste d'atterrissage: mauvaise

Aides à la navigation: météo et radio-phare

Maison du Québec

Ecole

Station météorologique

Magasin Co-op

Service aérien

Eglise

Station radio FM

Comité de récréation

Comité de santé

Comité de logement

Organismes publics et privés représentés

Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement

Commission scolaire Kativik

Corporation municipale

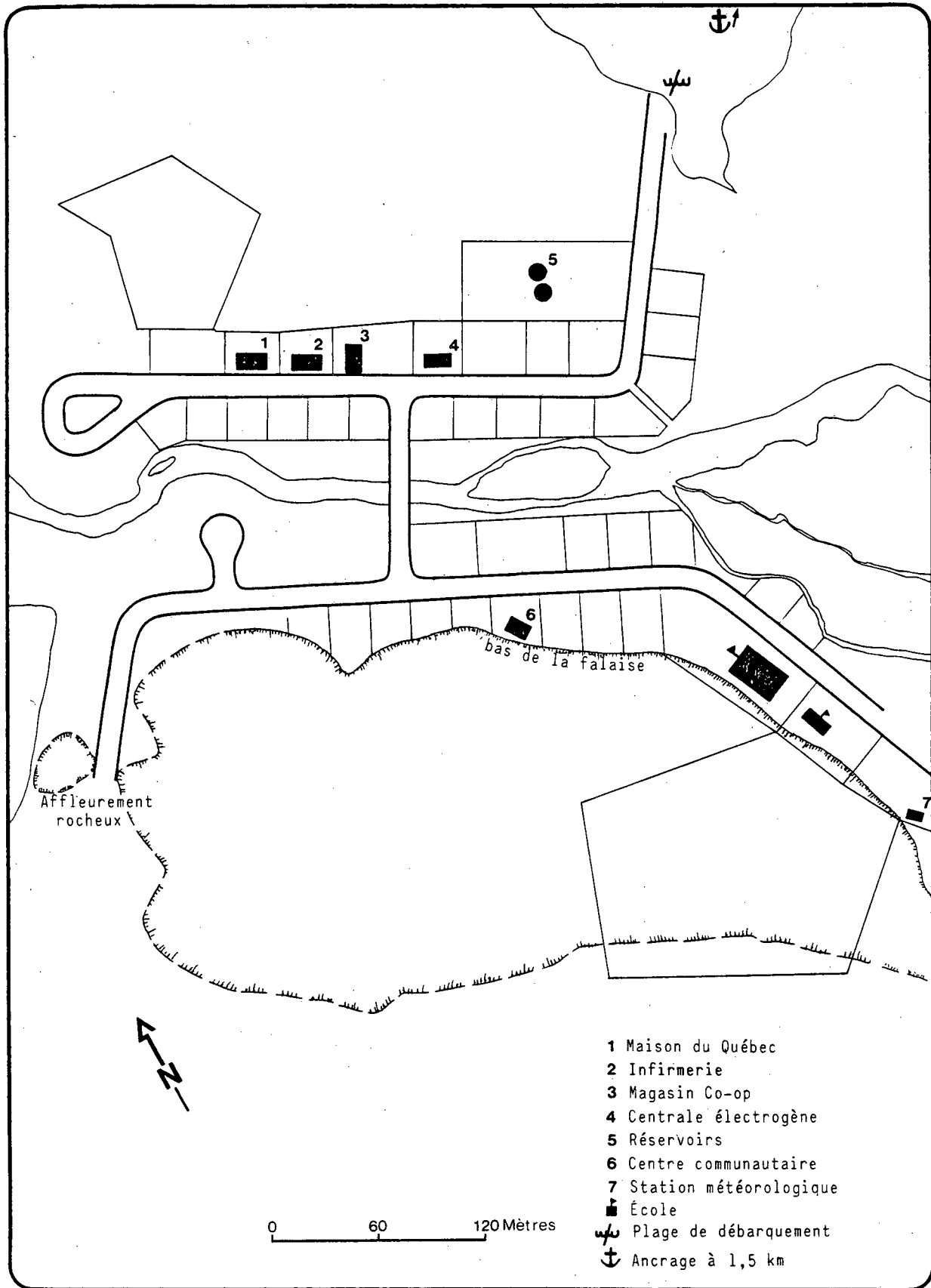
Environnement Canada

Co-op Quaqtaq

Sûreté du Québec
Gouvernement régional Kativik
Corporation Makivik
Air Inuit Limitée

QUAQTAQ

CARTE 10



KANGIQSUJUAQ (la grande baie)

Population (1979): 277 Inuits et 12 allochtones: 289 personnes

Ancien nom: Wakeham Bay - Maricourt (Kangirsujuak)

Historique

Les Inuits de Kangiqsujuaq prirent contact avec des blancs lors d'expéditions scientifiques aux environs de 1885. Les compagnies Réveillon et Frères et de la Baie d'Hudson établirent des postes dans ce village au début du siècle.

Le développement du village s'est effectué vers les milieu des années cinquante.

Situation géographique

Kangiqsujuaq est situé à 400 kilomètres de Kuujuaq, dans le fjord de Wakeham, sur la rive sud du détroit d'Hudson.

Services publics et privés

Téléphone
Centre communautaire
Eglise
Ecoles
Eau - distribution par camion
Ramassage des ordures
Egoûts - sac vert
Electricité - Hydro-Québec (diesel)
Service de police
Services de santé: infirmerie
Piste d'atterrissage
Résidence du Québec
Transit
Bureau de poste
Magasin Co-op
Magasin de la Baie d'Hudson
Service aérien
Station radio FM

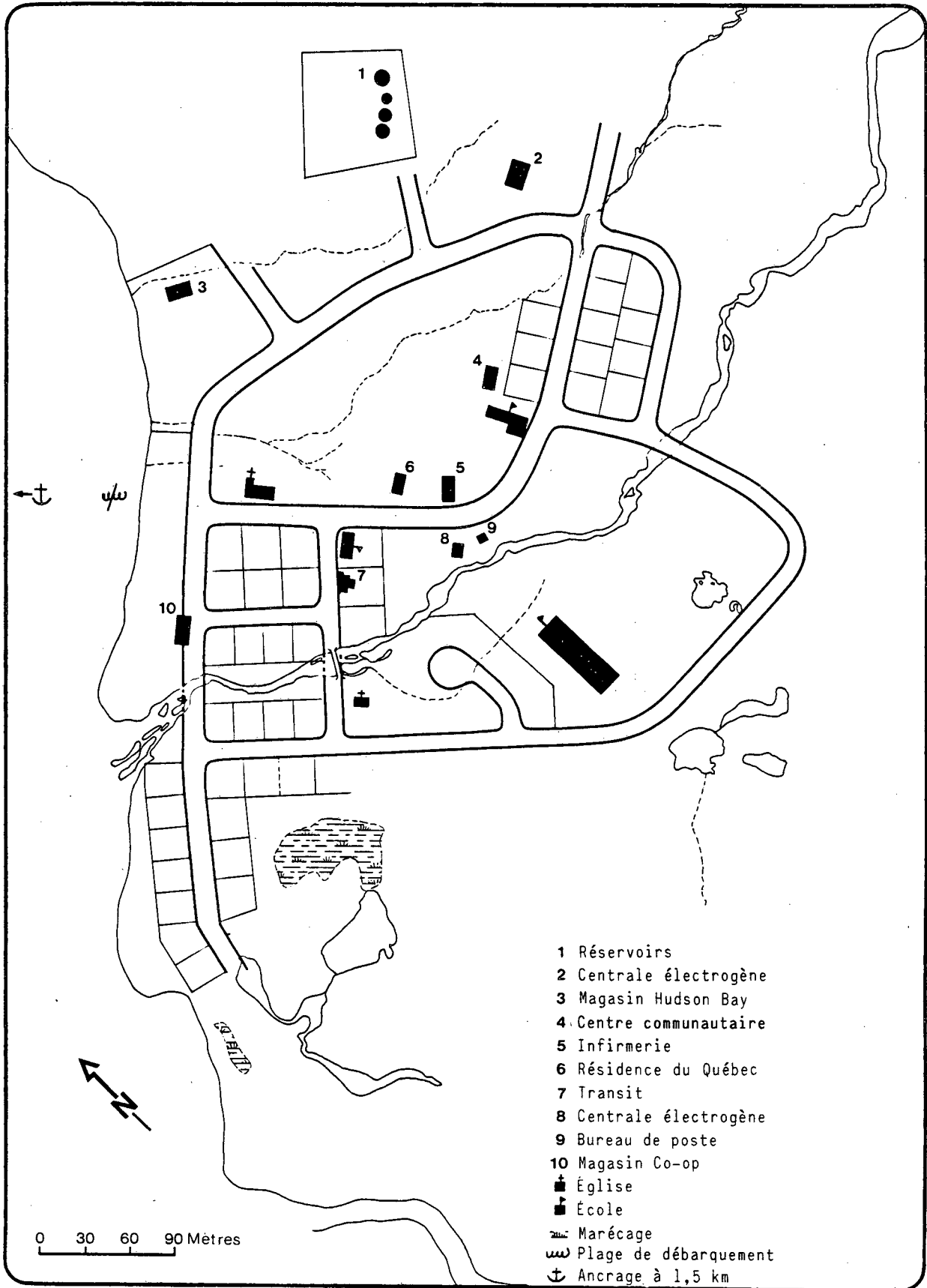
Organismes publics et privés représentés

Corporation municipale
Co-op Kangiqsujuaq

Commission scolaire Kativik
Hydro-Québec
Sûreté du Québec
Air Inuit Limitée
Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement
Shell Canada

KANGIQSUJUAQ

CARTE 11



SALLUIT (ce qui est mince, maigre, en s'appliquant aux falaises entourant le village)

Population (1979): 537 Inuits et 15 allochtones: , 552 personnes

Anciens noms: Sugluk - Saglouc

Historique

Une mission catholique y fut érigée en 1947. La population Inuit venant d'Ivujivik, de Kangiqsujaq et de Cap Dorset s'y regroupe surtout après 1960.

Situation géographique

Salluit est situé sur le détroit d'Hudson à 800 kilomètres au nord-est de Kuujjuaraapik.

Services publics et privés

Téléphone

Eau - distribution par camion

Ramassage des ordures

Egoûts - sac vert

Electricité - Hydro-Québec (diesel)

Service de police

Services de santé: infirmerie

Piste d'atterrissage: mauvaise

Aides à la navigation: météo et radio-phare

Ecoles

Eglises

Centre de main-d'oeuvre

Magasin Co-op

Magasin La Baie

Station radio FM

Service aérien

Organismes publics et privés représentés

Sûreté du Québec

Hydro-Québec

Commission scolaire Kativik

Santé et bien-être social du Canada

Surfil du Québec

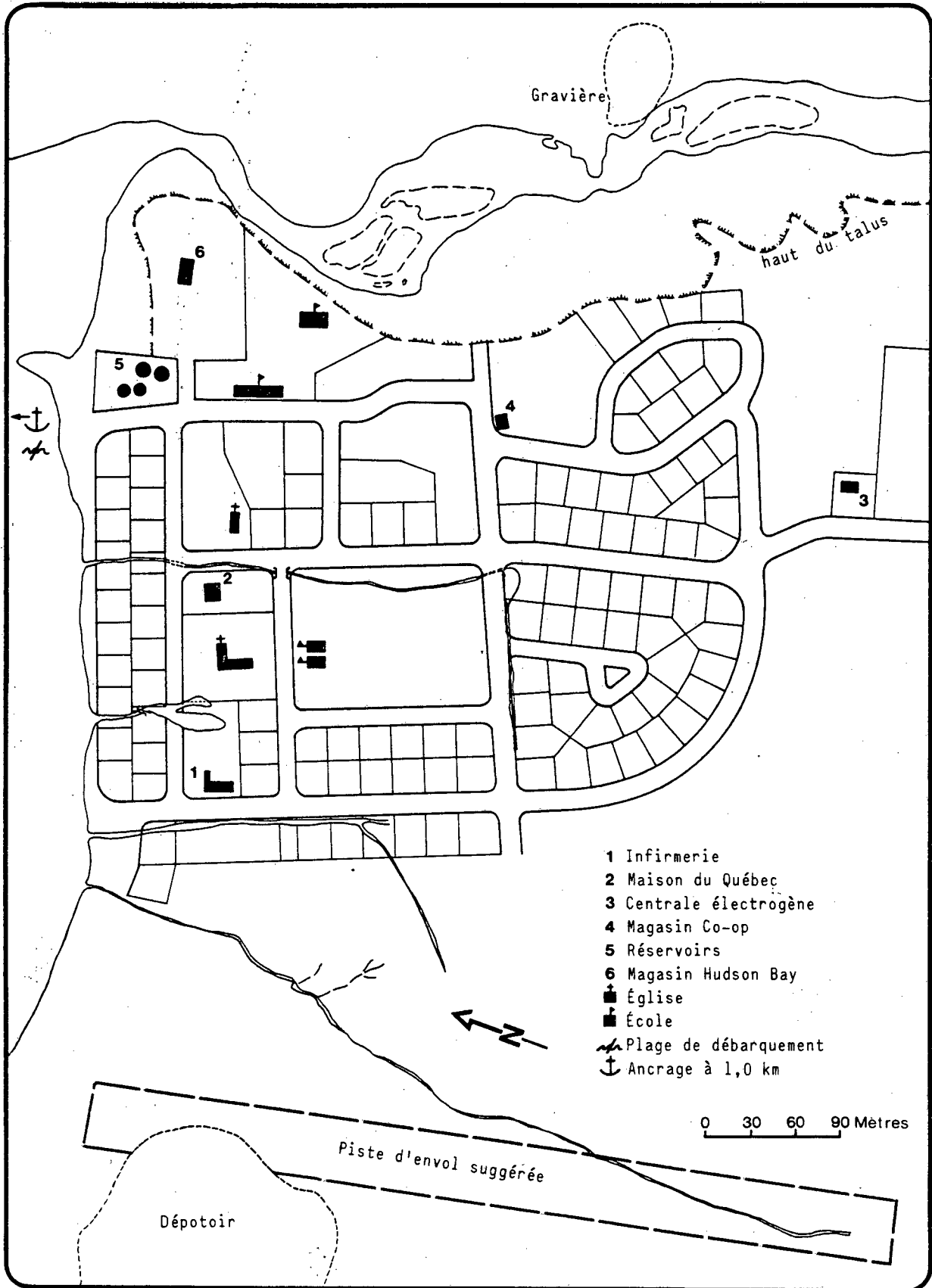
Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement

Corporation municipale

Corporation Quagalik
Taqramiut Nipingat Inc.
Co-op de Salluit
Austin Airways Limitée

SALLUIT

CARTE 12



- 1 Infirmerie
- 2 Maison du Québec
- 3 Centrale électrogène
- 4 Magasin Co-op
- 5 Réservoirs
- 6 Magasin Hudson Bay
- ✚ Église
- École
- ⚓ Plage de débarquement
- ⚓ Ancre à 1,0 km

0 30 60 90 Mètres

Piste d'envol suggérée

Dépotoir

IVUJIVIK (endroit où les glaces mouvantes s'entrechoquent)

Population (1979): 176 Inuits et 8 allochtones: 184 personnes

Historique

La compagnie ouvre un comptoir à cet endroit en 1947. La coopérative locale remplace la Baie en 1965.

Situation géographique

Ce village est situé sur le détroit d'Hudson. Il est le plus septentrional du Québec, soit à 1 950 kilomètres de Montréal à vol d'oiseau.

Services publics

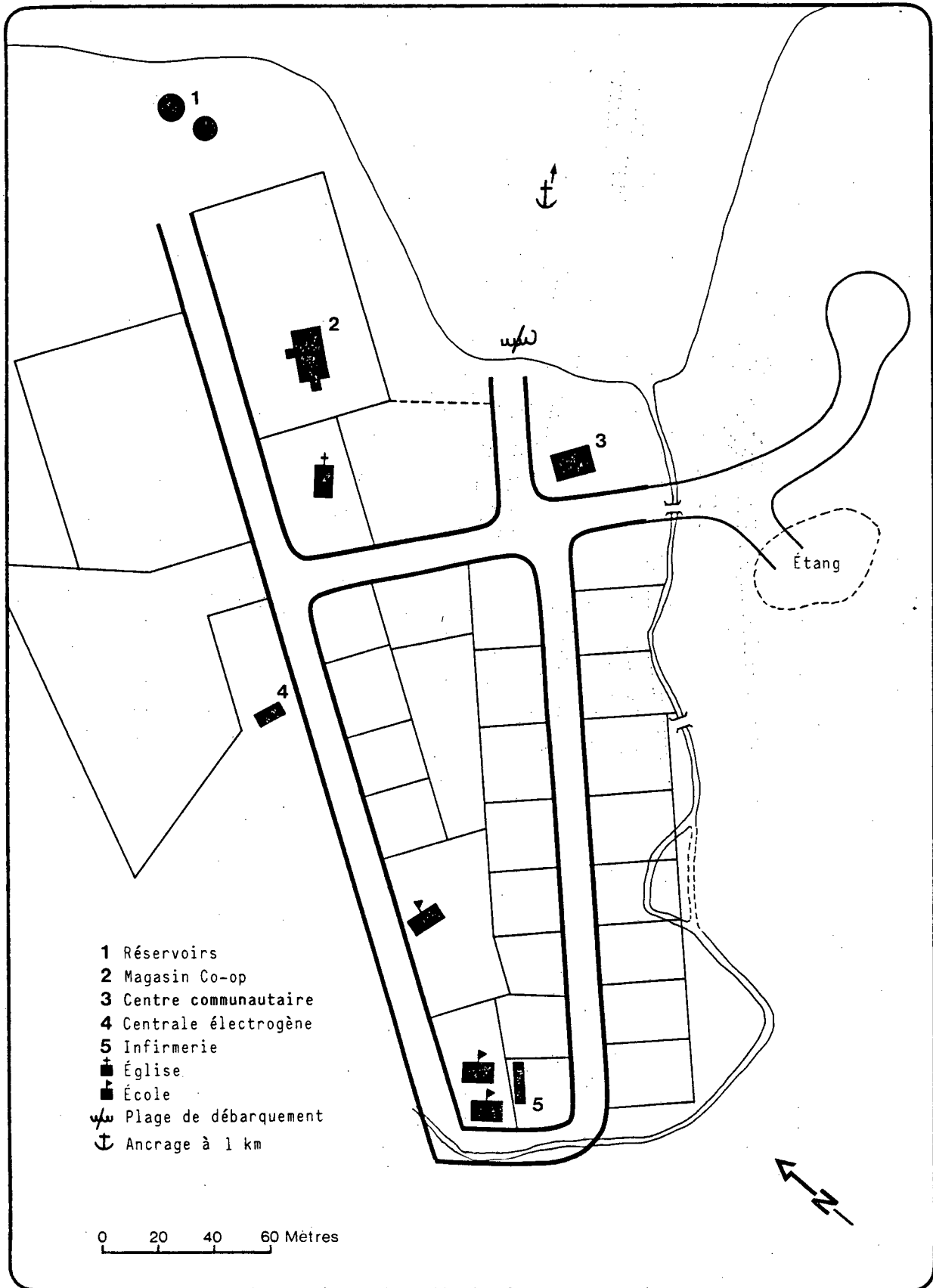
Centre communautaire
Eglise
Ecole
Eau - distribution par camion-citerne
Téléphone
Ramassage des ordures
Egoûts - sac vert
Electricité - Hydro-Québec (diesel)
Service de police
Services de santé: infirmerie
Piste d'atterrissage: mauvaise
Aides à la navigation: radio-phare privé
Magasin Co-op

Organismes publics et privés représentés

Commission scolaire Kativik
Sûreté du Québec
Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement
Co-op d'Ivujivik
Poste d'essence
Corporation Maniituk
Austin Airways Limitée

IVUJIVIK

CARTE 13



- 1 Réservoirs
- 2 Magasin Co-op
- 3 Centre communautaire
- 4 Centrale électrogène
- 5 Infirmerie
- ✝ Église
- 📖 École
- 🚤 Plage de débarquement
- ⚓ Ancre à 1 km

0 20 40 60 Mètres

AKULIVIK (endroit où il y a une pointe de terre entre deux baies)

Population (1979): 199 Inuits et 3 allochtones: 202 personnes

Historique

Les Inuits habitaient ce lieu avant de déménager, vers 1952, à Povungnituk. Nous assistons, depuis 1972, au retour des familles.

Situation géographique

Ce village est situé sur la côte de la baie d'Hudson, à 120 kilomètres au nord de Povungnituk, près de l'île du Cap Smith. Kuujjuaraapik est à 640 kilomètres d'Akulivik à vol d'oiseau.

Services publics et privés

Eglise

Ecole

Téléphone

Eau - distribution par camion-citerne

Ramassage des ordures

Egoûts - sac vert

Electricité - Hydro-Québec (diesel) - Centre électrogène

Services de santé: dispensaire

Piste d'atterrissage: mauvaise

Station FM

Magasin Co-op

Service aérien

Organismes publics et privés représentés

Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement

Commission scolaire Kativik

Corporation municipale

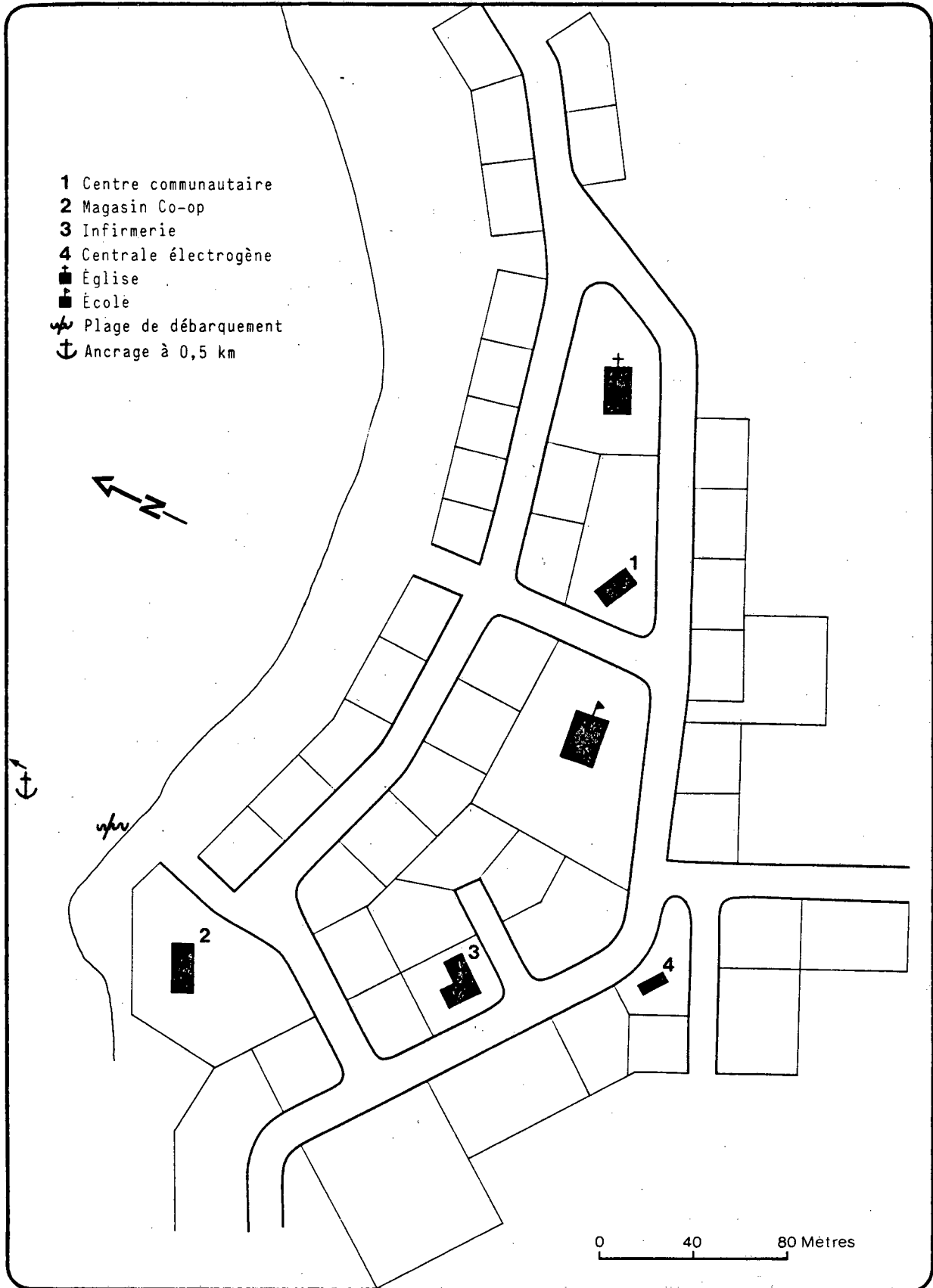
Co-op d'habitation Akulivik

Co-op Akulivik

Austin Airways Limitée

AKULIVIK

CARTE 14



POVUNGNITUK (POV) (endroit où il y a une odeur de viande pourrie)

Population (1979): 741 Inuits et 46 allochtones: 787 personnes

Historique

Ouverture d'un comptoir de traite de la compagnie de la Baie d'Hudson en 1952. Les Inuits qui viennent s'installer dans ce village sont de plusieurs endroits. Povungnituk ouvre la voie de la coopération au Nouveau-Québec. Le milieu artistique s'affirme tôt et Povungnituk devient vite un centre de production artisanale inuit de réputation mondiale. C'est de Povungnituk que partira le mouvement de dissidence I.T.N.

Situation géographique

Ce village est situé à 520 kilomètres au nord de Kuujjuaraapik sur la rive nord de la rivière Povungnituk.

Services publics et privés

Téléphone
Eau - distribution par camion-citerne
Ramassage des ordures
Egoûts - sac vert
Electricité - Hydro-Québec (diesel)
Service de police
Services de santé: dispensaire
Piste d'atterrissage: passable
Aides à la navigation: radio-phare
Bureau de poste
Centre communautaire
Musée
Restaurant
Salle des loisirs
Hôtel Huard
Service aérien
Caisse populaire
Magasin Co-op
Eglises
Ecoles
Magasin de La Baie

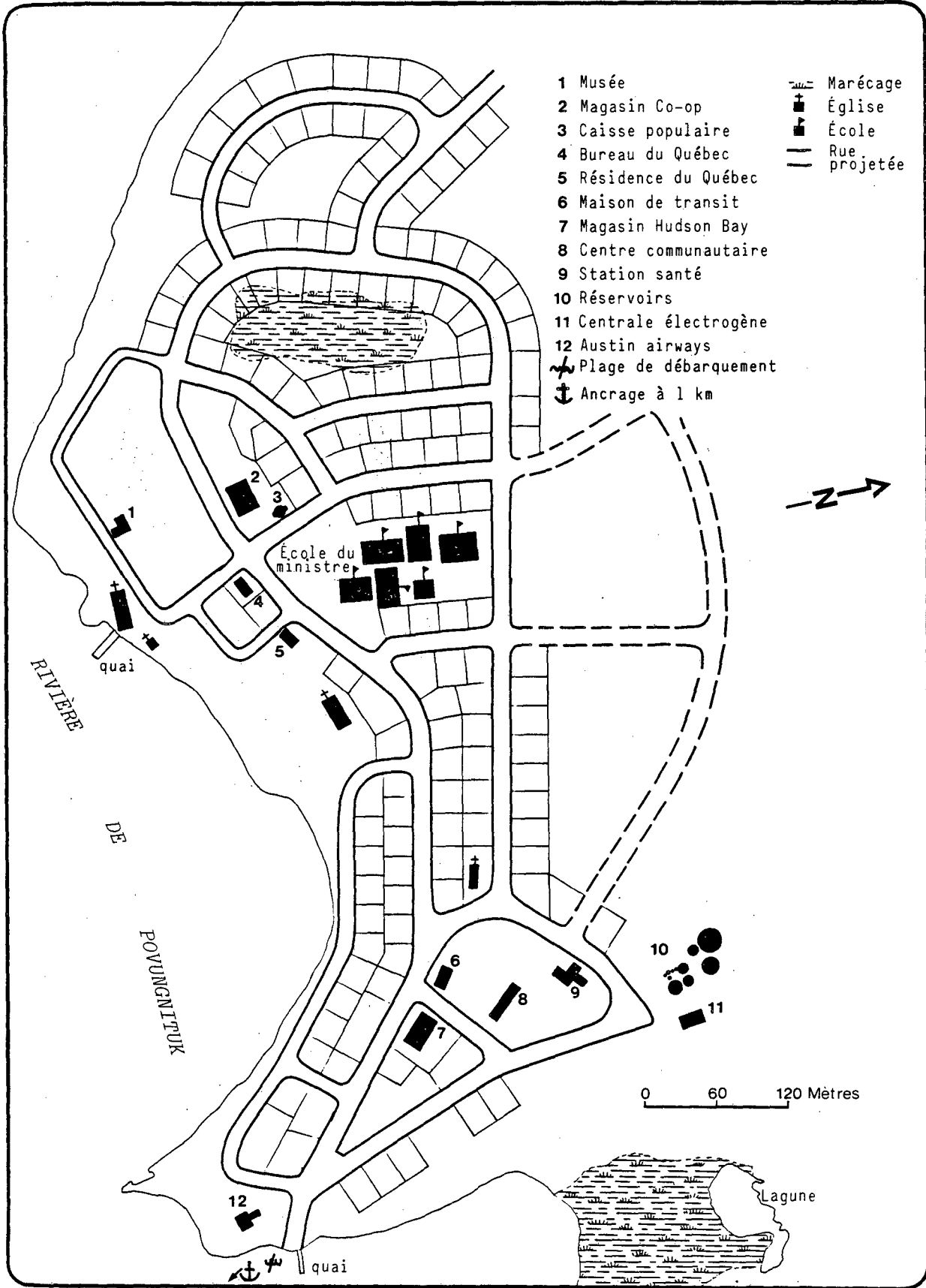
Organismes publics et privés représentés

Santé et bien-être social du Canada
Commission scolaire Kativik

Sûreté du Québec
Ministère des Affaires sociales
Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement
Conseil communautaire Inuit
Co-op Povungnituk
Telesat Canada
Austin Airways Limitée

POVUNGNITUK

CARTE 15



INUKJUAK (Inoucdjouac) (grand homme)

Population (1979): 618 Inuits et 44 allochtones: 662 personnes

Ancien nom: Port Harrison

Historique

Installation d'un poste de traite, en 1909, par la compagnie Réveillon et Frères. La compagnie de la Baie d'Hudson ouvre un poste en 1920. La Gendarmerie royale du Canada y installe son premier détachement en 1936. Le regroupement des Inuits s'y effectue au début des années soixante.

Situation géographique

Inukjuak est situé sur la côte de la baie d'Hudson, à 360 kilomètres au nord de Kuujuaraapik (Poste-de-la-Baleine). Le village est installé sur la rive nord de la rivière Innuksuac.

Services publics et privés

Téléphone
Eau - distribution par camion-citerne
Cueillette des ordures
Egoûts - sac vert
Electricité - Hydro-Québec (diesel)
Service de police
Services de santé: infirmerie
Magasin Co-op
Magasin Hudson Bay
Station radio FM
Restaurant Co-op
Hôtel Inukjuak
Eglise
Ecole
Centre communautaire
Résidence du Québec
Piste d'atterrissage
Aides à la navigation: météo et radio-phare
Services sociaux de la Baie d'Hudson
Comité de récréation
Service aérien

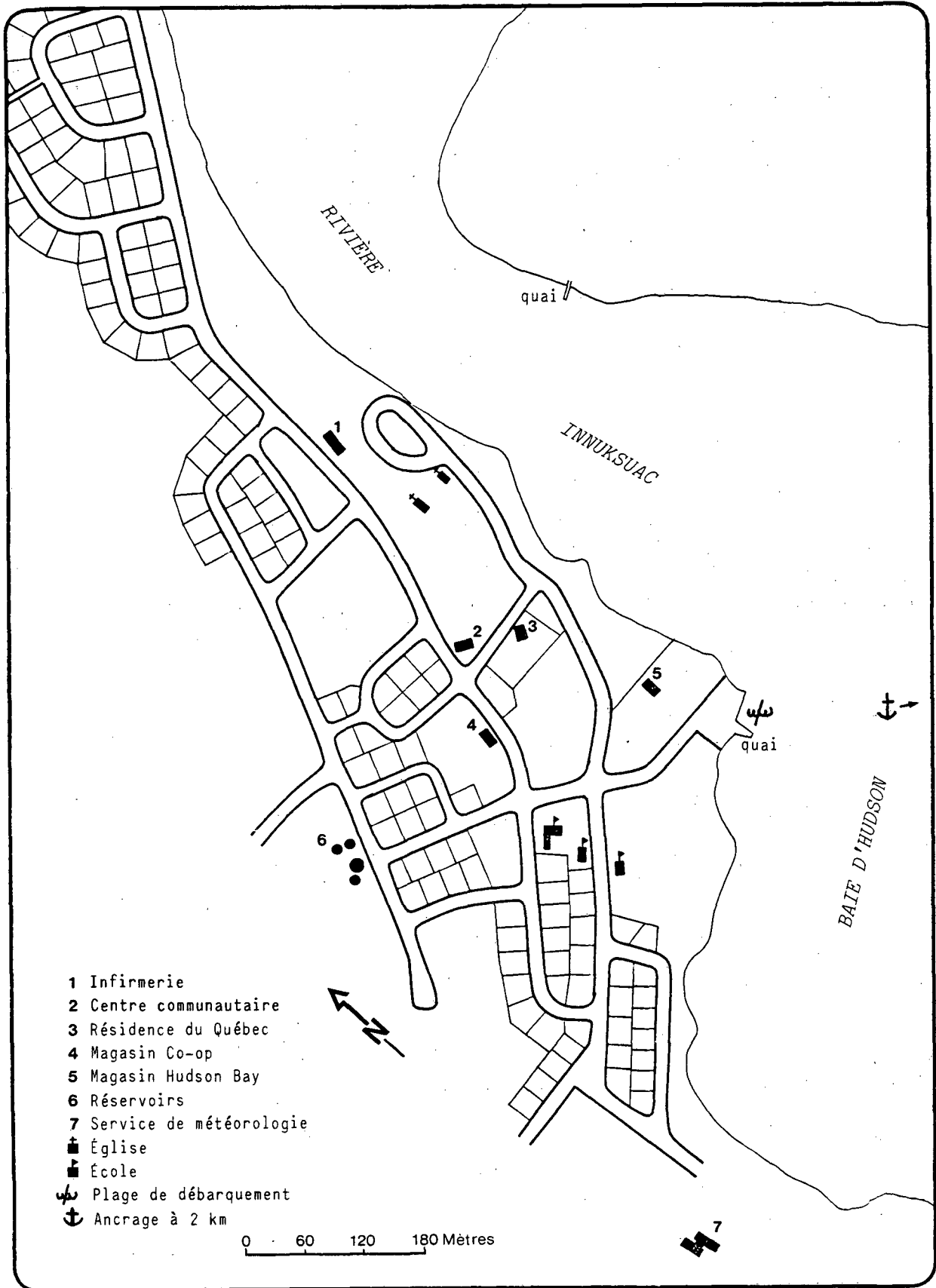
Organismes publics et privés représentés

Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement
Conseil communautaire

Environnement Canada
Santé et bien-être social du Canada
Transports Canada
Office municipal d'habitation
Sûreté du Québec
Gouvernement régional Kativik
Main-d'oeuvre du gouvernement régional Kativik
Corporation Makivik
Co-op d'Inukjuak
Taqramiut Nipingat Inc.
Centre de culture Tiki Inuit
Austin Airways Limitée

INUKJUAK

CARTE 16



KUUJJUARAAPIK (belle grande rivière)

Population (1979): 590 Inuits, 377 cris, 158 allochtones: 1 125 personnes

Ancien nom: Poste-de-la-Baleine

Historique

La compagnie de la Baie d'Hudson exploite, dans le secteur, des comptoirs de traite. On aménage, au début des années cinquante, une base de radar de la ligne "MID CANADA". Le regroupement des Cris et des Inuits s'effectue vers 1955.

Situation géographique

Ce village est situé à plus de 1 139 kilomètres de Montréal à vol d'oiseau et à 200 kilomètres au nord de Fort-Georges sur la côte de la baie d'Hudson.

Services publics et privés

Téléphone

Eau - distribution par camion-citerne

Ramassage des ordures

Egoûts - sac vert

Electricité - Hydro-Québec (diesel)

Service de police

Service d'incendie

Services de santé: infirmerie

Piste d'atterrissage - Avion à réaction (Jet)

Aides à la navigation: météo, radio-phare

Bureau de poste

Station radio FM

Ecoles

Eglises

Comité de récréation

Magasin Co-op

Magasin de La Baie

Services aériens

Organismes publics et privés représentés

Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement

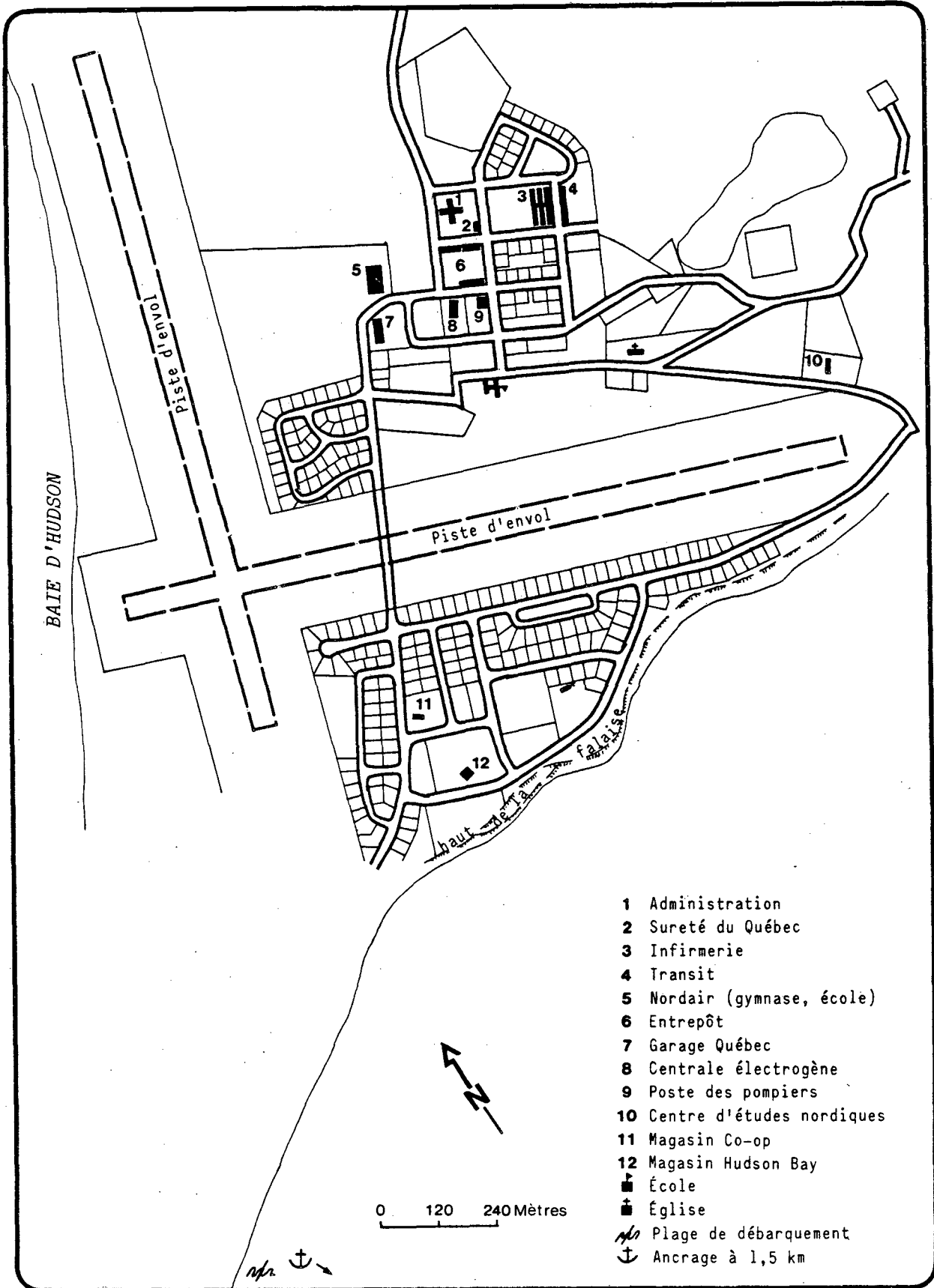
Conseils communautaires

Environnement Canada

Santé et bien-être social Canada
Transports Canada
Affaires sociales du Québec
Sûreté du Québec
Commission scolaire Kativik
Co-op Kuujjuaraapik
Postes Canada
Austin Airways Limitée
Nordair Limitée

KUUJJUARAAPIK

CARTE 17



ANNEXE 3

CONTRAT D'EMBALLAGE ET D'ENTREPOSAGE ENTRE
LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE L'APPROVISIONNEMENT

LES PRESENTES FONT FOI que le Ministère et l'entrepreneur s'engagent comme suit:

ARTICLE 1

NATURE DE LA CONVENTION

1.1. L'entrepreneur s'engage, pour le compte du Ministère, à fournir tous les matériaux, l'outillage et la main-d'oeuvre nécessaire à l'exécution des travaux définis aux documents contractuels désignés dans les conditions générales et préparés à cet effet ainsi que tout autre travail qui, bien que non spécifiquement mentionné pourrait être requis suivant l'esprit des documents précités.

1.2. Les documents contractuels font partie intégrante de ce contrat et l'entrepreneur déclare en avoir pris connaissance et en accepte toutes les clauses et conditions.

ARTICLE II

MONTANT CONTRACTUEL

Le Ministère s'engage à payer à l'entrepreneur en monnaie légale du Canada, les prix détaillés à l'annexe I des présentes pour les travaux réellement effectués.

La responsabilité financière du Ministère ne doit cependant pas excéder: \$ _____.

ARTICLE III

MODES DE PAIEMENT

3.1. Le Ministère peut effectuer deux (2) versements partiels de 40% chacun, pour les périodes d'utilisation du service se terminant le 1er mai et le 1er juillet de chaque année et dans ce cas, l'entrepreneur s'engage à déduire X% des prix mentionnés au bordereau sur ces versements.

Le paiement final sera fait par le Ministère après la fermeture de la saison de navigation sur présentation de factures accompagnées de pièces justificatives.

3.2. Advenant que le Ministère préfère effectuer des versements mensuels, l'entrepreneur s'engage à faire parvenir une facture à la fin de chaque mois pour les travaux réellement effectués suivant les modalités ci-après mentionnées.

Pour l'entreposage extérieur, la manutention, la documentation et la livraison, la facturation mensuelle sera basée sur les taux établis à l'annexe I pour les premiers 10 600 m.cu. et pour l'entreposage extérieur, ladite facturation tiendra compte des taux établis à l'annexe I pour les premiers 4 200 m.cu.

Un ajustement sera fait lors de la présentation de la facture finale, sur le volume total d'utilisation de tous les services.

ARTICLE IV

DEBUT DU CONTRAT

4.1. Le présent contrat entrera en vigueur le 1er janvier 1980.

ARTICLE V

DUREE DU CONTRAT

5.1. Le contrat sera en vigueur pour une période de trois (3) ans à partir de la date du début des travaux.

ARTICLE VI

INDEXATION

6.1. Au mois de décembre de la deuxième et de la troisième année, les prix unitaires soumis seront ajustés suivant l'augmentation des coûts de main-d'oeuvre, du matériel d'emballage, d'assurance et de transport par rapport aux coûts qui prévalaient au cours de l'année 1980.

L'entrepreneur soumettra dont les prix révisés au Ministère qui devra les approuver avant leur entrée en vigueur. Les éléments de preuve nécessaires à la justification de ces prix devront être fournis par l'entrepreneur.

ARTICLE VIII

MODIFICATION DES TRAVAUX

7.1. Dans le cas où le Ministère désire faire des modifications dont les modalités ne sont pas prévues aux documents contractuels, il devra formuler son intention par écrit et négocier avec l'entrepreneur quant à sa rémunération pour celles-ci.

En aucun cas, le Ministère n'acceptera des réclamations pour des travaux supplémentaires ordonnés verbalement.

ARTICLE VIII

DEFAUT DE L'ENTREPRENEUR

8.1. L'entrepreneur est responsable envers le Ministère de tout dommage découlant de son défaut ou de son retard à accomplir ses obligations et lorsque l'entrepreneur est ainsi en défaut, le Ministère pourra selon le cas et à sa discrétion:

8.1.1. Retenir toute somme due à l'entrepreneur jusqu'à ce que ce dernier ait rempli ses obligations; ou

8.1.2. Après en avoir donné avis à l'entrepreneur par lettre recommandée, exécuter l'obligation de l'entrepreneur en tout ou en partie ou retenir les services d'un autre entrepreneur pour ce faire et dans tous les cas, les dépenses encourues par le Ministère seront retenues et déduites de toute somme due à l'entrepreneur à titre de dommages intérêts liquidés; ou

8.1.3. Aviser l'entrepreneur par lettre recommandée que le contrat est résilié et dans ce cas, l'entrepreneur ne sera payé que pour les travaux exécutés jusqu'à la résiliation, sans autre indemnité.

8.2. Le Ministère peut toujours retenir et déduire de toute somme due à l'entrepreneur en vertu d'un contrat, toute somme due au Ministère par l'entrepreneur découlant d'autres sources, lorsque les deux (2) dettes sont également liquides et exigibles.

ARTICLE IX

GARANTIE D'EXECUTION

L'entrepreneur a fourni et le Ministère accepte un cautionnement d'exécution portant le numéro:

au montant de:

de la Compagnie:

ou un chèque visé portant le numéro:

au montant de:

ARTICLE X

DISPOSITION SPECIALE

L'entrepreneur devra faire parvenir les factures à l'utilisateur concerné

pour tous les services rendus. Les frais d'entreposage extérieur et intérieur, prévus aux articles 1 et 2 de l'annexe I seront calculés sur un volume de base et un taux moyen établi à partir du volume total des matériels reçus par tous les usagers.

ARTICLE XI

COMPILATION

La compagnie devra tenir une compilation du matériel reçu pour chacun des ports et pour chacun des clients et fournir à la demande l'information au transporteur maritime et au ministère des Transports de même qu'au ministère des Travaux publics et de l'approvisionnement.

ARTICLE XII

CONTRAT

12.1. La présente constitue l'entente complète entre les parties et rescinde toute convention, pourparler, ou autre accord intervenu entre elles antérieurement à la signature de ce document.

S'il y a divergence entre les autres documents contractuels et le présent document, ce dernier texte prévaut.

12.2. Lorsque l'entrepreneur fait affaires sous son nom personnel ou sous un nom et raison sociale, le décès de cet entrepreneur ou s'il faisait affaires en société avec d'autres, le décès de l'un des associés entraînera la résiliation immédiate du contrat et s'il est expressément convenu que les droits et obligations de l'entrepreneur ne passeront pas dans ce cas à ses héritiers, représentants légaux, associés, assureurs, et ayants droits, à moins que le Ministère ne s'engage par écrit au contraire.

EN FOI DE QUOI, les parties aux présentes ont signé à Québec,
ce jour de (19)
mil neuf cent soixante

(Témoin de l'entrepreneur)

(Entrepreneur)

(Témoin du Ministère ou du
représentant autorisé)

(Ministre ou représentant
autorisé)

ANNEXE 3-A

CONDITIONS GENERALES

1. DEFINITIONS

1.1. "CONTRAT" signifie l'ensemble des documents contractuels établis pour entériner et régir la soumission acceptée par le Ministère.

1.2. "TRAVAIL" ou "TRAVAUX" désigne la totalité des ouvrages prévus au contrat et implique également le personnel qualifié, les matériaux, l'outillage, les moyens de transport et les accessoires que l'entrepreneur est tenu de fournir.

1.3. "MINISTERE" désigne le ministère des Travaux publics et de l'approvisionnement du Québec, représenté par le Ministre ou son représentant autorisé.

1.4. "DIRECTION DES CONTRATS" désigne la direction responsable de l'octroi du contrat et de l'interprétation des clauses contractuelles.

1.5. "DIRECTION REGIONALE" désigne la direction responsable de l'administration du contrat dans la région concernée.

1.6. "LE CHARGE DE PROJET" désigne l'inspecteur, le chargé de projet, le surveillant des travaux, le représentant sous-régional, le gérant, etc., nommé par le Ministère comme interlocuteur auprès de l'entrepreneur; son nom est fourni par la Direction des contrats lors de la distribution du contrat.

1.7. "ENTREPRENEUR" désigne la corporation, la société ou la personne agissant sous une raison sociale ou sous son propre nom, à qui le contrat a été adjugé.

1.8. "DOCUMENTS CONTRACTUELS" désigne l'ensemble des documents servant à l'adjudication du contrat, lesquels documents se complètent mutuellement.

Sans limiter la généralité de ce qui précède, ces documents comprennent les croquis, les plans et devis, conditions générales, exemplaire du contrat, bulletins, addenda, annexes et appendices.

1.10. "USAGER": - Administration régionale Kativik
- Conseil communautaire des villages du Nouveau-Québec
- Coopérative de Baie-aux-Feuilles
- Coopérative de Koartak
- Commission scolaire Kativik
- Corporation de l'hôpital de l'Ungava
- Fédération des coopératives du Nouveau-Québec
- Hydro-Québec - Réseaux non-reliés
- Hydro-Québec - Service du trafic

- Jacques Genest in trust pour Centre hospitalier de l'Ungava
- Ministères du gouvernement du Québec
- Société Kativik
- Sûreté du Québec

2. ASSURANCES ET RESPONSABILITES

2.1. L'entrepreneur devra fournir au Ministère, à la signature du contrat, les documents suivants:

2.1.1. Deux (2) copies conformes de sa police d'assurance "Responsabilité civile" (au montant de 1 000 000,00\$) protégeant contre les accidents ou dommages aux personnes ou à la propriété du gouvernement ou autrui.

2.1.2. Deux (2) copies du document "Avenant à la police responsabilité civile" complétées et signées par son courtier d'assurances.

Il est entendu et convenu que toute police d'assurance doit être émise au nom de l'entrepreneur et du gouvernement (ministère des Travaux publics et de l'approvisionnement) conjointement et que l'entrepreneur ne pourra modifier ou annuler, sans l'autorisation écrite du Ministère, lesdites polices d'assurances.

2.1.3. Une (1) copie du "Questionnaire d'information".

2.1.4. L'assurance ci-haut mentionnée devra comporter les protections suivantes:

- a) une assurance responsabilité publique non inférieure à 1 000 000,00\$;
- b) une assurance responsabilité civile couvrant les risques d'entreposage pour un montant minimum de 1 000 000,00\$;
- c) une assurance multipérils pour un montant non inférieur à 1 000 000,00\$;
- d) une assurance responsabilité de 30 000,00\$ pour chaque camion et une assurance automobile non inférieure à 200 000,00\$.

L'entrepreneur devra maintenir en vigueur une assurance contre les risques d'incendie et le vandalisme pour un montant n'excédant pas 1 000,00\$ par tonne métrique de 1 915 livres.

2.2. L'entrepreneur se porte garant envers le Ministère et s'engage à l'indemniser de toute réclamation, perte, dommage, action ou autre procédure découlant de sa faute, négligence, omission, ou celle de ses sous-traitants et préposés dans l'exécution du contrat.

2.3. L'entrepreneur sera en outre responsable des dommages à la propriété découlant de grève, lock-out, conflit ouvrier, émeute ou sabotage.

2.4. L'entrepreneur sera également responsable envers le Ministère et s'engage à l'indemniser de toute condamnation et frais découlant de poursuites pour infraction à la loi commise dans l'exécution du contrat.

3. REGLEMENTS ET EXIGENCES

3.1. Lois

L'entrepreneur doit se conformer à tous les règlements, décrets, arrêtés en conseil, ordonnances et autres en vigueur au cours de la durée du contrat, s'appliquant aux paiements des salaires, aux conditions de travail, aux lois des accidents de travail et d'assurance-chômage, etc. L'entrepreneur devra fournir sur demande une attestation qu'il s'est conformé aux règlements, décrets, etc. précités.

4. BRIS ET ANOMALIES

Tout bris, anomalie, etc., constaté par l'entrepreneur doit être rapporté immédiatement ou le plus tôt possible selon son importance au chargé de projet qui se réserve le droit de faire effectuer les réparations par un entrepreneur ou un spécialiste de son choix.

5. COLLABORATION ET INSPECTION

5.1. L'entrepreneur doit admettre sur les lieux de l'exécution des travaux le chargé de projet chaque fois qu'il s'y présentera et doit lui faciliter le travail d'inspection.

5.2. Le Ministère se réserve le droit d'inspecter les livres comptables de l'entrepreneur en rapport avec ce sujet. L'entrepreneur devra tenir un système de feuilles de temps ou l'équivalent, pour enregistrer le temps du personnel; ces feuilles serviront de pièces justificatives lors de la facturation.

6. MAIN-D'OEUVRE

6.1. Toute la main-d'oeuvre sera compétente. Le Ministère se réserve le droit de refuser une personne pour des raisons d'incompétence, de sécurité ou tout autre motif valable.

6.2. A l'exception du personnel-cléf, l'entrepreneur devra embaucher toute sa main-d'oeuvre dans la localité ou région où sont exécutés les travaux. Ce n'est qu'en cas d'insuffisance de cette main-d'oeuvre qu'il pourra alors s'adresser à l'extérieur.

6.3. A la date convenue pour le début du contrat, l'entrepreneur mettra en poste tous les employés prévus au présent contrat.

7. EQUIPEMENTS, OUTILLAGE ET PRODUITS

7.1. L'entrepreneur devra fournir tout l'outillage, équipement et tout autre accessoire requis pour exécuter ses travaux.

7.2. L'entrepreneur doit donner la priorité aux produits fabriqués au Québec. Il doit aussi de préférence, effectuer ses achats au Québec.

8. DOMMAGES

L'entrepreneur sera tenu entièrement responsable de tous les dommages résultant directement ou indirectement d'un manque d'attention ou de compétence de sa part ou de la part de son personnel.

9. INTERRUPTION DE SERVICES

Dans tous les cas d'interruption de services, le Ministère se réserve le droit d'effectuer des déductions sur une base mensuelle en fonction non pas des jours ouvrables mais des journées civiles, déductions correspondant à la durée d'interruption.

10. CHARGE DE PROJET

10.1. La Direction des contrats informe par écrit, l'entrepreneur du nom du chargé de projet. D'autre part, s'il y a changement ou remplacement du chargé de projet, c'est à la Direction régionale concernée d'en aviser par écrit l'entrepreneur.

10.2. Toute communication, demande de service, question relative à l'interprétation et ou à l'exécution du présent contrat, de la part de l'entrepreneur doit être présentée par écrit au chargé de projet pour décision. Toute transmission de documents au Ministère doit être faite par l'entremise du chargé de projet.

11. ARBITRAGE

Si l'entrepreneur a quelque réclamation à formuler ou s'il survient

un litige provenant du contrat, il peut donner avis, par écrit, de sa réclamation au Ministère en l'accompagnant des détails et motifs qui y ont donné lieu. S'il le juge à propos, le Ministère pourra accorder un arbitrage conformément à la loi des Travaux publics, section III du chapitre 138, S.R.Q. 1964, intitulée "Des arbitrages" et amendements.

Une réclamation doit nécessairement précéder tout recours judiciaire.

ANNEXE 3-B

DEMANDE DE SOUMISSION POUR LE RASSEMBLEMENT, LA MISE EN ORDRE,
L'EMBALLAGE ET L'ENTREPOSAGE DES MATERIELS AINSI QUE TOUT
AUTRE SERVICE CONNEXE DANS LE BUT DE PREPARER ET ACCELERER
L'EXPEDITION DES MATERIELS AU NOUVEAU-QUEBEC ET DANS L'EST
DE L'ARCTIQUE

PARTIE "A"

1. L'entrepreneur s'engage à accomplir les services décrits à la partie "B" des présentes intitulé instructions et devis descriptif concernant la manutention du matériel pour les localités du Nouveau-Québec et de l'Est de l'Arctique (6 pages plus un appendice de 7 pages ainsi que les annexes A, B et C) et ce, durant les années 1980, 1981 et 1982.

Cette offre est irrévocable pour une période de quarante-cinq (45) jours à partir de la date et de l'heure limite de réception des marchandises.

2. Les prix suivants s'appliqueront pour l'année 1980 incluant toutes les taxes applicables.

a) L'entreposage à l'extérieur, la manutention, la documentation et la livraison se fera:

1. au coût de _____ le m³, pour les premiers 10 600,0 m³
(375 000 pi.cu. approx.)
2. au coût de _____ le m³, pour les 3 550,0 m³ suivants
(125 000 pi.cu. approx.)
3. au coût de _____ le m³, pour les 3 550,0 m³ suivants
(125 000 pi.cu. approx.)
4. au coût de _____ le m³, pour les 3 550,0 m³ suivants
(125 000 pi.cu. approx.)
5. au coût de _____ le m³, pour l'excédant de 21 200,0 m³
(750 000 pi.cu. approx.)

b) L'entreposage à l'intérieur, la manutention, la documentation et la livraison se fera:

1. au coût de _____ le m³, pour les premiers 4 200,0 m³
(150 000 pi.cu. approx.)
2. au coût de _____ le m³, pour les 2 100,0 m³ suivants
(75 000 pi.cu. approx.)
3. au coût de _____ le m³, pour les 2 100,0 m³ suivants
(75 000 pi.cu. approx.)
4. au coût de _____ le m³, pour les 2 100,0 m³ suivants
(75 000 pi.cu. approx.)
5. au coût de _____ le m³, pour l'excédant de 10 600 m³
(375 000 pi.cu. approx.)

- c) l'entreposage à l'intérieur et à l'extérieur, la documentation et la livraison du matériel jusqu'à concurrence de $4\,247\text{ m}^3$ (150 000 pi.cu. approx.) se fera pour les usagers privés du Nord (résidents du Nord, coopératives et petits entrepreneurs du Nord) au coût fixe de 14,40\$ le m^3 . L'emballage sera chargé au taux du gouvernement;
- d) l'emballage de palettes d'approvisionnements sur plateaux conformément aux prescriptions indiquées aux appendices "1" et "2" de la partie "B", se fera au coût de _____ le m^3 .
- e) le chargement sur plateaux et l'emballage de palettes d'approvisionnements conformément aux prescriptions indiquées aux appendices "1" et "2", ou l'on se sert d'un contenant non-imperméabilisé avec un emballage de polyéthylène de calibre 6 mm³ pour le retenir et le couvrir, se fera au coût de _____ le m^3 .
- f) le chargement sur plateaux et l'emballage de palettes et d'autres produits en sac, dans le cas où ces marchandises sont empaquetées conformément aux prescriptions indiquées à l'appendice "1" et dans le cas où on utilise des contenants identiques à ceux mentionnés à l'appendice "2" mais d'une contenance de $1,33\text{ m}^3$ (40 pi.cu.) se fera au coût de _____ le m^3 .
- g) l'emballage de palettes d'approvisionnements exécuté conformément aux prescriptions indiquées à l'appendice "3" de la partie "B" se fera au coût de _____ le m^3 .
- h) l'emballage de palettes d'approvisionnements exécuté conformément aux prescriptions indiquées à l'appendice "3" où l'on utilise un contenant non-imperméabilisé au lieu d'un polyéthylène de calibre 6 mm, se fera au coût de _____ le m^3 .
- i) le coût des matériaux servant à la confection des caisses à claire-voir construite conformément aux prescriptions indiquées à l'appendice "4" de la partie "B" sera:
- i) pour les caisses à claire-voie de $0,23\text{ m}^3$ (8 pi.cu.) de _____ le m^3 ;
 - ii) pour les caisses à claire-voie d'une contenance variant entre $0,23\text{ m}^3$ (8 pi.cu.) et $0,57$ (20 pi.cu.) de _____ le m^3 ;
 - iii) pour les caisses à claire-voie d'une contenance supérieure à $0,57\text{ m}^3$ (20 pi.cu.) de _____ le m^3 .
- j) le coût des matériaux entrant dans la confection des boîtes de bois construits conformément aux prescriptions indiquées à l'appendice "5" de la partie "B" sera de _____ le m^3 .

- k) le coût des matériaux entrant dans la confection des plateaux de chargement construits conformément aux prescriptions indiquées à l'appendice "6" de la partie "B" sera de _____ le m³.
- l) l'emballage des approvisionnements exécuté conformément aux prescriptions indiquées au paragraphe "5" (f) de la partie "B" se fera au coût de _____ le m³.
- m) le coût d'entreposage à l'extérieur des marchandises reçues après la fermeture de la saison de navigation au cours des trois années civiles, si celles-ci demandent un entreposage à l'extérieur, sera de _____ le m³ par mois jusqu'au 1er mars de chacune des années subséquentes.
- n) le coût d'entreposage à l'intérieur des marchandises reçues après la fermeture de la saison de navigation au cours des trois années civiles, si celles-ci demandent un entreposage à l'intérieur, sera de _____ le m³ par mois jusqu'au 1er mars de chacune des années subséquentes.

3. L'entrepreneur convient:

- a) que les prix unitaires soumis pourront être ajustés suivant les variations directes affectant les coûts d'entrepôt, de main-d'oeuvre, de matériels d'emballage, d'assurance et de transport par rapport aux coûts unitaires qui prévalaient en 1980.

L'entrepreneur devra fournir au gouvernement du Québec et au gouvernement des territoires du Nord-Ouest une ventilation de ses coûts pour 1980.

- b) qu'au mois de décembre de chaque année, l'entrepreneur devra soumettre les prix révisés au gouvernement du Québec et au gouvernement des territoires du Nord-Ouest qui les examineront conjointement et les reconnaîtront formellement avant leur entrée en vigueur. A cet effet, les éléments de preuve nécessaires à la justification de ces prix seront fournis par l'entrepreneur.
- c) qu'en ce qui concerne l'entreposage à l'intérieur et à l'extérieur, les frais sont calculés sur un volume de base et un taux moyen établi à partir du volume total des matériels reçus des deux contrats (gouvernement du Québec et gouvernement des territoires du Nord-Ouest). L'entrepreneur fera parvenir à l'usager approprié les factures pour les services rendus.
- d) que tout autre usager que les usagers privés du Nord (partie "A", par. 2 c)) qui désire expédier de la marchandise au Nouveau-Québec pourra le faire et bénéficier du taux moyen mentionné au paragraphe 8 sur l'ajustement final.

e) que les usagers ont le choix du genre d'emballage à être utilisé.

4. Une preuve d'expérience professionnelle dans l'entreposage public et l'emballage de même qu'une preuve que les matériels à être expédiés sont sous bonne garde, sont jointes aux présentes.

5. Garantie de soumission - Ci-joint un cautionnement de soumission ou un chèque visé d'une banque reconnue d'après la Loi des Caisses d'épargne du Québec au montant de 7 500,00\$ en faveur du gouvernement des territoires du Nord-Ouest pour servir de garantie au contrat d'emballage et d'entreposage des services décrits à la partie "B" des présentes.

6. Garantie d'exécution - L'entrepreneur choisi devra fournir les garanties d'exécution suivantes pour chaque année du contrat:

Gouvernement des territoires du Nord-Ouest: 35 000,00\$

Gouvernement du Québec: 15 000,00\$

Après l'ouverture des soumissions et sur réception de la garantie d'exécution, la garantie de soumission décrite à l'article 5 sera retournée à l'entrepreneur.

En cas de manquement, défaut ou non exécution des travaux par l'entrepreneur, les garanties d'exécution pourront être saisies par le gouvernement du Québec et des territoires du Nord-Ouest et ce, sans préjudice aux recours que ces deux gouvernements pourraient avoir. Dans ces cas, les garanties d'exécution pourront servir à faire compléter les travaux ou à faire tout travail jugé nécessaire.

Lorsque les travaux seront terminés pour les deux (2) contrats, les garanties d'exécution seront retournées à l'entrepreneur.

7. Il est prévu que deux versements partiels pourront être effectués par les usagers de ce contrat. Un versement de 40% de l'utilisation faite pourra être fait le premier mai et un autre de 40% pourra être fait le premier juillet de chaque année.

Si de tels versements sont faits, l'entrepreneur déduira _____% du total des prix mentionnés dans la partie "A" excluant le paragraphe 2 c).

Dans ce cas, le paiement final sera fait par tous les usagers après la fermeture de la saison de navigation sur présentation des

factures accompagnées des copies signées des avis d'expédition et des fiches d'emballage des caisses à claire-voie.

8. Les usagers qui ne veulent pas faire des versements partiels seront facturés pour le travail accompli à chaque mois.

En ce qui concerne les items décrits aux articles 2 a) et 2 b) (entreposage à l'extérieur et à l'intérieur), on se servira des taux établis pour les premiers 10 600 m³ pour l'entreposage à l'extérieur et pour les premiers 4 200 m³ pour l'entreposage à l'intérieur.

A la fin de chaque saison, il y aura sur la facture finale un ajustement basé sur le taux moyen des items 2 a) et 2 b) qui est calculé sur le volume total reçu de marchandises de la part de tous les usagers des deux (2) contrats. Le volume total exclut l'item prévu à l'article 2 c).

9. Assurances requises - L'entrepreneur maintiendra en vigueur pour toute la durée du contrat une assurance suffisante pour indemniser le gouvernement du Québec et le gouvernement des territoires du Nord-Ouest des dépenses qu'ils pourraient encourir relativement à la perte ou dommages causés à leurs biens alors que ces derniers sont sous la garde de l'entrepreneur.

Cette assurance devra comporter les protections suivantes:

- a) une assurance responsabilité publique non inférieure à 1 000 000\$;
- b) une assurance responsabilité civile couvrant les risques d'entreposage pour un montant minimum de 1 000 000\$;
- c) une assurance multipérils pour un montant non inférieur à 1 000 000\$;
- d) une assurance responsabilité de 30 000\$ pour chaque camion et une assurance automobile non inférieure à 200 000\$.

L'entrepreneur devra maintenir en vigueur une assurance contre les risques d'incendie et le vandalisme pour un montant n'excédant pas 1 000\$ par tonne métrique de 1 915 livres.

Sur toutes les polices d'assurances, devront figurer comme co-assurés le gouvernement du Québec et le gouvernement des territoires du Nord-Ouest et ces gouvernements devront être couverts par la clause relative aux recours entre co-assurés.

10. Le gouvernement du Québec et le gouvernement des territoires du Nord-Ouest se réservent conjointement le droit de mettre fin à ces contrats en cas de changements de leurs programmes. Un avis d'annulation devra à ce moment être envoyé avant le 30 août de chaque année.

Lors de l'annulation des contrats, l'entrepreneur devra, au plus tard le 31 mars, remettre les biens qu'il a sous sa garde et qui appartiennent aux usagers des contrats à une compagnie de location du Montréal métropolitain choisie par les coordinateurs.

Signature

Date

Nom du signataire
(lettres moulées)

Nom de l'entreprise

Adresse

Code postal No. téléphone

ANNEXE 3-C

TABLEAU DES DIRECTIVES ET DES INSTRUCTIONS
CONCERNANT LA MANUTENTION DES MARCHANDISES
DESTINEES AUX ETABLISSEMENTS DU NORD

PARTIE "B"

1. ENTREPOSAGE A L'EXTERIEUR

- a) L'entrepreneur devra entreposer à l'extérieur les approvisionnements dont l'énumération suit:

Blocs de ciment et blocs de cendre
Véhicules automobiles
Equipped de construction
Embarcations et canots
Bois et contre-plaqué
Maisons, écoles ou autres bâtiments préfabriqués, etc.
Matériaux pour toitures
Produits en barils d'acier
Isolants en polystyrène
Acier préfabriqué
Réservoirs (à eau, à combustible) ou fosses septiques
Tuyaux en acier ou en fer, raccords, etc.
Produits en barils d'acier, sauf les produits pétroliers
Cable ou fil métallique
Machines

- b) Les marchandises destinées à un entreposage à l'extérieur et reçues par l'entrepreneur dans un état suffisamment emballé ou empaqueté ne demandera pas de la part de celui-ci qu'il pourvoit à un emballage additionnel; toute autre marchandise demandant à être emballée devra l'être par l'entrepreneur conformément aux prescriptions mentionnées dans ce document.
- c) L'entrepreneur assumera la pleine responsabilité de la réception, du contrôle et du chiffrage en couleur des marchandises sus-mentionnées destinées à être entreposées à l'extérieur et des autres marchandises analogues; il sera responsable du marquage des articles destinés au fret en inscrivant sur l'avis d'expédition les dimensions finales en centimètres de ces articles, leur cubage total et leur poids, conformément aux prescriptions prévues du paragraphe 4 de la partie "A". L'entrepreneur fournira aussi les moyens de transport nécessaires à la livraison du matériel aux compagnies d'arrimage, aux compagnies de transport ou à tout autre transporteur public de la région métropolitaine de Montréal. L'entrepreneur fournira les bâches, où cela sera jugé nécessaire, et à ses frais, ou d'autres articles servant à recouvrir les marchandises qui demanderaient à être protégées de façon plus spéciale contre les intempéries.
- d) Sera jugée acceptable une aire d'entreposage extérieur de 18 580 m² (200 000 pieds carrés). Une surface payée comme fond

est souhaitable; la norme demandée, cependant, est une fondation en gravier compacté. L'aire doit être entourée d'une clôture afin de protéger les matériels du Nord. L'entière responsabilité incombe à l'entrepreneur en ce qui a trait à la sauvegarde des matériels du Nord durant tout le temps qu'il en a la garde. Les mesures de sécurité et de sûreté devront être jugées acceptables par le gouvernement.

- e) Aucune marchandise destinée à l'entreposage extérieur ne serait expédiée à l'entrepreneur avant le 1er mars.

2. ENTREPOSAGE A L'INTERIEUR

- a) L'entrepreneur devra entreposer à l'intérieur les approvisionnements dont l'énumération suit:

Accumulateurs
Accessoires électriques
Calorifères (appareils de chauffage)
Isolants, fibre de verre
Pompes
Biens personnels
Ameublement de bureau, d'école, de maison et d'autres bâtiments
Equipeement de bureau
Rouleaux de linoléum
Tapis de parquet
Matelas
Sommiers
Aliments pour animaux
Livres, papeterie et imprimés
Rations alimentaires
Quincaillerie
Meubles et accessoires domestiques
Insecticides et fongicides
Antigel
Ciment en sacs
Vêtements
Marchandises sèches
Appareils de lutte contre le feu
Appareils de chauffage et combustible
Peintures et vernis
Pièces détachées pour la réparation de l'équipement
Instruments scientifiques
Munitions
Produits chimiques
Produits pharmaceutiques
Accessoires électriques
Boyaux à incendie

Vitres et articles de verre
Matériel de plomberie
Outils
Autres articles d'ordre général
Carreaux de parquet
Bâches et tentes

- b) Les marchandises destinées à un entreposage à l'intérieur qui sont reçues dans un emballage conçu pour les expéditions du Nord ne demanderont pas à être à nouveau emballées; toutes les autres marchandises devront être emballées aux frais de l'entrepreneur conformément aux prescriptions prévues dans ce document.
- c) L'entrepreneur assumera la pleine responsabilité de la réception, du contrôle, du chiffrage et de l'entreposage des marchandises susmentionnées; il devra, de plus, voir au marquage des articles destinés au fret en inscrivant sur l'avis d'expédition les dimensions en centimètres de ces articles, leur cubage total et leur poids, conformément aux prescriptions prévues au paragraphe 4 de la partie "B"; l'entrepreneur devra aussi assumer les frais de transport nécessaires à la livraison du matériel aux points d'embarquement comme le demandent les compagnies d'arrimage, les compagnies de transport maritime et les autres transporteurs publics de la région métropolitaine de Montréal.
- d) L'espace pour l'entreposage extérieur devra offrir une superficie de plancher d'au moins $9\,290\text{ m}^2$ (100 000 pieds carrés), disposant d'une hauteur claire de 6 mètres (16 pieds). Le bâtiment doit être pourvu, en ce qui a trait à la protection contre le feu, d'un système de gicleurs automatiques et d'un système d'alarme automatique.
- e) Les marchandises destinées à un entreposage à l'intérieur pourront commencer à être expédiées à l'entrepreneur à partir du 1er mars pour les petites quantités, et pour les grandes quantités, à partir du 1er avril de chaque année.

3. RECUS D'ENTREPOSAGE

L'entrepreneur devra rédiger un tel document pour toute expédition reçue à ses installations. Ce reçu d'entreposage devra être rempli conformément aux prescriptions prévues à l'annexe "A" des présentes. L'entrepreneur devra s'arranger pour que celui-ci soit rempli en un nombre de copies suffisant pour les usages auxquels ils devront servir. Une copie doit être laissée à chaque expédition. Deux autres copies claires et lisibles devront aussi être envoyées à l'expédi-

teur à la fin de chaque jour de travail, accompagnées de la fiche appropriée d'emballage du fournisseur.

4. AVIS D'EXPEDITION

L'entrepreneur devra voir à ce que les expéditions partant de ses installations soient accompagnées d'un avis d'expédition pré-numéroté conformément aux prescriptions prévues par l'annexe "B" de ce document. L'entrepreneur devra s'arranger pour que suffisamment de copies soient faites pour faire face aux usages auxquels elles sont destinées. Concernant les marchandises devant être livrées aux débarcadères, l'entrepreneur devra mentionner, sur son avis d'expédition, le poids de chaque caisse à claire-voie, de chaque colis et de chaque caisse d'emballage, etc. De plus, l'avis d'expédition devra indiquer le nombre de mètres cubes par article de fret. Deux copies claires et lisibles de chacun des avis d'expédition devront être envoyées à l'expéditeur approprié dans le cas où des expéditions sont faites à des compagnies de transport, des compagnies d'arrimage ou d'autres compagnies du même genre. Les factures de l'entrepreneur pour services rendus devront être étayées d'une copie des "avis d'expédition" et d'une copie des fiches d'emballage des caisses à claire-voie.

5. METHODES QUI DEVRONT ETRE UTILISEES DANS LA PREPARATION DES EXPEDITIONS POUR LE NORD (ENTREPOSAGE A L'INTERIEUR)

a) Méthode #1 à l'égard des articles d), e) et f) du paragraphe 1 de la partie "A" du "tableau des prix":

1- Les palettes à ailettes non retournables dont les dimensions sont d'environ 317,16 cm x 106,68 cm (54" x 42"), conformément aux prescriptions indiquées à l'appendice 1 et à celles concernant les contenants à l'appendice 2, devront être utilisées et fournies par l'entrepreneur. La palette achevée devra être ceinturée d'une bande métallique comme cela est indiqué à l'appendice 2, utilisant à cette fin un feuillard de 1,905 cm (3/4") de calibre 0,020 avec des plaques d'angle en acier ou avec un emballage. Pour les sacs de polyéthylène (shrink wrap) de ciment ainsi que pour les autres marchandises en sacs, le même genre de palette sera utilisé avec un contenant analogue mais d'une contenance de 1,3875253 m³ (40 pi.cu.).

2- Identification et marquage des contenants sus-mentionnés:

Chaque contenant devra porter l'abréviation du nom du propriétaire tel qu'établi ci-dessous et l'abréviation du lieu de destination tel qu'en fait état l'appendice 7; les let-

tres devront mesurer 15,24 cm (6") de haut et être peintes au moyen d'une encre à l'épreuve de l'eau ou au moyen de toute autre peinture appropriée, et ce, de la couleur devant correspondre à chaque propriétaire. Les numéros de commande correspondant à ces approvisionnements placés à l'intérieur devront figurer sur la paroi appropriée du contenant.

D.I.A.N.D.	- Rouge
N.C.P.C.	- Noir
R.C.M.P.	- Vert
N.W.T. Housing Corp.	- Brun/blanc
Inuit Assoc.	- Mauve foncé
N.H. & W.	- Jaune
M.O.T.	- Blanc
G.N.W.T.	- Bleu
M.T.P.A.	- Gris foncé
C.S.N.Q.	- Orange Inter'l
Co-op N.Q.	- Bleu/rouge
Hydro Research	- Vert/brun
Hydro Réseaux	- Vert/jaune
Telstat	- Blanc/jaune
Makiuik	- Gris/rouge
C.S. Kativik	- Saumon
Kativik Gouv. régional	- Saumon/noir

3- Fiche d'emballage:

Une fiche d'emballage conforme à l'annexe "C" doit faire état du nombre d'articles contenus à l'intérieur ainsi qu'un numéro de commande devant y correspondre. Celle-ci doit être placée à l'intérieur du contenant. Deux copies claires et lisibles devront être envoyées à l'expéditeur approprié en même temps que la préparation de ce contenant.

b) Méthode #2 à l'égard des articles g) et h) du paragraphe 1 de la partie "A" du tableau:

1- Le contenant qui doit être utilisé est celui décrit à l'appendice 3 et devra être fourni par l'entrepreneur. Ces contenants devront être scellés au centre et à chaque extrémité avec du ruban "carry-strap" à gros usages et ayant 1,5875 cm (5/8") de largeur ou avec un emballage de polyéthylène (shrink wrap).

2- Marquage des contenants:

Le marquage doit être fait de la même façon qu'à l'article décrivant la méthode #1. Les numéros de commande devront figurer à l'extérieur des contenants.

3- Fiche d'emballage:

Mêmes prescriptions que celles qui ont été mentionnées par la méthode #1.

c) Méthode #3 à l'égard de l'article i) du paragraphe 1 de la partie "A" du tableau des prix:

1- La caisse à claire-voie qui doit être utilisée devra être construite en bois, lequel bois sera fourni par l'entrepreneur, conformément aux prescriptions de l'appendice 4. Cette méthode ne s'applique qu'à l'égard des marchandises qui ne se prêtent pas à la conteneurisation.

2- Marquage des contenants:

Chaque caisse à claire-voie devra être marquée conformément à la méthode #1.

3- Fiche d'emballage des caisses à claire-voie:

Mêmes prescriptions que celles mentionnées à l'égard de ce genre d'emballage.

d) Méthode #4 à l'égard de l'article j) du paragraphe 1 de la partie "A" du tableau des prix:

1- Les caisses en bois qui doivent être utilisées conformément aux prescriptions de l'appendice 5 devront être fournies par l'entrepreneur. On y aura recours que pour les marchandises demandant une protection spéciale.

2- Marquage des caisses:

Mêmes prescriptions que celles données dans le cas de la méthode #1.

3- Fiche d'emballage:

Mêmes instructions que celles données dans le cas de la méthode #1.

e) Méthode #5 à l'égard de l'article k) du paragraphe 1 de la partie "A" du tableau des prix:

1- Les plateaux de chargement avec montants d'angle devront être utilisés conformément aux prescriptions de l'appendice 6 et ceux-ci devront être fournis par l'entrepreneur. Cette méthode d'emballage ne sera employée que pour les isolants en polystyrène, les carreaux de parquet, les peintures, les papiers pour toitures et les autres articles d'ordre général qui ne se prêtent pas à l'emballage selon les autres méthodes mentionnées ici.

2- Marquage des contenants:

Mêmes instructions que celles données dans le cas de la méthode #1.

3- Fiche d'emballage:

Mêmes instructions que celles données dans le cas de la méthode #1.

f) Méthode #6 à l'égard de l'article 1) du paragraphe 1 de la partie "A" du tableau des prix:

1- L'emballage au moyen de polyéthylène (shrink wrapping) de calibre 6 mm devra être fourni par l'entrepreneur. La cargaison sera enveloppée (shrink wrap) sur un plateau de chargement d'environ 137,16 cm x 106,68 cm (54" x 42").

2- Marquage des contenants:

Mêmes instructions que celles données dans le cas de la méthode #1.

3- Fiche d'emballage:

Mêmes instructions que celles données dans le cas de la méthode #1.

g) Conformément aux méthodes #1, #2, #3, #5 et #6, tout contenant dont le poids est inférieur à 11,25 kg par .33 m³, sera susceptible d'être inspecté par l'expéditeur et toutes les mesures seront sujettes à être revues par l'expéditeur.

6. PREPARATION D'UNE EXPEDITION (ENTREPOSAGE A L'EXTERIEUR)

Toute cargaison devant être entreposée à l'extérieur devra être chiffrée en couleur tel qu'indiqué au paragraphe 5 (2) exception faite de gros matériels comme les véhicules ou l'équipement de construction qui sont facilement identifiables à partir des documents d'expédition; cela devra être fait par l'entrepreneur.

7. EXPEDITIONS AU NORD

Les dates de livraison à l'égard des expéditions de marchandises vers des débarcadères de la région métropolitaine de Montréal ou ailleurs dans cette région seront communiquées à l'entrepreneur aussitôt qu'elles auront été déterminées. L'entrepreneur devra user de toute la diligence possible pour faire en sorte que ces échéances soient respectées et qu'il n'y ait pas de retards dans le chargement des bateaux ou des autres transporteurs. Si plus de temps

8. EXPEDITION DIFFEREE DES MARCHANDISES

L'entrepreneur gardera, pour les expédier l'année suivante, les marchandises qu'il aura reçues après la fermeture de la navigation (reçu trop tard pour la livraison par bateau ou par d'autres méthodes). L'entrepreneur assurera l'entreposage à l'extérieur ou à l'intérieur, suivant le genre de marchandises qu'il aura en garde. Les gouvernements accepteront de payer les frais d'entreposage à l'intérieur ou à l'extérieur, à tant par mois, jusqu'au 1er mars de chaque année suivante. Si, à la termination de ces contrats, les contrats ne sont pas renouvelés avec le contracteur, il pourrait livrer, dans une période de temps raisonnable, toutes marchandises en sa possession à un endroit indiqué dans la région métropolitaine de Montréal par les gouvernements.

9. DECHARGEMENT DES VEHICULES DE L'ENTREPRENEUR

La responsabilité de l'entrepreneur pour le déchargement de ces véhicules serait limitée à aider au déchargement.

10. TRANSPORT PAR VOIE FERREE

- a) Vu que les fournisseurs expédient souvent par voie ferrée, les marchandises destinées aux usagers des deux contrats, il serait avantageux qu'il y ait des facilités de transport par voie ferrée dans le voisinage des locaux de l'entrepreneur. Il se peut que certaines marchandises confiées à l'entrepreneur doivent être expédiées de Montréal par voie ferrée jusqu'à un autre port, dans le cas où des usagers seront à court de moyens pour l'expédition de toutes leurs marchandises par voie d'eau, à partir de Montréal. En vertu des contrats, tous les frais de travail occasionnés par le chargement ou le déchargement des wagons de chemin de fer seraient à la charge de l'entrepreneur, mais s'il est nécessaire de se procurer des matériaux pour l'étayage des wagons et certains travaux de menuiserie, le coût desdits matériaux sera acquitté par l'usager. L'entrepreneur assumera la pleine responsabilité des frais de transport de toute arrivée ou de tout envoi de marchandises entre son entrepôt et la voie de chargement de chemin de fer la plus rapprochée. Bien entendu, l'usager s'occuperait de faire ranger les wagons et de payer les frais de transport par voie ferrée. Si l'entrepreneur retenait un wagon au-delà de la période gratuite habituellement accordée par les chemins de fer, il serait tenu de payer les droits de magasinage, pourvu, bien entendu, que les fournisseurs n'aient pas fait leurs livraisons en retard. L'entrepreneur établira, en accord avec le coordinateur du gouvernement, un horaire convenable qui permettra d'éviter tout retard.

- b) Au cas où il serait nécessaire, d'après les instructions de l'utilisateur, de transporter les marchandises à la base d'opération d'un transporteur en dehors de la région métropolitaine de Montréal, l'entrepreneur effectuera ce travail, l'utilisateur assumera alors les frais relatifs au nombre de milles parcourus et aux travaux exécutés en dehors des limites de la région métropolitaine de Montréal, à titre de frais supplémentaires à l'égard du contrat, conformément au tarif de transport par camion publié par la Régie des transports de l'Association des camionneurs du Québec Inc. L'entrepreneur devra fournir des factures distinctes à propos de ces services.

11. MATERIEL ENDOMMAGE (MOYENNANT RECU)

L'entrepreneur avertira le directeur des Services logistiques, ministère des Travaux publics et des approvisionnements, région Nord du gouvernement du Québec, et le chef, Service d'approvisionnements du gouvernement des territoires du Nord-Ouest, ci-après représentés par ce mot "coordonnateurs" ou leurs représentants, concernant toute marchandise montrant des signes extérieurs de dommages, et il suivra les instructions des coordonnateurs à cet égard quant au refus ou à l'acceptation de cette marchandise endommagée.

12. INSTALLATIONS, MAIN-D'OEUVRE ET MATERIAUX

L'entrepreneur devra fournir tout ce qui est requis pour la bonne exécution des contrats.

ANNEXE 3.-D

APPENDICE 7

ABREVIATIONS DES LIEUX

ABREVIATIONS DES LIEUX

Cape Dorset	CD/YTE
Grise Fiord	GF/YGF
Pond Inlet	PI/YIO
Port Burwell	PU
Clyde River	CR/YCY
Lake Harbour	L/YLH
Coral Harbour	CH/YZS
Resolute Bay	RB/YRB
Sanikiluaq	SA/YSK
Leaf Bay	LB/YLB
Akulivik	AK
Aupaluk	AU/YAP
Deception Bay	DB/YGY

NOTE: A être peint sur le dessus et les deux côtés de chaque caisse, contenant, etc., d'une hauteur approximative de 15,24 cm (6").

ANNEXE 4

ENTENTE 1818

DESSERTE MARITIME DES POSTES ET VILLAGES DU NOUVEAU-QUEBEC

1. INTERPRETATION

Dans ce contrat, à moins que le contexte n'indique un sens différent, chaque fois que le singulier est employé, il inclut le pluriel et vice versa et les expressions et mots suivants signifient:

- 1.1. MINISTERE: le ministère des Transports;
- 1.2. COMMISSION: la Commission des transports du Québec;
- 1.3. NAVIRE: tout navire à propulsion mécanique et ne répondant pas à la définition d'un voilier;
- 1.4. EQUIPEMENT DE MANUTENTION: les palans, machines, organes, dispositifs et appareils servant, à bord d'un navire, au chargement et au déchargement de ce navire;
- 1.5. EXPEDITEUR: ministères, organismes gouvernementaux ou paragouvernementaux, corporations coopératives, compagnies privées;
- 1.6. TRANSPORTEUR: le propriétaire ou l'affréteur, partie au présent contrat de transport avec un chargeur;
- 1.7. MARCHANDISE: bien, objet, article de nature quelconque;
- 1.8. LIGNE DES HAUTES EAUX: endroit situé à l'abri des hautes marées.

2. SERVICE A ACCOMPLIR

Le transporteur s'engage:

- 2.1. A fournir à Montréal les entrepôts et tous les équipements nécessaires à la réception et à la manutention des marchandises venant des expéditeurs et qui sont confiées, par le ministère, à sa garde jusqu'au moment du chargement à bord des navires en vue du transport par mer;
- 2.2. A charger les navires au port de Montréal et fournir tous les équipements nécessaires à la manutention de la marchandise ainsi que le personnel;
- 2.3. A transporter et livrer la marchandise au-dessus de la ligne des hautes eaux dans les ports suivants: Kangiqsualujjuaq (Port-Nouveau-Québec), Kuujjuaq (Fort-Chimo), Vieux-Fort-Chimo, Tasiujaq (Baie-des-Feuilles), Aupaluk, Kangiqsuk (Bellin), Quaqaq, Kangiqsujuaq (Maricourt), Salluit, Ivujivik, Akuli-

vik, Povungnituk, Inukjuak (Port-Harrisson), Poste-de-la-Baie et Sanikilouaq Harbour sur les îles Belcher;

- 2.4. A recevoir, à la ligne des hautes eaux, et charger les marchandises de retour aux divers ports, puis les transporter au port de déchargement (Montréal) et les livrer F.O.B. aux consignataires;
- 2.5. A recevoir, charger et transporter entre les divers ports mentionnés à 2.3. les marchandises secondaires que lui confiera le ministère;
- 2.6. A fournir au ministère une copie des registres "A" et "B" de la Garde côtière canadienne dans les 15 jours suivant la signature du contrat;
- 2.7. A fournir tous les 3 mois les mises à jour des registres mentionnés à 2.6.

3. PRIX

En contrepartie de l'exécution par le transporteur de toutes les obligations définies dans le présent contrat, le transporteur aura droit:

- 3.1. Pour la partie du service définie à 2.1. et 2.3., à un prix ferme de 237,48 \$ la tonne métrique de 1 000 kilogrammes ou par 2,5 mètres cubes, basé sur le poids ou le volume, selon celui qui produira le revenu le plus élevé pour le transport des marchandises incluant les produits congelés et réfrigérés;
- 3.2. Pour la partie du service définie à 2.4.:
 - 3.2.1. A un prix ferme de 11,00 \$ par baril vide de produits pétroliers;
 - 3.2.2. A un prix ferme de 15,00 \$ par bouteille vide de gaz propane, d'oxygène, d'acétylène;
 - 3.2.3. A un prix ferme de 237,48 \$ la tonne métrique de 1 000 kilogrammes ou par 2,5 mètres cubes, basé sur le poids ou le volume, selon celui qui produira le revenu le plus élevé, pour le transport de toute marchandise;
- 3.3. Pour la partie du service définie à 2,5, à un prix ferme de 237,48 \$ la tonne métrique de 1 000 kilogrammes ou par 2,5 mètres cubes, basé sur le poids ou le volume, selon ce qui produira le revenu le plus élevé pour le transport.

4. FACTURATION

Le transporteur devra facturer individuellement les expéditeurs utilisant le pont maritime.

5. PAIEMENT

En considération de l'accomplissement pour le transporteur du service ou d'une partie du service et sous réserve des dispositions ci-après, les expéditeurs paieront au transporteur:

5.1. Pour les organismes gouvernementaux, para-gouvernementaux et les corporations coopératives:

5.1.1. 75% du montant de la facture dans les 30 jours de la date de présentation des documents suivants au ministère: reçus non négociables signés par le transporteur ou pour son compte-connaissance - manifestes à la fin du chargement;

5.1.2. 25% du montant de la facture dans les 30 jours après que le transporteur aura présenté à l'expéditeur les manifestes dûment signés par l'expéditeur ou son représentant démontrant ainsi que le déchargement et la réception de la cargaison au-dessus de la ligne des hautes eaux sont terminés;

5.2. Pour les compagnies privées:

5.2.1. 100% du montant de la facture au départ du navire sur présentation du connaissance dûment signé par le transporteur.

6. GARANTIE DE PAIEMENT

Le ministère garantit au transporteur le paiement de toutes les factures émises à un expéditeur, advenant le non-paiement par l'expéditeur de ces factures.

Le transporteur devra démontrer, preuves à l'appui, avant la fin de l'année financière du gouvernement, que l'expéditeur ne s'est pas acquitté de sa facture et qu'il n'y a aucun litige entre les deux parties.

7. PRIORITE

Les marchandises du ministère seront chargées en priorité sur les

navires. Toutefois, le transporteur pourra charger d'autres marchandises pourvu que cela ne nuise pas au service et qu'il y ait de l'espace disponible à bord.

8. TRANSPORT GRATUIT

Le transporteur devra fournir gratuitement le logement, la nourriture, le transport à bord de chaque navire au représentant du ministère qui accompagnera le navire et à tout autre représentant du ministère qui aura à se déplacer entre les ports du Nouveau-Québec.

9. LOCAL

Le transporteur fournira gratuitement au ministère un local avec téléphone dans le port de chargement (Montréal).

10. RESIDENTS DU NOUVEAU-QUEBEC

Tout résident du Nouveau-Québec employé par le transporteur dans le cadre de l'opération devra être payé par le capitaine avant le départ du navire.

11. CONTENANTS

Le transporteur fournira à ses frais, s'il le juge à propos, tous contenants servant à grouper des marchandises et tous autres contenants servant à entreposer des marchandises à bord du navire.

12. MARCHANDISES PERISSABLES

12.1. Si des fruits et légumes frais, des viandes ou d'autres marchandises périssables devenaient, à un moment quelconque, avariés, dangereux ou insalubres, s'ils étaient condamnés par les autorités sanitaires ou autres, ils pourraient être jetés par-dessus bord ou déchargés sans préavis, avant ou après l'arrivée.

Le transporteur peut décharger fruits et légumes frais, viandes et tout autre marchandise périssable sans préavis, dès que le navire est prêt, quels que soient les dangers auxquels ils peuvent être exposés du fait du gel, de la chaleur ou d'autres conditions atmosphériques; toutes ces marchandises sont reçues sous réserve du risque de déchargement au-dessus de la ligne des hautes eaux au port de déchargement.

Le transporteur doit fournir les installations de réfrigération ou d'arrimage spéciales nécessaires aux marchandises périssables qui sont confiées à sa garde à Montréal pour la durée du voyage.

Le transporteur doit prendre les mesures nécessaires et exercer la diligence qui s'impose pour éviter toute détérioration au cours de la livraison de ces marchandises périssables du navire à la ligne des hautes eaux aux ports de déchargement.

12.1.1. La température dans les chambres froides doit être comme suit:

- pour la chambre froide, elle doit être maintenue à -18°C et en aucun cas dépasser -16°C ;
- pour la chambre réfrigérée, elle doit être maintenue à 0°C et en aucun cas elle ne doit dépasser 5°C .

12.2. Il est entendu que ces marchandises seront livrées par l'expéditeur directement au transporteur à Montréal, de la manière indiquée par le transporteur.

13. RESPONSABILITE DES AMENDES, REDEVANCES, DROITS, ETC.

Les marchandises serviront au paiement des amendes, redevances, droits, taxes, impositions, pertes, dommages ou détentions encourus par le transporteur ou perçus de celui-ci en rapport avec la marchandise, lorsqu'ils ont pour cause, un acte ou une exigence d'un gouvernement ou d'une personne réputée agir pour un gouvernement ou une autorité gouvernementale, une saisie judiciaire ou une tentative de saisie, l'insuffisance ou l'inexactitude des marques, de nombre ou de destination des colis et de la description de leur contenu, la non-obtention des certificats consulaires, sanitaires ou autres devant accompagner les marchandises, l'inobservance des lois ou règlements imposés par les autorités à un port ou à tout autre endroit concernant les marchandises, tout acte ou toute omission de l'expéditeur.

14. DATE DE L'OPERATION

La desserte des postes et villages du Nouveau-Québec devra débuter vers le 3 juillet 1981 et l'opération devra être complétée le 15 septembre 1981.

15. PENALITE

Si le transporteur ne peut terminer l'opération à la date indiquée au paragraphe 14 et que ceci oblige les expéditeurs à des déboursés additionnels, ces déboursés additionnels seront facturés au transporteur et payables par ce dernier. Cependant, si ces délais sont dus à des causes naturelles, alors le ministre prendra le tout en considération et, s'il le juge à propos, pourra dégager le transporteur de toute responsabilité.

16. MOUVEMENT DES NAVIRES

Le transporteur doit avertir le ministre de tout déplacement du navire 48 heures à l'avance.

17. DECHARGEMENT

Le transporteur peut commencer le déchargement de la marchandise immédiatement en arrivant à un port, et ce, même le dimanche et les jours fériés, 24 heures par jour, à sa convenance.

18. LOCATION D'EQUIPEMENT DE MANUTENTION

Les expéditeurs pourront, dans les ports du Nouveau-Québec, louer du transporteur, à leurs frais, les équipements de manutention qui auront été débarqués à terre, pourvu que ceux-ci soient disponibles, que le transporteur soit consentant et qu'il n'en résulte aucun retard dans l'opération en cours.

19. PERMIS ET REGLEMENTATION DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUEBEC

Sous peine d'annulation des présentes, le transporteur opérera de manière à ce que le permis de classe 2 sans limite, émis par la Commission des transports du Québec en vue d'autoriser un tel service, demeure constamment en vigueur pour toute la période de l'entente.

Le transporteur s'engage, en conséquence, à se conformer aux stipulations apparaissant audit permis et à toutes les dispositions de la loi et de la Commission des transports du Québec.

20. GREVES, DEBRAYAGES, ARRETS DE TRAVAIL, ETC.

Le transporteur ne peut être tenu responsable des pertes ou dommages

résultant des grèves, débrayages, arrêts de travail, entraves au travail, qu'ils soient le fait du capitaine, des officiers ou de l'équipage, qu'ils soient partiels ou généraux, ou résultant de tout conflit, licite ou non, entre le capitaine et les hommes ou entre les propriétaires, les armateurs ou les exploitants et un syndicat ouvrier ou une organisation ouvrière.

Le transporteur ne peut notamment être tenu responsable à l'égard du ministère ou des propriétaires de matériel, des fournitures ou de l'équipement dans les cas suivants:

- 20.1. Si le transporteur est incapable de charger ou de décharger la cargaison ou de se servir du navire par suite du piquetage ou de toute autre activité d'un syndicat ouvrier, qu'elle soit licite ou non;
- 20.2 Si les salariés, les préposés, les agents ou l'entrepreneur indépendant du transporteur refusent de charger ou de décharger la cargaison par suite du piquetage organisé par un syndicat ouvrier dans le cadre d'un conflit entre le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant du navire et le syndicat ouvrier;
- 20.3. Si les salariés, les préposés, les agents ou l'entrepreneur dépendant du transporteur refusent de charger ou de décharger la cargaison ou de se servir du navire ou de faire leur service à bord du navire par suite d'une allégation, fondée ou non, selon laquelle le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant du navire est coupable de manoeuvres déloyales. Cependant, si l'un de ces événements résulte de ce que le transporteur n'emploie pas un navire immatriculé au Canada dans l'exécution du présent contrat, le présent article sera sans effet.

21. APPROVISIONNEMENTS

Le transporteur devra en tout temps accorder la préférence à prix comparables, aux fournisseurs du Québec pour tout approvisionnement, ravitaillement ou autre achat en rapport avec l'opération du service, accordant en outre une préférence additionnelle aux produits manufacturés au Québec.

22. RENSEIGNEMENTS

Le transporteur fournira au ministère tous les renseignements que celui-ci pourra lui demander au sujet du service.

23. PERTES OU DOMMAGES

L'expéditeur doit aviser promptement le transporteur, par écrit

ou par télex, des pertes ou dommages et de la nature de ces pertes ou dommages dans les 30 jours de la livraison des marchandises au port de déchargement fixé ou au port de remplacement au-dessus de la ligne des hautes eaux; en tout cas, le transporteur et le navire sont déchargés de toute responsabilité pour pertes et dommages, à moins qu'une action en recouvrement d'indemnité ne soit intentée dans un délai d'un an à compter des 30 jours pour la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

Dans le cas des chargements de retour, les mêmes dispositions s'appliquent concernant l'avis de perte et le délai de poursuite, sauf que le délai fixé pour l'envoi de l'avis de perte ou pour la poursuite commence à courir à la date du déchargement final au port de Montréal ou au port de remplacement, ou à la date à laquelle ce déchargement aurait dû avoir lieu.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et l'expéditeur doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

Le transporteur ni le navire ne sont tenus, en aucun cas, responsables des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 500,00 \$ par colis ou unité, à moins que la valeur du colis ou de l'unité n'ait été déclarée au transporteur par l'expéditeur principal ou son représentant, par écrit ou par télex, avant le départ du navire.

24. TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR EAU - DROITS ET EXONERATIONS DU TRANSPORTEUR

Le présent contrat est fait conformément à l'article VI, "Conditions spéciales", de l'annexe faisant partie de la Loi sur le transport de marchandises par eau, S.R.C. 1970, chapitre C-15, à condition que les droits et exonérations du transporteur établis aux paragraphes 1 à 4 et au paragraphe 6 de l'article IV de cette annexe, soient intégrés au présent contrat par cette référence; à moins de stipulation contraire, ces droits et exonérations font partie du présent contrat.

25. PROTECTION CONTRE LES RECLAMATIONS

A moins de disposition contraire dans le présent contrat, le transporteur s'engage à indemniser et dédommager le ministre de toutes réclamations, demandes, pertes, frais, dommages, actions, poursuites ou autres recours exercés par quiconque et reliés en quelque manière

à la négligence du transporteur, de ses salariés ou agents dans l'exécution du service.

26. LITIGE CONCERNANT L'INTERPRETATION

Tout litige entre le transporteur et le ministère concernant l'interprétation de la présente entente sera soumis au ministère qui en décidera finalement.

27. DESASTRES NATURELS, ETC.

Le transporteur ne peut être tenu responsable de tout défaut d'exécution du service en cas de guerre, de troubles civils, d'incendie, d'inondation, de désastres naturels, d'acte de guerre ou de tout autre cause indépendante de la volonté du transporteur.

28. FORMALITES

Le transporteur suivra les procédures établies avec le ministère quant à l'accomplissement des petites formalités concernant le suivi de l'opération.

29. IMMATRICULATION AU CANADA

Il est expressément convenu que le transporteur s'engage à employer, pour le transport des marchandises prévu à la présente entente, un ou des navire(s) immatriculé(s) au Canada; le transporteur s'engage à dégager le ministère des demandes, dommages, privilèges, notamment, qui pourraient résulter de quelque manière de l'inobservance du présent article.

30. NAVIGABILITE

Tous les navires utilisés pour la desserte maritime des postes et villages du Nouveau-Québec doivent être conformes aux exigences de la Loi de la marine marchande du Canada.

31. CHARGEMENT, ARRIMAGE, ETC.

Le transporteur s'engage à procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

32. EMPLOIS ET SALAIRES

Tous les officiers, les membres de l'équipage et autres personnes employés sur les navires doivent être citoyens canadiens et avoir domicile dans les limites du Québec et recevoir des salaires au moins équivalents aux salaires généralement reconnus et payés en tout temps pendant la durée de ce protocole d'entente aux autres officiers, membres d'équipage et autres personnes employés dans les limites du Québec, possédant des qualifications et une expérience comparables ailleurs dans les limites du Québec, sur des navires de même catégorie et dans les mêmes conditions de travail.

Le ministère pourra toutefois permettre au transporteur, dans certains cas particuliers et sur demande, de recruter son personnel en dehors des limites du Québec, mais telle permission sera restreinte au cas où il est impossible de faire le recrutement dans les limites de la province de Québec.

33. INSPECTION

Le transporteur devra laisser en tout temps libre accès aux navires à tout officier responsable de la desserte maritime des postes et villages du Nouveau-Québec.

34. PAVILLON

En plus de battre pavillon du Canada conformément à la Loi de la marine marchande du Canada, tout navire affecté à l'exécution du service prévu à cette entente devra en tout temps, lorsqu'en opération, battre pavillon du Québec au mât de misaine ou à l'endroit généralement reconnu pour battre pavillon dudit pays visité.

35. PANNE OU NAUFRAGE

Si l'un des navires est perdu, détruit ou temporairement rendu incapable d'exécuter les voyages prévus, selon l'intention véritable et la signification de ce protocole d'entente, par suite de périls de mer ou tout autre accident, le transporteur aura le droit de remplacer ledit navire par un autre de même catégorie, vitesse et capacité, possédant un équipement et des caractéristiques comparables et/ou dans le cas où ledit navire ne serait que temporairement mis hors d'usage, de le réparer et continuer les voyages prévus à cette entente avec le navire substitué ou réparé, le tout à la satisfaction et sujet à l'approbation du ministère et dans un délai raisonnable eu égard aux circonstances.

36. CESSION OU AFFERMAGE

A moins que ce soit par l'opération de la loi, ni ce contrat ni aucun droit ou intérêt dans ce contrat ne devront être cédés, transportés ou autrement aliénés par le transporteur sans le consentement écrit du ministère, mais advenant un tel consentement ou advenant la cession, le transport, l'aliénation par l'opération de la loi, la convention devra demeurer en vigueur.

37. DROIT D'ANNULATION

Advenant le défaut du transporteur de remplir l'une quelconque de ses obligations en vertu des termes de cette entente, le ministère pourra, par avis écrit signifié au transporteur, demander à ce dernier de remédier à un tel défaut dans le délai déterminé dans ledit avis, et advenant le défaut du transporteur de se conformer à la demande du ministère à la satisfaction de ce dernier dans le délai fixé, le ministère aura alors le droit d'annuler cette entente en donnant un avis écrit au transporteur à cette fin. Le ministère pourra se faire dédommager par le transporteur des pertes ou dommages qu'il a pu subir.

38. APPEL D'OFFRES

Les divers documents déposés à l'appel d'offres font partie du présent contrat.

39. AVIS D'ADRESSES

Tout avis sera censé avoir été adéquatement signifié lorsqu'expédié par lettre recommandée, télégramme ou télex aux adresses suivantes:

Pour le ministère:

Direction du transport maritime et fluvial
Ministère des Transports
700, boul. Saint-Cyrille est
22e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Pour la compagnie:

Transports Desgagnés Inc.
250, avenue Grande-Allée ouest
Suite 800
Québec (Québec)
G1R 2H4

ANNEXE 4-A

PROJET: 1140-80-299

ADDENDA NO 1

Le présent addenda a pour but de clarifier l'interprétation des textes contenus dans la face de soumission et l'article 2.3. du devis concernant le tonnage minimum garanti.

Les soumissionnaires doivent prendre note que le seul tonnage minimum est de 2 810 tonnes. La liste finale des marchandises à transporter qui sera fournie le ou vers le 25 mai 1981 pourra contenir des quantités plus ou moins grandes de tonnage, mais la seule garantie minimum sera celle mentionnée ci-devant dans le texte de ce paragraphe.

Cette disposition s'appliquera au contrat à signer et sera la seule interprétation valable concernant le tonnage minimum pour toute l'opération que le propriétaire s'engagera à payer.

TRANSPORTS DESGAGNES INC.

PAR: .

Soumissionnaire

Adresse

Date

Ministère des Transports

ANNEXE 4-B

DEVIS

DESSERTE MARITIME DES POSTES ET VILLAGES
DU NOUVEAU-QUEBEC

PROJET: 1140-80-299

1. SERVICE

- 1.1. Desservir les postes et villages du Nouveau-Québec à partir de Montréal au moyen de navires appropriés pour un tel service.
- 1.2. Transférer du cargo entre les divers postes et villages au Nouveau-Québec.
- 1.3. Rapporter à Montréal le cargo venant des postes et villages du Nouveau-Québec.

2. MARCHANDISES A TRANSPORTER

- 2.1. Les types et le tonnage de marchandises à charger et à transporter par navire pour l'année 1981 à partir du port de Montréal à destination des postes et villages du Nouveau-Québec sont établis, de façon prévisionnelle, dans les annexes 1, 2 et 3.
- 2.2. Les chargements sont donnés en tonnes métriques de 1 000 kilogrammes ou en volume de 2,5 mètres cubes.
- 2.3. Les prévisions initiales données dans les annexes 1, 2 et 3 ont été établies d'après l'information accessible au moment de l'appel d'offres. Le soumissionnaire désigné recevra, au plus tard le 25 mai 1981, la liste définitive, sauf réajustement à la baisse jusqu'à concurrence de 10%, qui pourrait survenir avant la date du départ.
- 2.4. Le soumissionnaire choisi devra transporter toutes les marchandises destinées aux postes et villages qui seront déterminés avant la date de clôture de la liste définitive et, sous réserve de l'espace disponible, toutes les marchandises que le ministère décidera d'expédier entre la date de la liste définitive et la date du départ.
- 2.5. Il est expressément convenu que le prix établi dans la soumission pour les destinations couvre toutes les marchandises transportées, qu'elles soient mentionnées sur la liste initiale ou sur la liste définitive ou qu'elles soient transportées du fait de l'espace disponible.

3. NAVIRES

- 3.1. Le transporteur devra communiquer au ministère, au plus tard le 29 mai 1981, le nom du ou des navire(s) qui sera(seront) employé(s).

3.2. Le ou les navire(s) devra (devront) être au port de Montréal prêt(s) à recevoir le chargement pour les postes et villages à desservir le ou vers le 3 juillet 1981.

3.3. La date exacte du début du chargement sera communiquée au ministère au plus tard le 15 juin 1981.

4. HORAIRE

4.1. Le transporteur communiquera au ministère l'horaire complet qu'il entend suivre pour la desserte des postes et villages au plus tard le 15 juin 1981. Cet horaire devra être approuvé par le ministère.

4.2. Le transporteur devra avoir terminé l'opération le 15 septembre 1981.

5. ACCEPTATION, GARDE ET LIVRAISON DU CHARGEMENT DANS UN PORT CANADIEN

5.1. Le transporteur devra accepter la livraison du chargement au quai de Montréal à compter du 2 juin 1981 ou à toute date ultérieure convenue entre les parties.

5.2. Le transporteur devra donner l'ordre de livraison par écrit à la compagnie d'emballage au moins 15 jours avant le début du chargement. Il devra en faire parvenir une copie au ministère.

5.3. Le transporteur sera tenu responsable des pertes ou dommages subis pendant que le matériel, les fournitures et l'équipement seront en sa possession, à moins qu'ils ne soient dus à des causes indépendantes de sa volonté.

5.4. Le transporteur devra s'assurer les services d'un pointeur compétent qui:

5.4.1. veillera à ce que toutes les marchandises destinées à l'emplacement soient livrées aux consignataires selon les indications du manifeste;

5.4.2. se fera remettre les reçus par les consignataires;

5.4.3. indiquera sur le manifeste les écarts et dommages éventuels.

6. CONTRATS

Le transporteur devra soumettre au ministère la liste des autres

contrats qu'il possède au plus tard le 25 mai 1981.

7. PERMIS

Le soumissionnaire devra détenir un permis de classe 2 sans limite de la Commission des transports du Québec.

8. DATES IMPORTANTES

Ouverture des soumissions	21 jours après la demande
Remise de la liste finale des marchandises	25 mai 1981
Remise de l'horaire des navires	15 juin 1981
Début de la réception des marchandises au port de Montréal	2 juin 1981
Début du chargement des navires	vers le 3 juillet 1981
Fin de la réception des marchandises au quai	2 jours avant le chargement du navire
Fin de l'opération au Nouveau-Québec	15 septembre 1981

9. COMPILATION

La compagnie de transport devra tenir une compilation du matériel reçu pour chacun des ports et pour chacun des clients et devra fournir sur demande l'information au ministère.

10. DOCUMENTS

10.1 Une copie des documents suivants devra être fournie au ministère:

- recus (non négociables);
- connaissements;
- manifestes;
- factures.

10.2. Une copie des manifestes devra être mise à la disposition du représentant du ministère accompagnant le navire.

10.3. Chaque expéditeur recevra une copie du manifeste au départ du navire.

Le ministère se garde le droit de vérifier le poids et le volume des marchandises pour s'assurer qu'ils sont conformes aux divers documents.

11. MARCHANDISES A BORD

11.1. Toutes les marchandises transportées à bord du navire, qu'elles soient arrimées sur les ponts, dans les cales ou à tout autre endroit à bord du navire, seront considérées comme étant dans les cales.

11.2. En ce qui a trait aux marchandises arrimées sur les ponts, tous les risques de pertes, dommages ou autres dus au fait qu'elles sont arrimées sur les ponts devront être assumés par l'expéditeur ou le consignataire pourvu, toutefois, que ces pertes ou dommages ne soient pas dus à la négligence du transporteur. Dans tous les autres cas, la garde et le transport des marchandises sont régis par les termes du contrat.

11.3. Il est bien entendu que les marchandises arrimées sur les ponts sont sujettes aux avaries communes.

12. FACTURATION

La facture, pour le transport des marchandises expédiées par le ministère des Travaux publics et de l'approvisionnement, sera adressée à la Direction du transport maritime et fluvial, 700, boulevard Saint-Cyrille est, 22e étage, Québec (Québec), G1R 5H1.

ANNEXE 4-C.

LISTE DES EXPEDITEURS ET TONNAGES

LISTE DES EXPEDITEURS

TONNAGES

1- Hydro-Québec	181,8
2- L'école du Ministre	121,0
3- Société d'habitation du Québec	1 161,3
4- Villages nordiques	605,0
5- Ministère des travaux publics et approvisionnement	417,3
6- Commission scolaire Kativik	330,2
7- Ministère des Affaires sociales	51,9
	<hr/>
	2 868,5

ANNEXE 5

POLITIQUE DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

EN MATIÈRE D'ASSURANCES

1981 11 23

Monsieur Gilles Desgagnés
Service de la concertation
Transport maritime et fluvial
Ministère des Transports
700, boul. St-Cyrille Est, 22e étage
Québec G1R 5H1

Objet: Desserte maritime des postes et villages
du Nouveau-Québec pour l'année 1981
V/dossier no: 4.5.2
N/dossier no: 440 général

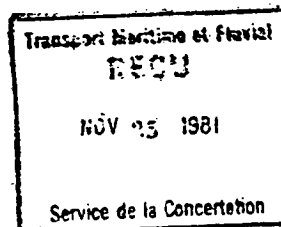
Monsieur,

Tel que convenu au cours de la réunion à laquelle j'ai participé du 19 novembre courant, voici un court résumé de la discussion que nous avons eue concernant l'assurance de la marchandise qui est transportée par bateaux.

En premier lieu, je dois vous faire remarquer que les biens et les marchandises de toute nature, peuvent être garantis par des polices d'assurance maritime, dès le moment où ces biens sont aux risques de l'assuré et jusqu'au moment où ils sont finalement livrés au destinataire. En d'autres mots, pendant tout le temps qu'ils sont en transit.

Ces envois peuvent être assurés par des polices individuelles ou par une police spéciale que l'on nomme "police d'abonnement". Pour celui qui utilise régulièrement les transports maritimes, cette dernière police est beaucoup plus avantageuse. Par exemple, l'assuré est couvert automatiquement pour toutes ses expéditions, même s'il omet de faire une déclaration ou s'il commet une erreur, pourvu toujours que l'omission ou la déclaration erronée ait été faite de bonne foi.

Ces polices protègent les biens des périls de la mer, de la collision, de l'incendie, du délestage et autres périls du même genre, mais il est cependant d'usage pour les assureurs d'annexer à cette protection de base, certaines clauses particulières qui peuvent restreindre ou étendre la portée de la couverture.



... 2

Il y a la formule d'assurance F.P.A. (franc d'avarie particulière) qui est la plus restreinte. Elle protège contre les périls mentionnés plus haut en cas de perte totale tandis que les pertes partielles ne peuvent être recouvrées que dans des circonstances spéciales comme l'incendie, l'échouement, le naufrage, la collision. Cette protection varie selon qu'il s'agit des dispositions américaines ou anglaises, ces dernières étant plus complètes.

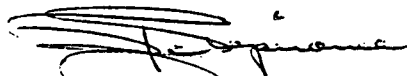
Une protection plus ample peut être obtenue en couvrant les risques tels que le vol, le pillage, la perte causée par les crochets, d'huile d'eau douce, etc. Mais, c'est la formule tous risques qui offre la plus grande protection, car les marchandises peuvent être protégées, à toutes fins pratiques, contre tous les risques de transport.

Cependant, tenant compte de la politique gouvernementale concernant les assurances, vous ne devez pas faire assurer cette marchandise lors de son transport maritime car:

"Le Gouvernement prend à sa charge tous les risques de dommages directs à ses propriétés et à ses biens ainsi que les conséquences pécuniaires découlant d'un acte ou d'une omission dont il peut être tenu responsable en vertu de la loi."
(C.T. 121388 - 21 août 1979)

Pour terminer, j'aimerais vous rappeler que vous pouvez utiliser les experts en réclamation du Service Central des réclamations au ministère de la Justice concernant le règlement de toutes pertes qui pourraient survenir à votre marchandise.

J'espère que ce sont là les renseignements que vous vouliez obtenir, je vous prie de croire à l'expression de ma collaboration.



Taschereau Lespérance

TL/HL

c.c. M. Louis Côté (Serv. central des réclamations)

PRÉSIDENT DU COMITÉ DES ASSURANCES
"COMITÉ DES LAURENTIENNES"
1155, CLAUDE-FONTAINE, 4^e ÉTAGE
QUÉBEC GIR 4X8

ANNEXE 6

FICHE TECHNIQUE DES NAVIRES

NOM DU NAVIRE: JACQUES DESGAGNES

Affectation: Cargo général et cargo en vrac

Construit à: Holland Par: Zaanlandse seeepsbouw

Achevé en: 1960 No officiel: 311 772

Classification: Lloyd's Register of Shipping

Dernière inspection annuelle: Avril 1979

Longueur hors tout: 63,68 m

Longueur ligne de flottaison: 61,16 m

Largeur hors membres: 11,23 m

Creux sur quille: 4,43 m

Tirant d'eau en charge: 3,61 m

Jauge brute: 798

Jauge nette: 451

Propriété (navire): Société

Armateur: Rail & Water Terminal Inc.

Nombre de cabines simples: 4

Nombre de cabines doubles: 5

Nombre de places salle à manger: 15

Equipage: Officiers de pont: 3 Officiers des machines: 3

Autres: 4 hommes de pont

Type appareil propulsif: Moteur diesel à 4 temps

Marque: Listek Blackstone

Puissance en chevaux: 600 HP x 2 En kilowatts: 447,60 x 2

Nombre de moteurs: 2

Consommation en litres/ heure: 171 Gallons/ heure: 38

Type d'hélice: 3 palles bronze

Groupes électrogènes: Nombre: 2 Volts: 250 Ampères: 213

Kilowatts: 25

Vitesse aux essais: 9,5 noeuds

Vitesse de croisière: 9 noeuds

Capacité réservoir combustible (tonnes): 120,5 L tonnes

Capacité réservoir eau potable (tonnes): 5 L tonnes

Autonomie/ jours: 34 jours

milles nautiques: 7 744

Manutention et arrimage de cargaison

Mâts ou grues (détails):

Pour le chargement et le déchargement, une grue de capacité nécessaire variant selon le poids des morceaux est installée sur le navire.

Dimensions des panneaux des diverses cales (détails)

Une cale à la grandeur équipée de panneaux de type MacGregor se tirant vers l'avant du navire au nombre de 11 de 8,8 m x 3,3 m.

Charges d'utilisation

Pont supérieur: 1,75 t/ pi² - 18,8 t/ m²

Autres: Pour le plafond de ballast, 1 400 tonnes peuvent être mises à la grandeur du fond, soit sur 45,4 m x 8,2 m.

Volume des diverses cales

Identification:

75 000 pieds² 2 123,78 m³

Capacité des diverses cales (1 tonne = 2,83 m³)

Identification:

750 tonnes

Espaces réfrigérés

Aucun

NOM DU NAVIRE: J.A.Z. DESGAGNES

Affectation: Cargo général et cargo en vrac

Construit à: Holland Par: Zaanlanbse sclcersbouw

Achevé en: 1960 No officiel: 311 771

Classification: Cabotage - classe 1 - C.S.I.

Dernières inspection annuelle: 20 mars 1979

Longueur hors tout: 63,68 m

Longueur ligne de flottaison: 61,16 m

Largeur hors membres: 11,23 m

Creux sur quille: 4,43 m

Tirant d'eau en charge: 3,61 m

Jauge brute: 798

Jauge nette: 451

Propriété (navire): Société

Armateur: Rail & Water Terminal Inc.

Nombre de cabines simples: Accommodations pour 15

Equipage: Officiers de pont: 3 Hôtellerie: 1

Officiers des machines: 3 Pont: 2

Type appareil propulsif: Moteur diesel à 4 temps simple action

Marque: Lister Blackstone Co. Ltd.

Puissance en chevaux: 600 En kilowatts: 447,60

Nombre de moteurs: 2

Consommation en litres/ heure: 116,54 Gallons/ heure: 25,676

Type d'hélice: Hélice en bronze 3 pales

Groupes électrogènes: Nombre: 2 Volts: 220 Ampères: 213

Kilowatts: 75

Vitesse aux essais: 9,5 noeuds

Vitesse de croisière: 9 noeuds

Capacité réservoir combustible (tonnes): 120,5 L tonnes

Capacité réservoir eau potable (tonnes): 5 L tonnes

Autonomie/ jours: 20 jours

milles nautiques: 5 832

Manutention et arrimage de cargaison

Mâts ou grues (détails):

Pour le chargement et le déchargement, une grue de capacité nécessaire variant selon le poids des morceaux est installée sur le navire.

Dimensions des panneaux des diverses cales (détails)

Une cale à la grandeur équipée de panneaux étanches de 6,7 m x 8,8 m. Le nombre totalise 7.

Charges d'utilisation

Pont supérieur: 1,75 t/ pi² - 18,8 t/ pi²

Autres: Pour le plafond de ballast, 1 400 tonnes peuvent être mises à la grandeur du fond, soit sur 45,4 m x 8,2 m. Hauteur: 5,5 m.

Volume des diverses cales

Identification:

75 000 pieds² 2 123,78 m³

Capacité des diverses cales (1 tonne = 2,83 m³)

Identification:

750 tonnes dans la cale

Espaces réfrigérés

Aucun

NOM DU NAVIRE: ROLAND DESGAGNES

Affectation: Cargo général et cargo en vrac

Construit à: Québec Par: Canadian Vickers

Achevé en: 1952 No officiel: 194 320

Classification: Bureau Veritas

Dernière inspection annuelle: 12 avril 1979

Longueur hors tout: 78,94 m

Longueur ligne de flottaison: 77,12 m

Largeur hors membres: 13,34 m

Jauge brute: 2 454

Jauge nette: 1 741

Propriété (navire): Société

Armateur: Rail & Water Terminal Inc.

Nombre de cabines simples: accommodations pour 22

Equipage: Officiers de pont: 4 Hôtellerie: 2

Officiers des machines: 3 Pont: 3

Autres: 2 matelots Machine: 1

Type appareil propulsif: Moteur diesel à 2 temps, piston opposé

Marque: Fairbanks Morse

Puissance en chevaux: 640 x 2 En kilowatts: 954,88

Nombre de moteurs: 2

Consommation en litres/ heure: 200,7 Gallons/ heure: 44,6

Type d'hélice: 4 pales bronze

Groupes électrogènes: Nombre: 2 Volts: 220 Ampères: 400

Kilowatts: 100

Groupe électrogène de secours: Volts: 115 Ampères: 80

Kilowatts: 15

Vitesse aux essais: 9,6 noeuds

Vitesse de croisière: 9 noeuds

Capacité réservoir combustible (tonnes): 120 L tonnes

Capacité réservoir eau potable (tonnes): 40 L tonnes

Autonomie/ jours: 30 jours

milles nautiques: 6 480

Manutention et arrimage de cargaison

Mâts ou grues (détails):

Pour le chargement et le déchargement du navire en question, une grue conventionnelle de 50 tonnes à 80 tonnes, selon le besoin, est installée au centre du navire et a accès aux deux cales.

Dimensions des panneaux des diverses cales (détails)

Cale 1: Système de panneaux ouvrant hydrauliquement à la verticale par groupe de 2, de dimensions de 6,1 m x 8,8 m.

Cale 2: Même système et mêmes dimensions.

Charges d'utilisation

Pont supérieur: $1,75 \text{ t/ pi}^2$ - $18,84 \text{ m}^2$

Plafond ballast: 2 t/ pi^2 - $21,5 \text{ t/ m}^2$

Autres: Le maximum sur le pont est de 500 tonnes compte tenu du poids dans la cale.

Volumes des diverses cales

Identification:

Cale 1: $87\,996 \text{ pi}^3$ $2\,491,79 \text{ m}^3$

Cale 2: $95\,300 \text{ pi}^3$ $2\,698,62 \text{ m}^3$

Capacité des diverses cales (1 tonne = $2,83 \text{ m}^3$)

Identification:

Cale 1: 880 tonnes

Cale 2: 953 tonnes

Espaces réfrigérés

Aucun

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 093 932