

Document d'information : Achat des actifs de la Société des transports du Nord limitée (STNL)

Q : Pourquoi le GTNO souhaitait-il acheter les actifs de la STNL?

Le transport de marchandises sur le fleuve Mackenzie nécessite de l'équipement spécialisé difficile à obtenir. Lorsque la possibilité d'acheter des actifs importants de la STNL s'est présentée, le GTNO a évalué que le fait de les garder aux TNO représentait la meilleure option pour la population et a donc agi conséquemment.

Le GTNO s'est procuré ces actifs à un prix inférieur à leur valeur marchande. Il peut maintenant solliciter une entreprise compétente qui les exploitera et approvisionnera en combustible et autres biens nécessaires les collectivités des TNO accessibles par la voie des eaux.

Le GTNO a donc acquis ces actifs pour assurer la continuité du transport maritime et fluvial, garder cet équipement spécialisé aux TNO et maintenir à un coût abordable ce service de transport.

Q : Pourquoi l'offre du GTNO a-t-elle été à ce point plus élevée que celle de son concurrent?

Bien que sa première offre ait été considérablement plus élevée que celle, non sollicitée, de notre concurrent – 4,5 millions de dollars contre 2,2 millions de dollars –, le GTNO a évalué que cette dernière était tellement en deçà de la valeur marchande qu'il y avait un risque important que ces actifs de transport essentiels soient vendus et quittent les TNO.

De plus, le GTNO était préoccupé par la possibilité qu'une fois sa première offre connue de l'autre soumissionnaire, les tribunaux ouvrent l'appel d'offres, ce qui aurait permis aux deux parties de faire une deuxième offre définitive.

L'autre soumissionnaire aurait donc pu être tenté de proposer une offre substantiellement plus élevée que celle du GTNO (soit 4,5 millions de dollars) pour ainsi remporter la mise, ce qui lui aurait permis, grâce à l'exploitation de ces actifs, d'exercer un monopole aux TNO. Dans une telle situation, les parties prenantes des TNO dépendantes d'un transport maritime et fluvial abordable risqueraient de voir augmenter considérablement les coûts de ce service, ce qui se traduirait au bout du compte par une augmentation tout aussi importante du coût de la vie.

Le GTNO avait été informé que la STNL privilégierait une offre visant l'entièreté de ses actifs. Il a donc conçu la sienne en conséquence, évitant ainsi d'être désavantagé par rapport à un concurrent qui aurait proposé d'acquérir l'ensemble des biens de la STNL.

Le montant déboursé par le GTNO pour se procurer ces actifs s'élève à 7,5 millions de dollars, une somme largement en deçà de l'évaluation récente qui fixait la valeur du matériel nautique à 55,7 millions de dollars, et celle des biens immobiliers, à 10,3 millions de dollars.

Q : Qu'est-ce que le GTNO a acquis exactement?

Le GTNO a acquis tous les actifs de la STNL nécessaires à l'offre d'un service de transport maritime et fluvial qui, en plus d'être essentiel, est fiable et abordable. Ces biens comprennent : huit remorqueurs adaptés à la navigation sur le fleuve Mackenzie, dont sept sont également aptes à naviguer en mer; trois navires de ravitaillement conçus pour desservir les installations d'exploration pétrolière et gazière en mer; et une flotte de 57 barges, la plupart capables de transporter autant du combustible en vrac que des marchandises en pontée.

On compte également dans ces actifs les biens immobiliers de la STNL situés à Hay River, y compris le chantier naval doté d'un système Syncrolift, l'installation de triage et de manutention de marchandises en pontée du terminal C, le complexe d'hébergement des équipages, qui comprend une salle à manger, ainsi que le siège social de l'entreprise.

De plus, le GTNO possède maintenant le bureau et l'installation d'entreposage de Norman Wells, le terminal d'Inuvik et les maisons qu'y détenait la STNL ainsi que le terminal de Tuktoyaktuk.

Certains de ces biens immobiliers pourraient présenter des risques environnementaux. Le GTNO prévoit donc effectuer une évaluation environnementale de l'ensemble des sites afin de connaître la nature et l'importance de ces risques.

On trouve aussi dans le lot acheté plusieurs biens immobiliers et actifs de transport maritime et fluvial de première génération, qui sont actuellement hors service.

Q : Qu'est-ce cela signifie pour le réapprovisionnement maritime et fluvial en produits pétroliers? Le GTNO deviendra-t-il un transporteur maritime?

Le GTNO a cherché d'autres moyens de remplir ses engagements en matière de réapprovisionnement, mais n'a trouvé aucune entreprise qui possédait l'équipement et l'expérience nécessaires pour offrir ce service à prix abordable.

Maintenant que le GTNO détient ces importants actifs, il formera des partenariats avec le secteur privé pour la gestion de la flotte et la prestation des services de transport aux résidents. Le gouvernement n'exercera pas directement d'activités de transport; il détient simplement l'infrastructure pour qu'un partenaire du secteur privé possédant l'expertise et l'expérience nécessaires offre ces services essentiels aux collectivités. Le

concept ressemble aux contrats de bombardement des feux de forêt : le GTNO possède les avions, mais les services sont fournis par le secteur privé.

Q : Pourquoi le GTNO n'a-t-il pas réussi à trouver un fournisseur de services de réapprovisionnement par la voie des eaux?

La STNL, en activité dans le Nord pendant plus de 80 ans, fut un grand fournisseur de services de transport maritime et fluvial, et a assuré le réapprovisionnement en produits pétroliers pour le GTNO durant de nombreuses années. Quand le gouvernement a appris que la STNL ne fournirait plus ses services, puisqu'elle mettrait fin à ses activités après la saison de navigation de 2016, il a lancé un appel d'offres pour un contrat d'approvisionnement pétrolier et de transport maritime et fluvial de sept ans qui commencerait en 2017. Au moment de lancer l'appel d'offres, le GTNO ne savait pas quelle serait la réponse du secteur privé.

Plus de 40 dossiers d'appel d'offres ont été téléchargés. Cependant, le GTNO n'a reçu qu'une seule offre, qui n'était pas conforme. D'autres transporteurs nordiques ont systématiquement justifié leur absence d'offre par le manque d'équipement spécialisé et de navires pour transporter les biens sur le fleuve et le delta du Mackenzie. Il est également devenu évident qu'en l'absence d'actifs spécialisés, les coûts liés à la prestation des services augmenteraient considérablement.

Ainsi, le manque d'équipement spécialisé nécessaire à l'offre de services de réapprovisionnement sur le fleuve Mackenzie a contribué à l'échec de l'appel d'offres.

Q : Pourquoi le GTNO a-t-il fait concurrence à une société privée pour l'obtention des actifs de la STNL?

Des services fiables de transport par barges représentent un système vital pour de nombreuses collectivités et entreprises ténoises éloignées qui n'ont pas d'autres moyens d'obtenir du combustible et d'autres biens à coût abordable.

Le GTNO ne savait pas si les autres soumissionnaires, une fois l'appel d'offres remporté, conserveraient les actifs de la STNL dans le Nord ou participeraient au marché maritime et fluvial ténois. En raison de cette incertitude et des implications financières de la perte des barges, le GTNO n'a eu d'autre choix que d'envisager l'achat des actifs de la STNL pour les conserver aux TNO.

Quand aucune solution de rechange n'existe sur le marché, le gouvernement est prêt à prendre les mesures raisonnables nécessaires pour fournir les services essentiels comme l'électricité, le mazout de chauffage et les fournitures médicales aux Ténos afin de les protéger contre une hausse spectaculaire du coût de la vie.