

Nota : La version anglaise est la
version officielle du rapport

Division des produits pétroliers

**Transports et Infrastructure
Nunavut**



Rapport annuel 2022-2023

Division des produits pétroliers

TABLE DES MATIÈRES

À PROPOS DU RAPPORT	4
Liste des acronymes	4
Responsabilités clés	5
Fonds renouvelable des produits pétroliers	5
Fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers	6
FAITS MARQUANTS DE L'ANNÉE 2022-2023	6
Mise à niveau vers les technologies héritées de la DPP	6
Ajustements des prix de détail	7
Examen et analyse de la restructuration de la DPP	7
APPROVISIONNEMENT ET DISTRIBUTION DE CARBURANT	8
Réapprovisionnement annuel en carburant en vrac	9
Calendrier des achats de carburant	9
Emplacement de la source de carburant	10
Transport de carburant	11
Vente et distribution de carburant	12
ACHAT DE FOURNITURE DE CARBURANT	13
Fixation anticipée des prix	13
Équilibrer les risques et les besoins opérationnels	13
Moment des achats de carburant et économies relatives	14
Augmentation des coûts en 2022-2023	14
Prix du pétrole West Texas Intermediate (WTI)	15
Volatilité des prix du pétrole	15
Méthodologie concernant le calendrier des achats	16
Gestion des risques liés à l'achat de carburant	16
PRODUITS PÉTROLIERS FOURNIS AUX NUNAVUMMIUT	18
Type de produit et normes	18
PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS	19
Références des prix de détail	21
Répartition des coûts des produits	24
Variations des coûts moyens pondérés	25
Composantes du prix du carburant (moyenne du Nunavut)	27
IMPORTATIONS ET VENTES DE PÉTROLE	28
Importations 2022-2023	28
Ventes	28
Prévisions et projections des ventes	28
GESTION DES INFRASTRUCTURES	29
Contexte du Nunavut en matière de carburant	29
Santé et sécurité	29
Âge et état de l'établissement	29
Inspections des réservoirs	30
Nouveau procédé de parc de réservoirs	31
Conformité réglementaire	31

État de conformité au code communautaire	32
Installations de stockage de carburant en vrac modernisées en 2022-2023	32
Conformité réglementaire.....	33
Résumé de la planification des immobilisations.....	33
GÉRANCE DE L'ENVIRONNEMENT	34
Gestion des installations d'épandage	34
Déversements de carburant	35
Normes et critères d'ingénierie	35
FINANCES	35
État récapitulatif des opérations et solde du FSPPP.....	35
Vente de produits pétroliers.....	36
Loyers et autres revenus	36
Échéancier des dépenses.....	37
Audit de fin d'année.....	37
Variations pétrolières	38
États financiers audités	39



À PROPOS DU RAPPORT

Ce document contient le rapport annuel d'exploitation de la Division des produits pétroliers, ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nunavut, gouvernement du Nunavut, pour la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023.

Le rapport comprend les éléments suivants :

- Rapport annuel : Fournit un aperçu complet des activités et des réalisations de la Division au cours de l'exercice financier.
- États financiers consolidés : Ces états financiers concernent le Fonds renouvelable (produits pétroliers) et offrent une vue consolidée de sa performance et de sa situation financières.

Les états financiers ont été préparés conformément aux Normes comptables pour le secteur public (NCSP) du Canada, comme le recommande le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public du Canada.

Liste des acronymes

API	Institut américain du pétrole
CGF	Conseil de gestion financière
DPP	Division des produits pétroliers
FRPP	Fonds renouvelable des produits pétroliers
FSPPP	Fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers
GN	Gouvernement du Nunavut
GoGS	Coûts des produits vendus
HCP	Hydrocarbures pétroliers
L	Litres
LCPE	Loi canadienne sur la protection de l'environnement
NCSP	Normes comptables pour le secteur public
NYMEX	New York Mercantile Exchange
OEPE	Ordre d'exécution en matière de protection de l'environnement
PEVCP	Permis d'exploitation de véhicules côté piste
PwC	PricewaterhouseCoopers
SIMDUT	Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail
SM	Sous-ministre
SST	Santé et sécurité au travail
TCAC	Taux de croissance annuel composé
TIN	Transports et Infrastructure Nunavut
TMD	Transport des marchandises dangereuses
TPS	Taxe sur les produits et services

APERÇU DE L'ENTREPRISE

Responsabilités clés

La Division des produits pétroliers (DPP), ci-après dénommée « la Division », joue un rôle essentiel dans le soutien des communautés du Nunavut en assurant un accès sûr et fiable aux carburants essentiels. Voici comment nous exécutons ce mandat :

1. Approvisionnement et distribution de carburant

La DPP supervise l'achat, l'importation, le stockage, la vente et la distribution d'essence, de diesel, de carburéacteur A-1 et de produits emballés tels que le naphta et l'essence d'aviation dans les 25 collectivités du Nunavut. La Division garantit un accès ininterrompu au carburant grâce à un réapprovisionnement en vrac, des contrats de livraison locaux et des processus de vente et de facturation efficaces, même face à des défis logistiques et environnementaux extrêmes.

2. Gestion des infrastructures

La DPP exploite, entretient, inspecte et modernise les infrastructures de stockage et de distribution de carburant pour répondre aux besoins croissants des collectivités du Nunavut. Ces travaux comprennent des calendriers d'entretien rigoureux, le respect de la réglementation en constante évolution et le développement d'infrastructures adaptées aux conditions arctiques.

3. Partenariats externalisés

La division contracte et forme les prestataires de services responsables de la distribution du carburant. En gérant ces partenariats, la DPP assure l'exécution efficace de son mandat de distribution de carburant sur l'ensemble du territoire.

4. Gérance de l'environnement

La DPP s'attaque aux risques environnementaux tels que les déversements en pleine conformité avec la réglementation et exploite une ferme terrestre pour assainir les matériaux contaminés par le pétrole. La formation des entrepreneurs met l'accent sur la sécurité, la protection et la durabilité de l'environnement, garantissant ainsi une gestion à long terme.

En s'acquittant de ces responsabilités clés, la Division des produits pétroliers (DPP) contribue à la gestion efficace et durable des produits pétroliers raffinés au Nunavut, en veillant à ce que les besoins des collectivités soient satisfaits tout en maintenant la sécurité et la conformité environnementales.

Fonds renouvelable des produits pétroliers

Le Fonds renouvelable des produits pétroliers (FRPP), ci-après dénommé « le Fonds renouvelable », aide la Division des produits pétroliers (DPP) à gérer les demandes financières de ses opérations, notamment l'achat, le transport, le stockage et la distribution de carburant dans tout le Nunavut. Contrairement à la plupart des opérations gouvernementales, les dépenses de la DPP ne sont pas couvertes par des budgets appropriés, mais doivent plutôt être récupérées grâce aux revenus des ventes de produits pétroliers.

Fonctionnant sous l'égide de la *Loi sur les fonds renouvelables* du gouvernement du Nunavut, le Fonds renouvelable fournit un fonds de roulement pour l'approvisionnement en carburant, les stocks, les comptes clients, les dépenses d'exploitation et les taxes applicables. La limite autorisée du Fonds renouvelable a été fixée à 250 millions de dollars pour l'ensemble de l'exercice financier du présent

rapport, ce qui représente le montant maximal que la DPP peut emprunter pour soutenir ses activités. Cependant, le 9 novembre 2023, la limite autorisée a été augmentée à 350 millions de dollars.

Les coûts du carburant en vrac, influencés par la volatilité des marchés mondiaux, constituent la dépense la plus importante et la plus imprévisible de la DPP. Des facteurs externes, tels que les conflits internationaux, les catastrophes naturelles et les taux de change, peuvent provoquer des fluctuations de prix, ce qui a un impact sur les dépenses. Le Fonds renouvelable permet à la DPP d'obtenir les ressources financières nécessaires pour gérer ces défis et assurer des opérations d'approvisionnement en carburant ininterrompues.

Conformément à la loi, la DPP doit récupérer les avances du Fonds renouvelable grâce aux ventes de carburant, garantissant ainsi une gestion financière durable et responsable.

Fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers

Le Fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers (FSPPP) sert de mécanisme d'agrégation des bénéfices et des pertes du Fonds renouvelable, fonctionnant de manière similaire à un compte de bénéfices non répartis dans les états financiers du secteur privé. Cela permet au Fonds renouvelable de continuer à viser un objectif d'équilibre à moyen terme, sans avoir besoin d'atteindre l'équilibre chaque année. À cet égard, le FSPPP joue un rôle clé dans la stabilisation des prix du carburant pour les Nunavummiut. En absorbant les fluctuations de coûts, le FSPPP minimise le besoin d'ajustements fréquents des prix de détail causés par la volatilité des prix mondiaux du pétrole et des produits pétroliers raffinés.

Bien que le Fonds renouvelable soit tenu, en vertu de la *Loi sur les fonds renouvelables*, de fonctionner sur une base de « seuil de rentabilité », le FSPPP a été spécifiquement créé pour fournir un tampon financier. Le FSPPP fonctionne dans une fourchette définie de +/- 20 millions de dollars. Si le montant dépasse la limite négative, le gouvernement du Nunavut (GN) doit fournir un financement supplémentaire au moyen d'une autorisation de dépense supplémentaire. À l'inverse, si elle dépasse la limite positive, tout excédent est reversé au GN.

Ensemble, le Fonds renouvelable et le FSPPP garantissent que la DPP peut gérer efficacement les risques financiers tout en maintenant des prix du carburant cohérents et prévisibles pour les résidents et résidentes et les entreprises du Nunavut.

FAITS MARQUANTS DE L'ANNÉE 2022-2023

Mise à niveau vers les technologies héritées de la DPP

La division des produits pétroliers a identifié une priorité dans son plan d'activités visant à réaliser une évaluation des besoins pour la mise à niveau et le remplacement du logiciel de back-office hérité de la DPP. Fin 2022-2023, la Division a achevé son analyse de rentabilité pour la mise en œuvre d'un système moderne de gestion du carburant d'entreprise. Cette initiative vise à remplacer les technologies obsolètes, notamment les systèmes de back-office, les solutions de point de vente et les systèmes de vente à bord des camions utilisés dans les communautés du Nunavut.

La mise à niveau proposée est essentielle pour remédier aux inefficacités des systèmes existants, qui fonctionnent depuis des décennies et ne répondent plus aux exigences des activités complexes de gestion et de distribution de carburant de la DPP. Le nouveau système rationalisera les processus,

réduira les tâches manuelles et améliorera les capacités de production de rapports et de prévision, garantissant que la DPP pourra continuer à fournir des services de carburant sûrs et fiables sur tout le territoire.

Objectifs de modernisation

L'analyse de rentabilité identifie plusieurs domaines clés à améliorer grâce à l'adoption d'une application d'entreprise moderne :

- Gestion des stocks – L'automatisation des processus des stocks éliminera le recours aux feuilles de calcul et aux calculs manuels, améliorant ainsi la précision et l'efficacité.
- Rapports et prévisions – Des capacités de rapport améliorées, notamment des tableaux de bord et une analyse des données historiques, soutiendront la prise de décision basée sur l'information et amélioreront la précision de la planification du réapprovisionnement.
- Gestion des transactions – L'intégration des données de vente réduira le rapprochement manuel et améliorera le processus de clôture financière mensuelle.
- Efficacité opérationnelle – La mise à niveau des systèmes d'impression embarqués et la numérisation des formulaires manuels et des processus d'approbation réduiront les coûts et les charges administratives.
- Gestion financière – Un système intégré améliorera la surveillance des flux de trésorerie, la gestion du crédit et le rapprochement des commissions des entrepreneurs, améliorant ainsi les contrôles financiers globaux.

Une fois l'analyse de rentabilité terminée, la DPP lancera le processus d'approvisionnement afin d'identifier la meilleure solution pour le nouveau système. Cet effort de modernisation reflète l'engagement de la DPP envers l'amélioration continue, garantissant que la Division reste équipée pour répondre aux demandes évolutives de gestion et de distribution de carburant dans l'environnement opérationnel unique du Nunavut.

Ajustements des prix de détail

Les prix de détail du carburant ont augmenté le 1^{er} avril 2022, en conjonction avec l'escalade de la taxe sur le carbone du gouvernement fédéral. Plus tard dans l'année, le 4 décembre 2022, le Conseil de gestion financière (CGF) a approuvé une augmentation du prix de détail de 0,20 \$ le litre pour tous les produits de carburant en vrac.

Cet ajustement était nécessaire pour faire face à la hausse substantielle des coûts du carburant en 2022 par rapport à l'année précédente. En 2021, la DPP a pu sécuriser une part importante de son carburant à des prix historiquement bas en raison des conditions du marché pendant la pandémie. Toutefois, l'augmentation des coûts en 2022, due à la volatilité du marché mondial et à la hausse des prix du pétrole brut, a nécessité cette correction des prix de détail pour s'harmoniser sur les coûts d'approvisionnement plus élevés.

Examen et analyse de la restructuration de la DPP

En 2018, la DPP a commencé à évaluer sa structure organisationnelle et d'entreprise pour répondre à la croissance de l'entreprise, aux pressions réglementaires, aux exigences de santé et de sécurité et aux défis financiers tels que les subventions cachées au FRPP. Ces travaux ont abouti à une analyse complète des options en 2020-2021, qui a exploré les changements structurels potentiels, notamment la formation d'une commission pétrolière indépendante, la fusion avec la Société d'énergie Qulliq ou la création d'une société d'État autonome.

À l'automne 2021, le projet de loi 52 a été présenté pour mettre en œuvre l'option de créer une commission pétrolière indépendante. Le projet de loi a été rejeté par l'Assemblée législative; cependant, l'analyse a fourni des informations précieuses sur les défis et les opportunités opérationnelles de la DPP.

En 2022-2023, la DPP s'est appuyée sur le travail fondamental de l'analyse et a exploré des solutions aux préoccupations soulevées par les membres de l'Assemblée législative lors des discussions sur le projet de loi 52. Face à des exigences réglementaires croissantes, à l'augmentation des ventes et à la hausse des risques opérationnels, la Division continue d'évaluer la nécessité de changements au niveau de l'entreprise et de la structure. Dans un contexte de pressions financières notables en 2022-2023 et de défis réglementaires et financiers persistants, un changement structurel est de plus en plus considéré comme nécessaire pour soutenir la durabilité, l'agilité et la responsabilité à long terme de la DPP.

La DPP reste déterminée à garantir qu'il peut fournir des services de carburant fiables aux communautés du Nunavut de manière sûre et efficace tout en s'adaptant aux demandes complexes et évolutives de son environnement opérationnel.

APPROVISIONNEMENT ET DISTRIBUTION DE CARBURANT

La Division des produits pétroliers (DPP) est au cœur de la chaîne d'approvisionnement en carburant du Nunavut, garantissant aux résidents, aux entreprises et aux organisations l'accès aux carburants essentiels. Opérant dans l'une des régions les plus difficiles au monde sur le plan logistique, la DPP supervise l'approvisionnement, le transport, le stockage, la vente et la distribution de produits pétroliers raffinés pour répondre aux divers besoins énergétiques du territoire.

Au cours du réapprovisionnement en carburant de l'été/automne 2022, la DPP a achevé la cinquième année de son accord de cinq ans avec AV Nunavut Fuels et Woodward's Oil Limited. Établi en mars 2018, ce partenariat a joué un rôle déterminant dans le maintien des opérations d'approvisionnement en carburant sur l'ensemble du territoire. Les principales innovations introduites dans le cadre de l'accord comprennent des méthodes améliorées de tarification du carburant, l'ajout de trois nouveaux pétroliers à la flotte du fournisseur et l'adoption d'un accord unique à l'échelle du Nunavut, remplaçant les contrats régionaux distincts. Ces mesures ont considérablement amélioré la fiabilité et l'efficacité de l'approvisionnement, du transport maritime et de la livraison.

Afin de maintenir la stabilité et la continuité, à l'automne 2022, la DPP a exercé la première des deux prolongations facultatives d'un an prévues par l'accord. Cette décision garantit qu'AV Nunavut Fuels et Woodward's Oil Limited continueront de fournir et de transporter du carburant pendant l'été/l'automne 2023, soutenant ainsi davantage la mission de la DPP de fournir des solutions énergétiques fiables dans tout le Nunavut.

À l'avenir, la DPP s'engage à perfectionner ses opérations et à renforcer sa chaîne d'approvisionnement pour répondre aux besoins évolutifs des communautés du Nunavut. La Division continuera d'équilibrer les défis opérationnels avec son mandat d'assurer une distribution de carburant sûre, efficace et durable au Nunavut.

Réapprovisionnement annuel en carburant en vrac

Durant la saison sans glace, qui s'étend de juillet à novembre, le Nunavut importe des produits pétroliers pour répondre aux besoins énergétiques de ses collectivités. Ces produits sont stockés dans des installations de stockage de carburant en vrac stratégiquement positionnées dans chaque communauté, garantissant un approvisionnement fiable tout au long des mois d'hiver de pointe. Compte tenu du caractère critique de cette période de réapprovisionnement pour maintenir des réserves de carburant suffisantes, la participation active du personnel de la DPP est indispensable pour superviser l'opération sur l'ensemble du territoire.

Les membres du personnel de la DPP jouent un rôle crucial dans les opérations à terre pendant la saison de réapprovisionnement estivale. Ils supervisent le processus de remplissage des réservoirs et effectuent des tests rigoureux et une certification du carburant. Cet effort de collaboration implique une coordination étroite avec les membres de l'équipage du navire, qui gèrent l'aspect de transport maritime. De plus, la DPP travaille en partenariat avec un expert maritime indépendant, Intertek Testing Services Canada Ltd., pour assurer la conformité et l'assurance de la qualité tout au long du processus.

Au cours de l'exercice financier de 2022-2023, la DPP a réapprovisionné avec succès les collectivités du Nunavut avec environ 216,5 millions de litres de produits pétroliers, ce qui représente une augmentation d'environ 22,6 millions de litres, soit une augmentation de 11,7 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse des importations peut être attribuée à plusieurs facteurs, le plus important étant le rebond économique suite à la pandémie de COVID-19. La reprise a entraîné une forte augmentation de la demande de carburant de carburéacteur A-1, reflétant l'augmentation du trafic aérien et des besoins de transport. En outre, une augmentation notable, bien que moins prononcée, des importations de diesel, due à une activité commerciale et industrielle accrue sur l'ensemble du territoire.

Calendrier des achats de carburant

L'accord d'approvisionnement en carburant de la DPP propose trois options de tarification, offrant une flexibilité pour s'adapter aux conditions changeantes du marché :

1. **Fixation anticipée des prix** : La DPP a la possibilité de bloquer les prix du carburant entre le 1^{er} novembre et le 31 mars par le biais de contrats à terme ou en organisant la livraison physique et le stockage dans des réservoirs du sud.
2. **Fixation de prix différée** : Les prix sont déterminés en fonction de la date du connaissance en utilisant une moyenne sur trois jours. Cette option s'applique aux pétroliers chargeant à l'extérieur du Canada, permettant le blocage des prix pendant le voyage.
3. **Tarification du port de chargement** : L'option consiste à payer le prix courant au moment du chargement depuis la raffinerie. Les prix sont calculés à l'aide des règlements à terme sur le diesel à très faible teneur en soufre du port de New York du New York Mercantile Exchange (NYMEX), calculés en moyenne sur trois jours de bourse, ajustés pour la conversion des devises en dollars canadiens.

Pour la saison de réapprovisionnement 2022, la DPP a principalement utilisé l'option de fixation anticipée des prix, sécurisant environ 192,5 millions de litres de carburant, soit 89 % de son approvisionnement total, par le biais de contrats à terme. Parmi ces achats, 99 millions de litres ont été sécurisés fin novembre et début décembre 2021, lorsque les prix du pétrole West Texas Intermediate (WTI) s'élevaient en moyenne à environ 70 dollars le baril. 45 millions de litres supplémentaires de diesel ont été achetés début février 2022, le WTI se négociant à environ 90 dollars le baril.

En mars 2022, le WTI a atteint plus de 120 dollars le baril après l'invasion russe de l'Ukraine, les prix restant élevés au printemps et en été, fluctuant entre 95 et 120 dollars le baril. Sans contrats à terme anticipés, la DPP aurait été obligée d'utiliser les options de fixation différée des prix ou de tarification au port de chargement, ce qui aurait entraîné des coûts considérablement plus élevés pour ses achats de carburant.

Cela souligne la valeur stratégique des contrats à terme qui atténuent les risques de coûts pendant les périodes de volatilité des prix. Toutefois, la capacité de la DPP à sécuriser des volumes plus importants par le biais de contrats à terme est limitée par la limite supérieure du Fonds renouvelable des produits pétroliers (FRPP), à laquelle la Division est tenue de se conformer.

Emplacement de la source de carburant

La DPP s'approvisionne en carburants à partir de divers endroits, notamment des raffineries de la côte est du Canada, des États-Unis et occasionnellement des marchés étrangers. L'emplacement de la source varie chaque année et dépend de plusieurs facteurs critiques, notamment la disponibilité du marché, la compétitivité des prix et les spécifications du produit. L'essence est souvent achetée sur les marchés canadiens, tandis que le carburéacteur A-1 et le diesel proviennent principalement des raffineries américaines.

Le choix de l'emplacement de la source est fortement influencé par la dynamique de l'offre et de la demande mondiales sur les marchés des matières premières. Par exemple, les fluctuations des prix de référence du pétrole brut, tels que le West Texas Intermediate (WTI) et le Brent Crude, la production des raffineries régionales et les contraintes logistiques jouent toutes un rôle. Le fournisseur de la DPP, travaillant souvent avec un courtier en matières premières ou une maison de commerce telle que Glencore, évalue ces facteurs pour optimiser l'approvisionnement. Les facteurs à prendre en compte comprennent les coûts de transport, l'accès à de l'essence de haute qualité pour les conditions arctiques et les risques géopolitiques ou de marché associés à certaines régions.

Au cours de l'exercice financier 2022-2023, tous les produits pétroliers en vrac (essence, diesel et carburéacteur A-1) provenaient des États-Unis. Cette décision reflète la combinaison favorable de disponibilité des produits, de prix et d'efficacité logistique offerte par les raffineries américaines au cours de cette période. Une fois achetés, les carburants étaient transportés jusqu'aux installations du fournisseur à Terre-Neuve par des pétroliers de moyenne portée. De là, ils ont été transférés sur des pétroliers de catégorie glace pour être livrés au Nunavut.

Pour garantir la qualité, des protocoles de tests rigoureux sont en place à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement. Des enquêtes par des tiers sont effectuées au port de chargement pour confirmer que le carburant répond aux spécifications du contrat. Des tests supplémentaires sont effectués lors du déchargement dans les installations de Terre-Neuve, et des analyses de laboratoire supplémentaires sont effectuées par un entrepreneur tiers chargé du contrôle de la qualité. Ces mesures garantissent que le carburant est conforme aux normes strictes de qualité arctique requises pour le stockage, la distribution et l'utilisation dans le climat extrême du Nunavut.

En tirant parti de divers sites d'approvisionnement et en maintenant des processus d'assurance qualité méticuleux, la DPP garantit un approvisionnement fiable en carburant de haute qualité tout en naviguant dans les complexités des marchés mondiaux des matières premières.

Transport de carburant

Le fournisseur actuel exploite une flotte de quatre pétroliers de catégorie glace à la fine pointe de la technologie, spécialement conçus pour livrer des produits pétroliers aux collectivités de l'Arctique canadien. Les pétroliers sont les suivants :

1. Qikiqtaaluk W. – Un navire battant pavillon canadien, construit en 2011, d'une capacité de 21 680 mètres cubes.
2. Kitikmeot W. – Un navire battant pavillon canadien, construit en 2010, d'une capacité de 21 680 mètres cubes.
3. Kivalliq W. – Un navire battant pavillon canadien, construit en 2004, d'une capacité de 16 080 mètres cubes.
4. Tuvaq W. – Un navire battant pavillon canadien, construit en 2012, d'une capacité de 8 554 mètres cubes.

Ces pétroliers sont spécialement conçus pour fonctionner dans des conditions arctiques et possèdent les caractéristiques notables suivantes :

- Il s'agit de navires de catégorie glace entièrement à double coque, garantissant une sécurité renforcée.
- Les pétroliers sont équipés de dispositifs de déversement de cargaison fermés et chauffés, permettant des opérations même à des températures extrêmes allant jusqu'à -40 degrés Celsius.
- Les moteurs principaux sont suffisamment puissants pour fonctionner en continu sur de la glace rapide jusqu'à 0,5 mètre d'épaisseur sans aucune assistance extérieure.
- Des équipements de navigation et de communication de pointe sont installés à bord, garantissant une navigation sûre dans des environnements difficiles.
- Des dispositifs de remorquage spécialisés sont en place pour faciliter le remorquage des brise-glaces dans des conditions de glace solide pluriannuelle.
- Un système moderne de pompage et de jaugeage électronique est utilisé, ce qui améliore la sécurité lors des opérations de transfert de pétrole.
- Les pétroliers sont dotés d'un personnel hautement expérimenté, garantissant la présence de personnel compétent à bord.

Le fournisseur est responsable de tout le transport maritime et de la livraison de carburants raffinés en vrac aux communautés. Pendant le transport, des tests abrégés du carburant sont effectués pour garantir qu'il reste conforme aux spécifications. Les produits sont transférés du navire au rivage à l'aide d'un tuyau flottant, généralement d'un diamètre de 4 pouces. La distance entre le navire et le rivage varie généralement entre 200 et 1 500 mètres. Le collecteur côtier et les pipelines reliant les installations de stockage de carburant en vrac appartiennent au GN et sont entretenus par la DPP. La responsabilité des opérations de réapprovisionnement depuis le collecteur côtier vers les parcs de réservoirs du GN incombe au personnel de la DPP, généralement des agents de la DPP, qui reçoivent l'aide du personnel de l'entrepreneur local de livraison de carburant.

Au cours de la saison de réapprovisionnement en carburant 2022-2023, Kimmirut a été la première communauté à recevoir sa livraison le 1^{er} juillet. Le navire du fournisseur, le Kivalliq W., a livré environ 1,55 million de litres d'essence et de diesel. La saison de réapprovisionnement a duré cinq mois et s'est terminée plus tard que d'habitude, Iqaluit recevant ses dernières livraisons le 9 décembre. Tout au long de la saison 2022-2023, la DPP a continué à fonctionner selon les protocoles de la COVID-19 pour

atténuer le risque de transmission du virus au sein des communautés. Ces mesures comprenaient l'interdiction pour les agents de la DPP de monter à bord des pétroliers et la restriction de l'accès des membres de l'équipage du fournisseur et d'Intertek aux communautés. Comme cela s'est produit en 2020 et 2021, ces précautions ont ajouté de la complexité au processus de réapprovisionnement et ont nécessité un recours important aux services d'affrètement pour faciliter le transfert rapide des agents de la DPP entre les communautés tout en évitant les frais de surestaries auprès du transporteur maritime.

Vente et distribution de carburant

Les produits pétroliers sont distribués dans 24 collectivités du Nunavut par l'intermédiaire d'entrepreneurs locaux de livraison de carburant. Ces entrepreneurs sont responsables de l'exploitation des installations de stockage de carburant en vrac et de la fourniture de services de vente et de livraison de carburant aux clients payant en espèces ou par carte de crédit. Ils sont rémunérés sur la base d'une structure de commission par litre. Bien que la propriété des parcs de stockage, des unités de distribution et des camions de livraison de carburant reste entre les mains de la DPP, la vente et la livraison réelles de carburant au sein des communautés sont gérées par les fournisseurs de carburant locaux sous contrat. Les accords entre la DPP et les entrepreneurs ont une durée de dix ans, la plupart d'entre eux expirant le 31 octobre 2026. Quelques communautés ont des accords expirant un an plus tard, le 31 octobre 2027. Tous les accords incluent la possibilité de renouvellement pour une année supplémentaire.

À Iqaluit, l'accord de livraison de carburant diffère légèrement de celui des autres communautés. À Iqaluit, les installations de carburant en vrac appartenant au GN sont louées à un exploitant privé, Uqsuq Corporation. L'opérateur privé achète du carburant auprès du GN pendant la période de réapprovisionnement et assume la responsabilité de tous les aspects de la vente, de la livraison, de la facturation, ainsi que du fonctionnement et de l'entretien de l'installation de stockage de carburant en vrac. Le locataire possède une flotte de camions-citernes de chauffage domestique qui répondent aux besoins de tous les consommateurs de la ville. Ils possèdent également des camions-citernes nécessaires au transfert de l'essence et du diesel en vrac vers des détaillants tiers qui établissent leurs propres prix et vendent du carburant aux consommateurs de la ville. Il est important de noter que tandis que les détaillants privés déterminent le prix du carburant pour l'essence et le diesel utilisés à des fins automobiles, le GN fixe les prix du carburant vendu en gros aux détaillants. De plus, le GN établit les prix de tous les autres carburants vendus par Uqsuq Corporation directement aux propriétaires, aux entreprises et aux compagnies aériennes.

La DPP offre une formation d'intégration à tous les nouveaux entrepreneurs de livraison de carburant, sans frais pour l'entrepreneur. Cette formation initiale est dispensée au personnel des entrepreneurs chargés de la livraison de carburant. La formation couvre généralement des aspects tels que la manipulation du carburant, la manipulation du carburant d'aviation, les stocks des produits pétroliers, l'échantillonnage des produits, les inspections des parcs de stockage et des installations de distribution, la réponse et le signalement des déversements de carburant. La formation couvre également les ventes, les rapports sur les volumes et la gestion de trésorerie. En général, la DPP envoie ses agents opérationnels pour effectuer cette formation. En juin 2022, la DPP a signé un nouvel accord de services de carburant et de livraison avec Hall Beach Eskimo Co-op et les employés de cette entité ont été formés dans le cadre de l'intégration du contrat. Des séances de recyclage, axées en particulier sur le carburant d'aviation, ont également été organisées. Les coûts de ces séances de formation sont à la charge des entrepreneurs, à moins qu'ils ne soient préalablement approuvés par la DPP. La plupart de ces séances de mise à niveau ont été organisées pour les entrepreneurs membres du réseau Arctic Co-op, qui mettent en œuvre et coordonnent les séances.

ACHAT DE FOURNITURE DE CARBURANT

Fixation anticipée des prix

En vertu de l'accord d'approvisionnement et de transport, la DPP a la possibilité d'ordonner l'achat anticipé de produits pétroliers au moyen de contrats à terme, sous réserve de la disponibilité des fonds du Fonds renouvelable des produits pétroliers (FRPP). Ces contrats permettent à la DPP de bloquer les prix actuels pour une livraison à une date ultérieure, offrant des avantages stratégiques dans la gestion des coûts et garantissant la stabilité opérationnelle.

La fixation anticipée des prix est effectuée entre décembre et mars, avant la saison de réapprovisionnement annuelle. Cette approche offre plusieurs avantages potentiels :

- Approvisionnement en carburant de qualité hivernale – L'approvisionnement en carburant pendant les mois d'hiver s'harmonise avec les cycles de production de carburant de qualité hivernale, ce qui favorise potentiellement la disponibilité pour les conditions arctiques.
- Tendances saisonnières des prix – Historiquement, les prix du pétrole pendant les mois d'hiver ont souvent été plus bas qu'en été. Bien que cela ne soit pas garanti, des achats anticipés pendant les périodes de prix plus bas peuvent réduire les coûts.
- Budgétisation améliorée – Le blocage anticipé des prix du carburant permet à la DPP de recommander les prix de détail au Conseil de gestion financière (CGF) en fonction des coûts prévisibles des intrants pour l'exercice financier à venir. Cela soutient le mandat d'équilibre de la Division.

La décision de la DPP d'utiliser des contrats à terme ou de différer les achats dépend également des structures du marché, en particulier du « contango » et du « backwardation ».

Contango – Lorsque les prix à terme sont supérieurs aux prix au comptant, cela reflète les coûts de stockage et les augmentations de prix anticipées. Dans de telles conditions, la DPP peut choisir d'attendre et d'acheter plus tard si les prix au comptant devaient baisser afin d'éviter des coûts inutiles liés au blocage de prix à terme plus élevés.

Backwardation – Lorsque les prix à terme sont inférieurs aux prix au comptant, cela suggère de fortes contraintes immédiates en matière de demande ou d'offre. Dans ce scénario, la fixation anticipée des prix par le biais de contrats à terme peut être avantageuse, car elle permet de garantir des prix plus bas et de protéger la DPP contre de nouvelles augmentations de prix.

En évaluant soigneusement ces structures de marché ainsi que les considérations logistiques et financières, la DPP cherche à optimiser sa stratégie d'achat. Par exemple, lorsque des conditions mondiales telles que l'instabilité géopolitique ou des perturbations de la chaîne d'approvisionnement créent de la volatilité, la fixation précoce des prix offre une protection contre l'incertitude, garantissant l'approvisionnement en carburant à des coûts gérables.

Équilibrer les risques et les besoins opérationnels

Bien que la fixation anticipée des prix offre des avantages significatifs, elle nécessite également une liquidité suffisante au sein du Fonds renouvelable pour financer des achats anticipés importants. Sans ces fonds, la DPP pourrait devoir recourir à d'autres options de tarification, exposant potentiellement la Division à des coûts plus élevés pendant la saison de réapprovisionnement estivale.

En tirant parti de la fixation précoce des prix et de l'analyse des tendances du marché, la DPP équilibre la gestion des coûts, la certitude opérationnelle et son mandat de fournir des services de carburant sûrs, fiables et efficaces aux communautés du Nunavut.

Moment des achats de carburant et économies relatives

L'approche stratégique de la DPP en matière d'approvisionnement en carburant au cours des années précédentes a permis d'atténuer les coûts pendant les périodes de volatilité. Au cours de l'exercice financier de 2021-2022, la DPP a tiré parti des achats anticipés par le biais de contrats à terme pour sécuriser les produits pétroliers à des prix historiquement bas, profitant du ralentissement économique causé par la pandémie de COVID-19.

En mars et septembre 2020, la DPP a acheté 100 millions de litres de diesel à des prix historiquement bas, ramenant le coût par litre à 0,4955 \$. Ces achats anticipés ont contribué à des économies importantes par rapport au coût combiné de l'année précédente, qui était de 0,6517 \$ par litre. Des stratégies similaires pour l'essence et le carburéacteur A-1 ont permis de garantir des coûts plus bas pour la saison de livraison 2021, maintenant ainsi des prix du carburant stables pour le Nunavut au cours de la période 2021-2022.

Résumé des premiers achats pour la saison de réapprovisionnement 2021-2022

Date	Produit	Volume	Prix (L)
25-03-2020	Diesel	50 000 000	0,5318 \$
11-09-2020	Diesel	50 000 000	0,4591 \$
10-01-2021	Essence	23 000 000	0,5923 \$
07-05-2021	Carburéacteur A-1	34 650 000	0,6578 \$
18-05-2021	Diesel	30 000 000	0,6971 \$

Cette stratégie proactive a contribué à maintenir des prix du carburant stables et abordables pour les consommateurs pendant une période de reprise économique mondiale.

Augmentation des coûts en 2022-2023

L'exercice financier de 2022-2023 a présenté un contraste saisissant, les événements mondiaux ayant fait grimper les prix du pétrole à des niveaux sans précédent. La DPP a sécurisé la majeure partie de son approvisionnement en carburant avant l'invasion russe de l'Ukraine, en fixant des prix inférieurs à ceux qui auraient pu être obtenus plus tard lorsque le prix du pétrole a atteint plus de 120 dollars le baril. Toutefois, ces achats restent nettement supérieurs à ceux des années précédentes, le coût moyen du carburant augmentant dans toutes les catégories de produits.

Ce tableau met en évidence l'augmentation spectaculaire des coûts du carburant au cours de la période 2022-2023, le carburéacteur A-1 dépassant en moyenne 1 \$ par litre.

Sommaire du coût moyen du produit réapprovisionné au Nunavut.

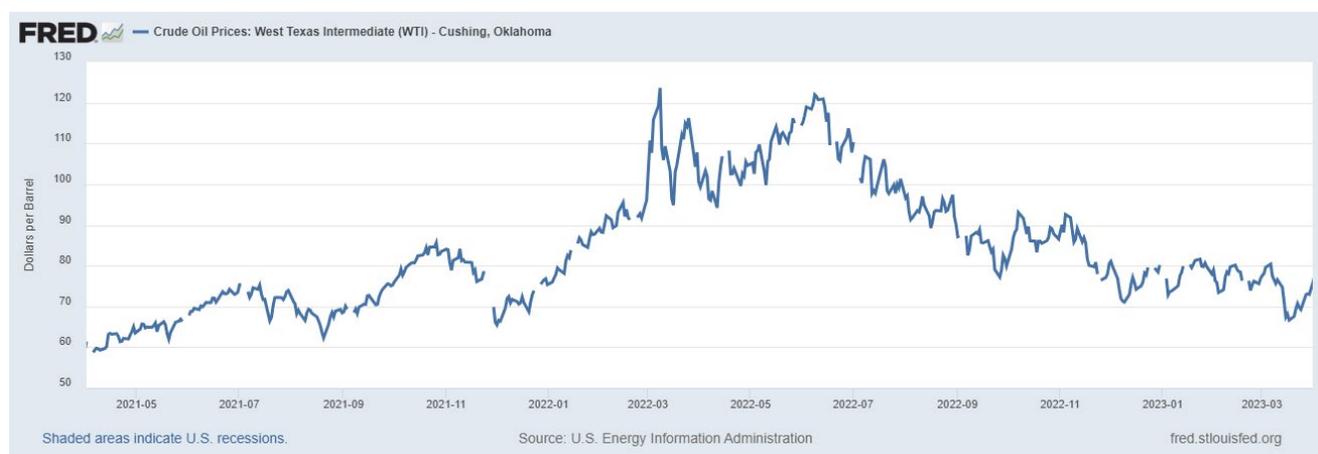
Produit	2020-2021	2021-2022	2022-2023
P50	0,65 \$	0,54 \$	0,95 \$
Gaz	0,67 \$	0,63 \$	0,77 \$
Carburéacteur A-1	0,63 \$	0,59 \$	1,03 \$

Prix du pétrole West Texas Intermediate (WTI)

Le tableau ci-dessous illustre le prix de référence du pétrole WTI pour les exercices financiers de 2021-2022 et 2022-2023. Il met en évidence la volatilité dramatique des marchés pétroliers, soulignant les défis auxquels la DPP est confrontée dans la gestion des coûts d'approvisionnement en carburant.

Pour la saison de réapprovisionnement 2022, la DPP a sécurisé la majeure partie de son carburant fin novembre et début décembre 2021, fixant les prix avant les fortes augmentations déclenchées par l'invasion russe de l'Ukraine. Bien que ces achats aient atténué l'impact des pics de prix ultérieurs, les prix étaient toujours plus élevés que ceux garantis pour la saison de réapprovisionnement de 2021, lorsque les marchés pétroliers étaient déprimés en raison de la pandémie de COVID-19.

De plus, le taux de change américain influence considérablement le prix final payé par la DPP, car les prix du pétrole sont libellés en dollars américains.



Volatilité des prix du pétrole

Les prix du pétrole sont intrinsèquement volatils, influencés par les événements mondiaux, la dynamique de l'offre et de la demande et les conditions économiques. Pour le Nunavut, cette volatilité pose des défis uniques, car la DPP doit planifier soigneusement l'approvisionnement et la tarification du carburant afin de garantir l'abordabilité et un approvisionnement fiable pour les communautés de tout le territoire.

Les trois dernières années ont été particulièrement révélatrices de cette volatilité. En 2020, la pandémie de COVID-19 a provoqué un effondrement sans précédent de la demande mondiale de pétrole. Avec les confinements obligatoires, les restrictions de voyage et la réduction de l'activité économique, les prix du pétrole ont chuté, passant même brièvement en territoire négatif en avril 2020, alors que les installations de stockage se remplissaient. Cela représente un écart considérable par rapport aux années précédentes, lorsque les prix se situaient en moyenne entre 50 et 60 dollars le baril.

Deux ans plus tard, en 2022, le marché mondial du pétrole a connu une situation extrême opposée. L'invasion russe de l'Ukraine en février 2022 a déclenché une flambée des prix du pétrole, alimentée par les craintes de perturbations de l'approvisionnement de l'un des plus grands exportateurs de pétrole au monde. Les prix du pétrole brut West Texas Intermediate (WTI) ont grimpé à plus de 120 dollars le baril, soit une forte augmentation par rapport à la fourchette de 70 à 90 dollars observée fin 2021. Il

s'agissait de l'une des augmentations de prix les plus importantes de l'histoire récente et d'un écart majeur par rapport à la stabilité relative des années précédentes.

Pour le Nunavut, ces fluctuations ont eu des conséquences concrètes. Pendant la pandémie, la DPP a profité de prix historiquement bas, en sécurisant le carburant pour la saison de livraison 2021 avec une remise importante. Cependant, au cours de l'exercice financier de 2022-2023, la flambée des prix mondiaux du pétrole due à l'invasion russe de l'Ukraine a rendu l'obtention d'un carburant abordable beaucoup plus difficile. La DPP a pu atténuer certains de ces effets en achetant une partie importante de son approvisionnement en carburant fin 2021 avant que les prix ne flambent. Cependant, les prix étaient nettement plus élevés que ceux obtenus pendant les périodes de creux de la pandémie.

Méthodologie concernant le calendrier des achats

Comme mentionné précédemment, la DPP joue un rôle crucial dans l'achat et l'importation de carburant sur les marchés mondiaux. Ce processus implique d'évaluer soigneusement divers facteurs tels que le prix, la disponibilité, les prévisions de la demande, le calendrier, le risque et le type de carburant. Voici un aperçu plus détaillé de la manière dont la DPP effectue ses achats de carburant.

1. **Surveillance des marchés** : Le personnel de la DPP surveille quotidiennement les marchés du carburant, en analysant les informations sur les prix du groupe CME. Cela leur permet de suivre les changements de prix, d'identifier les tendances et de comparer les tarifs aux produits de la DPP existants, fournissant ainsi un aperçu des conditions du marché tout au long de l'année.
2. **Préparation** : Chaque année, en décembre, la DPP commence à préparer ses futurs achats de carburant. Elle rembourse sa dette envers le GN, créant ainsi une marge de manœuvre sous sa limite autorisée pour les contrats de l'année suivante. Les prévisions de la demande sont mises à jour, les mouvements du marché sont surveillés de près et les conseils du fournisseur de carburant sont sollicités pour identifier les tendances et les opportunités du marché.
3. **Lancer l'achat** : Lorsque la DPP dispose de fonds suffisants et d'évaluations de marché positives, la direction informe le sous-ministre du ministère de l'achat proposé, y compris du volume, du prix et du type de carburant.
4. **La DPP engage un fournisseur** : Avec l'approbation du SM, la DPP demande à son fournisseur de lancer un achat sur le marché. Des détails tels que le type de carburant et le montant de l'achat sont fournis. Le fournisseur engage un négociant en matières premières, tel que Glencore, pour négocier le contrat entre le fournisseur et les raffineurs à l'échelle internationale.
5. **Le fournisseur confirme l'achat** : Le fournisseur informe la DPP lorsque l'achat est terminé et assume la responsabilité de l'acquisition et de l'expédition du carburant au Nunavut.

En évaluant avec diligence les marchés, en tirant parti des conseils d'experts et en utilisant des méthodes d'achat stratégiques, la DPP vise à garantir un approvisionnement en carburant efficace et rentable au profit des communautés du Nunavut.

Gestion des risques liés à l'achat de carburant

La DPP utilise diverses stratégies pour gérer les risques financiers associés à l'achat de carburant. Voici un aperçu des aspects clés.

Utilisation des contrats à terme : La DPP utilise des contrats à terme, également appelée achats anticipés, pour garantir l'approvisionnement en carburant à des prix connus dans le futur. En achetant le droit d'acquérir du carburant à des prix spécifiques, La DPP assure un approvisionnement stable aux

Nunavummiut et profite des conditions favorables du marché. Cette approche offre de la flexibilité et réduit la dépendance aux prix au comptant, qui peuvent être volatils.

Répartition des achats : La DPP atténue le risque de marché en répartissant ses achats de carburant sur plusieurs mois, notamment en utilisant le Prix au comptant ou cours au comptant lors du réapprovisionnement. Cette approche reconnaît qu'il est difficile de planifier les achats aux prix les plus bas. En achetant en lots plus petits, la DPP vise à maintenir les prix bas en moyenne, en adoptant une stratégie de « couverture dans une couverture ».

Support de tarification : La DPP a transféré son support de tarification du prix au présentoir de Montréal de Petro-Canada au NYMEX, la principale bourse de matières premières en gros d'Amérique du Nord. Cette transition a généré des économies annualisées importantes pour le GN, car le NYMEX propose des prix globaux plus bas.

Prévisions de demande conservatrices : La DPP gère le risque de demande en utilisant des prévisions prudentes. Bien que la demande en carburant du Nunavut augmente généralement de façon constante, des fluctuations inattendues peuvent survenir. En achetant la plupart du carburant avant la saison en utilisant des contrats à terme et en laissant de la place pour des achats en cours de saison aux prix au comptant, la DPP maintient sa flexibilité tout en garantissant un approvisionnement suffisant.

Risque de prix concurrentiel : La DPP surveille les prix à terme sur le marché et travaille en étroite collaboration avec son fournisseur pour optimiser les livraisons des installations du sud vers le Nunavut. Cela permet de faire face aux situations dans lesquelles les contrats à terme peuvent ne pas être disponibles ou sont défavorables en raison de conditions de marché volatiles ou d'incertitudes quant à l'offre et à la demande futures.

Atténuation du risque de défaut : Pour atténuer le risque de défaut, la DPP exige de son fournisseur qu'il fournisse une caution de bonne exécution de 90 millions de dollars, renouvelée de manière saisonnière. Cela garantit qu'en cas de défaut de contrat, la DPP dispose de garanties financières.

En mettant en œuvre ces mesures de gestion des risques, la DPP vise à relever les défis liés à l'achat de carburant, à réduire la volatilité des prix et à assurer un approvisionnement stable en carburant au profit des communautés du Nunavut.

PRODUITS PÉTROLIERS FOURNIS AUX NUNAVUMMIUT

La DPP fournit cinq produits pétroliers aux communautés du Nunavut, répondant à leurs besoins spécifiques.

1. **Essence** : La DPP propose de l'essence d'hiver premium à indice d'octane de 92, principalement utilisée pour les véhicules légers, les motoneiges et les moteurs hors-bord.
2. **Carburacteur A-1** : Ce carburant certifié est spécialement conçu pour une utilisation sur des avions à turbine. Le carburacteur A-1 sert également à deux fins, comme carburant diesel et mazout de chauffage, offrant ainsi une flexibilité dans la gestion des stocks.
3. **Essence d'aviation (Avgas)** : L'Avgas est disponible en quantités limitées et uniquement dans quatre communautés : Rankin Inlet, Iqaluit, Arviat et Cambridge Bay. La majeure partie du trafic aérien repose sur le carburacteur A-1, ce qui entraîne une demande minimale en Avgas. En raison de sa faible demande et de sa courte durée de conservation d'un an, il n'est pas prévu d'étendre l'offre à d'autres communautés. Le prix de l'Avgas est subventionné par d'autres produits pétroliers.
4. **Diesel** : Le diesel à très faible teneur en soufre est le carburant le plus consommé au Nunavut. Il sert à diverses fins, notamment le chauffage, l'alimentation d'équipements lourds, l'aviation et la production d'électricité.
5. **Naphta** : Le naphta est un carburant de camping vendu dans des contenants de quatre litres.

Grâce à la fourniture de ces produits combustibles, la DPP répond aux divers besoins énergétiques des communautés du Nunavut, en soutenant les besoins en matière de transport, de chauffage, d'aviation et de loisirs.

Type de produit et normes

La DPP prend des mesures proactives pour garantir la qualité et la conformité du carburant qu'elle achète pour le Nunavut. En tant que membre votant de l'Office des normes générales du Canada, la DPP adhère aux normes strictes établies pour la zone H (Arctique canadien).

Pour vérifier la qualité du carburant, la DPP fait appel à Intertek Testing Services en tant que fournisseur de services de test de contrôle de la qualité du carburant tiers. Intertek est une entreprise reconnue mondialement, spécialisée dans l'assurance, les tests, l'inspection et la certification. Leur expertise aide la DPP à garantir que le carburant répond aux normes requises au point de chargement et tout au long du transport maritime. Une fois le carburant livré à chaque communauté, la DPP effectue des contrôles de qualité supplémentaires. Des échantillons sont prélevés dans chaque réservoir et envoyés à Innotech Alberta, un laboratoire réputé, pour une analyse complète et une certification des spécifications.

Pour fournir un aperçu complet des spécifications des produits pétroliers utilisés au Nunavut, veuillez vous référer au tableau ci-dessous. Le tableau contient des détails importants concernant les propriétés du carburant et les normes de qualité, garantissant ainsi la transparence et le respect des exigences réglementaires.

Variations de type de carburant CAN/Office des normes générales du Canada pour le gouvernement du Nunavut

TYPE DE PRODUIT	SPÉCIFICATION	EXEMPTIONS
DIESEL	CAN/CGSB-3.517-2017 Type A	Opérabilité à basse température – Point de trouble -43 °C Conductivité électrique – 100 pS/m minimum à 4 °C Cétane – Doit satisfaire au test moteur ASTM D613
ESSENCE AUTOMOBILE	CAN/CGSB-3.5-2016	Qualité 3, catégorie D Performance antidétonante – Minimum 92 Pression de vapeur – Minimum 95 kPa Oxygénés – Aucun alcool, MTBE ou autre oxygéné autorisés
Carburéacteur A-1	CAN/CGSB-3.23-2018	Type – Carburéacteur A-1 Conductivité électrique – Minimum 250 pS/m minimum à 4 °C
Naphta	CAN/CGSB-3.27-2005	
Essence d'aviation 100 LL	CAN/CGSB-3.25-2004	

PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS

Au cours des dernières années, la structure de tarification du carburant au Nunavut a subi des changements importants. Historiquement, les prix étaient fixés par la communauté en fonction des taux de commission individuels et des coûts d'approvisionnement/livraison pondérés. Début 2017, la DPP est passée à une tarification régionale et, en avril 2019, un modèle de tarification uniforme a été adopté pour toutes les communautés, à l'exception d'Iqaluit. Ce changement a été introduit pour garantir l'équité des prix et a été rendu possible grâce à un accord d'approvisionnement et de transport à l'échelle du territoire, qui a normalisé les coûts d'expédition dans toutes les communautés.

Le 1^{er} avril 2022, le prix de base n'a pas changé; cependant, les prix du carburant à la consommation ont augmenté en raison de l'augmentation annuelle de la taxe fédérale sur le carbone. Le dernier ajustement du prix de base au cours de l'exercice financier de 2022-2023 a eu lieu le 6 février 2022, lorsqu'il a été augmenté de 0,08 \$/L, marquant le premier changement depuis le début de la pandémie de COVID-19.

À la suite du réapprovisionnement de l'été/automne 2022, qui a vu les coûts au débarquement augmenter considérablement par rapport à l'année précédente, la DPP a obtenu l'approbation du CGF pour une augmentation du prix de détail de 0,20 \$/L en décembre 2022.

Les tableaux de la page suivante présentent les prix de détail du carburant au 1^{er} avril 2022 et les prix ajustés suite à l'augmentation de décembre 2022.

**PETROLEUM PRODUCTS DIVISION
RETAIL PRICE LIST
PRICES EFFECTIVE APRIL 1, 2022
(all figures are per litre, except naphtha which is per can)**

ALL COMMUNITIES EXCLUDING IQALUIT							
Product	Base Price	Nunavut Excise Tax	Federal Excise Tax	Carbon Tax	Nunavut Carbon Rebate	GST	Retail Price
Diesel heating	\$1.0269	-	-	\$0.1341	-\$0.0671	\$0.0547	\$1.1487
Diesel vehicle	\$1.0347	\$0.0910	\$0.0400	\$0.1341	-\$0.0671	\$0.0616	\$1.2944
Diesel aviation*	\$1.3448	\$0.0100	\$0.0400	\$0.1341	-\$0.0671	\$0.0731	\$1.5349
Gasoline	\$0.9182	\$0.0640	\$0.1000	\$0.1105	-\$0.0553	\$0.0569	\$1.1943
Aviation gasoline*	\$1.4623	\$0.0100	\$0.1100	-	-	\$0.0791	\$1.6614
Naphtha (per can)	\$7.6110	-	-	\$0.4266	-\$0.2133	\$0.3912	\$8.2155
Jet fuel*	\$1.4699	\$0.0100	\$0.0400	-	-	\$0.0760	\$1.5959
<i>* Where available</i>							
IQALUIT							
Product	Base Price	Nunavut Excise Tax	Federal Excise Tax	Carbon Tax	Nunavut Carbon Rebate	GST	Retail Price
Diesel heating	\$0.9642	-	-	\$0.1341	-\$0.0671	\$0.0516	\$1.0828
Aviation gasoline	\$1.3576	\$0.0100	\$0.1100	-	-	\$0.0739	\$1.5515
Naphtha (per can)	\$7.6110	-	-	\$0.4266	-\$0.2133	\$0.3912	\$8.2155
Jet fuel	\$1.4165	\$0.0100	\$0.0400	\$0.0000	-	\$0.0733	\$1.5398
<i>* Retail prices for gasoline and diesel for vehicles in Iqaluit are available at vendor locations</i>							

**PETROLEUM PRODUCTS DIVISION
RETAIL PRICE LIST
PRICES EFFECTIVE DECEMBER 4, 2022
(all figures are per litre, except naphtha which is per can)**

ALL COMMUNITIES EXCLUDING IQALUIT							
Product	Base Price	Nunavut Excise Tax	Federal Excise Tax	Carbon Tax	Nunavut Carbon Rebate	GST	Retail Price
Diesel heating	\$1.2269	-	-	\$0.1341	-\$0.0671	\$0.0647	\$1.3587
Diesel vehicle	\$1.2347	\$0.0910	\$0.0400	\$0.1341	-\$0.0671	\$0.0716	\$1.5044
Diesel aviation*	\$1.5448	\$0.0100	\$0.0400	\$0.1341	-\$0.0671	\$0.0831	\$1.7449
Gasoline	\$1.1182	\$0.0640	\$0.1000	\$0.1105	-\$0.0553	\$0.0669	\$1.4043
Aviation gasoline*	\$1.6623	\$0.0100	\$0.1100	-	-	\$0.0891	\$1.8714
Naphtha (per can)	\$7.8110	-	-	\$0.4266	-\$0.2133	\$0.4012	\$8.4255
Jet fuel*	\$1.6699	\$0.0100	\$0.0400	-	-	\$0.0860	\$1.8059
<i>* Where available</i>							
IQALUIT							
Product	Base Price	Nunavut Excise Tax	Federal Excise Tax	Carbon Tax	Nunavut Carbon Rebate	GST	Retail Price
Diesel heating	\$1.1642	-	-	\$0.1341	-\$0.0671	\$0.0616	\$1.2928
Aviation gasoline	\$1.5576	\$0.0100	\$0.1100	-	-	\$0.0839	\$1.7615
Naphtha (per can)	\$7.8110	-	-	\$0.4266	-\$0.2133	\$0.4012	\$8.4255
Jet fuel	\$1.6165	\$0.0100	\$0.0400	-	-	\$0.0833	\$1.7498
<i>* Retail prices for gasoline and diesel for vehicles in Iqaluit are available at vendor locations</i>							

Références des prix de détail

Pour évaluer efficacement l'efficacité du programme de carburant du Nunavut, il est essentiel de comparer les prix du carburant à ceux du Sud du Canada. Cette comparaison permet d'évaluer les différences de prix au fil du temps, fournissant des informations précieuses sur la compétitivité du Nunavut en matière de prix du carburant.

L'approvisionnement et la livraison de carburant au Nunavut entraînent des coûts et des complexités supplémentaires par rapport au sud du Canada. Des facteurs tels que les conditions d'exploitation dans l'Arctique et le besoin de carburants de qualité hivernale et de qualité supérieure pour garantir des performances optimales dans des conditions de froid extrême contribuent à ces défis.

Les données de référence comparent les prix du mazout de chauffage et de l'essence sans plomb de qualité supérieure n° 2 dans le sud du Canada avec les prix du diesel à très faible teneur en soufre et de l'essence de qualité supérieure (Octane 92) n° 1 au Nunavut. Malgré les spécifications de carburant plus élevées du Nunavut et les coûts associés, les données démontrent que le Nunavut a maintenu une forte compétitivité des prix par rapport au sud du Canada.

Le Nunavut a connu une baisse temporaire de compétitivité en 2020, alors que les prix du carburant ont chuté partout au Canada en raison de la pandémie de COVID-19. Cependant, il a retrouvé sa position compétitive en 2021 grâce au rebond des prix mondiaux. Ce retard est dû au fait que le Nunavut doit gérer l'équivalent d'une année complète de stocks avant de bénéficier de la baisse des prix mondiaux du carburant raffiné.

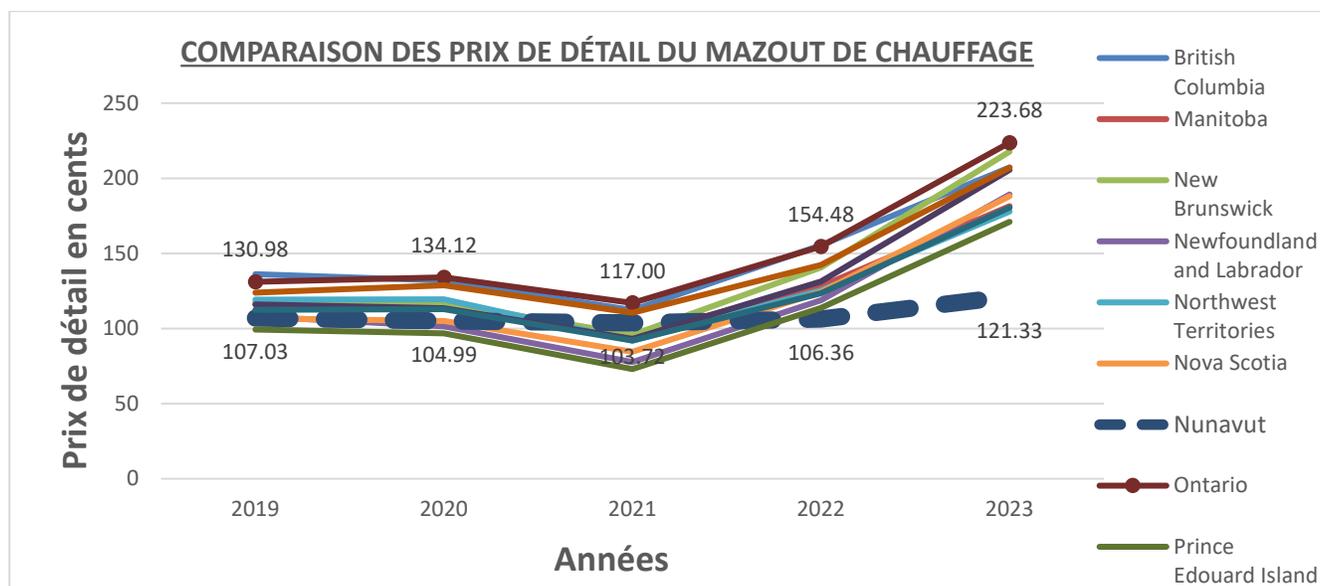
Tout au long de l'exercice financier de 2021-2022, le Nunavut a maintenu des prix du carburant stables, contribuant ainsi à maintenir sa compétitivité. Cependant, en 2022, la reprise économique après la COVID-19 a entraîné une augmentation de la demande de produits pétroliers raffinés, entraînant une hausse des prix. La situation s'est encore aggravée le 24 février 2022, avec le déclenchement de la guerre entre la Russie et l'Ukraine, perturbant les chaînes d'approvisionnement en pétrole brut et en produits raffinés.

En conséquence, la DPP a assuré son réapprovisionnement pour l'été/automne 2022 à des coûts nettement plus élevés que l'année précédente, les coûts au débarquement par litre atteignant leurs niveaux les plus élevés en cinq ans. Malgré les efforts déployés pour maintenir les prix inchangés pendant et immédiatement après la COVID-19, la DPP a augmenté les prix de détail de 0,20 \$/L en décembre 2022 pour compenser la hausse des coûts.



Prix du chauffage au diesel (\$/L) au Canada, 2019-2023

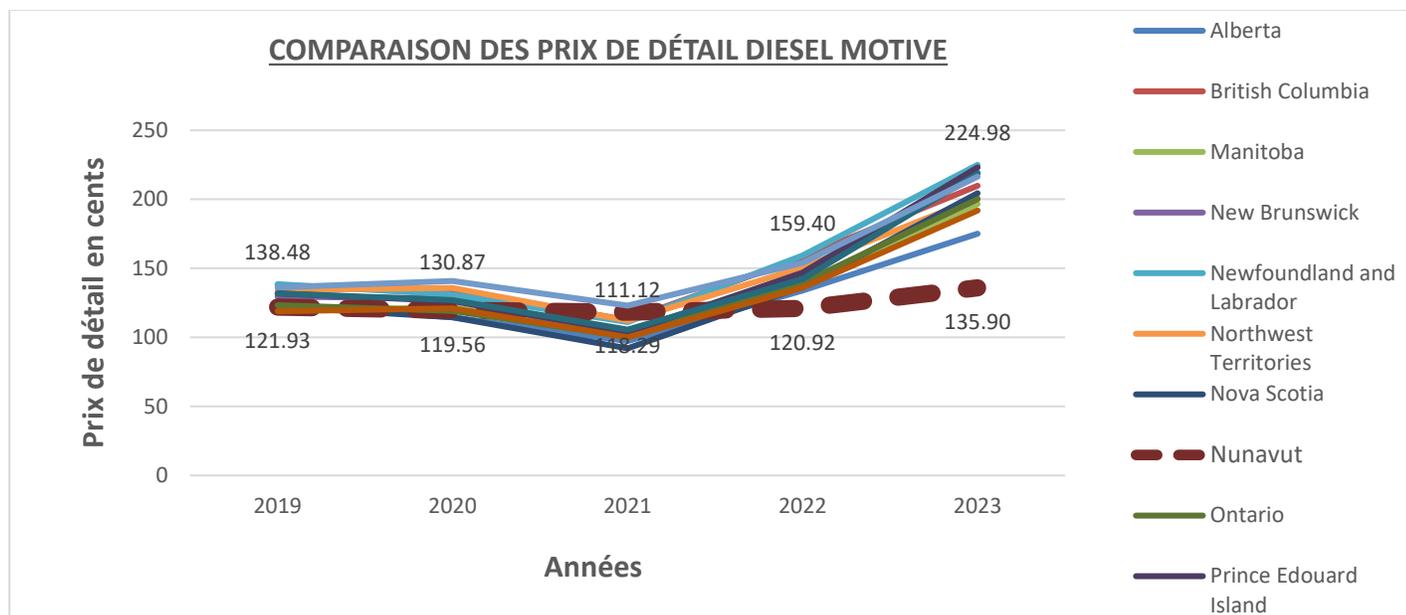
Le prix moyen du chauffage au diesel au Nunavut est resté compétitif par rapport au sud du Canada et, pendant la majeure partie de l'exercice financier de 2022-2023, il a été le plus bas du pays.



*Prix de détail mensuels moyens de l'essence et du mazout, par zone géographique
<https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=1810000101>
 Tableau des consommateurs : 18-10-0001-01 (anciennement CANSIM 326-0009)
<https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=1810000101>

Prix du Diesel Motive (\$/L) au Canada, 2019-2023

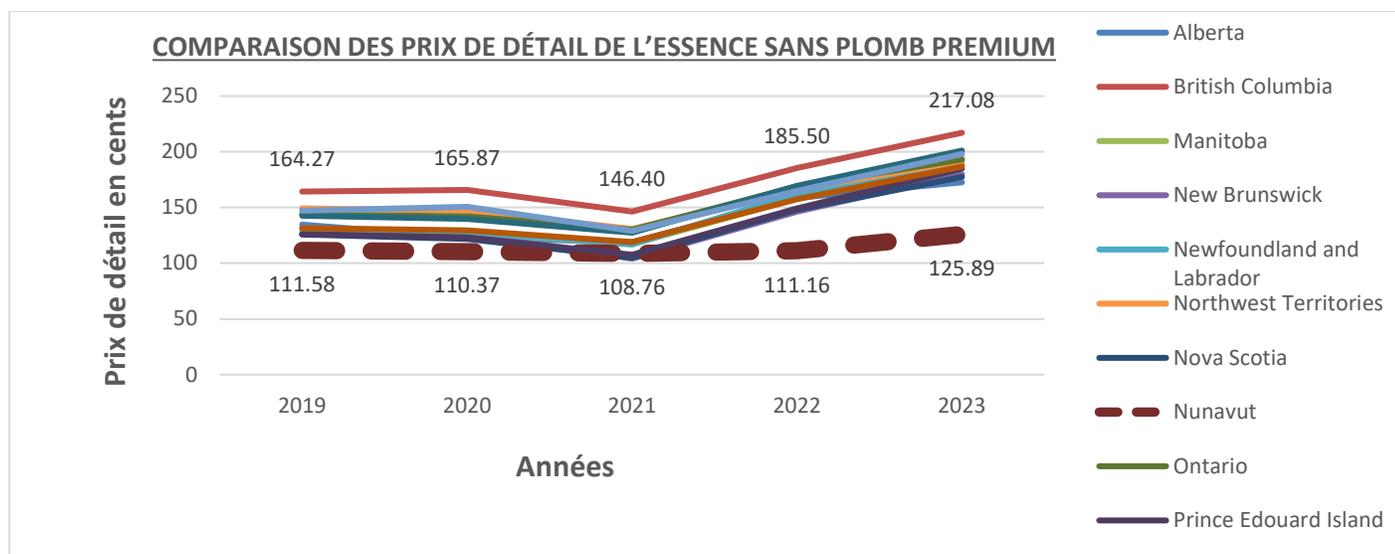
Le prix moyen des véhicules diesel au Nunavut est resté compétitif par rapport au sud du Canada et, pendant la majeure partie de l'exercice financier de 2022-2023, il a été le plus bas du pays.



Prix de détail mensuels moyens de l'essence et du mazout, par zone géographique
<https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=1810000101>

Prix de l'essence (\$/L) au Canada, 2019-2023

Le prix moyen de l'essence premium au Nunavut est resté compétitif par rapport au sud du Canada et, pendant la majeure partie de l'exercice financier de 2022-2023, il a été le plus bas du pays.



Prix de détail mensuels moyens de l'essence et du mazout, par zone géographique
<https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=1810000101>

En plus des prix du carburant indiqués dans les tableaux ci-dessus, il est important de noter les prix du carburéacteur A-1, du naphta et de l'essence d'aviation au Nunavut. Les prix du carburéacteur A-1 au Nunavut sont parmi les plus élevés au Canada, ce qui reflète les défis logistiques uniques et les coûts supplémentaires associés à l'approvisionnement en carburant d'aviation des communautés éloignées du Nord.

En revanche, les prix du naphta et de l'essence d'aviation au Nunavut sont relativement plus bas que dans d'autres régions du Canada. Ces produits sont subventionnés par d'autres produits pétroliers, ce qui leur permet d'être proposés à des prix plus abordables pour répondre à des besoins spécifiques sur le territoire.

Bien qu'ils ne soient pas inclus dans les tableaux représentés, les prix du carburéacteur A-1, du naphta et de l'essence d'aviation au Nunavut mettent en évidence la dynamique de prix variée et les inter-financements au Nunavut, reflétant les complexités et les considérations liées à la tarification du carburant dans différentes catégories de produits.

Répartition des coûts des produits

Les prix de détail du carburant au Nunavut sont composés de sept (7) éléments :

1. Le coût moyen pondéré (mixte) du carburant, principalement :
 - a. coûts des produits pétroliers, et
 - b. coûts de livraison de carburant
2. Marge de profit ou subvention
3. Taxe sur les produits et services (TPS)
4. Taxe d'accise du Nunavut
5. Taxe d'accise fédérale
6. Taxe sur le carbone (nouveau pour 2019)
7. Programme de remboursement de la taxe sur le carbone du Nunavut (nouveau pour 2019)

1 – Coût moyen pondérée du carburant

Chaque communauté a un coût moyen pondéré unique pour chaque produit combustible, égal au coût de tout combustible existant plus que le coût pondéré des nouveaux combustibles (produit plus fret), proportionnel au volume de combustible reçu par rapport au volume de combustible existant. Par exemple :

A	B	C = (B/A)	D	E	F = (A + D)	G = B + E	H = G/F
Volume de carburant avant réception du nouveau produit (litres)	Valeur existante du carburant	Coût moyen pondéré existant par litre	Volume de carburant reçu (litres)	Coût total du nouveau produit*	Volume de carburant après réception du nouveau produit (litres)	Nouvelle valeur du carburant mélangé	Nouveau coût moyen pondéré par litre
1 000	900,00 \$	0,9000 \$	2 000	2 500 \$	3 000	3 400,00 \$	1,1333 \$

* Équivalent au coût du produit de 2 000 \$ plus les frais de transport de 500 \$

2 – Marge de profit ou subvention

Les prix de détail du carburant dans chaque communauté sont déterminés par le CGF sur la base des prix proposés par la DPP. Dans ces prix, il peut exister une marge de profit ou une subvention en fonction des composantes du coût du carburant.

Si le coût total des composants du carburant (hors marge de profit ou subvention) est inférieur au prix de détail, il en résulte une marge de profit. Cela signifie que les revenus générés par la vente de carburant dépassent les coûts associés à l'acquisition et à la livraison du carburant. À l'inverse, si le coût total des composants du carburant dépasse le prix de détail, il en résulte une subvention du prix du carburant. Dans ce cas, le coût d'acquisition et de livraison du carburant dépasse les revenus générés par ses ventes, ce qui donne lieu à une subvention pour couvrir la différence.

La détermination des marges de profit ou des subventions dans le cadre des prix de détail du carburant contribue à assurer la viabilité financière du programme de carburant et à équilibrer les coûts associés à la fourniture de carburant dans les collectivités du Nunavut. L'objectif global du programme de carburant de la DPP est de générer suffisamment de bénéfices au-dessus du coût des ventes pour absorber tous les coûts administratifs.

3 – Taxe sur les produits et services

Tous les produits pétroliers vendus au Nunavut sont assujettis à une TPS de cinq pour cent (5 %).

4 et 5 – Taxes d'accise

Les produits pétroliers vendus au Nunavut sont assujettis à des montants variables de taxes d'accise du Nunavut et du gouvernement fédéral par litre. Il est à noter que le carburant diesel est taxé en fonction de son utilisation finale, qu'il s'agisse de chauffage, de moteur (p. ex. d'équipement lourd) ou de carburant d'aviation.

Nunavut et taxes d'accise fédérales sur les produits pétroliers

	PRODUITS PÉTROLIERS						
	DIESEL P50			ESSENCE	AVGAS	NAPHTA	Carburéacteur A-1
	CHAUFFAGE	MOTIVE	AVIATION				
NUNAVUT – Taxe d'accise territoriale	\$ –	0,091 \$	0,010 \$	0,064 \$	0,010 \$	\$ –	0,010 \$
Taxe d'accise fédérale	\$ –	0,040 \$	0,040 \$	0,100 \$	0,110 \$	\$ –	0,040 \$

6 et 7 – Taxe sur le carbone et programme de remboursement de la taxe sur le carbone du Nunavut

Depuis le 1^{er} juillet 2019, la taxe fédérale sur le carbone s'applique à certains produits pétroliers vendus au détail au Nunavut. L'essence, le diesel P50 et le naphta sont soumis à la taxe carbone. Toutefois, le diesel P50 utilisé pour la production d'électricité et les carburants d'aviation (carburéacteur A-1 et essence d'aviation) sont exemptés de la taxe carbone.

Afin de compenser l'impact de la taxe sur le carbone sur les consommateurs, le gouvernement du Nunavut a mis en place le Remboursement de la taxe sur le carbone du Nunavut (RTC). Le RTC réduit de moitié les taux de taxe sur le carbone, ce qui entraîne une baisse des coûts par litre pour les produits de carburant de détail concernés.

Variations des coûts moyens pondérés

En raison de la manière dont les coûts moyens pondérés sont déterminés et de la combinaison des coûts de carburant existants avec les nouveaux coûts de carburant, des variations peuvent survenir entre les coûts par litre de carburant dans différentes communautés. Considérons deux collectivités hypothétiques : Collectivité 1 et Collectivité 2, avec des coûts de carburant de pré-rapprovisionnement

identiques et des moyennes pondérées (900,00 \$ et 0,9000 \$/L, respectivement), mais des volumes de carburant de pré-rapprovisionnement différents :

COLLECTIVITÉ 1			COLLECTIVITÉ 2		
A	B	C = (B/A)	A	B	C = (B/A)
VOLUME DE CARBURANT AVANT RÉCEPTION	VALEUR EXISTANTE DU CARBURANT	COÛT MOYEN PONDÉRÉ EXISTANT PAR LITRE	VOLUME DE CARBURANT AVANT RÉCEPTION	VALEUR EXISTANTE DU CARBURANT	COÛT MOYEN PONDÉRÉ EXISTANT PAR LITRE
1 000	900,00 \$	0,9000 \$	800	720,00 \$	0,9000 \$

Si du nouveau carburant est réapprovisionné, même en volumes égaux et à coûts égaux, les nouveaux coûts moyens pondérés par litre seront différents (1,1333 \$/L pour la Communauté 1 et 1,1500 \$/L pour la Communauté 2) :

COLLECTIVITÉ 1							
A	B	C = (B/A)	D	E	F = (A + D)	G = (B + E)	H = (G/F)
VOLUME DE CARBURANT AVANT RÉCEPTION	VALEUR EXISTANTE DU CARBURANT	COÛT MOYEN PONDÉRÉ EXISTANT	VOLUME REÇU	COÛT TOTAL*	VOLUME DE CARBURANT APRÈS RÉCEPTION	NOUVEAU COÛT MIXTE	NOUVEAU COÛT MOYEN PONDÉRÉ PAR LITRE
1 000	900,00 \$	0,9000 \$	2 000	2 500 \$	3 000	3 400 \$	1,1333 \$

* Équivalent au coût du produit de 2 000 \$ plus les frais de transport de 500 \$

COLLECTIVITÉ 2							
A	B	C = (B/A)	D	E	F = (A + D)	G = (B + E)	H = (G/F)
VOLUME DE CARBURANT AVANT RÉCEPTION	VALEUR EXISTANTE DU CARBURANT	COÛT MOYEN PONDÉRÉ EXISTANT	VOLUME DE CARBURANT	COÛT TOTAL*	VOLUME DE CARBURANT APRÈS RÉCEPTION	NOUVEAU COÛT MIXTE	NOUVEAU COÛT MOYEN PONDÉRÉ PAR LITRE
800	720,00 \$	0,9000 \$	2 000	2 500 \$	2 800	3 220,00 \$	1,1500 \$

* Équivalent au coût du produit de 2 000 \$ plus les frais de transport de 500 \$

Dans les scénarios réels, il est important de reconnaître que les volumes de carburant, les volumes réapprovisionnés et les coûts de carburant réapprovisionnés ne devraient pas rester constants et égaux. Différents facteurs contribuent à la variabilité des coûts de réapprovisionnement en carburant, notamment le calendrier des achats de carburant et les fluctuations des prix du carburant sur le marché mondial tout au long de la saison de réapprovisionnement et d'une année à l'autre. En outre, des dépenses supplémentaires peuvent survenir, telles que les coûts de transport aérien de carburant d'urgence, les frais d'anchorage ponctuels des navires et les frais de transport intérieurs pour des types de carburant spécifiques.

Par exemple, si une communauté épuise ses réserves d'essence avant la date prévue de réapprovisionnement, des coûts supplémentaires sont engagés pour le transport de l'essence par plusieurs ponts aériens. Ces dépenses, principalement l'affrètement d'avions, sont affectées aux coûts du carburant dans la communauté d'accueil, ce qui entraîne une augmentation des écarts dans les coûts moyens pondérés entre les communautés.

Les fluctuations des tarifs de transport de carburant contribuent également à la variation des coûts moyens pondérés. Bien que le contrat actuel avec le fournisseur ait largement stabilisé ces frais, les tarifs de fret historiques ont atteint jusqu'à 0,5543 \$ par litre. Dans la région de Kitikmeot, par exemple, les frais de transport pour la livraison en vrac ont atteint 0,4555 \$ par litre au cours de l'exercice financier

de 2008. Toutefois, les tarifs de fret de la DPP ont considérablement baissé pour les livraisons en vrac dans toutes les régions.

Ces exemples mettent en évidence la nature dynamique des coûts du carburant et des frais de transport, soulignant la nécessité de tenir compte de ces facteurs lors de l'évaluation des coûts du carburant réapprovisionné et de la compréhension de la variation des coûts moyens pondérés entre les communautés.



Composantes du prix du carburant (moyenne du Nunavut)

Le tableau et les quatre figures des pages suivantes illustrent les composantes des prix de détail des carburants.

Composantes des prix des carburants au Nunavut – Tous types de carburants 2022-2023

	Chauffage P50	Motive P50	Aviation P50	Essence	Carbu- réacteur A	Gaz AV	Naphta	
Coût du carburant (CPV/L)	0,9551 \$	0,9551 \$	0,9551 \$	0,8987 \$	1,0949 \$	3,6598 \$	28,8438 \$	A
Marge brute de la DPP/L ou (perte/L)	0,0718 \$	0,0796 \$	0,3897 \$	0,0195 \$	0,3750 \$	-2,1975 \$	-21,2328 \$	B = C - A
Prix de base/L (par bouteille pour Naphta)	1,0269 \$	1,0347 \$	1,3448 \$	0,9182 \$	1,4699 \$	1,4623 \$	7,6110 \$	C
Taxe d'accise fédérale	–	0,0400 \$	0,0400 \$	0,1000 \$	0,0400 \$	0,1100 \$	–	D
Taxe d'accise du Nunavut	–	0,0910 \$	0,0100 \$	0,0640 \$	0,0100 \$	0,0100 \$	–	E
Taxe sur le carbone	0,1341 \$	0,1341 \$	0,1341 \$	0,1105 \$	–	–	0,4266 \$	F
Programme de remboursement de la taxe sur le carbone du Nunavut	-0,0671 \$	-0,0671 \$	-0,0671 \$	-0,0553 \$	–	–	-0,2133 \$	
Base totale de la TPS	1,0939 \$	1,2327 \$	1,4618 \$	1,1374 \$	1,5199 \$	1,5823 \$	7,8243 \$	G = C + D + E + F
TPS	0,0547 \$	0,0616 \$	0,0731 \$	0,0569 \$	0,0760 \$	0,0791 \$	0,3912 \$	H
Prix de détail total	1,1486 \$	1,2943 \$	1,5349 \$	1,1943 \$	1,5959 \$	1,6614 \$	8,2155 \$	I = G + H

IMPORTATIONS ET VENTES DE PÉTROLE

Importations 2022-2023

Au cours de l'exercice financier de 2022-2023, la DPP a importé 216 502 730 litres de produits pétroliers dans les collectivités du Nunavut, soit une augmentation de 11,7 % (22 607 678 litres) par rapport au volume d'importation de 193 895 052 litres de l'année précédente.

Ventes

La tendance globale des ventes au cours des cinq dernières années a été marquée par un pic de ventes en 2019-2020 (à 213,2 millions de litres) avant la COVID-19, suivi d'un creux de 201,7 millions de litres en 2020-2021. Les ventes ont repris en 2022-2023 à 215,2 millions, ce qui constitue un sommet sur 5 ans.

Ventes de pétrole, 2018-2019 à 2022-2023 par type de carburant

Type de carburant	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres
Total – Tous les diesels	135 454 751	137 627 474	137 475 509	142 388 539	141 207 055
Essence	22 183 823	23 362 215	24 202 581	23 606 056	24 538 749
Carburacteur A-1	46 516 446	52 197 524	40 003 652	39 281 294	49 494 132
Total – Hors tout	204 155 020	213 187 213	201 681 742	205 275 889	215 239 936

Au cours des cinq dernières années, les volumes de diesel et d'essence sont restés stables, sans pics ni baisses brusques. La principale baisse, liée à la COVID-19, s'est produite dans le carburacteur A-1 en raison de restrictions de vol généralisées. Bien que la demande de carburacteur A-1 se soit redressée en 2022-2023, les volumes ne sont pas encore revenus aux niveaux d'avant la pandémie (2019-2020).

Prévisions et projections des ventes

Depuis la création du Nunavut en tant que territoire en 1999, la croissance démographique et le développement économique ont entraîné une augmentation de la demande de carburant dans des secteurs clés, notamment le chauffage domestique, la production d'électricité et les transports. L'expansion du logement, les projets d'infrastructure et l'activité économique continuent de contribuer à l'augmentation de la consommation de carburant.

Au cours des 24 dernières années, la consommation annuelle de carburant du Nunavut a augmenté d'environ 45,4 %, passant de 148 millions de litres en 1999 à 215,2 millions de litres en 2022-2023, ce qui reflète un taux de croissance annuel composé (TCAC) de 1,57 % par an. Bien que les sources d'énergie de remplacement puissent réduire la dépendance aux combustibles fossiles à long terme, les conditions extrêmes et la géographie éloignée du Nunavut signifient que les alternatives à grande échelle ne sont pas encore viables.

La DPP effectue des prévisions annuelles pour estimer les besoins en carburant de chaque communauté, en analysant les modèles de consommation historiques et la croissance prévue. Ces projections aident à déterminer non seulement les volumes de commandes de carburant en vrac, mais également les besoins d'extension des capacités de stockage. Alors que certaines communautés disposent d'un espace de stockage suffisant, d'autres, en particulier celles qui connaissent des taux de croissance plus élevés, atteignent leurs limites et nécessitent des mises à niveau ciblées.

GESTION DES INFRASTRUCTURES

Contexte du Nunavut en matière de carburant

La DPP est responsable de l'importation de produits pétroliers d'une valeur d'environ 200 millions de dollars par an, ce qui représente environ 210 000 000 litres. Ces produits sont transportés par voie maritime.

En termes d'infrastructures, le GN possède environ 224 millions de dollars d'installations exploitées et entretenues par la DPP pour le stockage et la distribution de carburant sur le territoire. Bon nombre de ces parcs de stockage ont été acquis par la DPP auprès du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest lors de la création du Nunavut en 1999. La DPP non seulement entretient ces parcs de réservoirs existants, mais entreprend également des mises à niveau des installations pour garantir une capacité de stockage suffisante pour répondre à la croissance prévue des populations communautaires. Les fonds nécessaires à la modernisation des installations sont obtenus grâce au processus de planification des immobilisations du GN.

Santé et sécurité

La DPP s'engage à maintenir des normes de santé et de sécurité élevées dans l'ensemble de ses exploitations, garantissant le bien-être du personnel, des sous-traitants et des communautés qu'elle sert. En tant qu'entité du GN opérant dans le secteur de la vente au détail d'énergie et de pétrole raffiné du Nunavut, la DPP doit adhérer aux réglementations territoriales et fédérales tout en relevant les défis uniques du travail dans des conditions arctiques éloignées.

La DPP exige que les entrepreneurs répondent à des qualifications de sécurité spécifiques, notamment un permis de conduire de poids lourd valide, un dossier de conduite de cinq ans et, le cas échéant, un permis d'exploitation de véhicules côté piste (PEVCP). De plus, les entrepreneurs doivent suivre une formation obligatoire en santé et sécurité au travail (SST), en premiers soins, en Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT) et en transport des marchandises dangereuses (TMD). Toutefois, la responsabilité de garantir le respect de ces exigences incombe aux entrepreneurs et à leurs employeurs.

Pour soutenir des opérations sûres, la DPP fournit aux entrepreneurs un manuel de l'entrepreneur décrivant les principales exigences de sécurité liées à la manipulation du pétrole, à la prévention des incendies, aux risques liés aux vapeurs de carburant, à la réponse aux déversements, à l'équipement de protection individuelle (ÉPI) et aux protocoles de sécurité du site. Les agents régionaux de la DPP rencontrent les entrepreneurs pour examiner et renforcer les procédures critiques. Les revues annuelles de sécurité offrent l'occasion de discuter des mises à jour réglementaires et des risques opérationnels.

En maintenant des attentes claires en matière de sécurité, en renforçant la conformité réglementaire et en explorant des moyens de soutenir la formation des entrepreneurs, la DPP continue de promouvoir une solide culture de sécurité dans l'ensemble de ses opérations au Nunavut.

Âge et état de l'établissement

Lors de la planification des besoins en capital des installations de stockage de carburant en vrac, une attention particulière est accordée à l'âge et à l'état des installations. Le vieillissement des infrastructures présente des risques en termes de sécurité, de fiabilité et de conformité aux exigences réglementaires. Il est donc essentiel d'évaluer l'âge et l'état de l'installation pour prendre des décisions éclairées.

L'âge de l'installation est un facteur clé. À mesure que les installations vieillissent, les coûts d'entretien ont tendance à augmenter et le risque de défaillance ou d'inefficacité augmente. La modernisation ou le remplacement des infrastructures vieillissantes devient essentiel pour assurer une fonctionnalité optimale et minimiser les perturbations opérationnelles, en particulier dans les climats extrêmes comme celui du Nunavut.

De plus, l'état actuel de l'installation est évalué. Cela comprend l'évaluation de l'intégrité structurelle, des performances de l'équipement, de la conformité environnementale et du respect des normes de sécurité. L'identification des lacunes ou des domaines nécessitant des améliorations permet de prioriser les investissements en capital et d'allouer efficacement les ressources.

À l'automne 2022, le projet de nouveau parc de réservoirs d'Arviat a été approuvé par les décideurs. La planification du projet a connu des retards en raison du site initialement sélectionné, jugé inadapté. Le gouvernement du Nunavut a relancé le processus de sélection du site et travaille avec le Hameau pour identifier un nouvel emplacement qui répond aux exigences réglementaires, environnementales et communautaires.

Les considérations relatives à la planification des immobilisations impliquent également l'analyse du rapport coût-bénéfice des réparations par rapport au remplacement. Des facteurs tels que l'étendue des réparations nécessaires, la durée de vie prévue après les réparations et les exigences d'entretien à long terme sont pris en compte. Parfois, la rentabilité et les avantages à long terme du remplacement de l'installation l'emportent sur les économies à court terme réalisées grâce aux réparations.

En outre, les projections de la demande future, les avancées technologiques et les changements réglementaires sont pris en compte lors de la planification des investissements en capital. Les installations doivent être adaptables aux besoins en constante évolution et conformes aux normes émergentes de l'industrie.

En résumé, la planification des investissements pour les installations de stockage de carburant en vrac implique l'évaluation de l'âge, de l'état, de la rentabilité et de la durabilité à long terme de l'infrastructure. Cela garantit que les investissements sont alloués de manière stratégique pour maintenir des opérations de stockage et de distribution de carburant sûr, fiables et efficaces.

Inspections des réservoirs

La DPP reconnaît l'importance d'évaluer l'état de ses réservoirs pour garantir un stockage de carburant sûr et fiable. Bien que l'âge d'un réservoir soit connu, la détermination de son état nécessite une inspection approfondie par des techniciens certifiés conformément aux directives 650 de l'American Petroleum Institute (API). Cette inspection couvre divers aspects, notamment la structure du réservoir, la zone de confinement, le toit, la coque, les fondations et d'autres composants critiques.

Afin de maintenir l'intégrité de ses infrastructures, les entrepreneurs de la DPP effectuent des inspections régulières, axées sur la détection des fuites et l'identification de tout signe de vieillissement progressif de la coque du réservoir. Ces inspections sont conformes aux exigences fédérales et contribuent à l'entretien global des systèmes de réservoirs. De plus, les agents régionaux de la DPP effectuent des inspections communautaires annuelles pour résoudre les problèmes critiques, vérifier les performances des entrepreneurs et identifier les responsabilités d'entretien en suspens. Ces inspections sont effectuées avant la saison de réapprovisionnement (été et automne) et impliquent des mécaniciens tiers et des inspecteurs de pipelines qui se joignent à la DPP pour évaluer les réservoirs

et l'infrastructure. Les déficiences sont signalées au siège de la DPP pour une résolution rapide et des mesures appropriées.

En effectuant des inspections régulières au niveau de l'entrepreneur et au niveau régional, la DPP s'assure que la gestion et la conformité des réservoirs sont prioritaires, que les risques sont identifiés et que les mesures d'entretien nécessaires sont mises en œuvre pour maintenir l'intégrité globale des réservoirs et des infrastructures associées.

Nouveau procédé de parc de réservoirs

Lorsqu'un nouveau parc de réservoirs est construit, il est soumis à une inspection et une évaluation approfondies par un inspecteur expérimenté et certifié. Le but de cette inspection est d'identifier et de corriger tout problème ou question important avant la mise en service du parc de réservoirs. Cela garantit que le nouveau parc de réservoirs répond à toutes les normes de sécurité et d'exploitation nécessaires.

Une fois le parc de réservoirs modernisé et jugé apte à fonctionner, divers documents et informations sont fournis à la DPP. Il s'agit notamment d'un schéma du site qui illustre la disposition et la configuration du parc de réservoirs, de schémas de réservoirs qui fournissent des informations détaillées sur chaque réservoir individuel, d'informations sur le système de réservoirs qui décrivent les spécifications et les exigences spécifiques du système de réservoirs, et d'un résumé des travaux de construction et d'ingénierie effectués par les entrepreneurs.

Toutes ces informations sont cruciales pour que la DPP puisse gérer et entretenir efficacement ses parcs de réservoirs. Cela sert de point de référence pour les activités d'entretien en cours, garantissant que les procédures et protocoles appropriés sont suivis. La documentation aide la DPP à suivre la configuration du parc de réservoirs, les calendriers d'entretien et toutes les exigences spécifiques propres à ce système.

En recevant et en utilisant ces informations, la DPP peut garantir que ses parcs de stockage sont correctement entretenus, respectent les normes réglementaires et fonctionnent de manière sûre et efficace. Cette approche proactive de la maintenance permet de minimiser le risque de problèmes ou de pannes dans le système de réservoirs, permettant ainsi un stockage et une distribution fiables du carburant au Nunavut.

Conformité réglementaire

La DPP s'engage à veiller à ce que le gouvernement du Nunavut respecte les obligations de conformité réglementaire régissant le stockage et la distribution de carburant hors sol. Le non-respect de ces exigences réglementaires peut entraîner de graves conséquences juridiques, notamment des amendes fédérales et une éventuelle peine d'emprisonnement, mais pourrait également donner lieu à un risque accru de déversement de pétrole ou d'autres incidents.

Assurer la conformité au code est une priorité lors de l'évaluation des parcs de réservoirs en vue de leur mise à niveau. La DPP doit se conformer à de nombreuses réglementations qui régissent les installations de stockage hors sol et la distribution de produits pétroliers. Ces règlements comprennent, sans toutefois s'y limiter, la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, la Loi sur la marine marchande du Canada, Mesures Canada, le Code national de prévention des incendies du Canada et la Loi sur la sécurité.

En plus de ces réglementations canadiennes, les normes industrielles établies par la PIA jouent un rôle crucial. Les normes PIA, notamment PIA 650, 653 et 620, établissent les lignes directrices pour la conception, la construction et l'entretien des réservoirs de stockage soudés hors sol. Bien que la plupart des réservoirs soient construits selon la norme PIA 650, il est important de noter que les normes ont évolué au cours des deux dernières décennies. Par conséquent, certains réservoirs et parcs de réservoirs du Nunavut pourraient ne pas répondre actuellement aux exigences du code mis à jour. La DPP travaille activement pour résoudre ces problèmes de conformité dans les meilleurs délais.

En adhérant à ces lois, règlements et normes de l'industrie, la DPP assure le stockage et la distribution sûrs et respectueux de l'environnement du carburant au Nunavut tout en atténuant les risques juridiques et opérationnels.

État de conformité au code communautaire

Depuis l'introduction de la nouvelle réglementation de la LCPE en 2008, la DPP s'efforce de moderniser les installations de stockage de carburant afin de répondre aux normes de conformité. En 2012, 21 communautés et deux campements éloignés ont été identifiés comme non conformes, principalement en raison de l'emplacement des canalisations souterraines à simple paroi et des collecteurs côtiers. Au cours des années qui ont suivi, des améliorations ont été apportées dans plusieurs communautés. Sanikiluaq, Whale Cove et Rankin Inlet ont été traités en 2012-2013, suivis de Chesterfield Inlet, Baker Lake et Coral Harbour en 2016-2017, de Gjoa Haven en 2018-2019 et du déclassement des campements éloignés en 2020-2021. En 2022-2023, les travaux ont commencé à Sanirajak, Kimmirut, Clyde River et Grise Fiord, et devraient être achevés en 2023-2024.

Malgré les progrès réalisés, 14 communautés restent non conformes. Une fois les travaux terminés à Sanirajak, Kimmirut, Clyde River et Grise Fiord, 10 communautés auront encore besoin de mises à niveau : Iqaluit, Pond Inlet, Arctic Bay, Kinngait, Qikiqtarjuaq, Arviat, Naujaat, Kugluktuk, Taloyoak et Kugaaruk. Parmi ces sites, Arviat et Taloyoak devraient bénéficier de mises à niveau planifiées des installations, tandis que Pond Inlet, Arctic Bay et Qikiqtarjuaq devraient bénéficier de mises à niveau partielles dans le cadre du Plan de protection des océans du Canada, dont les travaux de construction devraient commencer en 2025.

La modernisation de ces installations reste un défi, notamment en raison de la hausse des coûts des matériaux et de l'étendue des travaux requis. Bien qu'une partie du financement ait été obtenue grâce au processus de planification des immobilisations du GN et aux programmes fédéraux, des investissements supplémentaires seront nécessaires pour terminer tous les travaux en suspens. La DPP continue de rechercher des financements supplémentaires et de planifier les mises à niveau nécessaires pour assurer la conformité.

Il reste encore du travail à faire et la DPP continuera de traiter les non-conformités dans la mesure où les ressources le permettront.

Installations de stockage de carburant en vrac modernisées en 2022-2023

Les mises à niveau à Kimmirut, Clyde River, Sanirajak et Grise Fiord ont commencé en 2022-2023 suite aux retards causés par la pandémie de COVID-19. Les travaux comprennent de nouveaux passages à niveau avec des tuyaux à double paroi pour les conduites de carburant enterrées afin d'améliorer la sécurité et l'intégrité du système, ainsi que des mises à niveau de l'équipement pour répondre aux normes de conformité. L'achèvement est prévu pour 2023-2024.

L'impact de la COVID-19 continue de se faire sentir, non seulement dans les retards des projets d'infrastructures critiques, mais aussi dans la hausse des coûts des matériaux et de la construction, qui exercent une pression supplémentaire sur les financements disponibles. La DPP reconnaît la nécessité de faire avancer les projets d'investissement pour garantir un stockage et une distribution de carburant sûrs et fiables, mais les contraintes de financement restent un défi. Dans le cadre du processus plus large de planification des immobilisations du gouvernement du Nunavut, la DPP doit rivaliser avec d'autres ministères pour obtenir des ressources limitées, en équilibrant les besoins en infrastructures sur l'ensemble du territoire. Malgré ces défis, la DPP reste déterminée à résoudre les problèmes de conformité aux codes et à moderniser les installations par le biais de processus gouvernementaux établis.

Conformité réglementaire

La DPP travaille avec plusieurs organismes de réglementation pour assurer le respect des lois et réglementations fédérales et territoriales régissant le stockage, le transport et la protection de l'environnement du carburant. Ces organismes de réglementation comprennent Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), Transports Canada, Mesures Canada, le ministère de l'Environnement du gouvernement du Nunavut, la Commission de la sécurité au travail et de l'indemnisation des travailleurs (CSTIT) et la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER).

La conformité réglementaire demeure un défi majeur, notamment dans un contexte où les infrastructures vieillissantes peinent à répondre aux normes environnementales et de sécurité en constante évolution. Bien que la DPP fournisse la documentation requise aux régulateurs sur demande, y compris les plans d'urgence environnementale, les rapports d'inspection mensuels, les plans d'intervention en cas de déversement, les conceptions de parcs de réservoirs et les dessins de construction, le défi plus large consiste à remédier aux déficiences des infrastructures pour répondre pleinement aux exigences réglementaires.

Au-delà des régulateurs gouvernementaux, les acteurs du secteur privé, y compris les compagnies aériennes commerciales, effectuent également des audits de site et demandent fréquemment des documents à la DPP pour vérifier la conformité aux exigences de manutention, de stockage et de contrôle de la qualité du carburant. Répondre à ces exigences ajoute une couche supplémentaire de complexité aux efforts de conformité de la DPP, en particulier compte tenu du personnel et des ressources financières limitées.

Les agents chargés de l'application de la loi effectuent des inspections et des audits des installations de la DPP pour évaluer la conformité et identifier les domaines nécessitant des mesures correctives. La DPP s'efforce de répondre à ces conclusions, mais les contraintes de financement et les défis opérationnels limitent la vitesse à laquelle les mises à niveau peuvent être réalisées. Bien que des efforts soient déployés pour améliorer la conformité, de nombreux sites nécessitent des investissements importants pour répondre pleinement aux normes réglementaires, et la DPP continue de travailler dans le cadre des processus de planification des immobilisations du gouvernement pour obtenir le financement nécessaire à ces améliorations.

Résumé de la planification des immobilisations

La DPP supervise 25 installations de carburant en vrac au Nunavut, avec une capacité de stockage combinée d'environ 305 millions de litres. Alors que certaines communautés disposent d'un excédent

de stockage, d'autres sont confrontées à des contraintes nécessitant des améliorations des infrastructures.

La DPP travaille activement à accroître la capacité là où cela est nécessaire, en utilisant à la fois de petits financements en capital pour des améliorations progressives, telles que l'ajout de réservoirs horizontaux ou la reconfiguration des parcs de réservoirs existants, et des projets d'immobilisation plus importants pour des mises à niveau majeures. Arviat, la plus haute priorité en matière d'expansion, est actuellement en phase de conception, la division recherchant un site approprié pour une nouvelle infrastructure. Il a été confirmé que Taloyoak avait besoin d'une mise à niveau en 2022-2023 et devrait passer à la phase d'évaluation des besoins. D'autres communautés prioritaires pour l'expansion des capacités comprennent Naujaat, Pond Inlet et Kugaaruk.

La DPP intègre ces mises à niveau dans le processus de planification des immobilisations du GN, en équilibrant le financement disponible avec les besoins opérationnels. Cependant, l'obtention de financements en capital demeure un défi, ce qui contribue à un déficit croissant d'infrastructures en matière de stockage et de distribution de carburant. Des investissements importants sont nécessaires pour combler ces lacunes et garantir que les installations restent conformes, efficaces et capables de répondre aux besoins énergétiques du Nunavut.

En suivant en permanence les besoins en infrastructures et en alignant les investissements sur la demande prévue, la DPP vise à maintenir un approvisionnement en carburant stable et fiable sur tout le territoire tout en s'adaptant aux besoins évolutifs des communautés du Nunavut.

GÉRANCE DE L'ENVIRONNEMENT

Gestion des installations d'épandage

Pour faire face à l'impact environnemental des opérations de carburant, la DPP gère une installation d'épandage à Rankin Inlet pour assainir les sols contaminés par des hydrocarbures pétroliers (HCP). L'installation utilise des techniques de biorestauration, notamment l'aération et l'activité microbienne, pour décomposer les contaminants.

Construit à l'origine lors de la modernisation du parc de réservoirs en 2008, l'installation d'épandage Rankin Inlet a été transférée sous le contrôle de la DPP en 2016-2017 à la suite d'un déversement sur son réseau de pipelines. Depuis lors, la DPP exploite l'installation, traitant les sols contaminés provenant de ses propres déversements et acceptant les matériaux des agences et entreprises locales. Le plan de gestion des installations d'épandage guide le processus de biorestauration contrôlée, réduisant ainsi le besoin de transport coûteux des sols vers les installations du sud.

En plus de Rankin Inlet, la DPP étudie les options pour construire une installation d'épandage à Baker Lake afin de gérer les sols contaminés par un déversement d'essence survenu dans la communauté en 2021. La division évalue actuellement les sites potentiels pour cette installation.

En maintenant et en augmentant la capacité de l'installation d'épandage, la DPP continue de soutenir l'assainissement efficace sur place des sols contaminés, réduisant ainsi l'impact environnemental et favorisant la gestion durable des déchets au Nunavut.

Déversements de carburant

En mars 2021, un déversement d'essence d'environ 10 000 litres s'est produit au parc de réservoirs de carburant de Baker Lake en raison de la rupture d'une valve de vidange sur le pipeline. Des mesures d'intervention immédiates ont été prises pour contenir le déversement à l'intérieur du talus de protection, et une équipe d'intervention environnementale a été mobilisée.

L'équipe d'intervention a retiré et stocké le sol, la neige, la glace et l'eau touchés dans des cellules de confinement temporaires. Des mesures supplémentaires, notamment un mur de protection et un système de traitement des eaux, ont été mises en œuvre pour empêcher la migration des hydrocarbures et garantir que les eaux traitées respectent les critères de rejet réglementés.

La DPP a continué de surveiller les cellules de confinement temporaires en 2022-2023, en traitant, en labourant et en tamisant le sol contaminé. Étant donné que le produit déversé était de l'essence, qui se dégrade plus rapidement que les autres produits pétroliers, la DPP espère que le sol pourra être libéré d'ici 2 à 3 ans.

La DPP reste déterminée à superviser le processus d'assainissement et à atténuer les impacts environnementaux du parc de réservoirs de Baker Lake. Les plans à long terme comprennent l'évaluation de la faisabilité d'une installation d'épandage à Baker Lake pour gérer les sols contaminés sur place.

Normes et critères d'ingénierie

La DPP reconnaît l'importance de mettre à jour ses normes et critères pour le stockage de carburant en vrac hors sol au Nunavut afin de mieux les harmoniser sur la réglementation actuelle et les pratiques de l'industrie. Entre-temps, la DPP continue d'appliquer les normes existantes, appuyées par des examens des codes et réglementations applicables pour garantir une conformité continue.

Bien que les normes de 2006 demeurent un guide fiable pour les consultants en conception, elles exigent que ces derniers évaluent et intègrent de manière indépendante les codes et réglementations mis à jour pour chaque projet. Cela ajoute de la complexité et augmente les efforts nécessaires pour garantir la conformité. La mise à jour des normes fournirait un cadre plus cohérent et rationalisé pour le développement des infrastructures.

La DPP a commencé le processus de mise à jour des normes en 2014, mais a été confrontée à de multiples retards, notamment une pause en 2015 et de nouveaux revers en raison de l'épidémie de la COVID-19 et des problèmes de personnel. La DPP reste déterminée à terminer les mises à jour de ses normes afin d'améliorer la clarté réglementaire et d'accroître la sécurité et l'efficacité des installations de stockage de carburant en vrac dans tout le Nunavut.

FINANCES

Le rendement financier du FRPP et du FSPPP du Nunavut est résumé dans le tableau des profits et pertes de la DPP suivant, ainsi que les crédits et les transferts au Trésor et le solde final du FSPPP.

État récapitulatif des opérations et solde du FSPPP

Bénéfices et pertes de la DPP (en milliers de dollars)

Les résultats financiers de la DPP fluctuent chaque année.

Source : États financiers de fin d'année de la DPP

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Recettes											
Vente de produits pétroliers	209 112 \$	206 316 \$	223 099 \$	213 736 \$	189 914 \$	194 265 \$	203 609 \$	202 498 \$	184 531 \$	185 763 \$	243 834 \$
Loyers et autres revenus	2 712 \$	3 931 \$	2 584 \$	3 268 \$	11 214 \$	2 933 \$	2 487 \$	-1 534 \$	4 345 \$	2 560 \$	390 \$
Total des revenus	211 824 \$	210 247 \$	225 683 \$	217 004 \$	201 128 \$	197 198 \$	206 096 \$	200 964 \$	188 876 \$	188 323 \$	244 224 \$
Dépenses											
CPV	-196 046 \$	-189 048 \$	-203 197 \$	-187 861 \$	-152 832 \$	-196 104 \$	-179 790 \$	-180 994 \$	-165 440 \$	-156 461 \$	-213 900 \$
Frais administratifs	-30 924 \$	-25 001 \$	-23 823 \$	-26 834 \$	-32 903 \$		-28 529 \$	-31 650 \$	-31 493 \$	-31 507 \$	-42 234 \$
Total des dépenses	-226 970 \$	-214 049 \$	-227 020 \$	-214 695 \$	-185 735 \$	-196 104 \$	-208 319 \$	-212 644 \$	-196 933 \$	-187 968 \$	-256 134 \$
Bénéfice (perte)	-15 146 \$	-3 802 \$	-1 337 \$	2 309 \$	15 393 \$	1 094 \$	-2 223 \$	-11 680 \$	-8 057 \$	355 \$	-11 910 \$
Excédent accumulé ou moins au début de l'année	10 000 \$	-5 146 \$	-8 948 \$	-10 000 \$	-7 691 \$	7 702 \$	8 796 \$	6 573 \$	-5 107 \$	-13 164 \$	-12 809 \$
Transfert de (vers) Trésor			285 \$								
Solde du Fonds de stabilisation du PP	-5 146 \$	-8 948 \$	-10 000 \$	-7 691 \$	7 702 \$	8 796 \$	6 573 \$	-5 107 \$	-13 164 \$	-12 809 \$	-24 719 \$

Source : États financiers de la DPP

Vente de produits pétroliers

Les revenus provenant des ventes de produits pétroliers ont augmenté de 31 %. Cela est principalement dû à une augmentation de 0,20 L du prix de nos produits de détail en vigueur au début de décembre 2022. L'augmentation des prix n'a pas été suffisante pour absorber l'augmentation des CPV, qui était beaucoup plus élevée. Le volume des ventes (en L) n'a augmenté que de 4,9 %.

Loyers et autres revenus

Cette rubrique comprend principalement

- des revenus de débit perçus sur chaque litre de produit revendu par UQSUQ CORPORATION, notre entrepreneur à Iqaluit des revenus ou des dépenses de l'année précédente,
- mais aussi les revenus et les dépenses de l'année précédente enregistrés uniquement cette année.

Les revenus de l'UQSUQ se sont élevés à 1,3 million de dollars en 2022-2023, contre 1,8 million de dollars l'année précédente.

Échéancier des dépenses

Les dépenses totales en 2022-2023 ont augmenté de 36,3 % par rapport à l'exercice financier précédent. Cela a été causé par l'augmentation substantielle des prix au débarquement pour le réapprovisionnement, qui a fait grimper nos coûts des produits vendus (CPV) de 36,7 %. Les dépenses totales ont augmenté de 68,2 millions de dollars d'une année sur l'autre, causée à la fois par une augmentation substantielle des CPV et des dépenses administratives, tandis que les revenus n'ont augmenté que de 55,9 millions, ce qui n'a pas permis d'éviter une perte nette importante.

Coûts des produits vendus

Les CPV ont augmenté de 57,4 millions de dollars, soit une augmentation de 36,7 % par rapport à l'année précédente, directement due à la forte hausse des coûts d'atterrissage pour le réapprovisionnement de l'été/automne 2022.

Frais de commission

Les frais de commission ont augmenté par rapport à l'année précédente (17,8 millions de dollars contre 15,2 millions de dollars), en partie en raison des augmentations régulières des tarifs prévus dans les contrats de service de livraison de carburant le 1^{er} novembre de chaque année.

Audit de fin d'année

La préparation et l'audit des états financiers de l'exercice financier de 2022-2023 ont pris plus de temps que d'habitude en raison de l'absence de personnel clé. Le personnel financier clé était en congé et le contrôleur de la DPP a démissionné le même mois. Pricewaterhouse Coopers (PwC) a réalisé l'audit.

Les états financiers et le rapport d'audit pour l'exercice 2022-2023 ont été finalisés et signés le 29 février 2024. Ces dernières années, la DPP s'efforce de terminer son audit de fin d'année avant octobre de la même année civile.

Nous avons inclus les états financiers comme document d'accompagnement dans ce rapport annuel.



Variations pétrolières

Variation du pétrole : % du total des litres vendus au cours des 10 dernières années

EXERCICE FINANCIER	ÉCART DE PRIX DU PÉTROLE (en dollars)	ÉCART DE PRIX DU PÉTROLE (en litres)	VENTES TOTALES EN VOLUME (en litres)	VOLUME ABANDONNÉ EN % DU TOTAL DES LITRES VENDUS
2013-2014	287 317,40 \$	309 275	190 547 890	0,16 %
2014-2015	87 213,00 \$	53 257	196 957 656	-0,03 %
2015-2016	175 720,17 \$	189 755	206 716 344	0,09 %
2016-2017	168 600,70 \$	244 067	196 167 072	0,12 %
2017-2018	172 825,74 \$	103 153	204 074 499	-0,05 %
2018-2019	699 031,50 \$	820 284	203 705 509	0,40 %
2019-2020	820 901,41 \$	957 798	210 977 974	-0,45 %
2020-2021	398 155,80 \$	635 610	196 884 952	0,32 %
2021-2022	229 725,55 \$	371 538	205 391 102	0,18 %
2022-2023	76 466,19 \$	305 744	215 366 459	0,14 %

Au cours de l'exercice financier de 2022-2023, la DPP a connu un écart de stock de 76 466,19 \$, soit l'équivalent de 305,744 litres de carburant. L'industrie pétrolière est confrontée à divers facteurs contribuant à la variation du carburant, tels que la perte physique de carburant due à l'évaporation, les inexactitudes des compteurs, le vol, les fuites et les pertes ajustées résultant de données inexactes, comme des ventes manquantes ou des erreurs comptables.

La DPP a mis en œuvre plusieurs mesures internes pour minimiser ces pertes potentielles. Toutefois, une certaine variation minimale demeure inévitable, notamment dans les cas impliquant l'impact de l'évaporation. L'écart observé en 2021-2023 s'élève à environ 0,14 % du volume total des ventes. Il est important de noter que malgré ces défis, la DPP reste déterminée à maintenir les normes les plus élevées de précision et d'efficacité dans ses opérations.



États financiers audités

Fonds renouvelable des produits pétroliers du Nunavut

États financiers
31 mars 2023

Rapport du vérificateur indépendant

À l'attention du sous-ministre des Services communautaires et gouvernementaux du gouvernement du Nunavut

Notre opinion

À notre avis, les états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Fonds renouvelable des produits pétroliers du Nunavut (le « Fonds ») au 31 mars 2023, ainsi que des résultats de ses activités, de l'évolution de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Ce que nous avons vérifié

Les états financiers du Fonds comprennent :

- l'état de la situation financière en date du 31 mars 2023;
- l'état des résultats et l'excédent accumulé pour l'exercice terminé à cette date;
- l'état de l'évolution de la dette financière nette pour l'exercice terminé à cette date;
- l'état du flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date;
- les notes afférentes aux états financiers, qui comprennent les principales conventions comptables et d'autres renseignements explicatifs.

Fondement de l'opinion

Nous avons mené notre vérification conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Nos responsabilités découlant de ces normes sont décrites plus en détail dans notre rapport, au paragraphe *Responsabilités du vérificateur à l'égard des états financiers*.

Nous sommes d'avis que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Indépendance

Nous sommes indépendants du Fonds comme stipulé par les exigences de déontologie pertinentes à notre vérification des états financiers au Canada. Nous avons respecté nos autres responsabilités en matière de déontologie, conformément à ces exigences.

PricewaterhouseCoopers SENCRL
Stantec Tower, 10220, 103^e Avenue Nord-Ouest, suite 2200, Edmonton (Alberta) T5J 0K4, Canada
Tél. : 780-441-6700, téléc. : 780-441-6776, ca_edmonton_main_fax@pwc.com

« PwC » s'entend de PricewaterhouseCoopers SENCRL, une société en nom collectif à responsabilité limitée de l'Ontario.

Responsabilités de la direction et de ceux chargés de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire afin de permettre la préparation d'états financiers exempts d'inexactitudes importantes, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Durant la préparation des états financiers, la direction est responsable d'évaluer la capacité du Fonds à poursuivre ses activités, et de dévoiler, le cas échéant, toute préoccupation susceptible d'engendrer une présomption de continuité, tout en se basant sur le principe de continuité d'exploitation, sauf si la direction entend liquider les actifs du Fonds ou mettre un terme à ses activités ou, encore, s'il n'existe aucune autre option réaliste que de procéder de la sorte.

Les personnes chargées de la gouvernance ont la responsabilité de superviser le processus d'établissement des rapports financiers du Fonds.

Responsabilités du vérificateur à l'égard des états financiers

Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers dans leur ensemble sont exempts d'inexactitudes importantes résultant d'erreurs ou de fraudes, et de produire un rapport du vérificateur qui présente notre opinion. L'assurance raisonnable représente un degré élevé d'assurance, mais ne constitue pas une garantie qu'une vérification réalisée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada soit toujours en mesure de détecter une inexactitude importante, le cas échéant. Les anomalies peuvent découler d'erreur ou de fraude, et ne sont considérées comme significatives, que dans l'éventualité où, prises individuellement ou globalement, elles sont raisonnablement susceptibles d'influencer des décisions économiques prises par les utilisateurs sur la base des états financiers.

Dans le cadre d'une vérification menée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et nous faisons preuve d'esprit critique tout au long du processus de vérification. De plus :

- Nous déterminons et évaluons les risques d'inexactitudes importantes dans les états financiers, qu'elles résultent d'erreur ou de fraude, nous concevons et appliquons des procédures de vérification répondant aux risques d'inexactitudes, et nous exigeons des éléments probants suffisants et adéquats qui nous permettent d'émettre une opinion. Le risque de ne pas détecter une inexactitude importante résultant d'une fraude est plus élevé que celui résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer de la collusion, de la falsification, des omissions intentionnelles, de fausses déclarations, ou le contournement du contrôle interne.

- Nous acquérons une compréhension des contrôles internes pertinents à la vérification afin de concevoir des procédures adéquates dans les circonstances, et non pas dans le but d'émettre une opinion sur l'efficacité des contrôles internes du Fonds.
- Nous évaluons la justesse des conventions comptables utilisées, l'aspect raisonnable des estimations comptables et des divulgations afférentes produites par la direction.
- Nous tirons une conclusion quant à la justesse de la présomption de continuité et en fonction des éléments probants obtenus, si une incertitude importante, due à des événements ou des conditions existants, pouvait entraîner un doute quant à la capacité du Fonds à poursuivre ses activités. Si nous concluons qu'une incertitude significative existe, nous sommes dans l'obligation de signaler, dans notre rapport du vérificateur, les éléments divulgués dans les états financiers ou, si ces éléments sont inadéquats, de modifier notre opinion. Notre conclusion est basée sur les éléments probants obtenus à la date de notre rapport de vérificateur. D'autre part, des événements ou conditions futurs peuvent faire en sorte que le Fonds ne puisse assurer sa continuité d'exploitation.
- Nous évaluons la présentation générale, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les divulgations. Nous évaluons également si les états financiers représentent les transactions et les événements sous-jacents de manière à ce qu'ils fournissent une information juste.

Nous communiquons avec les personnes chargées de la gouvernance à propos d'autres sujets, notamment la portée proposée et le moment de la vérification ainsi que les conclusions importantes de notre démarche, y compris les lacunes importantes du contrôle interne que nous avons pu remarquer en cours de vérification.

PricewaterhouseCoopers SENCRL

Comptables professionnels agréés

Edmonton (Alberta)
29 février 2024

Fonds renouvelable des produits pétroliers du Nunavut
 État de la situation financière
 Au 31 mars 2023
 (en milliers de dollars)

	2023	2022
ACTIFS FINANCIERS		
Comptes débiteurs (note 3)	105 759 \$	70 899 \$
Stocks destinés à la revente (note 4)	263 712 \$	176 053 \$
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	369 471 \$	246 952 \$
PASSIF		
Dette bancaire	2 886 \$	1 132 \$
Comptes créditeurs et charges à payer (note 5)	74 388 \$	50 371 \$
Congé du personnel et prestations de cessation d'emploi	223 \$	155 \$
Montant dû au gouvernement du Nunavut (notes 1 et 11)	294 396 \$	198 592 \$
TOTAL DU PASSIF	371 893 \$	250 250 \$
DETTE FINANCIÈRE NETTE	(2 422) \$	(3 298) \$
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (note 8)	2 422 \$	3 298 \$
TOTAL DES ACTIFS NON FINANCIERS	2 422 \$	3 298 \$
Excédent accumulé – En fin d'exercice	– \$	– \$

Engagements et imprévus (note 12)

Approuvé par : Direction Directeur/directrice

Les notes et annexes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Fonds renouvelable des produits pétroliers du Nunavut
État des résultats et de l'excédent accumulé
Pour l'exercice financier terminé le 31 mars 2023
(en milliers de dollars)

	Budget 2023 non vérifié	Réal 2023	Réal 2022
Revenus			
Vente de produits pétroliers (note 6)	236 115 \$	243 834 \$	185 763 \$
Loyers et autres revenus (dépendance) (note 7)	– \$	390 \$	2 560 \$
Total des revenus	236 115 \$	244 224 \$	188 323 \$
Dépenses			
Approvisionnement et livraison de produits pétroliers (Annexe A)	238 263 \$	256 133 \$	187 968 \$
(Déficit) excédent pour l'exercice	(2 148) \$	(11 909) \$	355 \$
Excédent accumulé – En début d'exercice		– \$	– \$
Charge (transfert) au gouvernement du Nunavut (note 11)		11 909 \$	(355) \$
Excédent accumulé – En fin d'exercice		– \$	– \$

Les notes et annexes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Fonds renouvelable des produits pétroliers du Nunavut
 État de l'évolution de la dette financière nette
 Pour l'exercice financier terminé le 31 mars 2023
 (en milliers de dollars)

	Réel 2023	Réel 2022
(Déficit) excédent pour l'exercice	(11 909) \$	355 \$
Immobilisations corporelles		
Acquisitions	(477) \$	(1 511) \$
Amortissement	1 353 \$	1 254 \$
	876 \$	(257) \$
Variations des charges payées d'avance	– \$	– \$
Charge (transfert) au gouvernement du Nunavut (note 11)	11 909 \$	(355) \$
Évolution de la dette financière nette	876 \$	(257) \$
Dette financière nette – Au début de l'exercice	(3 298) \$	(3 041) \$
Dette financière nette – À la fin de l'exercice	(2 422) \$	(3 298) \$

Les notes et annexes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Fonds renouvelable des produits pétroliers du Nunavut
État des flux de trésorerie
Pour l'exercice financier terminé le 31 mars 2023
(en milliers de dollars)

	2023	2022
Trésorerie liée à l'exploitation		
Vente de produits pétroliers	207 649 \$	174 793 \$
Loyers et autres revenus	390 \$	2 560 \$
Approvisionnement et distribution de produits pétroliers	(316 990) \$	(198 118) \$
	(108 951) \$	(20 765) \$
Trésorerie liée aux activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions en immobilisations corporelles	(477) \$	(1 511) \$
Trésorerie liée aux activités de financement		
Emprunts nets du gouvernement du Nunavut	107 674 \$	22 049 \$
Diminution nette des liquidités	(1 754) \$	(227) \$
Dette bancaire – En début d'exercice	(1 132) \$	(905) \$
Dette bancaire – À la fin de l'exercice	(2 886) \$	(1 132) \$

Les notes et annexes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Fonds renouvelable des produits pétroliers du Nunavut
Notes afférentes aux états financiers
31 mars 2023
(en milliers de dollars, sauf indication contraire)

1. Autorité et exploitation

Le Fonds renouvelable des produits pétroliers du Nunavut (le « Fonds ») mène ses activités en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et de la *Loi sur les fonds renouvelables* (la « *Loi* »). La Division des produits pétroliers du ministère des Services communautaires et gouvernementaux du gouvernement du Nunavut (le « gouvernement ») est responsable de la gestion du Fonds.

En vertu de la *Loi*, le Trésor du gouvernement verse au Fonds des avances de fonds de roulement pour financer l'inventaire, les comptes débiteurs et les dépenses d'exploitation. Le paiement pour l'achat de produits pétroliers et les dépenses d'exploitation du Fonds provient du Trésor et les sommes reçues par le Fonds sont déposées dans le Trésor. Le maximum autorisé pour les avances de fonds de roulement à même le Fonds était de 250 000 \$ au 31 mars 2023. Cette limite a été dépassée au cours de l'exercice financier. Avant la finalisation des présents états financiers, l'augmentation de la limite autorisée du Fonds à 350 000 \$ a été adoptée le 9 novembre 2023.

La continuité des activités d'exploitation du Fonds dépend de la continuité du financement du gouvernement du Nunavut au moyen des avances mentionnées précédemment.

Les prix pour les produits pétroliers du Fonds sont approuvés par le gouvernement. Le gouvernement s'attend à ce que les coûts des produits vendus et les dépenses d'exploitation du Fonds soient récupérés par le tarif de prix menant à une exploitation sans profit ni perte. En vertu de la *Loi*, le Trésor du gouvernement comporte un compte spécial, nommé le Fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers, auquel sont portés les profits et les pertes du Fonds.

Budget

Les principes comptables généralement reconnus (PCGR) pour le secteur public au Canada exigent qu'un gouvernement présente, dans ses états financiers, une comparaison entre les résultats d'exploitation et les changements dans les actifs financiers nets (dette) pour l'exercice contre ceux prévus initialement.

Le Fonds n'a pas préparé de budget sur l'évolution de l'actif financier net (dette) de l'exercice, et pour cette raison, il n'est pas présenté dans les présents états financiers. Les chiffres non vérifiés du budget compris dans l'état des résultats et l'excédent accumulé concordent avec ceux de la page J8 du budget principal des dépenses approuvé pour 2022-2023.

2. Principales conventions comptables

a. Méthode de comptabilité

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCSP) comme le recommande le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public du Canada.

b. Stocks destinés à la revente

Les stocks destinés à la revente comprennent des produits pétroliers et sont évalués au coût moyen pondéré sans dépasser la valeur de réalisation nette. Les inventaires stockés par de tierces parties sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette si celle-ci est inférieure.

c. Trésorerie et dette bancaire

La trésorerie comprend le solde du compte bancaire du Fonds après déduction des chèques en suspens. Conformément au fonctionnement des fonds renouvelables, la DPP est tenue de transférer la plus grande partie de son encaissement au Trésor, afin de pouvoir continuer de jouir du mécanisme de financement du Trésor.

La dette bancaire se rapporte à une situation de trésorerie négative, en tenant compte des chèques en circulation. La plupart des chèques en circulation à la fin de l'exercice étaient liés à des paiements de taxes.

d. Actifs non financiers

Les éléments d'actif non financier, dont les immobilisations corporelles, sont comptabilisés par le Fonds seulement s'il est prévu de les utiliser pour fournir un service au cours d'un exercice futur. Ces éléments d'actif ne sont pas habituellement utilisés pour fournir des ressources financières permettant d'acquitter les passifs du Fonds à moins qu'ils soient vendus. Les éléments d'actif non financier sont amortis ou portés aux dépenses pour exercices futurs, car ils sont utilisés pour soutenir directement ou indirectement les services réalisés par le Fonds.

e. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont des éléments d'actif non financier dont la vie utile est plus longue qu'un exercice financier et qui sont destinés à être utilisés régulièrement par le Fonds pour offrir ses services. Les immobilisations corporelles ayant un coût de moins de 50 000 \$ sont intégralement comptabilisées lors de l'exercice où elles sont acquises. Les immobilisations corporelles du Fonds sont ses véhicules de livraison de carburant, comptabilisés au coût et amortis sur une base linéaire pour la durée de la vie utile estimative de 5 ans.

f. Services fournis sans frais

Immobilisations corporelles

Le Fonds ne comptabilise pas la valeur de certaines immobilisations corporelles utilisées dans l'exercice de ses activités. Figurent parmi ces immobilisations corporelles les installations de stockage de carburant détenues par le gouvernement et fournies au Fonds sans frais. Le Fonds est responsable des coûts d'entretien mineur liés à ces immobilisations corporelles.

Coûts de financement

Le Trésor verse au Fonds des avances de fonds de roulement pour financer son inventaire, ses comptes débiteurs et ses dépenses d'exploitation. Les avances du fonds de roulement provenant du Trésor sont versées au Fonds sans frais par le gouvernement.

Coûts pour l'assainissement de l'environnement

Le gouvernement a assumé la responsabilité du financement de tout coût d'assainissement de l'environnement lié aux activités du Fonds et survenu avant la formation du territoire du Nunavut en 1999, ainsi que les coûts d'assainissement et de mise hors service d'immobilisations corporelles détenues par le gouvernement.

Autres services fournis sans frais

Les services suivants sont offerts sans frais par le gouvernement et ne sont donc pas comptabilisés par le Fonds : l'approvisionnement en biens et services, le traitement de la paie, les services de ressources humaines et le conseiller juridique.

g. Régime de retraite

Le Fonds et ses employés, qui sont considérés comme des employés du gouvernement, cotisent au régime de pension de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Ce régime interentreprises est un régime de retraite à prestations déterminées auquel le Fonds et les employés doivent contribuer pour en assumer le coût. Le multiple du taux de cotisation général en vigueur à la fin de l'exercice était de 1,02 fois pour les membres inscrits avant le 1^{er} janvier 2013 et de 1,00 fois pour les membres inscrits à compter du 1^{er} janvier 2013.

Étant donné que le régime est enregistré comme un régime interentreprises et que les données actuarielles sur ses excédents/déficits ne sont pas facilement accessibles, le régime est mesuré comme un régime à cotisation déterminée et les cotisations sont comptabilisées à titre de dépenses sur la base de l'exercice en cours et représentent l'obligation totale de la pension.

En vertu de la législation actuelle visant les régimes, le Fonds n'est pas tenu de faire des cotisations par rapport aux insuffisances actuarielles au compte de pension de retraite de la fonction publique.

h. Congé du personnel et prestations de cessation d'emploi

En vertu des conditions d'emploi, les employés peuvent être admissibles et toucher des avantages sociaux de cessation d'emploi et de déménagement en fonction des années de service. La provision de ces prestations est fondée sur une évaluation actuarielle effectuée à cette fin et elle est comptabilisée, car les prestations sont gagnées par les employés.

i. Incertitude de mesure

La préparation d'états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public exige la direction à faire des estimations et porter des jugements qui affectent les montants et les divulgations dans les états financiers.

Les principaux domaines nécessitant l'utilisation d'estimations par la direction sont liés à la provision pour créances douteuses et à la provision pour la réduction d'inventaires à leur valeur de réalisation nette. Bien que les résultats réels puissent différer des estimations, la direction ne croit pas qu'une telle divergence affecterait de manière importante la situation financière du Fonds ni les résultats des activités déclarés.

Une incertitude importante plane toujours quant aux répercussions des tensions géopolitiques, de l'approvisionnement en pétrole et des perturbations des chaînes d'approvisionnement en pétrole, ce qui continue de représenter un risque pour les perspectives économiques mondiales. La guerre entre la Russie et l'Ukraine se poursuit, et les sanctions contre la Russie s'intensifient, compliquant davantage la commercialisation de son pétrole brut et de son gaz. Au moment d'écrire ces lignes, des tensions persistent également dans la mer Rouge, ce qui perturbe encore davantage les routes maritimes du commerce pétrolier. Cela semble indiquer que les prix du pétrole resteront élevés, ce qui aura une incidence défavorable sur nos coûts moyens pondérés.

j. Revenus

Sauf indication contraire, tous les revenus sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice au cours de la période où surviennent les transactions ou les événements ayant généré ces revenus. Pour la vente de produits pétroliers, les revenus sont comptabilisés au moment où le produit est livré au client et le recouvrement du prix est raisonnablement assuré.

Les revenus liés aux services et produits reçus avant d'être encourus sont différés et comptabilisés lorsque les services sont rendus et les produits sont livrés.

Les recouvrements de dépenses des exercices précédents, lesquels comprennent les renversements de surévaluations d'une charge à payer d'un exercice précédent, sont inscrits à la note 7, « Loyers et autres revenus ». En vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, ces recouvrements ne peuvent pas servir à augmenter la somme affectée aux dépenses de l'exercice en cours.

k. Dépenses

Les dépenses sont comptabilisées selon la comptabilité d'exercice.

l. Obligations contractuelles et imprévus

La nature des activités du Fonds exige la négociation des contrats qui sont importants relativement à sa situation financière actuelle ou qui affecteront de façon significative le niveau des dépenses futures. Des obligations contractuelles sont stipulées par des ententes de réapprovisionnement en carburant et de livraison conclues avec des fournisseurs de carburant, des clients-grossistes et des sous-traitants locaux. Les obligations contractuelles ne sont pas comptabilisées avant que les conditions des contrats et ententes ne soient remplies.

Les imprévus du Fonds sont des éléments de passif potentiels qui peuvent devenir réels selon qu'un événement se concrétise ou non. Dans la mesure où un tel événement est susceptible de se produire ou non et dans la mesure qu'il est quantifiable, une provision est accumulée. S'il est impossible de déterminer la probabilité ou si le montant ne peut être estimé raisonnablement, l'imprévu est présenté dans les notes afférentes aux états financiers et aucun passif n'est comptabilisé. Le passif éventuel découle, entre autres, d'imprévus environnementaux.

m. Instruments financiers

Compris dans les instruments financiers sont les liquidités, les comptes débiteurs dus au gouvernement du Nunavut, les comptes créditeurs et les charges à payer.

Ces instruments financiers sont mesurés au coût amorti. Les gains et pertes sont comptabilisés dans l'état des résultats et de l'excédent accumulé quand ces instruments financiers sont décomptabilisés en raison d'une cession ou d'une perte de valeur.

Les coûts transactionnels associés à l'acquisition de ces instruments financiers sont compris dans le coût des instruments connexes.

La valeur comptable de la juste valeur des liquidités, des comptes débiteurs dus au gouvernement du Nunavut, des comptes créditeurs et des charges à payer du Fonds est approximée en raison du court délai de remboursement de ces comptes.

n. Adoption de nouvelles normes comptables et changements futurs aux normes comptables

Certaines normes, nouvelles et modifiées, du Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 2022 et ont été prises en compte dans la préparation des présents états financiers. Les normes suivantes pour les gouvernements entreront en vigueur comme suit :

Le Fonds a adopté ces lignes directrices et normes nouvelles et modifiées à leur date d'entrée en vigueur.

Les normes SP 1201 – Présentation des états financiers, SP 3400 – Revenus, SP 3280 – Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (en vigueur depuis le 1^{er} avril 2022) n'ont pas d'impact significatif sur nos états financiers.

SP 2601 – Conversion des devises (en vigueur le 1^{er} avril 2022), remplace le chapitre SP 2600 avec des directives révisées pour la constatation, la présentation et la divulgation de transactions et de soldes en devises étrangères. Des gains et pertes de change ont été comptabilisés (voir la note explicative 7).

3. Comptes débiteurs

Ci-dessous se trouve l'analyse des soldes des comptes débiteurs par catégorie d'échéance. Veuillez noter que les montants indiqués dans la colonne « Actuel » ne sont pas échus. Le « total des comptes débiteurs (net) » représente le solde qui n'est pas douteux.

	Actuel	31 à 90 jours	91 à 180 jours	181 à 365 jours	Plus de 1 an	Total 2023	Total 2022
Commercial/privé	12 595 \$	9 765 \$	3 051 \$	2 936 \$	13 874 \$	42 221 \$	36 757 \$
Municipalités du territoire	3 707 \$	2 206 \$	394 \$	484 \$	104 \$	6 895 \$	5 668 \$
Société d'habitation du Nunavut	7 646 \$	5 167 \$	63 \$	67 \$	697 \$	13 640 \$	15 812 \$
Société d'énergie Qulliq	28 034 \$	5 306 \$	5 624 \$	3 598 \$	5 906 \$	48 468 \$	17 494 \$
Gouvernement du Nunavut – Ministère des Services communautaires et gouvernementaux	3 001 \$	1 186 \$	267 \$	153 \$	1 120 \$	5 727 \$	6 114 \$
Gouvernement du Canada	1 892 \$	860 \$	1 \$	128 \$	59 \$	2 940 \$	1 913 \$
Taxes recevables sur le carburant et les ventes	– \$	6 642 \$	– \$	– \$	– \$	6 642 \$	1 327 \$
Total des comptes débiteurs (brut)	56 875 \$	31 132 \$	9 400 \$	7 366 \$	21 760 \$	126 533 \$	85 085 \$
Moins : Provision pour créances douteuses	– \$	(2 805) \$	(2 395) \$	(3 331) \$	(12 243) \$	(20 774) \$	(14 186) \$
Total des comptes débiteurs (net)	56 875 \$	28 327 \$	7 005 \$	4 035 \$	9 517 \$	105 759 \$	70 899 \$

Provision pour créances douteuses

	Commercial/privé	Société d'habitation du Nunavut	Municipalités du territoire	Total 2023	Total 2022
Solde au début de l'exercice	13 060 \$	290 \$	836 \$	14 186 \$	14 830 \$
Augmentation de la provision pour créance irrécouvrable de l'exercice en cours	5 873 \$	58 \$	657 \$	6 588 \$	(644) \$
TOTAL	18 933 \$	348 \$	1 493 \$	20 774 \$	14 186 \$

4. Stocks destinés à la revente

	2023	2022
Mazout de chauffage	177 860 \$	115 595 \$
Autre carburant	48 768 \$	27 397 \$
Essence	37 084 \$	33 061 \$
	<u>263 712 \$</u>	<u>176 053 \$</u>

En 2023, des inventaires de 76 \$ ont été radiés pour refléter la correction de déplacements de carburant pendant la livraison et distribution annuelle de carburant (2022 : 230 \$). Les inventaires comprennent 176 070 \$ en produits de carburant détenus par une tierce partie et comptabilisés au coût (2022 : 116 193 \$ en produits de carburant détenus par une tierce partie et comptabilisés au coût).

5. Comptes créditeurs et charges à payer

	2023	2022
Charges à payer	71 807 \$	48 592 \$
Comptes créditeurs	2 581 \$	1 779 \$
	<u>74 388 \$</u>	<u>50 371 \$</u>

6. Vente de produits pétroliers

	2023	2022
Ventes en gros	74 861 \$	47 414 \$
Commercial/privé	67 571 \$	58 088 \$
Municipalités du territoire	13 146 \$	11 299 \$
Société d'habitation du Nunavut	25 075 \$	20 780 \$
Société d'énergie Qulliq	47 818 \$	36 303 \$
Gouvernement du Canada	4 608 \$	3 571 \$
Gouvernement du Nunavut	10 755 \$	8 308 \$
	<u>243 834 \$</u>	<u>185 763 \$</u>

Un sous-traitant privé à Iqaluit est facturé au prix au débarquement du carburant. Le Fonds paie ou reçoit le montant de l'écart entre les prix de vente approuvés fixés par le gouvernement et un prix de vente négocié qui permet au sous-traitant privé de gagner un bénéfice équitable pour la vente de carburant.

7. Loyers et autres revenus (dépende)

	2023	2022
Loyers et autres revenus		
Loyers et autre revenus	1 361 \$	1 800 \$
Recouvrement (des dépenses) de l'exercice précédent	(1 016) \$	752 \$
Revenus d'intérêts	45 \$	8 \$
	<u>390 \$</u>	<u>2 560 \$</u>

Le loyer comprend les frais de location reçus des sous-traitants privés qui louent des installations de stockage de carburant à Iqaluit. Les revenus d'intérêts comprennent les frais de financement chargés aux comptes débiteurs et les intérêts bancaires.

Le montant total de 390 \$ comprend une perte de change de (1 161) \$, résultant :

* des parties restantes des achats de carburants réglées à un taux de change défavorable par rapport à la commande initiale

* autant que des achats de carburant non réglés, convertis au taux de change de clôture

8. Immobilisations corporelles

	2023	2022
Véhicules de livraison de carburant		
<i>Coût des immobilisations corporelles</i>		
Solde d'ouverture	21 316 \$	19 805 \$
Acquisitions	477 \$	1 511 \$
Solde de clôture	<u>21 793 \$</u>	<u>21 316 \$</u>
<i>Amortissement cumulé</i>		
Solde d'ouverture	(18 356) \$	(17 115) \$
Amortissement	(1 340) \$	(1 241) \$
Solde de clôture	<u>(19 696) \$</u>	<u>(18 355) \$</u>
<i>Valeur comptable nette</i>	<u>2 097 \$</u>	<u>2 960 \$</u>
Stockage dans les bâtiments		
<i>Coût des immobilisations corporelles</i>		
Solde d'ouverture	390 \$	390 \$
Acquisitions	- \$	- \$
Solde de clôture	<u>390 \$</u>	<u>390 \$</u>
<i>Amortissement cumulé</i>		
Solde d'ouverture	(52) \$	(39) \$
Amortissement	(13) \$	(13) \$
Solde de clôture	<u>(65) \$</u>	<u>(52) \$</u>
<i>Valeur comptable nette</i>	<u>325 \$</u>	<u>338 \$</u>
Total de la valeur comptable nette des immobilisations corporelles	2 422 \$	3 298 \$

9. Coûts de financement

La direction a estimé que les coûts de financement associés aux avances du fonds de roulement provenant du gouvernement étaient de 7 091 \$ en 2023 (2022 : 154 \$). Les coûts de financement sont basés sur la moyenne des soldes mensuels dus au gouvernement avec un taux d'emprunt mensuel moyen applicable au gouvernement. Le taux d'emprunt a varié de 1,00 à 4,87 % pendant l'exercice (2022 : 0,53 à 0,78 %). Le gouvernement n'impute pas ces coûts de financement au Fonds.

10. Opérations entre apparentés

Le Fonds est géré par le gouvernement du Nunavut et apparenté par lien de contrôle commun à la Société d'énergie Qulliq et la Société d'habitation du Nunavut. Le Fonds effectue des transactions avec ces entités dans le cadre de ses activités normales. Outre les opérations importantes entre apparentés divulguées dans d'autres sections des états financiers, le Fonds est lié en matière de propriété commune à tous ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement.

Une part du total des ventes annuelles à la Société d'énergie Qulliq est au prix coûtant, soit le prix par litre de carburant plus le fret associé sans marge additionnelle. Ces ventes sont appelées « ventes en vrac » et représentent le carburant acheté par la Société d'énergie Qulliq pour produire de l'énergie sur tout le territoire. Pour l'exercice 2022-2023, les ventes en vrac à la Société d'énergie Qulliq ont totalisé 19 952 litres pour une valeur de 21 274 \$ (2022 : 17 557 litres pour une valeur de 12 022 \$). Le Fonds a aussi engagé des dépenses pour un total de 1 212 \$ (2022 : 1 165 \$) facturées par la Société d'énergie Qulliq.

11. Transfert au gouvernement du Nunavut

Le Fonds exerce ses activités sous l'autorité de la « Codification administrative de la *Loi sur les fonds renouvelables* L.R.T.N.-O. 1988, ch. r-7 » et de ses modifications ultérieures, appelée simplement la *Loi sur les fonds renouvelables*.

Conformément au principe général énoncé à l'article 60 de la Loi sur la gestion des finances publiques, à la fin de chaque exercice financier, chaque sous-ministre dont le ministère administre un fonds renouvelable doit :

- a) établir un bilan et un état des résultats d'exploitation du fonds renouvelable et fournir toute autre information que demande le contrôleur général;
- b) transférer tout bénéfice de fonds renouvelable au Trésor, à titre de revenus publics;
- c) imputer à un crédit les pertes enregistrées par le fonds renouvelable.

Toutefois, l'article 8 de la *Loi sur les fonds renouvelables* prévoit une exception s'appliquant au Fonds renouvelable des produits pétroliers (FRPP) :

En vertu de cette loi, à la fin d'un exercice financier, les bénéfices doivent être portés au crédit et les pertes au débit du Fonds de stabilisation des prix des produits pétroliers, ci-après appelé le « Fonds de stabilisation ».

L'excédent accumulé ou le déficit du Fonds de stabilisation ne peut dépasser +20 000 \$

Lorsque l'excédent accumulé dépasse 20 000 \$, l'excédent doit être crédité au Trésor.

Lorsque le déficit accumulé dépasse 20 000 \$, l'excédent du solde déficitaire doit être imputé à un crédit.

Au 31 mars 2023, le solde accumulé du Fonds de stabilisation présentait un déficit de 24 718 \$ (contre un déficit de 12 809 \$ en 2022).

Ce montant dépasse la limite autorisée du Fonds de stabilisation. En ce qui concerne cet excédent, aucun crédit n'a été approuvé jusqu'à présent pour permettre à la DPP de ramener le Fonds de stabilisation dans les limites autorisées.

Des documents ont été préparés en vue de demander un crédit de 4 719 \$ pour la session d'hiver 2024, afin de ramener le déficit accumulé à (20 000 \$).

Le ministère des Finances, responsable du Trésor, a émis une lettre de décharge en janvier 2024 confirmant qu'il était informé du non-respect par la DPP des exigences liées au FRPP et au Fonds de stabilisation, et qu'il n'interromprait ni ne réduirait cette avance de fonds de roulement.

À compter de janvier 2024, la DPP a obtenu l'autorisation du Conseil de gestion financière d'augmenter ses prix de vente de base de 0,15 \$/L, à la suite d'une hausse précédente de 0,05 \$/L en octobre 2023. Ces augmentations devraient permettre de rétablir la rentabilité de la DPP d'ici à l'exercice financier 2024-2025.

12. Engagements et imprévus

a. Contrats d'approvisionnement en carburant et de transport

Après la saison de réapprovisionnement de 2017, de nombreux contrats d'approvisionnement et de transport de produits pétroliers conclus avec Woodward's Oil Limited sont arrivés à échéance. À la suite du processus d'approvisionnement par demande de propositions, AV Nunavut Fuels Inc., en collaboration avec Woodward's Oil Limited, a été le soumissionnaire retenu pour fournir les services d'approvisionnement et de transport de carburant pour tout le Nunavut, en vertu d'un contrat unique expirant le 30 novembre 2022. Le GN a exercé son droit de prolongation le 21 octobre 2022, pour une première prolongation allant du 1^{er} décembre 2022 au 30 septembre 2023. En juin 2023, le GN a exercé son droit pour une deuxième prolongation, qui demeure en vigueur jusqu'au 30 novembre 2024.

b. Contrats de réapprovisionnement en gros

Iqaluit

Le gouvernement a conclu un contrat sur cinq ans avec Uqsuq Corporation (« Uqsuq ») qui a pris fin en novembre 2017, en vertu duquel Uqsuq loue et exploite l'installation de stockage en carburant à Iqaluit. Le contrat stipule qu'Uqsuq achète du carburant au prix au débarquement auprès du gouvernement par l'intermédiaire du Fonds et revend des produits de carburant aux résidents et aux entreprises d'Iqaluit à des prix approuvés par le gouvernement.

À la suite de l'approbation par le cabinet, plusieurs prolongations ont été accordées par contrat négocié avec Uqsuq qui expireront à la fin de novembre 2031.

Aux termes de ce contrat, la DPP est tenue de vendre tous les volumes de carburant requis par Iqaluit à UQSUQ, aux prix au débarquement, et reçoit en retour une majoration équivalant aux revenus de location, en fonction des volumes vendus par UQSUQ.

Les volumes relatifs à ce contrat représentent 25 % des volumes globaux annuels de la DPP.

c. Contrats de livraison de carburant dans les localités

Le Fonds procure des services de livraison de carburant à 25 localités du Nunavut. Ces services sont effectués en vertu de contrats de livraison de carburant formels, accordés par le gouvernement à des entreprises ou des particuliers situés dans les localités respectives. Des contrats ont été attribués pour 23 localités le 1^{er} novembre 2016 et arriveront à terme le 31 octobre 2026. Au cours de l'exercice précédent, le contrat pour Pangnirtung a été modifié et est en vigueur du 8 décembre 2019 au 31 octobre 2026.

Pour les contrats des deux localités restantes, un a été attribué pour Rankin Inlet le 1^{er} novembre 2017 et arrivera à terme le 30 novembre 2027. L'autre localité, Iqaluit, s'est vue accorder une prolongation d'un an et prendra fin en novembre 2031. En vertu des contrats, les sous-traitants reçoivent une commission pour les services réalisés, calculée en cents par litre.

d. Évaluations environnementales d'un site et coûts d'assainissement

Au cours de ses activités normales, le Fonds peut devoir assumer certains coûts d'assainissement liés à ses parcs de réservoirs. Le coût de tels travaux d'assainissement n'est pas comptabilisé avant que la décision soit prise par l'entité d'entreprendre l'assainissement ou que la contamination dépasse les normes de santé environnementale, et qu'il est possible de faire une estimation raisonnable du coût et du calendrier des travaux.

Le coût d'assainissement estimé inscrit du Fonds est comme suit :

Endroit	Nature du passif environnemental	2022		2023	
		Charge à payer	Travaux complétés/modification à la charge à payer estimée	Charge à payer	
Baker Lake	Fuite d'essence	580 \$	(158) \$	422 \$	
		580 \$	(158) \$	422 \$	

Les éléments de passif ci-dessus sont fondés sur les devis des sous-traitants pour l'assainissement des sites respectifs. Ces montants sont non actualisés et la méthode de la valeur actualisée nette n'a pas été utilisée, car le Fonds prévoit que les travaux d'assainissement seront réalisés dans un avenir proche. Les chiffres ci-dessus ne comprennent aucun recouvrement. Si une récupération existe, le Fonds prévoit la percevoir à même une assurance ou des sous-traitants de livraison de carburant dans les localités respectives.

Dans des exercices précédents, un ordre d'exécution en matière de protection de l'environnement (OEPE) a été délivré au Fonds en raison d'insuffisances à Rankin Inlet. Le Fonds n'a pas ajouté d'élément de passif lié à l'OEPE, car l'ordre porte sur des éléments d'actif détenus par le gouvernement, et pour cette raison le gouvernement assume la responsabilité pour l'ordre par l'intermédiaire de ses projets d'immobilisations.

13. Actifs éventuels

Le Fonds n'a aucun élément d'actif éventuel en date du 31 mars 2023.

14. Droits contractuels

Les droits contractuels sont des droits aux ressources économiques découlant d'ententes qui généreront pour l'entité des actifs et des revenus dans l'avenir. Ces droits contractuels peuvent être classés en quatre catégories : la vente de biens et services, la location de biens, les redevances et les ententes de partages des revenus ou des bénéfices et autres.

Une entente de 10 ans, entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2021, a été signée par le gouvernement du Nunavut (GN), pour le compte de la DPP, avec Uqsuq Corporation quant à l'exploitation par cette dernière d'une installation de stockage en vrac et d'un réseau de distribution par pipelines à Iqaluit.

Le GN est le propriétaire de l'installation de stockage en vrac et du réseau de distribution par pipelines.

Le contrat expire le 30 novembre 2031 et le GN a le droit de renouveler le contrat pour une autre période de 5 ans, à condition d'en aviser Uqsuq par écrit au plus tard le 30 novembre 2030.

La DPP dispose de 2 principales catégories de revenus découlant de droits contractuels : la vente de biens et services et la location de biens immobiliers.

La DPP vend des produits pétroliers raffinés aux prix au débarquement à Uqsuq qui, de son côté, exploite l'installation et paie un prix de gros pour le produit et des frais d'utilisation (loyers en fonction du volume).

15. Gestion des risques financiers

Le Fonds utilise des instruments financiers et pour cette raison est exposé à un risque d'illiquidité et un risque de crédit.

a) Risque d'illiquidité

Le risque d'illiquidité se définit comme le risque que le Fonds ait de la difficulté à respecter ses obligations envers ses passifs financiers. À l'exception des sommes à payer au gouvernement du Nunavut, il est prévu que les actifs et passifs financiers du Fonds soient réglés en moins de 6 mois. Le Fonds effectue des transactions pour acheter à crédit des biens et services. Le risque d'illiquidité se mesure en déterminant la possibilité d'un flux de trésorerie négatif pour le Fonds à l'avenir. Pour gérer le risque d'illiquidité lié à ses obligations financières, en conservant une somme suffisante de ressources de trésorerie, ainsi que d'avances de fonds de roulement accréditables par le gouvernement du Nunavut. Cela est rendu possible en gardant les comptes débiteurs et les stocks sous contrôle et dans les limites des avances de fonds de roulement provenant du Trésor du Nunavut.

b) Risque de crédit

Le risque de crédit se définit comme le risque qu'une contrepartie manque à ses obligations contractuelles, ce qui se traduit par une perte financière pour le Fonds. L'exposition maximale au risque de crédit du Fonds est égale à la valeur comptable de ses comptes clients. Une somme importante des comptes clients du Fonds est payable par des entités gouvernementales et présente donc un risque de crédit faible. Pour mitiger le risque de crédit, le Fonds surveille les soldes impayés. En date du 31 mars 2023, la provision pour créances douteuses comptabilisée était de 20 774 \$.

Fonds renouvelable des produits pétroliers du Nunavut
Échéancier des dépenses par type
Au 31 mars 2023
(en milliers de dollars)

Annexe A

	2023	2022
	Approvisionnement et livraison de produits pétroliers	Approvisionnement et livraison de produits pétroliers
Type de dépense :		
Coûts des produits vendus	213 900 \$	156 461 \$
Commissions	17 794 \$	15 180 \$
Dépenses pour créances irrécouvrables (recouvrement)	6 588 \$	-644 \$
Services-conseils et contractuels	5 917 \$	5 510 \$
Salaires, traitements et avantages sociaux des employés	5 290 \$	4 723 \$
Fonctionnement et entretien	3 491 \$	4 712 \$
Déplacement et réinstallation	1 801 \$	807 \$
Amortissement	1 353 \$	1 219 \$
Total des dépenses	256 133 \$	187 968 \$