



SOCIÉTÉ DE
DÉVELOPPEMENT
CRIE



LA GRANDE ALLIANCE

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ - PHASES II & III – INFRASTRUCTURE TRANSPORT

NOTE TECHNIQUE 1

PROJETS COMPARABLES

VERSION FINALE

DATE : LE 25 MARS 2024

PRÉPARÉ PAR :

VÉRIFIÉ PAR :

Pierre Therrien, ing.

Francis Boivin, ing., M.Sc.
Directeur de projet, Projets majeurs
Numéro OIQ : 110493



SOMMAIRE EXÉCUTIF

La présente note technique 1 vise à fournir une liste de projets comparables aux infrastructures prévues dans le cadre de La Grande Alliance, phases II et III (routes, chemins de fer et installation portuaire). L'objectif est d'élaborer une base de données qui servira de référence pour les différentes infrastructures qui seront développées au sein de cette étude de pré faisabilité.

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	1
1.1	Objectif	1
2	ROUTES	2
2.1	Autoroute Inuvik-Tuktoyaktuk.....	2
2.2	Réfection de la route Billy-Diamond	2
2.3	Prolongement de la Route 167 aux monts Otish	2
3	CHEMIN DE FER	3
3.1	Transport ferroviaire Tshuetin	3
3.2	Chemin de fer de la Côte-Nord et du Labrador.....	4
3.3	Chemin de fer minier d’Arcelor Mittal	4
3.4	Chemin de fer Alaska – Alberta.....	4
4	PORTS	5

LES ANNEXES

- A** Liste des infrastructures routières
- B** Liste des infrastructures ferroviaires
- C** Liste des infrastructures maritimes

1 INTRODUCTION

La présente note technique 1 vise à fournir une liste de projets comparables aux infrastructures prévues dans le cadre de La Grande Alliance, phases II et III (routes, chemins de fer et installation portuaire).

1.1 OBJECTIF

L'objectif de l'identification de projets comparables est d'élaborer une base de données qui servira de référence pour les différentes composantes qui seront développées dans le cadre de cette étude de pré faisabilité.

Les infrastructures comparables ont été sélectionnées en fonction de leur similitude/pertinence par rapport aux critères suivants :

- Les paramètres de conception;
- Le coût de construction et de financement;
- L'exploitation et la maintenance;
- L'impact sur l'environnement;
- L'impact économique et sur l'utilisation des terres;
- Autres.

Les sections qui suivent sont présentées en fonction des trois types d'infrastructures, à savoir les infrastructures routières, ferroviaires et portuaires. L'idée est de construire la base de données en prenant en considération les éléments clés suivants :

- La disponibilité de l'information;
- Le calendrier et l'avancement des travaux;
- La pertinence.

2 ROUTES

Nous avons dressé une liste des routes déjà existantes ou en cours d'aménagement pour desservir les zones isolées du nord. Étant donné que La Grande Alliance prévoit déjà de desservir les usagers du territoire et les communautés existantes, nous avons écarté les projets de routes servant uniquement aux besoins de transport de véhicules fonctionnels des industries minières et forestières.

Ainsi, les projets retenus se trouvent au Canada, sur les territoires des Premières Nations et sont destinés aux véhicules commerciaux et de tourisme.

2.1 AUTOROUTE INUVIK-TUKTOYAKTUK

Le hameau de Tuktoyaktuk, la Ville d'Inuvik et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest proposent de construire, exploiter et entretenir une route de 140 km pouvant être utilisée toute l'année entre la ville d'Inuvik et le hameau de Tuktoyaktuk.

2.2 RÉFECTION DE LA ROUTE BILLY-DIAMOND

La route Billy-Diamond, d'une distance de 620 km et principal accès au territoire d'Eeyou Itschee, a fait l'objet d'un vaste programme de réfection et de maintien des infrastructures, estimé à 335 millions de dollars pour la phase I des travaux. Cette réfection majeure s'est déroulée entre 2015 et 2021 et la phase II des travaux devrait commencer en 2023. Les travaux comprenaient également le remplacement de ponceaux, la réhabilitation de ponts et de structures, la reconstruction de la chaussée, le pavage, le drainage, la mise à niveau des garde-corps et le marquage de la chaussée. Ce projet a nécessité l'exploitation de nouvelles zones d'excavation, la création de chantier et l'installation d'usines de pavage par les entrepreneurs.

La pertinence de ce projet est évidente sur les plans juridiques, des autorisations, de l'environnement, des finances et de l'économie locale, qui sont très similaires et actuels.

2.3 PROLONGEMENT DE LA ROUTE 167 AUX MONTS OTISH

Le projet consiste à prolonger la Route 167 jusqu'aux monts Otish sur 140 km et à la relier à la route forestière menant au site de la mine Stornoway. Complété à 100 %, ce projet s'inscrit dans le cadre du Plan Nord initié en 2011.

3 CHEMIN DE FER

L'équipe chargée de l'étude a dressé une liste des chemins de fer du Nord existants ou en cours de construction. Pour analyser ces projets, on utilise les éléments suivants de comparaison, élaborés par l'équipe chargée de l'étude pour la Phase I.

- La catégorie de voie ferrée
- Le statut
- La propriété
- La longueur des voies
- Le mode de transport
- La vitesse
- L'installation des voies
- L'emplacement
- La charge à l'essieu
- Le coût du projet
- Le tonnage annuel
- La longueur totale du pont
- Le type de pont
- Le nombre de ponts
- Le type de travaux
- L'étude de marché
- Les conditions environnementales et sociales
- Le plan d'exploitation
- Le type d'étude
- Les normes utilisées
- Divers

Ces éléments de comparaison, analysés dans le cas des projets existants et en cours susmentionnés, ont été classés qualitativement comme ayant une comparaison forte, moyenne ou faible avec le chemin de fer proposé au sein de La Grande Alliance, Phases II et III. Les résultats de cette analyse sont présentés dans l'annexe B de la présente note technique.

3.1 TRANSPORT FERROVIAIRE TSHIUETIN

Le transport ferroviaire Tshiuetin appartient à parts égales à la communauté naskapie de Kawawachikamach et aux communautés innues de Uashat Mak Mani-Utenam et Matimekush-Lac John. Il comprend et exploite un chemin de fer de 216 km qui se raccorde au Chemin de fer de la Côte-Nord et du Labrador au niveau de la jonction de Rose Bay.

3.2 CHEMIN DE FER DE LA CÔTE-NORD ET DU LABRADOR

Le chemin de fer de la Côte-Nord et du Labrador est un chemin de fer minier qui opère à la fois au Québec et à Terre-Neuve-et-Labrador, ce qui en fait un « transporteur public » selon la réglementation de Transports Canada. Ce chemin de fer de 418 km a été inauguré en 1954. Le terrain traversé par ce chemin de fer est comparable à celui proposé pour les lignes ferroviaires des Phases II et III de La Grande Alliance.

3.3 CHEMIN DE FER MINIER D'ARCELOR MITTAL

Le chemin de fer minier Arcelor Mittal, anciennement appelé chemin de fer Québec-Cartier, est un chemin de fer minier exploité au Québec entre les installations minières de Mont-Wright et les installations portuaires de Port-Cartier. Ce chemin de fer de 418 km a été inauguré en 1960. Le terrain traversé par ce chemin de fer est comparable à celui proposé pour les lignes ferroviaires des Phases II et III de La Grande Alliance.

3.4 CHEMIN DE FER ALASKA – ALBERTA

La société Alaska to Alberta Railway Development (A2A) a été créée pour construire, posséder et exploiter une nouvelle voie ferrée reliant le chemin de fer et les eaux de marée de l'Alaska, au Nord de l'Alberta (2 570 km). Ce projet est au stade de la conception.

4 PORTS

Nous avons dressé une liste d'installations qui existent déjà dans différentes parties du monde (principalement dans le Nord). Puisque définir le type de la future installation portuaire fait également partie de l'étude de préféabilité, nous avons dressé une liste de 29 projets qui ont des vocations différentes afin de fournir des pistes en ce qui concerne le type et l'étendue des installations qui peuvent être développées dans le cadre de La Grande Alliance.

- | | | |
|--|--|--|
| – Installations portuaires de la baie Déception (Nord-du Québec) | – Quai de la baie de Moraine (Territoires du Nord-Ouest) | – Tiksi (Russie) |
| – Port minier de la baie de Voisey (Terre-Neuve-et-Labrador) | – Iles de Simpson (Territoires du Nord-Ouest) | – Igarka (Russie) |
| – Quai minéralier de l'inlet Milne | – Pond Inlet (Nunavut) | – Dudinka (Russie) |
| – Baie Steensby (proposé) (Nunavut) | – Quai de Pangnirtung (Territoires du Nord-Ouest) | – Port maritime de Vitino (Russie) |
| – Yamal LNG (port maritime de Sabetta, Russie) | – Salluit (proposé) (Nunavik) | – Port d'Arkhangelsk (Russie) |
| – Arctic LNG 2 (2023) (Russie) | – Port de Churchill (Manitoba) | – Port de Novy (Russie) |
| – Varandey (Russie) | – Port de Mourmansk (Russie) | – Port de Tuktoyaktuk (proposé) (Territoire du Nord-Ouest) |
| – Quai d'Ikerasaarsuk (Groenland) | – Port de Nuuk (Groenland) | – Port d'Iqaluit (2022) (Nunavut) |
| – Quai de la rivière Hay (Territoires du Nord-Ouest) | – Port d'Ilulissat (Groenland) | – Port de Kirkenes (Norvège) |
| | – Pevek (Russie) | – Installations navales de Nanisivik (Nunavut) |

ANNEXE

A

LISTE DES
INFRASTRUCTURES
ROUTIÈRES

Liste des infrastructures routières

Légende

Forte comparaison
Moyenne comparaison
Faible comparaison
Référence

Routes	Prolongement de la Route 167 des monts Otish à la Transtaïga	Route d'accès de Whapmagoostui à la route de Chisasibi	Route reliant Inuvik à Tuktoyaktuk	Prolongement de la Route 167	Réfection de la route Billy-Diamond - Phase I
Situation	Canada Nord-du-Québec	Canada Nord-du-Québec	Canada Territoires du Nord-Ouest	Canada Nord-du-Québec	Canada Nord-du-Québec
État / avancement	Étude de pré faisabilité	Étude de faisabilité	Complétée à 100%	Complétée à 100%	Complétée à 100%
Propriétaire	MTQ/à confirmer	MTQ/à confirmer	Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest	MTQ	MRNF
Type	Route provinciale	Route provinciale	Route provinciale	MTQ Route provinciale	Principale route d'accès au territoire
Environnement	Construite dans une zone non aménagée	Construite dans une zone non aménagée	Construite dans une zone non aménagée sur le pergélisol	Construite dans une zone non aménagée	Réfection d'une route existante
Saison d'exploitation	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année
Paramètres de conception	Route provinciale de type E	Route provinciale de type E	· deux voies · gravier compacté · véhicules commerciaux, industriels et de tourisme	· deux voies · route en gravier - possibilité de pavage · véhicules commerciaux et de tourisme	· deux voies · pavée · véhicules commerciaux, industriels et de tourisme
Longueur (km)	à déterminer	200	138	143	620 km Phase II = 380 km
Coût total (construction ou estimation)	à déterminer	à déterminer	300 M\$	250 M\$	334 M\$
Coût/km (construction ou estimation)	à déterminer	à déterminer	2,17 M\$/km	1,75 M\$/km	0,88 M\$/km
Éléments d'intérêt / pertinence	· deux voies - gravier · opérationnelle toute l'année · zone isolée	· deux voies - gravier · opérationnelle toute l'année · zone isolée		· deux voies · opérationnelle toute l'année · même territoire · usages de la route et conditions de construction similaires · données disponibles et récentes	· deux voies · opérationnelle toute l'année · même territoire - même règles environnementales · usages de la route et conditions de construction similaires · données disponibles et récentes
Limites de vitesse (km/h)	70	70	70	70	100

ANNEXE

B

LISTE DES
INFRASTRUCTURES
FERROVIAIRES

Liste des infrastructures ferroviaires

Légende

Forte comparaison
Moyenne comparaison
Faible comparaison

No	Éléments de comparaison	Référence / Grande Alliance Phases II et III	Transport ferroviaire Tshietin	Chemin de fer de la Côte Nord et du Labrador (QNS&L)	Chemin de fer minier d'Arcelor Mittal	Chemin de fer Alaska – Alberta
1	Catégorie de la voie	Catégorie 3 / Catégorie 4	Catégorie 3	Catégorie 3/ Catégorie 4 (45 mph)	Catégorie 2/ Catégorie 3 (35 mph)	N/A
2	État	Étude en cours	Exploitation	Exploitation	Exploitation	Conception
3	Propriété	La nation Crie	-La communauté naskapie de Kawawachikamach - Les communautés innues de Uashat Mak Mani-Utenam - Matimekush-Lac John	Privée	Privée (ArcelorMittal)	A2A Rail
4	Longueur des voies	Ph II + Ph III	216 km	418 km	420 km	2570 km
5	Mode de transport	Fret / Passagers (à confirmer)	Fret / mines, passagers	Fret / mines, passagers	Fret / mines	N/A
6	Vitesse	90 - 130 km/h	64 - 96 km/h	45 mph	35 mph	N/A
7	Installation des voies	Voies ballastées	Voies ballastées	Voies ballastées	Voies ballastées	Voies ballastées
8	Emplacement	Canada (Nord-du-Québec)	Canada (Nord-du-Québec)	Canada (Nord-du-Québec)	Canada (Nord-du-Québec)	Canada, États-Unis
9	Charge à l'essieu	30-32 t	32,4 t	32,4 t	32,4 t	N/A
10	Coût du projet	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
11	Tonnage annuel	N/A	4 MTPA	30-35 MTPA	25 MTPA	N/A
12	Longueur totale du pont	N/A	N/A	N/A	N/A, longueur maximale du pont = 270m	N/A
13	Type de pont	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
14	Nombre de ponts	N/A	N/A	N/A	20	N/A
15	Type de travaux	Nouvelle ligne	Ligne existante	Ligne existante	Ligne existante	Nouvelle ligne
16	Étude de marché	Oui (préliminaire)	Non	Non	Non	Non
17	Conditions environnementales et sociales	Zone forestière du nord; coordination avec les Premières nations	Zone forestière du nord; exploitée par les Premières nations	Zone forestière du nord	Zone forestière du nord	Zone forestière du nord
18	Plan d'exploitation	Oui	Non (chemin de fer existant)	Non (chemin de fer existant)	Non (chemin de fer existant)	N/A
19	Divers	Intermodal, voies d'évitement, installations portuaires, autres	Voies d'évitement et installations	Voies d'évitement, installations minières et portuaires, autres	Voies d'évitement, installations minières et portuaires, autres	N/A
20	Type d'étude	Pré-faisabilité	N/A (Chemin de fer en exploitation)	N/A (Chemin de fer en exploitation)	N/A (Chemin de fer en exploitation)	N/A
21	Normes utilisées	AREMA, Transports Canada, Transports Québec, CN, CSA	AREMA, Transports Canada, Transports Québec, CN, CSA	AREMA, Transports Canada	AREMA	N/A

ANNEXE

C

LISTE DES
INFRASTRUCTURES
MARITIMES

Liste des infrastructures maritimes

Type de port	Minier			
Port	Installations portuaires de la baie Déception	Port minier de la baie Voisey	Quai minéralier de l'Inlet Milne	Baie Steensby (proposé)
Emplacement	Baie Déception, QC	Edward's Cove, baie d'Anaktalak, TNL	Inlet Milne, île de Baffin, NU	Baie Steensby, NU
Propriétaire	Glencore Canada	Nickel de Voisey's Bay Vale Canada	Baffinland Iron Mines	Baffinland Iron Mines
Fret				
Type	Nickel, cuivre, cobalt	Nickel-cobalt-cuivre concentré, concentré de cuivre également utilisé pour les biens et matériaux nécessaires à la mine, y compris le mazout.	Minerai de fer	Minerai de fer
Source	Mine Raglan	Mine de la baie de Voisey	Mine Mary River	La mine Mary River
Propriétaire	Glencore Canada	Vale	Baffinland Iron Mines	Baffinland Iron Mines
Volume	1,5 million de tonnes de minerai brut. 39 230 tonnes de concentré de nickel, 8 988 tonnes de cuivre, 827 tonnes de cobalt (2020)	6 000 tonnes par jour	4,2 M de tonnes de minerai de fer par an	Projection de 18 millions de tonnes par an (l'organisme de régulation pourrait plafonner à 12 millions)
Navire				
Type(s) de navire	Transporteur de minerai-vrac-pétrole	Vraquier brise-glace	Transporteurs de minerai en vrac	
Nom(s) de navire	MV Arctic -brise-glace	Umiak I - Fednav	Navires vraquiers Fednav jusqu'à la taille Post-Panamax (Ex : Golden Bull)	
Capacité	7 cales : 34 522 m3 (céréales) 24 309 m3 (pétrole à 96 %)	5 cales, 40 490 m3 (céréale)		
PL (Port en lourd)	28 094 t	31 992 t	75 000 t (été)	
Poutre (m)	22,92	26,6	32,67	
Longueur totale (m)	220,82	188,8	224,9	
Tirant d'eau (m)	11,52 (été) 10,67 (hiver)	11,7	8,6	
Cote glace	CAC 2	DNV ICE-15		

Liste des infrastructures maritimes

Le type de port			
PÉTROLE ET GAZ			
Port	Yamal LNG (port maritime de Sabetta)	Arctic LNG 2 (2023)	Varandey
Emplacement	Sabetta, RU	Utrenneye, Péninsule de Gydan, Sibérie, RU	Région de Varandey de la mer de Barents, RU
Propriétaire	Novatek & le gouvernement russe	OOO Arctic LNG 2	LLC LUKOIL-Trans
Fret			
Type	GNL	GNL	Pétrole brut
Source	Champ gazier de Yuzhno-Tambeyskoïe - Yamal LNG	Champ d'Utrenneye	Champs de Trebs et Titov
Propriétaire	JSC Yamal LNG - Novatec	Novatek	LLC LUKOIL-Trans
Volume	L'usine « Yamal LNG » comptera trois trains d'une capacité totale de 16,5 millions de tonnes de gaz naturel liquéfié par an une fois entièrement opérationnelle.	19,8 Mtpa (3 trains x 6,6 Mtpa) Capacité cumulée de production de condensats de 1,6 million de tonnes par an. (2023)	
Navire			
Type(s) de navire	Brise-glace/Navires-citernes	Transporteurs arctiques GNL	Pétroliers-navettes arctiques (panamax)
Nom(s) de navire	Sovcomflot, MOL, Dynagas, Teekay (Ex: Sovcomflot - Christophe De Margerie)	Zvezda	Vasily Dinkov, Timofey Guzhenko et Kapitan Gotsky
Capacité	172 600 m3	172 600 m3	
PL (Port en lourd)	80 200 t 96 779 t (été)		70 000 t 72 722 t (été)
Poutre (m)	50,13	48,8	34
Longueur totale (m)	299	300	258
Tirant d'eau (m)	11,7		14
Cote glace	Norme russe Arc7	Norme russe Register Arc7	Registre maritime russe de la navigation- 1A Super RMRS LU 6

Liste des infrastructures maritimes

Le type de port	SCH			
Port	Quai d'Ikerasaarsuk	Quai de la rivière Hay	Quai de la baie de Moraine	Îles Simpson
Emplacement	Groenland	Rivière Hay, TNO	Baie de Moraine, TNO	Îles Simpson, Grand lac des Esclaves, TNO
Propriétaire	Gouvernement du Groenland	Pêches et Océans Canada, Administration portuaire du Grand lac des Esclaves	Pêches et Océans Canada, Administration portuaire du Grand lac des Esclaves	Pêches et Océans Canada, Administration portuaire du Grand lac des Esclaves
Fret				
Type	Port pour petits navires (de pêche), petits bateaux de passagers	Pêche		
Source				
Propriétaire				
Volume				
Navire				
Type(s) de navire	Petits navires de pêche et bacs à passagers	Petits navires de pêche		
Nom(s) de navire	Diskoline Aviaq Ittuk navire à passagers			
Capacité	36 passagers			
PL (Port en lourd)	jusqu'à 160 t			
Poutre (m)	5			
Longueur totale (m)	30			
Tirant d'eau (m)	< 3			
Cote glace				

Liste des infrastructures maritimes

Port	Pond Inlet	Quai de Pangnirtung	Salluit (proposé)	Port de Churchill
Emplacement	Pond Inlet, NU	Pangnirtung, NU	Salluit, QC	Churchill, MB
Propriétaire	Ministère des Services communautaires et gouvernementaux - Nunavut	Pêches et Océans Canada, Administration portuaire de Pangnirtung		Arctic Gateway Group LP (privé)
Fret				
Type(s) de navire	Poissons, marchandises diverses	La pêche du turbot, la pêche commerciale estivale de l'omble chevalier et autres types de pêches au niveau de la baie Cumberland		Les céréales, des produits en vrac, des marchandises diverses, les navires-citernes
Source				
Propriétaire				
Volume				
Navire				
Type(s) de navire	Petits navires de pêche, navires de marchandises maritimes amarrés à l'extérieur du port, barges qui amènent les marchandises au quai	des petits navires de pêche	Le quai est tout juste assez grand pour les canots et les petits navires.	Panamax
Nom(s) de navire				
Capacité				5000 EVP (unité équivalente à vingt pieds)
PL (Port en lourd)				52 500 t
Poutre (m)				32,31
Longueur totale (m)				289,56
Tirant d'eau (m)				12,04
Cote glace				

Liste des infrastructures maritimes

Port	Port de Mourmansk	Port de Nuuk et ses environs	Port d'Ilulissat	Pevek
Emplacement	Baie de Kola, mer de Barents - Mourmansk, RU	Nuuk, Groenland	Ilulissat, Groenland	Kosa, Pevek, RU
Propriétaire	Géré et exploité par le port commercial de Mourmansk JSC (SUEK - propriétaire à 75,47 %)	Port de Sikuki Nuuk A/S	Royal Arctic Line, Ligne arctique Umiq et "Royal Greenland" (Publique)	Base orientale du siège des opérations de la route maritime du Nord, gérée par la compagnie maritime d'Extrême-Orient depuis un brise-glace dans le port. Le port appartient au Ministère russe des transports.
Fret				
Type	3 parties : la pêche, le commerce et les passagers Charbon, métaux ferreux et non ferreux, sulfure de nickel (NIS), conteneurs à destination de l'Arctique, concentré d'apatite, engrais minéraux, produits pétroliers, pétrole brut, cargaisons de réfrigération	Terminal conteneur Ny Alantkaj (chalutiers et bateaux de croisière) Feederkaj (petites croisières, excursions, chalutiers et navires de la Marine) Gl. Atlantkaj (poste d'amarrage principal du port intérieur) Skonnertkaj ("Sarfaq Ittuk", contractants, navires de la Marine) Montagekaj (réparations et entretiens) Kutterkaj (petits navires) Trawlerkaj (petits navires de pêche + bateaux de ligne) Fiskerikaj (petits navires de pêche) Sandlosningskaj - Quai de vrac Sissiugaq (loisirs)	Terminal conteneur, pompage du sable en vrac, stockage de pétrole, petits et grands navires de pêche, bateaux touristiques, marina privée.	Le fret a récemment connu une diminution. Il s'agit principalement de l'importation de carburant (charbon). La société maritime de l'Arctique transporte du charbon de Zheleny Mys à Pevek. Également du charbon, des porte-conteneurs, des équipements industriels, des métaux ferreux et le transport du bois.
Source				
Propriétaire				
Volume				
Navire				
Type(s) de navire		Conteneur, chalutier, croisière, excursion, marine, petits navires, petits navires de pêche, bateaux de ligne, vraquiers, kayaks	Porte-conteneurs, petits navires de pêche	
Nom(s) de navire			Mary Arctica	
Capacité			588 EVP	
PL (Port en lourd)	jusqu'à 130 000 t		6365 t	
Poutre (m)			23	
Longueur totale (m)		13 quais, jetées, pontons d'une longueur allant de 25 à 310 m	113	
Tirant d'eau (m)		13 quais, jetées, pontons avec des profondeurs allant de 2,0 à 10,5 m	6,2	
Cote glace			+1A1, ICE-1A*	

Liste des infrastructures maritimes

Multiples usages				
Port	Tiksi	Igarka	Dudinka	Port maritime de Vitino
Emplacement	Tiksi, RU	Igarka, RU	Dudinka, RU	Côte Karelsky de la baie de Kandalaksha au niveau de la mer Blanche, RU
Propriétaire		Compagnie de manutention d'Igarka	Propriétaires du poste d'amarrage : Norilsk Nickel, la compagnie pétrolière de Maymyr	Port maritime spécialisé de Vitino
Fret				
Type	Les principales cargaisons sont des marchandises, des cargaisons diverses et de construction, des conteneurs, du charbon et du bois. En été, des transports locaux de passagers sont effectués.	Passagers, marchandises diverses, matériaux de construction et bois de construction	Conteneurs, marchandises diverses, minéral, produits pétroliers 2 sociétés d'arrimage travaillent dans le port : la direction du transport polaire de la société minière et métallurgique NORILSK NICKEL OAO et ZAO TAMYR FUEL COMPANY. La première utilise les postes d'amarrage pour décharger les produits finis et les matériaux, ainsi que la manutention de conteneurs et de diverses marchandises locales. La seconde est impliquée dans la manutention de produits pétroliers.	Pétrole, naphta et condensé de gaz. Transfert du pétrole et des produits pétroliers provenant des raffineries de pétrole russes par voie ferroviaire vers des pétroliers de haute mer et destinés à l'exportation.
Source				
Propriétaire				
Volume			Environ 7500000t de fret et 5000 navires manutentionnés annuellement.	En 2004, le port a manutentionné 3,7 millions de tonnes de pétrole et de produits pétroliers.
Navire				
Type(s) de navire				Flotte portuaire, navires pétroliers
Nom(s) de navire				
Capacité				
PL (Port en lourd)				40 000 t (Déplacement)
Poutre (m)		jusqu'à 25	jusqu'à 32,2	jusqu'à 32,2
Longueur totale (m)		jusqu'à 150	jusqu'à 260,3	jusqu'à 230 m
Tirant d'eau (m)		jusqu'à 8	jusqu'à 11,8	jusqu'à 11,1
Cote glace				

Liste des infrastructures maritimes

Port	Port d'Arkhangelsk	Port de Novy	Port de Tuktoyaktuk (proposé)	Port d'Iqaluit (2022)
Emplacement	Arkhangelsk, RU	Port de Novy, district autonome de Yamalo-Nenets, RU	Tuktoyaktuk, NT	Iqaluit, Nunavut
Propriétaire	Société par actions, Port maritime commercial d'Arkhangelsk	Gazprom Neft		Gouvernement du Nunavut
Fret				
Type	Base navale majeure de la flotte du Nord de la Marine russe. Expédie et reçoit de la cellulose, du carton, des métaux, du bois, des conteneurs, des équipements lourds, des cargaisons en vrac, des cargaisons de réfrigération, des cargaisons de pétrole, du bois de construction, de la pâte à papier, du charbon, des machines, des biens industriels et de consommation.	Pétrole brut		Navires de service transportant des provisions, tourisme, navires de pêche Installé pour améliorer l'efficacité et la sécurité du transport maritime et des livraisons de carburant à Iqaluit, pour une accessibilité indépendante des marées.
Source		Champ pétrolière de Novoportovskoye		
Propriétaire		Gazprom Neft		
Volume	Fret annuel : 4,4 millions de tonnes (2013)	> 8,5 millions de tonnes de pétrole par an		
Navire				
Type(s) de navire	Six pétroliers arctiques Shturman et deux brise-glace diesel-électriques	Navires-citernes de pétrole brut		
Nom(s) de navire		Shturman		
Capacité		42 000 tonnes		
PL (Port en lourd)		41 500 t		
Poutre (m)	jusqu'à 30	34		
Longueur totale (m)	jusqu'à 190	249		
Tirant d'eau (m)	jusqu'à 9,2	9,5		
Cote glace		Navires-citernes : Classe ARC7 Brise-glace : 8-class		

Liste des infrastructures maritimes

Port	Port de Kirkenes	Installations navales de Nanisivik
Emplacement	Kirkenes, Norvège	Nanisivik, Nunavut
Propriétaire	Zone portuaire comprend des quais dont certains sont privés et d'autres appartenant à l'autorité portuaire (commune de Sor-Varanger).	Marine royale canadienne
Fret		
Type	Terminal pétrolier. Manutention du minerai de fer, du poisson, des passagers et des marchandises diverses.	Station d'amarrage et de ravitaillement (Ancienne ville d'une compagnie minière de plomb et zinc)
Source		
Propriétaire		
Volume		
Navire		
Type(s) de navire	des marchandises sèches, des passagers, des navires citernes	brise-glace de la classe Harry DeWolf, navires de patrouille extracôtiers
Nom(s) de navire		HMCS Harry DeWolf
Capacité		
PL (Port en lourd)		6615 t (Déplacement)
Poutre (m)		19
Longueur totale (m)	Passager : 303 Navire-citerne : 200	103,6
Tirant d'eau (m)	Fret sec : 13,1 (profondeur de la marée) Passager : 12,4 (profondeur de la marée) Navire-citerne : 8,2 (profondeur de la marée)	
Cote glace		Classe polaire 5