



WWF

CANADA

**TROUSSE D'OUTILS POUR RÉDUIRE
LES IMPACTS DE LA NAVIGATION
DANS LES AIRES MARINES PROTÉGÉES**

**RÉDUIRE LES IMPACTS
DE LA NAVIGATION DANS
L'AIRE MARINE NATIONALE
DE CONSERVATION
TALLURUTIUP IMANGA :
ÉTUDE DE CAS EN
ARCTIQUE**

Avril 2021



Préparé par Teresa Clemmer,
Bessenyey et Van Tuyn LLC
et Michael A.D. Ferguson,
Qikiqtaaluk Wildlife Board

Avec la contribution
et la révision de :

Kimberley Dunn, Andrew Dumbrille,
Sam Davin, Sarah Saunders,
Elissama Menezes et Farheen Kadwa
(WWF-Canada)

Mike Kofahl
(East Coast Environmental Law)

Stephanie Hewson
(West Coast Environmental Law)

Table des matières

SYNTHÈSE	3
RECOMMANDATIONS	5
AMNC TALLURUTIUP IMANGA.....	10
Emplacement et géographie.....	10
Espèces et écologie	11
Inuit de Qikiqtani	14
Création de l'AMNC Tallurutiup Imanga.....	17
Augmentation de l'activité des navires.....	18
CADRE JURIDIQUE	21
Lois canadiennes	21
Lois internationales	27
IMPACTS DE LA NAVIGATION ET OUTILS POUR RÉDUIRE LES DOMMAGES.....	36
Perturbations des espèces et risques de collision avec un navire	37
Déversements d'hydrocarbures et de substances dangereuses	49
Rejets et déversements	50
Bruit sous-marin.....	54
Désignation de zones maritimes particulièrement vulnérables.....	56
ANNEXE 1 : ROUTES DE DÉPLACEMENT DES INUIT	58
ANNEXE 2 : ÉCHOUERIES DE MORSES	61
ANNEXE 3 : ZONE DE CHASSE AU MORSE	64
ANNEXE 4 : HABITAT DES OURS POLAIRES.....	67
ANNEXE 5 : HABITAT DE NIDIFICATION DES EIDERS	70
ANNEXE 6 : HABITAT DE NIDIFICATION DES OISEAUX MARINS	73
ANNEXE 7 : ZONE DE PÊCHE AU TURBOT.....	76
ANNEXE 8 : ZONE DE PÊCHE D'ESPÈCES ANADROMES	78
ANNEXE 9 : VALEURS DE CONSERVATION MULTIPLE	81
ANNEXE 10 : PASSAGES SUR BANQUISE DES CARIBOUS	84
ANNEXE 11 : DISTANCES DE REcul DES OISEAUX MIGRATEURS ...	87
GLOSSAIRE DES TERMES	90

SYNTHÈSE

Cette étude de cas en Arctique examine et applique les principes énoncés dans le rapport *Naviguer à travers les lois : réduire les impacts de la navigation dans les aires marines protégées* dans le contexte de l'aire marine nationale de conservation (AMNC) Tallurutiup Imanga récemment créée dans l'Arctique de l'Est canadien¹. Offrant des paysages majestueux, Tallurutiup Imanga est l'une des merveilles écologiques les plus riches au monde, attirant chaque été un grand nombre de narvals et d'autres mammifères marins, d'oiseaux migrateurs et de nombreuses autres espèces qui viennent profiter des abondantes ressources. Elle sert également de refuge aux espèces qui y passent l'hiver et qui dépendent de la remontée d'eaux chaudes et de la profusion d'organismes aquatiques dans les polynies de la région pour traverser le long hiver.

Tallurutiup Imanga est le territoire des Inuit de Qikiqtani qui vivent dans la région et prennent soin de la terre et la mer de façon durable depuis des milliers d'années. Après des décennies de mobilisation, leur objectif de protéger leur terre natale par la création d'une AMNC est devenu une réalité en 2019, même si aucun plan de gestion provisoire, aucun plan de gestion final, ni aucun règlement de protection n'avaient encore été mis en place en avril 2021.

Une fois la législation officielle en vigueur, l'AMNC Tallurutiup Imanga interdira l'exploitation pétrolière et gazière et d'autres activités industrielles au large des côtes, mais la navigation dans ses eaux demeurera un défi de gestion majeur dans les prochaines années. Le trafic maritime et les activités de déglacage connexes, si elles sont autorisées, risquent de nuire aux mammifères marins et à d'autres espèces, ainsi qu'aux chasseurs inuits. Ces dernières années, les dérèglements climatiques et le recul de la banquise ont rendu la navigation commerciale plus viable par ce terminal est du passage du Nord-

Ouest qui traverse le chenal central de l'AMNC Tallurutiup Imanga. De plus, la Baffinland Iron Mines Corporation (Baffinland), qui exploite la mine de Mary River sur l'île de Baffin près de la zone marine autour de l'AMNC, utilise des minéraliers qui traversent la partie sud-est de l'AMNC. Les activités d'extraction et de navigation de Baffinland ont augmenté au cours des dernières années et la société a l'intention d'étendre davantage ses activités.

Le/la gouverneur.e en conseil, Parcs Canada, Transports Canada (TC) et les autres organismes et fonctionnaires fédéraux responsables de gérer l'AMNC et le trafic maritime à l'intérieur de celle-ci ont le pouvoir, en vertu de la loi canadienne, d'adopter une série de mesures de gestion de la navigation visant à protéger les valeurs écologiques et les ressources inestimables de Tallurutiup Imanga. Le statut juridique de la zone de l'AMNC qui chevauche le passage du Nord-Ouest est contesté en vertu du droit maritime international. Peu importe que ces eaux soient considérées comme intérieures au Canada (comme le prétend le Canada) ou comme faisant partie d'un détroit international (comme le prétendent d'autres nations), il est possible d'adopter des mesures contre les impacts nocifs de la navigation pour protéger les espèces marines et les cinq communautés inuites qui en dépendent.

Ce document présente plusieurs recommandations quant à de telles mesures de protection. Comme pour toutes les AMNC, l'AMNC Tallurutiup Imanga devrait être régie par un système de zonage, dont une zone I (préservation) dans laquelle le trafic maritime est exclu, et une zone II (milieu naturel) dans laquelle le trafic maritime est géré avec soin afin de minimiser les impacts nocifs. Les restrictions de la zone II devraient comprendre : 1) une limitation de la vitesse à 9 nœuds (kt); 2) des distances de recul, des meilleures pratiques de navigation et des considérations saisonnières protégeant les espèces

¹ Kofahl, M. et Hewson, S. 2020. *Naviguer à travers les lois : réduire les impacts de la navigation dans les aires marines protégées*. Élément de la Trousse d'outils pour réduire les impacts de la navigation dans les aires marines protégées du WWF-Canada.

et les activités de chasse et de pêche inuites; 3) une fermeture saisonnière aux activités de déglacage et aux grands navires; 4) des mesures d'organisation du trafic maritime. Ces restrictions de la zone II devraient également s'appliquer aux secteurs de la zone I si le trafic maritime y est autorisé. L'efficacité de ces mesures de gestion des navires serait renforcée par l'approbation de l'Organisation maritime internationale (OMI), et le présent document recommande l'obtention de cette approbation.

La pollution causée par les navires est également préoccupante pour l'AMNC Tallurutiup Imanga. Les recommandations sur la gestion des navires énumérées ci-haut permettraient de réduire les risques et les impacts liés aux déversements d'hydrocarbures et de substances dangereuses et à la pollution, en plus de réduire les effets néfastes des bruits sous-marins. Le Canada dispose de lois strictes interdisant les rejets et le déversement de polluants dans les eaux arctiques, mais celles-ci comportent des lacunes en ce qui concerne les eaux usées, les eaux grises, les eaux de lavage des épurateurs et les eaux de ballast. Ce document recommande que le gouverneur en conseil, en collaboration avec Transports Canada et Parcs Canada, s'il y a lieu, interdise par règlement les échanges des eaux de ballast et tous les rejets d'eaux usées, d'eaux grises et d'effluents d'épurateurs à l'intérieur ou à proximité de l'AMNC. En outre, pour éviter d'alourdir indument la charge financière des communautés inuites locales, le gouvernement fédéral devrait financer et soutenir la construction de toute installation de réception des eaux usées des navires qui pourrait être nécessaire dans la région. Le gouvernement devrait également établir des seuils, des bilans et des indicateurs pour gérer la pollution sonore dans l'AMNC, en plus de mettre en œuvre des programmes collaboratifs avec des partenaires inuit.e.s, comme le Qikiqtaaluk Wildlife Board (QWB), des organisations locales de chasseur.se.s et de trappeur.se.s (OCT) et l'Association inuite du Qikiqtani (AIQ), pour mener des activités de recherche et de surveillance liées au bruit sous-marin, ainsi que la surveillance de la navigation et de ses impacts sur les espèces, leurs habitats et les activités des Inuit. À l'échelle internationale, le gouvernement du Canada devrait défendre : l'interdiction d'utiliser du mazout lourd dans l'Arctique d'ici le 1er janvier 2024 sans exemptions ni dérogations; un règlement encadrant la réduction du bruit sous-marin et la conception de navires silencieux; le statut consultatif

du Conseil circumpolaire inuit (CCI) auprès de l'OMI; un régime de surveillance du bruit sous-marin à l'échelle de l'Arctique; et la désignation de l'AMNC Tallurutiup Imanga comme zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV).



© Peter Ewins / WWF-Canada

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1 :

Délimitation de la zone I (préservation) et restrictions connexes dans le plan de gestion de l'AMNC : Établir une zone de protection centrale (zone I préservation) dans le plan de gestion de l'AMNC Tallurutiup Imanga. La zone I devrait comprendre au minimum les zones de protection de Pond Inlet et du bras Admiralty décrites dans le présent document. La zone I devrait aussi comprendre des zones d'habitats et de récolte des Inuit désignées comme particulièrement importantes par Parcs Canada, en collaboration avec le conseil régional des ressources fauniques (QWB) et les OCT locales. Pour maximiser la protection, on pourrait tout simplement exclure tout trafic maritime et toute activité de déglacage connexe de certains secteurs de la zone I, sous réserve d'exceptions raisonnables pour la sécurité humaine et les interventions d'urgence et d'autres situations d'urgence, tout en permettant les activités des Inuit.e.s, comme le prévoit l'ARTN. Il serait aussi sensé d'autoriser le passage des petits navires (de moins de 20 m de long), à condition qu'ils respectent les limites de vitesse et les autres mesures de protection prévues pour la zone II.

RECOMMANDATION 2 :

Délimitation de la zone II (milieu naturel) et restrictions connexes dans le plan de gestion de l'AMNC : Désigner toutes les zones de l'AMNC Tallurutiup Imanga, autres que celles de la zone I, comme zone II (milieu naturel) dans le plan de gestion de l'AMNC. Les restrictions énoncées ci-dessous doivent également être intégrées au plan de gestion et s'appliquer à l'ensemble de la zone II. Si du trafic maritime est autorisé dans la zone I, ces restrictions doivent également s'appliquer à la zone II. Toutefois, ces restrictions ne devraient pas toucher les communautés inuites. Il est important de veiller à ce que toute restriction des activités inuites dans l'AMNC soit pleinement conforme aux conditions négociées entre les Inuit et le gouvernement du Canada en vertu de l'ARTN.

Recommandation 2(a) – Limitation de la vitesse des navires. Établir dans le plan de gestion de l'AMNC Tallurutiup Imanga une limite de vitesse de 9 kt généralement applicable en tout temps, dans toutes les zones de l'AMNC et pour toutes les tailles et tous les types de navires, y compris les vraquiers, les navires de croisière, les pétroliers, les navires gouvernementaux, les bateaux de particuliers et d'autres types. Il faudrait toutefois prévoir des exceptions pour permettre l'augmentation de la vitesse lorsqu'il s'agit d'éviter de causer un accident, de perturber une espèce ou de nuire à la chasse et à la pêche de subsistance, tout en veillant à respecter les droits des Inuit conformément à l'ARTN.

Recommandation #2(b) – Distances de recul, meilleures pratiques de navigations et considérations saisonnières. Intégrer les distances de recul, les meilleures pratiques de navigation et les considérations saisonnières suivantes dans le plan de gestion de l'AMNC sur une base obligatoire ou volontaire sous réserve de négociations avec la QWB et les OCT locales.

Distances de recul – Les exploitants de navires doivent respecter les distances de recul suivantes lorsqu'ils sont en présence de certaines espèces :

- 5 km d'une ulli (échouerie) de morses (tous les navires);
- 2 à 5 km des mammifères marins (vraquiers, pétroliers, autres grands navires);
- 2 km des sites de reproduction de la mouette blanche (tous les navires);
- 1500 m des colonies d'oiseaux marins, de canards marins et des sauvagines, ainsi que des zones de mue pour les grands navires (20 m de long et plus);
- 500 m des mammifères marins, des colonies d'oiseaux marins, de canards marins et des sauvagines, ainsi que des zones de mue pour les petits navires (de moins de 20 m de long) se déplaçant à une vitesse supérieure à 2 kt;
- 300 m des mammifères marins, des colonies d'oiseaux marins, de canards marins et des sauvagines, ainsi que des zones de mue pour les petits navires (de moins de 20 m de long) se déplaçant à une vitesse de moins de 2 kt

Meilleures pratiques de navigation:

- Utilisation par les communautés – Les exploitants de navires doivent accorder le droit de passage aux communautés inuites qui pratiquent la pêche et la chasse, éviter les secteurs où se pratiquent ces activités et interdire la prise de photos de ces activités.
- Routes des Inuit – Les exploitants de navires doivent éviter de traverser des couloirs de circulation sur glace des communautés, à moins qu'il n'y ait des ponts de glace.
- Mammifères marins – Les exploitants de navires doivent respecter les procédures d'atténuation suivantes à proximité des mammifères marins :
 - Accorder la priorité aux espèces dans leur déplacement.
 - Maintenir une trajectoire linéaire et une vitesse constante, en évitant toute manœuvre imprévisible.
 - Lorsque les mammifères marins paraissent piégés ou perturbés par les mouvements d'un navire, ce dernier devrait être tenu de prendre des mesures appropriées pour atténuer les perturbations, notamment en s'immobilisant jusqu'à ce que les espèces s'éloignent de la zone environnante.

Considérations saisonnières :

- Baleines – Les exploitants de navires devraient être particulièrement prudents dans les aires de mise bas, d'alimentation et de migration des baleines, de la mi-juillet à la mi-septembre.
- Polynies – Éviter la navigation dans les polynies (d'octobre à juillet environ).
- Proximité des floes – Éviter la navigation à travers les floes ou à proximité, d'octobre à juillet.
- Aires de mise bas des phoques – Éviter la navigation dans les zones d'habitat des phoques (voir l'**annexe 9**) pendant la saison de mise bas, d'octobre à juin.
- Caribou – Éviter la navigation dans les passages empruntés par les caribous sur la glace d'octobre à juillet.

Si ces mesures sont rendues obligatoires, les règles recommandées ne devraient toutefois pas s'appliquer lorsque les passagers d'un navire participent activement à des activités traditionnelles de chasse ou de pêche, et toute disposition obligatoire applicable dans le principal chenal est-ouest de Tallurutiup Imanga devrait être soigneusement élaborée pour éviter de ralentir ou de retarder excessivement les navires étrangers.

Recommandation 2(c) – Fermeture saisonnière aux activités de déglacage et aux grands navires. Prévoir dans le plan de gestion de l'AMNC Tallurutiup Imanga une interdiction saisonnière de déglacage et de passage des grands navires. Le plan de gestion devrait interdire le déglacage et le passage de tout navire de plus de 20 m de long dans l'ensemble de l'AMNC du 1er octobre au 31 juillet environ, mais le gouvernement fédéral doit conserver le pouvoir de modifier ces dates, en consultation et en accord avec le conseil régional des ressources fauniques (QWB) et les OCT locales, en fonction des variations annuelles des conditions météorologiques et l'état des glaces. Afin de minimiser la controverse concernant les navires étrangers, la fermeture saisonnière aux grands navires pourrait se limiter aux zones littorales couvertes de glace, et permettre aux navires étrangers de naviguer dans le corridor central du chenal principal est-ouest de Tallurutiup Imanga en l'absence de glace côtière.

Recommandation 2(d) – Organisation du trafic maritime. En plus de l'exclusion du trafic maritime des secteurs de la zone I (préservation), incorporer dans le plan de gestion de l'AMNC Tallurutiup Imanga un itinéraire de navigation obligatoire pour les navires de Baffinland, ainsi que d'autres routes de navigation définies, pour éviter les dangers et les habitats d'espèces particulièrement vulnérables. Afin de minimiser la controverse concernant les navires étrangers, des mesures d'organisation du trafic dans le chenal principal est-ouest pourraient être mises en œuvre pour les navires étrangers sur une base volontaire ou par consensus international et avec l'approbation de l'OMI.

Recommandation 2(e) – Désignation d'une zone de prudence par l'OMI. Obtenir l'approbation de l'OMI pour la désignation de l'ensemble de l'AMNC Tallurutiup Imanga comme « zone de prudence » avec l'autorisation d'imposer ou de préciser des limites de vitesse, des distances de recul, des exigences de navigation, des mesures d'organisation du trafic, des fermetures saisonnières et des restrictions de déglacage.

Recommandation 2(f) – Représentation des Inuit à l'OMI. Faire pression sur l'OMI pour qu'elle approuve la demande de statut consultatif du CCI afin de soutenir la représentation des Inuit au sein de l'OMI.

RECOMMANDATION 3 :

Réduire le risque de déversement d'hydrocarbures et de substances dangereuses :

Recommandation 3(a) – Gestion des navires. Réduire les risques associés aux déversements d'hydrocarbures et de substances dangereuses en établissant des zones de préservation et de milieux naturels, des limites de vitesse, des distances de recul, des meilleures pratiques de navigation, des fermetures saisonnières pour le déglacage et le trafic maritime, et des mesures d'organisation du trafic, conformément aux recommandations 1 et 2.

Recommandation 3(b) – Interdiction du mazout lourd dans l'Arctique par l'OMI. Continuer de soutenir et de préconiser une interdiction internationale de l'utilisation et du transport de mazout lourd dans tout l'Arctique d'ici le 1er janvier 2024 sans exemptions ni dérogations.

RECOMMANDATION 4 :

Renforcer les interdictions de rejets et de déversements :

Recommandation 4(a) – Interdiction de rejets d’eaux usées et d’eaux grises. Interdire par règlement tous les rejets d’eaux usées et d’eaux grises, traitées ou non, à l’intérieur des limites de l’AMNC Tallurutiup Imanga. L’interdiction devrait s’appliquer aux navires exploités entièrement dans la zone économique exclusive (ZEE) du Canada, ainsi qu’à ceux qui proviennent de l’extérieur de la ZEE. Ces règlements devraient être intégrés au plan de gestion de l’AMNC.

Recommandation 4(b) – Interdiction de rejets d’eaux de lavage des épurateurs. Interdire par règlement le rejet de tout effluent provenant d’un système d’épuration, y compris l’eau purgée des épurateurs en circuit fermé et des systèmes hybrides à l’intérieur des limites de l’AMNC Tallurutiup Imanga. L’interdiction devrait s’appliquer aux navires exploités entièrement dans la ZEE du Canada, ainsi qu’à ceux qui proviennent de l’extérieur de la ZEE. Ces dispositions devraient être intégrées au plan de gestion de l’AMNC.

Recommandation 4(c) – Installations de réception des eaux usées des navires. Fournir un financement fédéral pour la construction d’installations de réception des eaux usées des navires, au besoin, afin d’éviter aux communautés inuites le fardeau financier et logistique lié à l’interdiction de rejets d’eaux usées et d’eaux grises. Jusqu’à ce que des installations de réception des eaux usées adéquates soient disponibles, et dans les cas où le rejet d’eaux usées est inévitable, un rejet ne devrait être autorisé que si le navire se trouve à une distance d’au moins 12 milles marins (NM) d’un plateau de glace ou de la banquise côtière et aussi loin que possible des zones où la concentration de glace dépasse 10 %, et seulement si le navire possède un système de traitement des eaux usées approuvé. Les plans de construction de ces installations et les exigences provisoires devraient être intégrés au plan de gestion de l’AMNC.

Recommandation 4(d) – Interdiction des échanges d’eaux de ballast. Interdire par règlement tout rejet d’eaux de ballast à l’intérieur des limites de l’AMNC Tallurutiup Imanga ainsi que dans une zone tampon s’étendant jusqu’à au moins 0,5 NM ou, de préférence, à 1 NM à l’extérieur des limites de l’AMNC. L’interdiction devrait s’appliquer aux navires exploités entièrement dans la ZEE du Canada, ainsi qu’à ceux qui proviennent de l’extérieur de la ZEE. Des exemptions devraient être accordées pour le trafic maritime strictement local (dont le lieu de départ et la destination sont l’est de l’Arctique canadien). Une nouvelle zone alternative d’échange des eaux de ballast devrait être établie à l’extérieur de la zone tampon pour les situations d’urgence. Des exemptions limitées peuvent également être nécessaires pour permettre l’échange des eaux de ballast lorsque la stabilité du navire et la sécurité des personnes sont en jeu. Toute exemption devrait être interprétée de façon restrictive, et il faudrait mettre en place des exigences de rapport et de tenue de registre pour éviter une surutilisation de ces exemptions. Ces règlements et l’emplacement des nouvelles zones d’échange alternatives des eaux de ballast devraient être intégrés au plan de gestion de l’AMNC.

Recommandation 4(e) – Exemptions pour les navires servant à la pêche et à la chasse de subsistance. Les navires utilisés pour la pêche et la chasse de subsistance dans les limites de l’AMNC Tallurutiup Imanga devraient être exemptés des interdictions de rejet d’eaux usées et d’eaux grises et des restrictions relatives à l’échange des eaux de ballast décrites ci-dessus.

RECOMMANDATION 5 :

Réduire le risque de déversement d'hydrocarbures et de substances dangereuses :

Recommandation 5(a) – Gestion des navires. Réduire le bruit sous-marin en limitant la vitesse des navires et en protégeant les habitats vulnérables en établissant des zones de préservation et de milieux naturels, des limites de vitesse, des distances de recul, des meilleures pratiques de navigation, des niveaux d'émissions et de bruit pour les navires, des fermetures saisonnières au déglçage et au trafic maritime, et des mesures d'organisation du trafic, conformément aux recommandations 1 et 2. En parallèle, établir des seuils, des bilans et des indicateurs pour gérer la pollution sonore dans l'AMNC.

Recommandation 5(b) – Recherche et surveillance liées au bruit sous-marin. Développer et mettre en œuvre des programmes collaboratifs incluant l'AIQ, le QWB, les OCT et d'autres partenaires de la communauté inuite pour effectuer des activités de recherches et de surveillance liées au bruit sous-marin. Ces recherches serviraient de base à l'élaboration de lignes directrices et de normes supplémentaires exigeant que les navires qui traversent l'AMNC soient aussi silencieux que possible. Établir un régime de surveillance du bruit sous-marin à l'échelle régionale et de l'Arctique, semblable au programme conjoint de surveillance du bruit ambiant dans la mer du Nord (JOMOPANS) de l'Union européenne.

Recommandation 5(c) – Règlementation du bruit sous-marin par l'OMI. Continuer à soutenir et à réclamer des règles internationales applicables pour régir la réduction du bruit sous-marin.

RECOMMANDATION 6 :

Obtenir la désignation de ZMPV par l'OMI : Rassembler les données probantes pour soutenir la désignation de l'AMNC Tallurutiup Imanga comme ZMPV par l'OMI afin d'amorcer le processus de désignation. Utiliser les mesures de protection liées à la navigation énoncées dans les recommandations 1 à 5 comme mesures de protection connexes pour soutenir une telle désignation.

AMNC TALLURUTIUP IMANGA

EMPLACEMENT ET GÉOGRAPHIE

Tallurutiup Imanga est une zone marine de la région de Qikiqtani dans le nord-est du Nunavut, dans l'Arctique canadien (figure 1)². Le principal chenal est-ouest s'étend sur environ 320 km de long et 64 km de large, entre l'île Devon au nord et Qikiqtaaluk (île de Baffin) et l'île Somerset au sud³. « Tallurutiup » est le terme inuktitut désignant l'île Devon et évoque le menton d'une femme portant des marques de tatouage, en référence à certaines lignes géographiques sur l'île⁴. Le mot « Imanga » est le terme inuktitut pour désigner un plan d'eau⁵. Avant 2019, Tallurutiup Imanga était représenté comme le détroit de Lancaster sur la plupart des cartes.

Le littoral majestueux est dominé par des falaises et des montagnes escarpées, des champs de glace, des glaciers de marée, des fjords, des anses et des baies, ainsi que des plaines côtières et des basses terres⁶. La banquise côtière et la banquise sont présentes jusqu'à 10 mois par année à Tallurutiup Imanga⁷. Cependant, les polynies – zones d'eau libre qui restent libres de glace toute l'année – et les réseaux de chenaux côtiers qui les relient entre elles donnent lieu à de vastes étendues d'eau libre dans le détroit de Lancaster et à l'est de l'île Devon et du détroit de Jones pendant de nombreux hivers⁸.

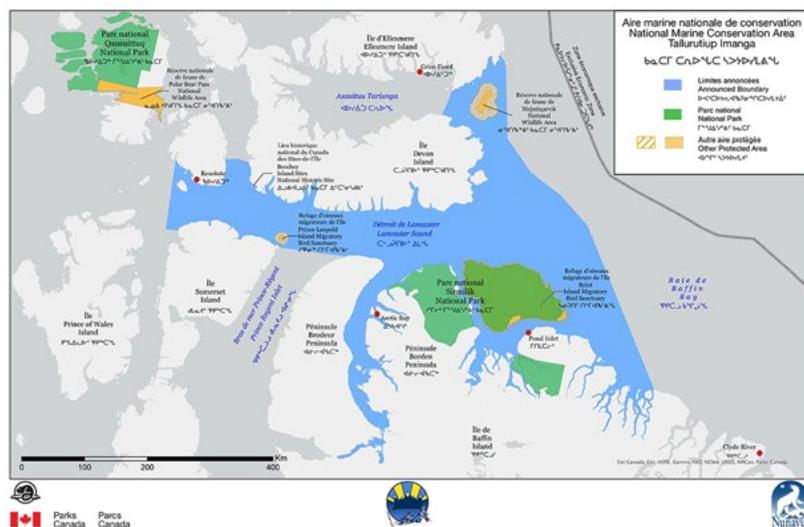


Figure 1 – Limites de l'AMNC Tallurutiup Imanga. (Source : Parcs Canada)

² La région est aussi connue sous le nom inuktitut de Qikiqtaaluk qui désigne l'île de Baffin. Pour plus de renseignements sur Qikiqtaaluk, consulter le site de Travel Nunavut, en ligne à travelnunavut.ca/regions-of-Nunavut/Qikiqtaaluk

³ Voir l'article sur le détroit de Lancaster de l'*Encyclopedia Britannica*, Canada (en anglais). En ligne : britannica.com/place/Lancaster-Sound

⁴ Wong, M. 2017. *Canada's Newest and Largest Marine Protected Area: Tallurutiup Imanga – Lancaster Sound*. Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). En ligne : iucn.org/news/protected-areas/201708/canada%E2%80%99s-newest-and-largest-marine-protected-area-tallurutiup-imanga-%E2%80%93-lancaster-sound; Tallurutiup Tariunga est un autre nom inuktitut pour Tallurutiup Imanga – Bell, J. 2017 "Welcome to Tallurutiup Imanga: Nunavut's New Marine Protected Area". *Nunatsiaq News*. En ligne : https://nunatsiaq.com/stories/article/65674welcome_to_tallurutiup_imanga_nunavuts_new_marine_protected_area/; Le détroit de Lancaster est le nom que les explorateurs britanniques ont donné à la région dans les années 1600. – Voir l'article sur le détroit de Lancaster dans le *Britannica* (en anglais).

⁵ Bell, Welcome to Tallurutiup Imanga.

⁶ Voir Parcs Canada. 2016. Aires marines nationales de conservation du Canada, Le Plan de réseau des AMNC du Canada. Détroit de Lancaster. En ligne : https://web.archive.org/web/20130209043805/http://www.pc.gc.ca/progs/amnc-nmca/systemplan/itm1-arc6_f.asp

⁷ *Ibid.* Tel que défini à l'article 4.1.3 du Code polaire. Voir la sous-note 152, la glace de rive ou la banquise côtière correspond à la « glace de mer qui se forme et reste fixe le long de la côte où elle est attachée soit au rivage, soit à un mur de glace, soit encore à une falaise de glacier, entre des hauts-fonds où des icebergs échoués. ». La « banquise » désigne la glace de mer qui se forme en eaux profondes et qui peut dériver et se déplacer avec les courants et les vents.

⁸ Parcs Canada. 2019. *Loi sur les aires marines nationales de conservation*, Tallurutiup Imanga, Valeurs écologiques. En ligne : <https://parcs.canada.ca/amnc-nmca/cnamnc-cnmca/tallurutiup-imanga/valeurs-values>

ESPÈCES ET ÉCOLOGIE

Tallurutiup Imanga est reconnue comme l'une des zones écologiques les plus importantes au monde. On l'appelle d'ailleurs le « Serengeti de l'Arctique » en raison de sa riche biodiversité⁹. Elle a été désignée comme une « aire d'importance écologique et biologique capitale pour l'Arctique » dans un rapport de 2011¹⁰.

En raison de la force des courants et des marées, et des remontées d'eau riche en éléments nutritifs, les polynies, les bordures de la banquise et les réseaux de chenaux côtiers fournissent des habitats essentiels à une importante concentration de mammifères marins, d'oiseaux de mer et d'autres espèces, ainsi que des aires d'alimentation cruciales, des sites d'hivernage, des haltes migratoires et des aires d'alimentation printanières lorsque les eaux recouvertes par les glaces à l'ouest sont inaccessibles¹¹. Les remontées d'eaux chaudes dans les polynies entraînent une efflorescence du plancton dont se nourrissent de grands bancs de morues polaires (jusqu'à 30 000 tonnes) et de nombreuses autres espèces de poissons et d'invertébrés qui sont des sources de nourriture essentielles pour de nombreux mammifères marins et oiseaux de mer¹². Adjacente à Tallurutiup Imanga, la polynie des eaux du Nord dans la baie de Baffin est la plus grande au monde. Elle constitue une source abondante de nourriture pour les espèces de la région tout au long de l'année¹³. Les habitats en lisière de glace le long des limites des polynies et des réseaux de chenaux fournissent aussi des zones de repos essentielles au printemps pour les mammifères et oiseaux marins¹⁴. Cette abondance d'espèce a permis aux Inuit, à leurs ancêtres et à leurs prédécesseurs de survivre pendant des milliers d'années.

Ours polaires

La région de Tallurutiup Imanga abrite une portion de deux sous-populations d'ours polaires, du détroit de Lancaster et de la baie de Baffin, les plus importantes au Canada¹⁵. Les femelles entrent généralement dans leur tanière à l'automne et donnent naissance entre novembre et février¹⁶. Elles restent dans la tanière et allaitent leurs petits jusqu'à ce que ceux-ci sortent vers mars et avril¹⁷. Les femelles et les petits restent souvent près de leur tanière au printemps, chassant dans les fjords environnants et le long des bordures de la banquise¹⁸.



© Staffan Widstrand / WWF-Canada

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Speer, L. and Laughlin, T.L. 2011. IUCN-NRDC Workshop Report. p. 11. En ligne : portals.iucn.org/library/efiles/documents/Rep-2011-001.pdf

¹¹ Parcs Canada. 2017. Tallurutiup Imanga/détroit de Lancaster, Document d'information. En ligne :

https://www.canada.ca/fr/parcs-canada/nouvelles/2017/08/tallurutiup_imangadetroitdelancaster.html;

Mallory, M.L., et al. 2018. Identifying Key Marine Habitat Sites for Seabirds and Sea Ducks in the Canadian Arctic. NRC Research Press.

En ligne : arcticecology.ca/uploads/4/5/1/1/45115275/mallory_env_rev_key_sites_20191_.pdf

¹² Parcs Canada, AMNC, Tallurutiup Imanga, Valeurs écologiques; Mallory, *Identifying Key Marine Habitat Sites*.

¹³ Moshøj, C.M., PhD. 2015. Rapport WWF, *The North Water Polynya*. En ligne : awsassets.wwfcd.org/downloads/racer_north_water_polynya.pdf

¹⁴ Comité directeur de l'évaluation de faisabilité du projet d'aire marine nationale de conservation du détroit de Lancaster. 2019. Rapport d'évaluation de faisabilité 2017, p. 9.

Résumé en ligne : parcs.canada.ca/amnc-nmca/cnamnc-cnmca/tallurutiup-imanga/rapport-report

¹⁵ *Ibid.*, p. 22.

¹⁶ Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEWIC). 2018. *Mise à jour - Évaluation et Rapport de situation L'ours blanc*, p. 21

En ligne : sararegistry.gc.ca/virtual_sara/files/cosewic/sr_polar_bear_0808_f.pdf

¹⁷ *Ibid.*, p. 22.

¹⁸ Moshøj, C.M. 2014. *On Thin Ice, Human-Polar Bear Conflicts in Ittoqqortoormiit*. WWF. p. 12. En ligne : arcticwwf.org/site/assets/files/1874/on_thin_ice.pdf; Appendix 4.

Baleines

La baie de Baffin abrite la plus grande population de narvals au monde (plus de 60 000 individus, soit environ 75 % de la population mondiale)¹⁹, environ 20 % de la population de bélugas du Canada²⁰ et environ 6 500 baleines boréales²¹. Ces espèces, ainsi que d'autres, comme les épaulards et les petits rorquals,²² migrent dans la région et y passent l'été pour mettre bas et se nourrir dans les fjords, les anses et les estuaires de Tallurutiup Imanga²³.



Morses

Les morses de l'Atlantique sont aussi présents à Tallurutiup Imanga, particulièrement autour des principales polynies²⁴. Une zone d'échouerie – ulli en inuktitut – sert de lieu de refuge où se rassemblent, se reproduisent et socialisent un grand nombre de morses. Les morses se rassemblent dans des échoueries autant sur la glace de mer que sur la terre ferme²⁵. En hiver, ils forment souvent des rassemblements serrés à la lisière des glaces, près des polynies, où la nourriture est facilement accessible²⁶. En été, ils se rassemblent sur les côtes basses rocheuses, revenant souvent aux mêmes endroits chaque année²⁷. L'habitat approprié pour les ulliit est limité²⁸. Un grand nombre de morses doit pouvoir se déplacer facilement, rapidement et en toute sécurité dans et hors de l'eau, et les échoueries doivent se trouver à proximité des zones d'alimentation, principalement des bancs de mollusques²⁹.

Phoques

De grandes concentrations de phoques qui dépendent de la glace, comme le phoque annelé et le phoque barbu, résident à Tallurutiup Imanga³⁰. Ces populations de phoques sont particulièrement vulnérables pendant la saison de mise bas au printemps³¹.

¹⁹ Wong, "Canada's Newest and Largest Marine Protected Area"; NMCA Feasibility Assessment, p. 22.

²⁰ Wong, Canada's Newest and Largest Marine Protected Area.

²¹ Laidre, K.L., et al. 2014. "Arctic Marine Mammal Population Status, Sea Ice Habitat Loss, and Conservation Recommendations for the 21st Century". *Conservation Biology* 29: 724. En ligne : doi.org/10.1111/cobi.12474 (estimation de la population de baleines boréales de l'Est du Canada et de l'Ouest du Groenland, dont une grande partie passe l'été dans les eaux du Nunavut).

²² WWF-Canada. 2018. « Guide de navigation en Arctique de l'Est ». En ligne : wwf.ca/wp-content/uploads/2023/07/Eastern_Arctic_Full_Digital_v4_FR.pdf

²³ **Annexe 9.**

²⁴ **Annexe 2 et Annexe 9.**

²⁵ COSEPAC 2017. « Évaluation et rapport de situation du COSEPAC sur le morse de l'Atlantique. » En ligne : https://wildlife-species.canada.ca/species-risk-registry/virtual_sara/files/cosewic/sr_Atlantic%20Walrus_2017_f.pdf; annexes 2, 3 et 9. « Évaluation et rapport de situation du COSEPAC sur le morse de l'Atlantique. »

²⁶ COSEWIC, Assessment and Status Report: Atlantic Walrus.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Parcs Canada, AMNC, Tallurutiup Imanga, Valeurs écologiques; Évaluation de faisabilité d'une AMNC; annexe 9.

³¹ WWF, Guide de navigation en Arctique de l'Est.

Oiseaux marins

Des millions d'oiseaux marins migrateurs retournent chaque été à Tallurutiup Imanga pour élever leurs petits. Environ un tiers de tous les oiseaux de mer coloniaux de l'Est du Canada se reproduisent dans la région, y compris le guillemot de Brünnich, la mouette tridactyle, le fulmar boréal, le guillemot à miroir, la sterne arctique, le mergule nain, des canards marins, ainsi que de grandes colonies d'ois des neiges, de goélands bourgmestres, de goélands arctiques et de mouettes blanches³². De nombreuses espèces d'oiseaux sont incapables de voler pendant une grande partie de l'été en raison de la mue des adultes et du développement des oisillons avant l'envol³³. Ces oiseaux passent une grande partie de leur temps dans l'eau, sur les banquises, près de leur site de nidification et dans les aires de nidification³⁴.

Poissons

Une trentaine d'espèces de poissons peuplent les eaux de Tallurutiup Imanga³⁵ et, comme mentionné ci-dessus, la morue polaire y est particulièrement abondante. Elle constitue une proie importante pour de nombreux mammifères marins et oiseaux de mer de la région.

Caribous

On trouve des caribous dans toutes les zones terrestres entourant Tallurutiup Imanga. Ils traversent des cycles de 70 à 90 ans de baisse et de hausse d'abondance³⁶. Selon le savoir traditionnel et actuel des Inuit.e.s, appelé Inuit Qaujimajatuqangit (IQ), les caribous sont particulièrement sensibles aux perturbations anthropiques pendant les phases de faible abondance de leur cycle, depuis environ l'an 2000. Lorsque les femelles caribous migrent vers les aires de mise bas et les zones d'élevage, elles doivent traverser la banquise à des endroits précis en raison des champs de glace et des falaises infranchissables³⁷. Les principaux passages de glace de mer des caribous dans l'AMNC Tallurutiup Imanga se trouvent dans les fjords du nord-est de l'île de Baffin, au sud de la communauté de Pond Inlet (figure 1). À l'avenir, les conditions de la banquise et les déplacements des espèces pourraient changer en raison des dérèglements climatiques, bien qu'aucun changement majeur n'ait encore été relevé dans ces fjords³⁸. La préservation des routes migratoires sur la banquise à l'intérieur de l'AMNC demeurera probablement importante pour les déplacements des caribous pendant de nombreuses années.



© Cameron Dueck / WWF-Canada

³² Parcs Canada, AMNC, Tallurutiup Imanga, Valeurs écologiques. Mallory, "Identifying Key Marine Habitat Sites"; Wong, "Canada's Newest and Largest Marine Protected Area".

³³ Mallory, "Identifying Key Marine Habitat Sites".

³⁴ **Annexe 5** et **Annexe 6**.

³⁵ Évaluation de faisabilité d'une AMNC; annexes 7 et 8.

³⁶ Ferguson, M.A.D., Williamson, R.G. and F. Messier. 1998. "Inuit Knowledge of Long-term Changes in a Population of Arctic Tundra Caribou". Arctic Vol. 51, No. 3 p. 201-219. En ligne : journalhosting.ucalgary.ca/index.php/arctic/article/view/64118/48053

³⁷ Selon le IQ.

³⁸ *Ibid.*

INUIT DE QIKIQTANI

Tallurutiup Imanga et les terres qui l'entourent accueillent les Inuit de Qikiqtani et leurs ancêtres qui dépendent de sa riche productivité biologique depuis des milliers d'années³⁹. Chaque printemps et chaque automne, le grand nombre de narvals et de baleines boréales qui migrent par Tallurutiup Imanga fournissent de la nourriture et d'autres ressources aux communautés inuites avoisinantes, notamment celles de Pond Inlet, de Grise Fjord, de Clyde River, de Resolute Bay et de Arctic Bay⁴⁰. D'autres aliments traditionnels de la région de Qikiqtani comprennent le phoque, la sauvagine, le poisson, le caribou, l'ours polaire, le morse, les baies, etc.⁴¹. Ces aliments sont non seulement essentiels à l'alimentation, mais aussi à la protection de la culture régionale et de l'autonomie des communautés⁴². Grâce à la pratique des activités traditionnelles, ainsi que de la chasse et de la pêche, les Inuit de Qikiqtani sont en mesure de se nourrir et de nourrir leurs familles tout en transmettant aux générations futures un fort sentiment d'identité culturelle⁴³. La culture vivante et le bien-être des Inuit de Qikiqtani sont étroitement liés à la terre et à la mer⁴⁴. Ces communautés accordent une grande importance au QI, le savoir traditionnel, ainsi qu'à l'avatittinnik kamatsiarniq, une valeur inuite fondée sur le respect et la protection de la terre, des animaux et de l'environnement⁴⁵.

Les principales entités de direction et de gestion dans la région de Qikiqtani, sur le territoire du Nunavut, comprennent l'AIQ, comprennent l'AIQ, le QWB, les OCT et le CGRFN. L'AIQ est une association inuite régionale représentant environ 15 500 Inuit dans les 13 communautés de la région⁴⁶. La mission de l'AIQ est de « protéger, de gérer et de promouvoir les droits et les avantages des Inuit de Qikiqtani et de promouvoir l'inuktitut, la langue inuite, ainsi que les traditions et les valeurs environnementales inuites, l'autosuffisance et le bien-être économique, social et culturel des Inuit⁴⁷ ». Le QWB est un organisme régional de protection de la faune qui représente 13 OCT et les mêmes Inuit que représente l'AIQ. Toutefois, le QWB exerce des fonctions et des pouvoirs spécifiques et généraux liés à la gestion et la conservation des espèces et de leur habitat. Chaque OCT gère les pratiques de chasse et de pêche locales, les quotas et d'autres aspects liés aux espèces pour sa propre communauté inuite alors que le QWB gère ces mêmes aspects pour plusieurs communautés⁴⁸. Finalement, le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut (CGRFN) est un instrument gouvernemental composé d'un nombre égal de délégué.e.s choisi.e.s par le gouvernement et les peuples inuits. Comme les gouvernements ont préséance sur la gestion des espèces et des habitats au Nunavut, le rôle du CGRFN est essentiellement consultatif⁴⁹.

³⁹ Évaluation de faisabilité d'une AMNC.

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ *Ibid.*, p. 25; QIA. 2019. "Food Sovereignty and Harvesting". En ligne : qia.ca/wp-content/uploads/2019/03/Food-Sovereignty-and-Harvesting.pdf

⁴² Évaluation de faisabilité d'une AMNC.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ *Ibid.* ; LeTourneau, M. 2017. "Inuit Celebrate Another Win". *Nunavut News*. En ligne : nunavutnews.com/nunavut-news/inuit-celebrate-another-environmental-win; Parcs Canada. 2019. Aires marines nationales de conservation, Tallurutiup Imanga, Utilisation du savoir traditionnel inuit (Qauijimajatuqangit). En ligne : parcs.canada.ca/amnc-nmca/cnamnc-cnmca/tallurutiup-imanga/connaissances-knowledge

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Ibid.* ; LeTourneau, M. 2017. "Inuit Celebrate Another Win". *Nunavut News*. En ligne : nunavutnews.com/nunavut-news/inuit-celebrate-another-environmental-win; Parcs Canada. 2019. Aires marines nationales de conservation, Tallurutiup Imanga, Utilisation du savoir traditionnel inuit (Qauijimajatuqangit). En ligne : parcs.canada.ca/amnc-nmca/cnamnc-cnmca/tallurutiup-imanga/connaissances-knowledge

⁴⁸ QIA. Who We Are. En ligne : qia.ca/about%20us

⁴⁹ *Ibid.*

⁴⁸ Nunavut Tunngavik, Inc. 2018. Article 7 "Special Features of Inuit Harvesting". Nunavut Agreement. En ligne : nlca.tunngavik.com/?page_id=561

⁴⁹ Nunavut Wildlife Management Board. Home. En ligne : nwmb.com/en



© Staffan Widstrand / WWF-Canada

Les mammifères marins constituent une ressource de subsistance vitale pour les Inuit de Qikiqtani. La chasse traditionnelle aux baleines, y compris les narvals, les bélugas et d'autres baleines, est au cœur de leur culture et contribue à satisfaire une grande part de leurs besoins nutritionnels. Les morses sont également importants pour le bien-être des Inuit (nourriture, autres ressources) en plus de jouer un rôle clé dans l'écosystème marin de Qikiqtaaluk. De nombreux ulliit sont connus des communautés de Qikiqtani qui respectent scrupuleusement les règles traditionnelles concernant le moment et la méthode d'approche des ulliit afin de minimiser les perturbations.

Les ours polaires jouent également un rôle important dans la vie des Inuit de Qikiqtani, car leur viande sert de nourriture et leur peau est utilisée pour les vêtements. En tant que superprédateurs, ces ours sont essentiels au fonctionnement de l'écosystème marin de Qikiqtaaluk. Par ailleurs, la chasse à l'ours polaire par les Inuit est gérée avec rigueur dans le cadre d'un système de cogestion complexe, et le niveau des captures est plus limité depuis les dernières années que dans le cadre des pratiques traditionnelles de chasse. Les ours polaires creusent leurs tanières dans les zones côtières, et les chasseurs inuit savent généralement où se trouvent ces tanières grâce à leurs observations et aux connaissances transmises par les aînés.

L'omble chevalier, le cisco arctique (ou corégone), le touladi, la morue et d'autres poissons font partie de l'alimentation de base des Inuit de Qikiqtani. Ils pêchent dans les lacs, les rivières et les eaux côtières toutes les saisons de l'année, selon la migration des poissons. Les oiseaux marins, la sauvagine et d'autres oiseaux sont aussi des ressources alimentaires et culturelles cruciales pour les Inuit de Qikiqtani, en plus de jouer un rôle essentiel dans la santé écologique de la région de Qikiqtaaluk. Le caribou est une espèce clé pour le maintien de la culture et du bien-être des Inuit du Qikiqtani, ainsi que pour l'écosystème du Qikiqtaaluk.



© Peter Ewins / WWF-Canada

Saisons et activités de chasse et de pêche inuites

Bien que les dates réelles varient d'une année à l'autre, les saisons inuites dans la région de Qikiqtaaluk se déroulent généralement comme suit :

- Ukiaq – Décembre et janvier correspondent au « premier hiver » qui est la période la plus sombre. Les températures avoisinent les -30 °C, et la glace de mer et de lac est plus présente. Une grande quantité de neige recouvre la terre ferme. Durant cette période, les Inuit chassent le phoque et l'ours polaire.
- Ukiuq – Février et mars sont connus comme le « deuxième hiver » qui est la période la plus froide avec des températures variant de -30 à -50 °C. Le soleil revient au début de février et les Inuit qui pêchent et chassent le caribou et le phoque s'aventurent plus loin sur la banquise et plus fréquemment par la suite avec le retour de la lumière.
- Upingaksaq – En avril et en mai, les températures varient de -30 à -5 °C. Le soleil est levé 24 heures sur 24 au début de mai, et les baleines, les oiseaux de mer et la sauvagine commencent à revenir au cours de ce mois. Les Inuit chassent et pêchent beaucoup pendant cette période. Upingaksaq est aussi propice au camping familial, même avec de jeunes enfants.
- Upingaaq – La débâcle survient en juin et en juillet. Il n'y a habituellement plus de neige au sol à la mi-juin, et la banquise se désagrège habituellement à la fin de juillet. Les Inuit d'expérience continuent de se déplacer sur la banquise avec leur famille jusqu'à la fin juin, même si de grandes fissures apparaissent. Le mois de juin est propice à la cueillette des œufs dans les colonies d'oies, d'eiders et d'oiseaux de mer. En juillet, les gens restent généralement dans les villages ou dans les camps.
- Aujaq – En août et en septembre, la mer et les lacs sont habituellement libres de glace. Le sol demeure gelé au plus tard jusqu'à la mi-septembre. La neige peut commencer à tomber à la fin de septembre, mais pas suffisamment pour utiliser la motoneige. Pendant cette saison, la pêche ainsi que la chasse au narval, au phoque, au morse, au caribou, à l'oie et au canard sont importantes pour les communautés

inuites qui doivent faire des réserves de nourriture et de peaux pour l'hiver.

- Ukiaqsaq – La prise de la glace de mer et de lac a lieu en octobre et en novembre. Les températures diminuent progressivement d'environ -5 à -30 °C, et le soleil se couche pour l'hiver au début de novembre. La période s'étendant d'octobre au début novembre est importante pour la chasse et la pêche, surtout lorsqu'il y a moins de vent, ce qui permet une prise de glace plus rapide. Le déglacage durant la prise de gel pourrait gravement perturber les schémas saisonniers et rendre difficiles la chasse, la pêche et les déplacements sur la banquise pendant tout l'hiver.

De la prise des glaces en Ukiaqsaq jusqu'à la débâcle en Upingaaq, le peuple inuit dépend de nombreuses routes de banquise dans toute la région de Tallurutiup Imanga pour chasser, pêcher et se déplacer entre les communautés⁵⁰. De plus, la glace et les bordures de la banquise entourant les polynies servent de plateformes importantes pour la chasse⁵¹. Ces activités de subsistance à l'intérieur et autour des polynies sont essentielles à la survie et au bien-être des Inuit de Qikiqtani, ainsi qu'à leurs traditions culturelles et à leurs liens intergénérationnels et intercommunautaires. Il est donc indispensable pour l'alimentation, la santé, la sécurité et le bien-être des Inuit que les routes de banquise et les zones de chasse et de pêche qui les entourent ne soient pas perturbées par les brise-glaces et le trafic maritime.



© Staffan Widstrand / WWF-Canada

⁵⁰ Annexe 1.

⁵¹ Ibid.

CRÉATION DE L'AMNC TALLURUTIUP IMANGA

En 2017, après plusieurs décennies de défense des droits inuits et de négociations multipartites, les gouvernements du Canada et du Nunavut, de concert avec l'AIQ, se sont mis d'accord sur les limites de l'AMNC Tallurutiup Imanga (figure 1)⁵². Le 1^{er} août 2019, la création de l'AMNC est devenue définitive avec la signature de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit (ERAI)⁵³. L'AMNC Tallurutiup Imanga est la plus grande AMNC au Canada, protégeant environ 108 000 km² dans la région de Qikiqtani⁵⁴. Son objectif fondamental est : « de protéger et de préserver une aire marine représentative pour l'agrément et l'enrichissement des connaissances des Inuits du Nunavut, des Canadiens et des gens du monde entier⁵⁵ ».

Toute la zone dans les limites de l'AMNC Tallurutiup Imanga constitue un habitat d'une importance cruciale pour les mammifères marins, les oiseaux et les poissons, et forme le cœur culturel des Inuit de la région de Qikiqtaaluk. En effet, presque chaque recoin de ses nombreux détroits, chenaux, fjords, bras de mer, baies et estuaires est identifié sur une carte, car chacun joue un rôle clé dans la survie des espèces et sert de zone de chasse et de pêche essentielle pour les Inuit de Qikiqtani⁵⁶. L'établissement de la limite était fondé sur l'idée que toute la zone de 108 000 km² devrait assurer la protection vitale pour : 1) un écosystème hautement interrelié qui comprend des zones importantes de migration, d'alimentation, de croissance et de reproduction pour une variété d'espèces; 2) les polynies, dont dépendent les espèces pour leur survie et les Inuit pour la chasse et la pêche; 3) divers sites qui soutiennent l'utilisation traditionnelle du territoire par les Inuit et le mode de vie de ces peuples; 4) la halte migratoire essentielle à la majorité de la population mondiale de narvals;

5) les regroupements de narvals, de belugas et de baleines boréales; 6) les sites culturels inuits et autres sites du patrimoine⁵⁷; et 7) une partie de deux des plus grandes sous-populations d'ours polaires au monde⁵⁸.



© Canon / Brutus Östling / WWF-Sweden

⁵² Parcs Canada, Tallurutiup Imanga/détroit de Lancaster, Document d'information.

⁵³ QIA, Blog, Tallurutiup Imanga and Tuvaijuittuq Agreements (6 Aug 2019). En ligne : qia.ca/tallurutiup-imanga-and-tuvaijuittuq-agreements; Parcs Canada. 2019. Aires marines nationales de conservation, Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits de Tallurutiup Imanga. En ligne : parcs.canada.ca/amnc-nmca/cnamnc-cnnmca/tallurutiup-imanga/entente-agreement

⁵⁴ Parcs Canada. Aire marine nationale de conservation Tallurutiup Imanga En ligne : parcs.canada.ca/amnc-nmca/cnamnc-cnnmca/tallurutiup-imanga

⁵⁵ ERAI, chap. 1.3.

⁵⁶ **Annexe 1 à 9.**

⁵⁷ Évaluation de faisabilité d'une NMCA, p. 5.

⁵⁸ Polar Bears in Canada. Les sous-populations d'ours blancs au Canada En ligne : www.polarbearsinCanada.ca/fr/polar-bears-canada/canadas-polar-bear-subpopulations

AUGMENTATION DES ACTIVITÉS DE NAVIGATION

Passage du Nord-Ouest

Le principal chenal est-ouest du détroit de Lancaster (figure 1) dans l'AMNC sert de terminus est dans le passage du Nord-Ouest qui se poursuit vers l'ouest et le sud pour relier les océans Pacifique et Atlantique par des voies navigables traversant l'archipel arctique canadien (figure 2)⁵⁹.

Pendant des siècles, la viabilité du passage du Nord-Ouest en tant que route de navigation transcontinentale est restée largement théorique. Jusqu'à tout récemment, la banquise de l'Arctique empêchait les navires de franchir le passage du Nord-Ouest en un seul hiver, c'est à dire, sans qu'ils doivent s'immobiliser en cours de route jusqu'au printemps. Toutefois, en raison des récents dérèglements climatiques, les mers arctiques sont de plus en plus libres de glace à la fin de l'été et au début de l'automne⁶⁰.

Ce recul de la glace de mer rend les voies navigables de l'arctique praticables pendant de plus longues périodes, ce qui renforce l'attrait du passage du Nord-Ouest et d'autres routes maritimes du Nord en tant que grandes routes de navigation potentielles⁶¹. En effet, le nombre total de navires commerciaux qui traversent l'Arctique a augmenté considérablement ces dernières années, et la tendance à la hausse devrait se poursuivre⁶².

Même les grands navires ont déjà commencé à traverser les zones les plus redoutables et les plus impraticables de l'Arctique. En 2013, le Nordic Orion est devenu le premier vraquier commercial, transportant 15 000 tonnes métriques de charbon, à traverser le passage du Nord-Ouest⁶³. En 2016, le premier grand navire de croisière, le Crystal Serenity, a traversé le passage du Nord-Ouest en 32 jours avec 1 700 passagers et membres d'équipage⁶⁴. Dans l'ensemble, le nombre de traversées est passé de 443 en 2015 à 760 en 2017⁶⁵.



Figure 2 – Route de navigation du passage du Nord-Ouest (Source : la NASA)

⁵⁹ Ce lien entre les océans ouvre la porte à ce que le passage du Nord-Ouest soit considéré comme un détroit international en vertu du droit maritime international. Voir l'article 37 de la CNUDM et la discussion dans la section « Lois internationales » du « Cadre juridique » ci-dessous.

⁶⁰ Hoag, Hannah. "The Arctic Ocean's Ice-Free Season Could Extend into Fall." *ArcticToday*. June 2018. En ligne : arctictoday.com/arctic-oceans-ice-free-season-extend-fall/?wallit_nosession=1 (Discussion sur les études présentées à la conférence Polar 2018 Open Science à Davos, en Suisse).

⁶¹ Gosnell, R. "The Complexities of Arctic Maritime Traffic." *The Arctic Institute*. 2018. En ligne : thearcticinstitute.org/complexities-arctic-maritime-traffic; Struzik, E. "Full Speed Ahead: Shipping Plans Grow as Arctic Ice Fades." *Yale Environment* 360. 2016 En ligne : e360.yale.edu/features/cargo_shipping_in_the_arctic_declining_sea_ice; Dalaklis, D., Baxevasani, E. and P. Sioussiouras. 2016. "The Future of Arctic Shipping Business and the Positive Influence of the Polar Code." *International Association of Maritime Economists, Annual Conference, Hamburg, Germany*. En ligne : researchgate.net/profile/Dalaklis_Dimitrios/publication/307570631_The_Future_of_Arctic_Shipping_Business_and_the_Positive_Influence_of_the_Polar_Code/links/580492b208ae6c2449f96a17/The-Future-of-Arctic-Shipping-Business-and-the-Positive-Influence-of-the-Polar-Code.pdf?origin=publication_detail

⁶² Voir aussi Évaluation de faisabilité d'une AMNC, p. 34-35 (expliquant qu'en raison de la diminution de la glace de mer estivale due aux dérèglements climatiques, de plus en plus de navires se rendent dans la région du détroit de Lancaster chaque année, la plupart d'entre eux étant liés au tourisme, au réapprovisionnement des communautés ou à l'exploitation minière de Baffinland.).

⁶³ Reuters. 2013. "Northwest Passage Crossed by First Cargo Ship, the Nordic Orion, Heralding New Era of Arctic Commercial Activity." *National Post*. En ligne : nationalpost.com/news/canada/northwest-passage-crossed-by-first-cargo-ship-the-nordic-orion-heralding-new-era-of-arctic-commercial-activity

⁶⁴ The Arctic Journal. 2017. "A Year after Its Historic Voyage, the Crystal Serenity Is Preparing to Sail the Northwest Passage Again." *ArcticToday*. En ligne : arctictoday.com/a-year-after-its-historic-voyage-the-crystal-serenity-is-preparing-to-sail-the-northwest-passage-again

⁶⁵ Silver, G.K. and Adams, J.D. 2019. "Vessel Operations in the Arctic, 2015-2017." *Frontiers in Marine Science*. En ligne : frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2019.00573/full

Mine de Baffinland

Une autre source croissante de trafic maritime dans Tallurutiup Imanga est le transport du minerai de la mine de fer Mary River sur l'île de Baffin qui s'effectue à travers une partie de l'AMNC, près de la communauté inuite de Pond Inlet (Figure 3). En 2014, le ministre fédéral des Affaires autochtones et du Nord a autorisé Baffinland à expédier jusqu'à 3,5 millions de tonnes de minerai de fer par année de son port dans le bras de mer Milne vers les marchés du monde⁶⁶. Le gouvernement fédéral a augmenté la limite autorisée de Baffinland en 2018, lui permettant d'expédier jusqu'à 6 millions de tonnes par année⁶⁷. Au cours de la saison 2019, Baffinland a expédié 5,85 millions de tonnes de minerai, ce qui a nécessité 243 traversées du passage (minéraliers et navires de soutien et de ravitaillement) de juillet à octobre⁶⁸.

Baffinland demande actuellement l'autorisation d'agrandir le port de Milne, de construire un chemin de fer reliant le site minier de Mary River au port et d'accroître l'ensemble de ses activités d'extraction et d'expédition de minerai à 12 millions de tonnes par année, ce qui représente de 400 à 500 traversées de navires (minéraliers, navires de réapprovisionnement, brise-glace et remorqueurs)⁶⁹. Baffinland propose également de prolonger ses activités de transport aux saisons intermédiaires, c'est-à-dire durant le gel et la débâcle. L'entreprise a récemment commencé à transporter du minerai plus tôt dans l'année (à partir de la fin juin) et plus tard (jusqu'à la fin octobre)⁷⁰.

Dans un avenir prévisible, on peut s'attendre à ce que le trafic maritime lié au transport transnational de marchandises, aux activités minières locales, au tourisme et à d'autres activités humaines continue d'augmenter au-delà des niveaux observés en 2016 (année de la figure 4) dans l'AMNC Tallurutiup Imanga. Le rapport 2021 du Conseil de l'Arctique sur le trafic maritime dans le passage du Nord-Ouest a révélé qu'au cours de la période de 2013 à 2019, le nombre de navires uniques entrant dans la voie navigable a augmenté de 44 %, passant de 112 à 160⁷¹.

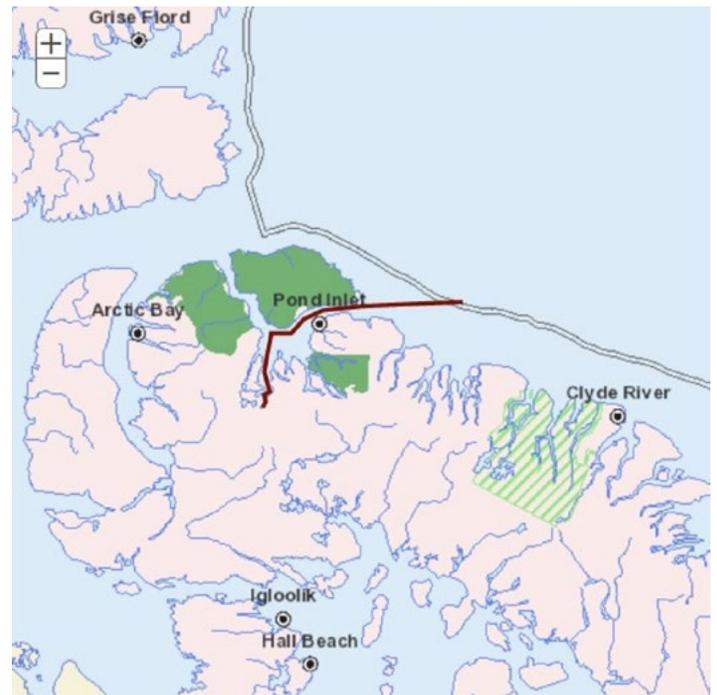


Figure 3 – Route de navigation de la mine Baffinland, 2020
(Source : Baffinland)

⁶⁶ Baffinland, Mary River Mine. En ligne : baffinland.com/operation/mary-river-mine

⁶⁷ Nunatsiaq News. 2018. "Baffinland Sets New Iron Ore Shipping Record This Year." *Nunatsiaq News*.

En ligne : nunatsiaq.com/stories/article/65674baffinland_sets_new_iron_ore_shipping_record_this_year; Baffinland, Expansion Project.

En ligne : baffinland.com/expansion-project

⁶⁸ supra, note 67.

⁶⁹ Baffinland, Expansion Project; Tranter, E. 2020. "Review Board Grants Baffinland's Request to extend Its Production Limit." *Nunatsiaq News*.

En ligne : nunatsiaq.com/stories/article/review-board-grants-baffinlands-request-to-extend-its-production-limit; Le projet d'expansion suscite la controverse et un grand

nombre d'Inuit.e.s s'y opposent. See Cecco, L. 2021. "Inuit Harvesters Blockade Iron Mine in freezing temperatures over Expansion." *The Guardian*.

En ligne : theguardian.com/environment/2021/feb/09/canada-inuit-harvesters-blockade-iron-mine-expansion-plan

⁷⁰ SeaWanderer. 2020. "Baffinland to Charter the Multifunctional Icebreaker *Botnica*." *SeaWanderer*.

En ligne : seawanderer.org/baffinland-to-charter-the-multifunctional-icebreaker-botnica

⁷¹ Arctic Council. 2021. "Report on Shipping in the Arctic Passage Launched." *Arctic Council*.

En ligne : arctic-council.org/en/news/report-on-shipping-in-the-northwest-passage-launched



Figure 4 – Trafic maritime dans Tallurutiup Imanga, 2016 (Source : Vard Marine Inc.)

CADRE JURIDIQUE

Le rapport *Naviguer à travers les lois* comprend une analyse exhaustive des nombreuses lois canadiennes et internationales régissant la navigation. L'exposé ci-dessous met en évidence quelques-unes des lois, des

ententes et des directives qui sont les plus pertinentes pour la gestion des activités de navigation dans l'AMNC Tallurutiup Imanga.

LOIS CANADIENNES

Loi sur les AMNCC

L'AMNC Tallurutiup Imanga est créée et gérée conformément à la *Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada* (Loi sur les AMNCC)⁷². En vertu de cette Loi, les aires marines de conservation sont créées dans le but de protéger et de conserver des aires marines représentatives pour le plaisir et l'enrichissement des connaissances de la population canadienne et mondiale⁷³.

La désignation d'une AMNC interdit automatiquement tous les aspects de l'exploration et de l'extraction de pétrole, de gaz, de minéraux, d'agrégats et de toute autre matière inorganique à l'intérieur de ses limites⁷⁴.

La Loi sur les AMNCC interdit également « l'immersion de toute substance » dans les eaux d'une AMNC sans permis⁷⁵. Le terme « immersion » est défini au sens large comme étant : l'élimination en mer de substances provenant de navires, d'aéronefs, de plates-formes ou d'ouvrages; l'élimination en mer de matières draguées provenant de toute autre source; l'entreposage sur le fond des mers, ainsi que dans leur sous-sol, ou sur les glaces de substances provenant de navires, d'aéronefs, de plates-formes

ou d'autres ouvrages; le dépôt de substances sur les glaces de la mer; le sabordage ou l'abandon en mer de navires, d'aéronefs, de plates-formes ou d'autres ouvrages; et tout autre fait – acte ou omission – constituant une immersion en vertu d'un règlement pris par le ministère de l'Environnement définissant plus précisément les actes ou omissions qui constituent une immersion⁷⁶. L'immersion d'une substance n'est toutefois pas interdite si elle résulte directement ou indirectement de l'utilisation normale d'un navire, d'un aéronef, d'une plate-forme ou d'un autre ouvrage – ou de leur équipement⁷⁷, ou si elle est nécessaire pour éviter les menaces à la vie humaine ou à la sécurité de navires, d'aéronefs, de plates-formes ou d'autres ouvrages en mer⁷⁸. Le terme « substance » est quant à lui défini au sens large comme « toute matière organique ou inorganique, animée ou inanimée, distinguable⁷⁹ ». La signification de termes clés est toutefois ambiguë, notamment « résulte directement [...] de l'utilisation normale d'un navire » ou « nécessaire » pour éviter un danger. En ce qui concerne l'AMNC Tallurutiup Imanga, ces questions sont en grande partie résolues par l'applicabilité des dispositions plus précises et rigoureuses de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA) et de son Règlement, comme indiqué ci-dessous.

⁷² Loi sur les AMNCC, L. C. 2002 ch. 18. Voir la section *Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada* – aires marines nationales de conservation du « Cadre juridique canadien » dans le rapport *Naviguer à travers les lois*.

⁷³ *Ibid.*, par. 4(1).

⁷⁴ *Ibid.*, art. 13.

⁷⁵ *Ibid.*, par. 14(1).

⁷⁶ *Ibid.*, par. 2(1) (renvoi aux par. 122(a) et (g) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) [LCPE]).

⁷⁷ *Ibid.*, par. 2(1) (renvoi au par. 122(h) de la LCPE). La loi prévoit également quelques autres exemptions restrictives de moindre importance.

Voir *ibid.*, par. 2(1) (renvoi aux par. 122(i) et (k) de la LCPE).

⁷⁸ *Ibid.*, 14(1) (renvoi à l'art. 130 de la LCPE).

⁷⁹ Le terme « substance » n'est pas défini dans la Loi sur les AMNCC, mais il semble que la définition de « substance » de la LCPE (par. 3(1) de la LCPE) s'applique en raison de l'incorporation de la définition d'« élimination » dans la Loi sur les AMNCC qui utilise le terme « substance » au sens de la LCPE.

Au-delà de ces interdictions, la Loi sur les AMNCC prévoit que les AMNC doivent être gérées de façon durable afin de répondre aux besoins des générations actuelles et futures sans compromettre les structures et les fonctions écosystémiques⁸⁰. Le gouvernement doit « tenir compte des connaissances écologiques traditionnelles [...] et faire participer [...] les organisations et gouvernements autochtones, les organismes constitués aux termes d'accords sur des revendications territoriales et les communautés côtières touchés, ainsi que les autres personnes ou organismes concernés⁸¹ ».

Chaque AMNC doit être administrée au moyen d'un plan directeur qui doit être élaboré dans les cinq ans suivant sa création et revu au moins une fois tous les dix ans⁸². Le plan directeur de l'AMNC doit accorder la priorité « aux principes de la gestion des écosystèmes et au principe de la prudence » afin d'assurer « la protection des écosystèmes marins et du maintien de la biodiversité marine⁸³ ». Pour assurer la cohérence avec les principes et les objectifs de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut (ARTN), chaque AMNC doit être divisée en zones selon les systèmes inuits de gestion des espaces et de l'habitat. Pour ce faire, il faudrait au moins une zone qui « protège intégralement les caractères distinctifs ou les éléments sensibles des écosystèmes », en particulier les écosystèmes déterminés par les Inuit, qui pourraient être des secteurs désignés zone I (préservation), et au moins une zone qui « favorise et encourage l'utilisation durable, du point de vue écologique, des ressources marines », telle que définie par les Inuit et désignée zone II (milieu naturel)⁸⁴. Les principes directeurs de Parcs Canada pour les AMNC décrivent le zonage comme une stratégie essentielle au plan directeur

des AMNC⁸⁵. Le zonage a pour but de définir et de cartographier les différents niveaux de protection et d'utilisation au sein de l'aire marine, et de dissocier les activités potentiellement conflictuelles⁸⁶. La priorité du zonage est donnée au « maintien de la structure et de la fonction des écosystèmes marins⁸⁷ ». Les restrictions de zonage peuvent comprendre des restrictions saisonnières, cycliques, diurnes ou d'autres types d'accès et d'utilisation pour protéger l'écosystème marin⁸⁸. Des secteurs désignés zone I et zone II doivent être établis et maintenus dans toutes les AMNC⁸⁹.

La planification de la gestion des AMNC doit aussi prévoir l'organisation des nouveaux couloirs de transport.⁹⁰ L'accès des navires à une AMNC et leurs déplacements à l'intérieur de celle-ci doivent être gérés conformément à ses objectifs de conservation et à son plan de zonage⁹¹. Les droits traditionnels de pêche et d'accès à la mer, y compris le transport sur glace, doivent être reconnus et protégés, pour autant que ces activités soient compatibles avec la conservation des espèces marines et de leur habitat⁹².

En outre, en vertu de la Loi sur les AMNCC, le gouverneur en conseil est expressément autorisé à adopter des règlements pour le « contrôle et la gestion » d'une ou de toutes les AMNC, notamment en ce qui touche la protection des écosystèmes, la protection des ressources culturelles, la sécurité publique, la limitation des zones, et la restriction ou l'interdiction d'activités diverses et des utilisations⁹³. Le gouverneur en conseil dispose également d'un pouvoir restreint pour promulguer des règlements concernant la navigation et la sécurité maritime en vertu de la Loi sur les AMNCC⁹⁴.

⁸⁰ *Ibid.*, par. 4(3).

⁸¹ Loi sur les AMNCC, préambule. Voir *ibid.*, par. 9(1) (exigeant que le gouvernement fédéral élabore des plans directeurs « après consultation des [...] des organisations et gouvernements autochtones, des organismes constitués aux termes d'accords sur des revendications territoriales et des communautés côtières touchés, ainsi que des autres personnes ou organismes qu'il estime indiqués »).

⁸² *Ibid.*, par. 9(1)-(2).

⁸³ *Ibid.*, art. 9(3).

⁸⁴ *Ibid.*, par. 4(4); Parcs Canada 2018. Principes directeurs et politiques de gestion, Partie II – Politiques des activités : Politique sur les aires marines nationales de conservation, art. 2.10. En ligne : parcs.canada.ca/agence-agency/bib-lib/politiques-policies/gestion-management/princip/sec2/part2b/part2b4

⁸⁵ Parcs Canada, Principes directeurs, art. 2.0.

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ *Ibid.*, art. 2.3.

⁸⁸ *Ibid.*, art. 2.10.4.

⁸⁹ *Ibid.*, art. 2.10.7.

⁹⁰ *Ibid.*, art. 3.4.2.

⁹¹ *Ibid.*, art. 3.4.3.

⁹² *Ibid.*, art. 3.4.4.

⁹³ *Ibid.*, art. 16(1).

⁹⁴ *Ibid.*, art. 16(3).



© Mervi Kunnasranta / WWF-Canada

ARTN, ERAI et CGRFN

La Loi sur les AMNCC exige que les plans directeurs des AMNC soient conformes aux dispositions des accords sur les revendications territoriales pertinentes⁹⁵. Étant donné que l'AMNC Tallurutiup Imanga se trouve dans la région du Nunavut, le plan directeur de cette aire de conservation doit être conforme à l'ARTN⁹⁶. L'ARTN a préséance sur la Loi sur les AMNCC. Par conséquent, en cas d'incompatibilité ou de conflit entre les lois fédérales, territoriales ou locales et l'ARTN, les dispositions de l'ARTN prévalent⁹⁷.

Le chapitre 5 de l'ARTN reconnaît les « mécanismes de gestion des ressources fauniques établis par les Inuit et contribuant à la conservation de ces ressources et à la protection de leur habitat⁹⁸ ». L'ARTN ne reconnaît ni les mécanismes scientifiques de gestion des ressources fauniques et de protection des habitats ni le principe de la prudence. Les règlements fondés sur de tels mécanismes et principes qui ne sont pas reconnus par l'ARTN ne devraient pas empiéter sur les droits de chasse et de pêche, ni d'autres droits des Inuit. Le CGRFN a également le pouvoir discrétionnaire de déterminer, de réviser et d'approuver l'établissement et les limites des aires de conservation et les plans directeurs liés à la gestion et à la protection des ressources fauniques et de leur habitat dans la région du Nunavut⁹⁹. Par souci de clarté, « ressources fauniques » comprend tous les animaux sauvages terrestres, aquatiques, aviaires et amphibiens, ainsi que la flore terrestre et aquatique du Nunavut¹⁰⁰.

L'ARTN exige également que le gouvernement conclue une ERAI avant la création d'une AMNC¹⁰¹. Comme indiqué ci-dessus, l'ERAI pour l'AMNC Tallurutiup Imanga a été finalisée en août 2019. Ses objectifs sont les suivants : 1) maintenir la

santé de l'écosystème, 2) maintenir une utilisation écologiquement durable, 3) reconnaître que les peuples inuits sont intégralement liés au milieu marin et que l'exploitation des ressources fauniques est un droit des Inuit en vertu de l'ARTN, 4) gérer l'AMNC à l'aide d'un modèle fondé sur le consensus, 5) tenir compte de l'Inuit Qaujimajatuqangit¹⁰².

L'ERAI comprend des exigences précises relatives à la navigation et au transport maritime¹⁰³. Elle exige que TC établisse un centre de Transports Canada dans la région du Qikiqtani pour faciliter la réalisation d'un « un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement [...] dans la région en ce qui a trait à l'AMNC Tallurutiup Imanga et à l'ARTN¹⁰⁴ ». L'ERAI ordonne également aux parties d'élaborer « une stratégie d'identification et de déplacement des navires pour l'AMNC Tallurutiup Imanga, notamment en envisageant l'utilisation de systèmes d'information automatiques¹⁰⁵ ». Les parties doivent aussi élaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication pour tenir les communautés locales informées des activités liées au trafic maritime¹⁰⁶. Transports Canada doit aussi travailler avec l'AIQ, des ministères fédéraux et territoriaux et d'autres partenaires inuits (p. ex. le QWB et les OCT) pour considérer des programmes pilotes permettant aux intendant.e.s inuit.e.s ou aux membres des communautés inuites locales d'entreprendre, pour le compte de Transports Canada, des activités comme la surveillance des navires, le suivi et la production de rapport, et d'autres fonctions¹⁰⁷. TC doit fournir du financement, de la formation et d'autres formes de soutien pour ces programmes et activités¹⁰⁸. L'ERAI prévoit également une approche collaborative entre les peuples inuits et les entités gouvernementales pour la recherche et la surveillance continues des conditions archéologiques, sociales, culturelles et écologiques dans l'AMNC Tallurutiup Imanga¹⁰⁹.

⁹⁵ *Ibid.*, par. 9(5).

⁹⁶ Accord sur les revendications territoriales du Nunavut(ARTN). Consolidé le 25 mai 2018.

En ligne : nlca.tungavik.com; *Loi concernant l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut*, L. C. 1993, ch. 29.

⁹⁷ ARTN, art. 2.12.2; *Loi concernant l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut*, par. 6(1).

⁹⁸ *Ibid.*, par. 5.1.2(e).

⁹⁹ *Ibid.*, art. 5.2.34.

¹⁰⁰ *Ibid.*, art. 1.1.1.

¹⁰¹ ARTN, art. 8 et 9. En cas d'incompatibilité ou de conflit entre l'ARTN et l'ERAI, les dispositions de l'ARTN prévalent. Voir aussi l'ERAI, art. 3.1.6.

¹⁰² ERAI de Tallurutiup Imanga, art. 5.1.

¹⁰³ *Ibid.*, art. 10.

¹⁰⁴ *Ibid.*, art. 10.5.

¹⁰⁵ *Ibid.*, art. 10.3.3.

¹⁰⁶ *Ibid.*, art. 10.3.1-10.3.2.

¹⁰⁷ *Ibid.*, art. 10.3.4.

¹⁰⁸ *Ibid.*, art. 10.4.

¹⁰⁹ *Ibid.*, art. 13 (en général).

LPPEA

Le Canada a adopté la LPPEA en 1970 pour prévenir les déversements d'hydrocarbures, les rejets et autres formes de pollution dans les écosystèmes fragiles de l'Arctique¹¹⁰. L'un des principaux objectifs de la LPPEA est de veiller à ce que les eaux de l'Arctique canadien « ne soient ouvertes à la navigation que d'une façon qui tienne compte de la responsabilité du Canada quant au bien-être des Inuit et des autres habitants.e.s de l'Arctique canadien et quant à la conservation de l'équilibre écologique particulier qui existe actuellement dans les zones que forment les eaux, les glaces et les terres de l'Arctique canadien¹¹¹ ».

Au départ, la LPPEA a créé une zone de contrôle de la sécurité de la navigation et a établi des normes antipollutions et de sécurité maritime à l'intérieur de cette zone¹¹². La zone s'étendait à l'origine à 100 NM des côtes de toutes les îles de l'Arctique (y compris Tallurutiup Imanga) et du littoral du Canada continental. En 1977, le Canada a adopté un règlement volontaire (le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien*, connu sous le nom de NORDREG) pour gérer le trafic maritime dans ses eaux septentrionales¹¹³. L'adoption de ce règlement par le Canada a d'abord suscité la controverse, mais l'exercice de sa compétence sur les eaux de l'archipel Arctique a été largement justifié par l'adoption de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (CNUDM) en 1982¹¹⁴, comme nous le verrons plus loin.

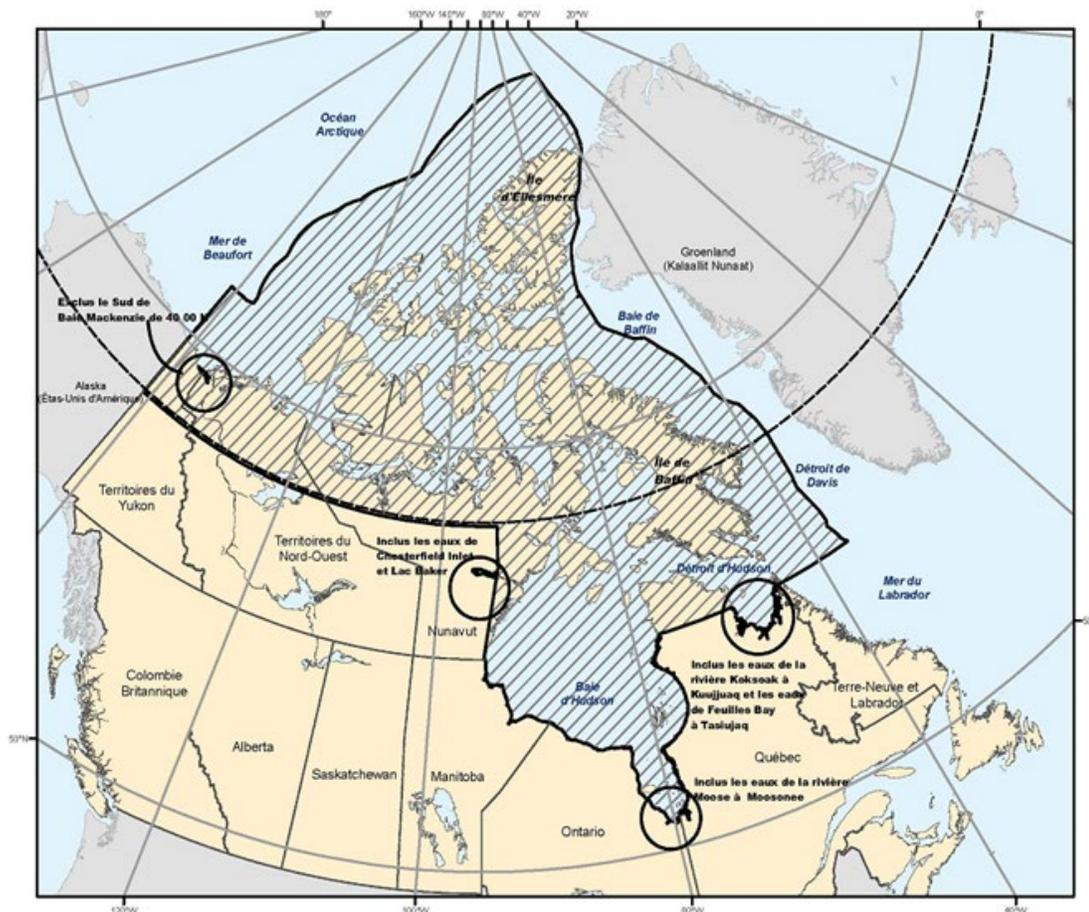


Figure 5 – Trafic maritime dans Tallurutiup Imanga, 2016 (Source : Vard Marine Inc.)

¹¹⁰ LPPEA 1970, L.R.C. (1985), ch. A-12 Voir la section *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* du « Cadre juridique canadien » dans le rapport *Naviguer à travers les lois*.

¹¹¹ LPPEA, L.R.C. (1985), ch. A-12, préambule.

¹¹² Lalonde, S. 2018. "Canada's Influence on the Law of the Sea". *Centre for International Governance Innovation*. p. 3.

En ligne : cigionline.org/publications/canadas-influence-law-sea

¹¹³ Knight, C.P. 2010. "NORDREG Now Mandatory Within the Northwest Passage". Mondaq.

En ligne : mondaq.com/canada/marine-shiping/114788/nordreg-now-mandatory-within-the-northwest-passage

¹¹⁴ Lalonde, *Canada's Influence*, p. 5-6. « CNUDM » fait référence à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, CNUDM, 1833 RTNU 3, 21 ILM 1261 (10 déc. 1982).

Par la suite, des lois et des modifications réglementaires ont rendu le système NORDREG obligatoire pour les gros navires en plus d'étendre la zone de contrôle de 100 NM à 200 NM, soit l'étendue maximale de la ZEE du Canada¹¹⁵, comme nous l'exposerons plus loin. Le régime obligatoire s'applique maintenant à la zone NORDREG prescrite qui englobe une vaste portion de l'océan Arctique, y compris toute la zone de l'AMNC Tallurutiup Imanga (figure 5)¹¹⁶. La Garde côtière canadienne (GCC) gère et réglemente actuellement le trafic maritime dans l'Arctique à partir de son centre de Services de communications et de trafic maritimes (centre SCTM) à Iqaluit, au Nunavut¹¹⁷.

La LPPEA contient des dispositions qui appliquent les exigences internationales en matière de sécurité de la Convention SOLAS et du Code polaire¹¹⁸ dont il est question ci-dessous. Elle interdit aussi de façon générale « de déposer des déchets de toute nature [...] dans les eaux arctiques, ou sur le continent ou les îles de l'Arctique canadien, mais dans des conditions qui permettent à ces déchets [...] d'atteindre les eaux arctiques », sauf dans les cas précis où un règlement l'autorise¹¹⁹. Le terme « déchets » désigne toute substance à des concentrations susceptibles de dégrader ou d'altérer la qualité de l'eau au point d'en rendre l'utilisation nocive pour les humains, ou pour les animaux, les poissons ou les plantes qui sont utiles aux humains¹²⁰.

Le règlement d'application de la LPPEA, connu sous le nom de *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique* (RSNPPA), énonce les exigences de prévention de la pollution relatives aux hydrocarbures et aux liquides nocifs, y compris les exigences relatives à la planification des mesures d'urgence, aux réservoirs de carburant, aux citernes à cargaisons

et aux réservoirs d'eaux de cale mélangées à des hydrocarbures¹²¹. Le RSNPPA crée également des exemptions limitées permettant le dépôt de déchets dans les eaux arctiques lorsque la sécurité est en jeu ou en cas d'accident ou de rejet inévitable en quantité négligeable¹²².

Le RSNPPA laisse un peu plus de marge de manœuvre en ce qui concerne les eaux usées, et prévoit diverses obligations (renvoyant aux dispositions relatives aux eaux usées de l'annexe IV de la MARPOL et de ses règles, examinées ci-dessous) concernant le traitement préalable, la distance de la côte et d'autres exigences selon la catégorie, la taille, l'âge et la capacité de passager.ère.s du navire, ainsi que d'autres facteurs¹²³. Les navires ayant une jauge brute de 15 tonneaux ou moins et transportant moins de 15 personnes sont généralement autorisés à rejeter les eaux usées produites à bord dans les eaux arctiques¹²⁴. Le rejet de déchets est généralement interdit dans les eaux arctiques, à quelques exceptions près pour les déchets alimentaires¹²⁵. Le rejet de résidus de cargaison n'est permis que dans des circonstances limitées pour les navires canadiens dans les eaux polaires autres que les eaux arctiques (c.-à-d. dans les eaux antarctiques)¹²⁶. Les termes « eaux usées », « déchets » et « résidus de cargaison » sont définis par référence à la MARPOL et à ses règles d'application que nous abordons ci-dessous¹²⁷.



© naturepl.com / Sue Flood / WWF-Canada

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 3; Knight, NORDREG Now Mandatory.

¹¹⁶ NORDREG s 2; Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation (C.R.C., ch. 356), annexe 2 (pris en vertu de la LPPEA); voir aussi GCC. Aides radio à la navigation maritime 2021. Partie 3 : Services de trafic maritime. Gouvernement du Canada, figure 3.3. Online: cgc-gcc.gc.ca/publications/mcts-sctm/ramn-armm/part3-eng.html

¹¹⁷ GCC. Renseignements sur le programme des Services de communications et de trafic maritimes. Gouvernement du Canada.

En ligne : cgc-gcc.gc.ca/mcts-sctm/program-info-programme-eng.html

¹¹⁸ LPPEA, art. 5-11.

¹¹⁹ LPPEA, par. 4(1).

¹²⁰ *Ibid.*, art. 2.

¹²¹ RSNPPA, art. 15-18, DORS/2017-286. Voir aussi la section « Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique » du « Cadre juridique canadien » dans le rapport *Naviguer à travers les lois*.

¹²² RSNPPA, art. 14. La LPPEA est également mise en application par le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (RPPEA) qui vise les installations de traitement des eaux usées, les déchets ménagers et industriels et la responsabilité liée aux dépôts de déchets non autorisés. Voir aussi le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, C.R.C., ch. 354.

¹²³ *Ibid.*, art. 19-21.

¹²⁴ *Ibid.*, art. 22.

¹²⁵ *Ibid.*, art. 23-25.

¹²⁶ *Ibid.*, art. 26.

¹²⁷ *Ibid.*, s 12.

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC), le gouverneur en conseil, avisé par le ministre des Transports, s'est vu accorder de larges pouvoirs de réglementation de la navigation, y compris le pouvoir, « dans l'intérêt public et afin d'assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation ou de protéger l'environnement, [de] réglementer ou [d']interdire la navigation, le mouillage et l'amarrage des bâtiments¹²⁸ ». De plus, en vertu de modifications récentes de la LMMC, le gouverneur en conseil est expressément autorisé à prendre des règlements, sur recommandation du ministre des Transports, « pour assurer la protection de l'environnement contre les répercussions des activités de navigation et de transport¹²⁹ ».

Le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* pris par TC en vertu de la LMMC vise à réduire les risques liés aux espèces envahissantes et aux agents pathogènes¹³⁰. À cette fin, il exige que les navires provenant de l'extérieur de la ZEE du Canada (plus de 200 NM au large) conservent ou traitent leurs eaux de ballast, ou procèdent à un échange en eau profonde, loin des zones côtières¹³¹. Dans des circonstances où la stabilité d'un navire ou la sécurité humaine seraient compromises, il est toutefois possible d'utiliser des zones d'échange alternatives des eaux de ballast plus près de la cote¹³².

Plusieurs autres types de pollution provenant des navires ne sont pas encore réglementés en vertu des lois canadiennes, notamment les eaux grises dans les eaux arctiques¹³³, les eaux de lavage des épurateurs¹³⁴ et le bruit sous-marin. Nous présentons ci-dessous des stratégies provisoires pour lutter contre ces types de pollution.

Chevauchement des pouvoirs juridiques

Si les pouvoirs de réglementation du gouverneur en conseil en vertu de la Loi sur l'AMNC chevauchent des pouvoirs semblables en vertu de la LMMC ou de la LPPEA, celui-ci ne pourra agir que sur la recommandation du ministre de l'Environnement et du Changement climatique (responsable de Parcs Canada) et le ministre des Transports¹³⁵. Une fois adoptés cependant, les règlements pris en vertu de la Loi sur l'AMNC l'emportent sur les règlements adoptés en vertu d'autres lois, y compris la LMMC et la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, en cas de conflit¹³⁶.

En somme, en vertu des diverses lois et recommandations et des divers règlements et accords décrits ci-dessus, le gouvernement fédéral dispose de pouvoirs étendus pour réglementer la navigation dans l'AMNC Tallurutiup Imanga. Il a également l'obligation de le faire afin d'atteindre les objectifs de l'AMNC et de respecter ses obligations en vertu de l'ERAI.



¹²⁸ LMMC al. 136(1)f).

¹²⁹ LMMC, par. 35,1(1).

¹³⁰ *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*, DORS/2011-237. Voir aussi la section « Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast » du « Cadre juridique canadien » dans le rapport *Naviguer à travers les lois*.

¹³¹ *Ibid.*, art. 4.

¹³² *Ibid.*, par. 4(5).

¹³³ Les eaux grises sont réglementées en vertu de la LMMC et du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* édictés en vertu de cette Loi, mais leurs dispositions ne s'appliquent pas dans les eaux arctiques. Voir le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*, DORS/2012-69, par. 131(2).

¹³⁴ On autorise les épurateurs comme solution de recharge aux carburants conformes à l'OMI en vertu de l'annexe IV de la MARPOL, dont il est question ci-dessous. Toutefois, les États portuaires et côtiers peuvent limiter ou interdire l'utilisation des systèmes de nettoyage des gaz d'échappement dans leur territoire. Les rejets d'eaux de lavage des épurateurs sont limités ou interdits dans de nombreux pays, mais pas au Canada. See Damgaard, J. 2020. "List of Jurisdictions Restricting or Banning Scrubber Wash Water Discharges". Britannia P&I. En ligne : britanniapandi.com/2020/01/list-of-jurisdictions-restricting-or-banning-scrubber-wash-water-discharges

¹³⁵ Loi sur les AMNC par. 16(3).

¹³⁶ *Ibid.*, par. 16(5).

LOIS INTERNATIONALES

Zones maritimes

Comme indiqué dans le rapport *Naviguer à travers les lois*, les droits des États côtiers de réglementer la navigation varient considérablement en fonction de la distance à laquelle l'activité se déroule par rapport aux côtes¹³⁷.

Eaux intérieures

Dans les régions où la côte est très découpée ou bordée d'un chapelet d'îles dans une proximité immédiate, on trace une ligne de base droite en reliant les points situés à chaque extrémité, pour obtenir une ligne littorale simplifiée¹³⁸. Les eaux intérieures comprennent les ports, les anses et les baies du côté terrestre de cette ligne de base. Le Canada jouit d'une pleine souveraineté et de pouvoirs réglementaires sur les activités menées dans ces eaux intérieures, comme pour les activités sur la terre ferme.

Mer territoriale

La mer territoriale d'un État côtier s'étend de la côte jusqu'à 12 NM vers le large, ce qui est conforme à la région du Nunavut et à l'ARTN. Là aussi, le Canada jouit d'une pleine souveraineté et de pouvoirs réglementaires en ce qui concerne sa mer territoriale, sauf que les navires étrangers ont un droit de « passage inoffensif », c'est-à-dire le droit de traverser ces eaux d'une façon qui « ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier¹³⁹ ». Par ailleurs, un État côtier ne peut imposer des exigences liées à la conception, à la construction, à l'équipage ou à l'équipement à des navires étrangers se trouvant dans sa mer territoriale, à moins qu'ils ne correspondent à des règles ou à des normes internationales généralement acceptées, comme nous l'expliquons plus en détail ci-dessous¹⁴⁰.

ZEE et zone contigüe

Dans la ZEE (de 12 NM à 200 NM au large des côtes), le Canada a le droit d'utiliser et de gérer les minéraux et autres ressources renouvelables et non renouvelables¹⁴¹. La « zone contigüe » désigne la zone s'étendant de 12 à 24 NM au large des côtes dans la ZEE¹⁴². En plus de ses autres pouvoirs dans la ZEE, le Canada peut, dans la zone contigüe, exercer le contrôle nécessaire pour prévenir et punir la violation de ses lois et règlements en matière de douanes, de fiscalité, d'immigration et de salubrité sur son territoire ou dans sa mer territoriale¹⁴³. Mais comme pour la mer territoriale, les États côtiers ne peuvent imposer des exigences liées à la conception, à la construction, à l'équipage ou à l'équipement à des navires étrangers se trouvant dans leur ZEE, à moins qu'ils ne correspondent à des règles ou à des normes internationales généralement acceptées¹⁴⁴.

Détroits internationaux

Les États côtiers contigus aux « détroits internationaux » peuvent adopter des lois et des règlements portant sur la sécurité de la navigation, la réglementation du trafic maritime, la pêche, le chargement et le déchargement des marchandises, des devises et des passagers, et l'application de règlements internationaux relatifs à la pollution¹⁴⁵. Toutefois, dans l'exercice de ce pouvoir, ces États ne peuvent discriminer les navires étrangers ni porter atteinte à leur droit de « passage en transit », c'est-à-dire le droit de traverser le détroit de façon « continue et rapide » et « sans délai »¹⁴⁶. Les navires en transit dans un détroit international doivent se conformer « aux règlements [...] internationaux généralement acceptés visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires », et les États côtiers peuvent lutter contre la pollution seulement qu'en « en donnant effet à la réglementation internationale applicable¹⁴⁷ ».

¹³⁷ *Naviguer à travers les lois*, « Cadre de la navigation maritime » et « Cadre juridique international ».

¹³⁸ CNUDM art 7; *Naviguer à travers les lois*, ch. 3 (sous « Zones maritimes »).

¹³⁹ CNUDM par. 19(1).

¹⁴⁰ Voir la CNUDM, par 21(2).

¹⁴¹ *Ibid.*, art. 56.

¹⁴² *Ibid.*, par. 33(2).

¹⁴³ *Ibid.*, par. 33(1).

¹⁴⁴ CNUDM, al. 211(6)c).

¹⁴⁵ *Ibid.*, par. 42(1). Les détroits internationaux sont des eaux utilisées pour la navigation internationale entre une partie de la haute mer ou d'une ZEE et une autre partie de la haute mer ou d'une ZEE. Voir la CNUDM, art. 37.

¹⁴⁶ *Ibid.*, art. 38, 42.

¹⁴⁷ CNUDM al. 39(2)b) et 42(1)b).

Le Canada a tracé une ligne de base pour l'ensemble de l'archipel Arctique (figure 6) et affirme que tout ce qui se trouve à l'intérieur de cette ligne constitue des eaux intérieures assujetties à sa souveraineté et à sa compétence. La communauté internationale a généralement accepté la délimitation pour la majeure partie de la région. Cependant, le statut juridique des eaux du passage du Nord-Ouest est contesté depuis de nombreuses années. Les États-Unis et certains pays européens soutiennent que le passage du Nord-Ouest

est un détroit international dans lequel leurs navires ont le droit de passage et ne devraient être soumis à aucune discrimination. Au cours des cinq dernières décennies, des navires américains ont traversé les eaux arctiques canadiennes à de multiples reprises sans demander l'autorisation du Canada, donnant lieu à des incidents très médiatisés¹⁴⁸. En effet, chaque événement a choqué la population canadienne et amené le gouvernement canadien à exercer une plus grande autorité sur les eaux arctiques¹⁴⁹.

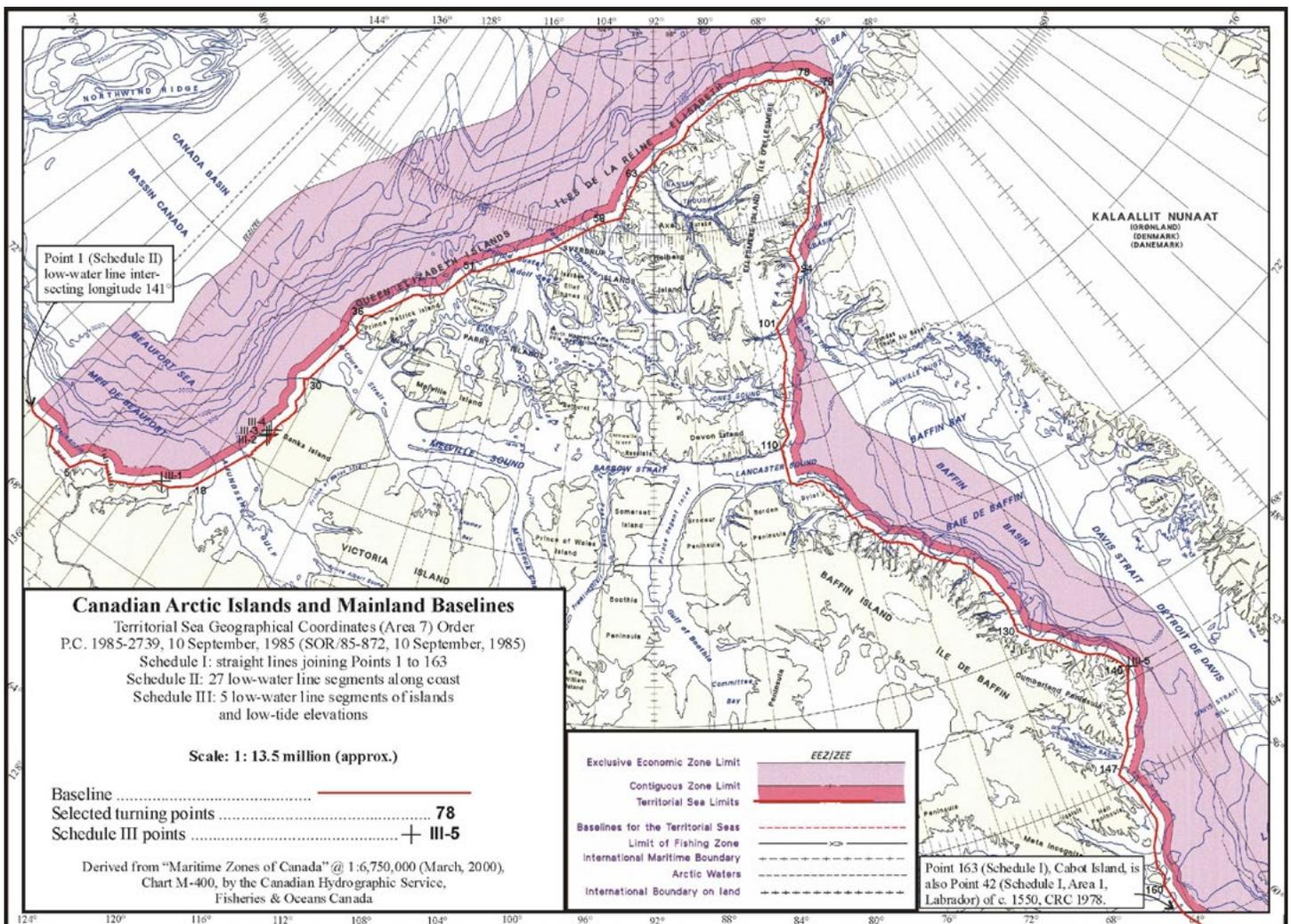


Figure 6 – Îles de l'Arctique et lignes de base continentales (Source : Marineregions.org)

Ligne de base des îles et des terres de l'Arctique canadien, en rouge, avec la limite mer territoriale, de la zone contigüe et de la zone économique exclusive. Par le Service hydrographique canadien, Pêches et Océans Canada.

¹⁴⁸ Byers, M. and Lalonde, S. 2009. Who Controls the Northwest Passage? *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 42:1133.

¹⁴⁹ *Ibid.*

Le statut juridique contesté du passage du Nord-Ouest peut présenter des défis pour les organismes fédéraux qui gèrent les activités de navigation dans l'AMNC Tallurutiup Imanga. Or, une gestion responsable et efficace devrait tout de même être possible pour plusieurs raisons. Premièrement, des zones importantes de l'AMNC Tallurutiup Imanga sont situées complètement à l'extérieur du passage du Nord-Ouest, ces eaux se trouvant au nord du passage (bordant l'île Devon) et au sud (bordant l'île de Baffin et l'île Bylot). Certaines des zones écologiques les plus fragiles qui nécessitent une protection se trouvent dans des baies profondes et des bras de mer étroits le long de la côte de l'île de Baffin, l'immense masse terrestre qui forme la limite sud de l'AMNC. Ces eaux ne font pas partie de la route maritime du passage du Nord-Ouest. De plus, quel que soit le tracé de la ligne de base pour l'ensemble de l'archipel Arctique, il reste que les baies et les bras de mer situés au large de la ligne de base côtière de l'île de Baffin, de l'île Devon, de l'île Bylot et d'autres masses terrestres sont des eaux intérieures assujetties à la pleine souveraineté et aux pouvoirs réglementaires du Canada.

Deuxièmement, comme la plupart des passages, des chenaux et des autres voies navigables de Tallurutiup Imanga ont une largeur inférieure à 24 NM, les zones situées en dehors des eaux intérieures sont principalement des eaux territoriales, et cela même si on établissait les zones maritimes le long des côtes et autour des îles avec une approche traditionnelle.

Troisièmement, de nombreuses mesures de protection (pour les espèces, les écosystèmes, la sécurité, la chasse et la pêche, etc.) peuvent être prises sans brimer le droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales. Par exemple, des limites de vitesse, des mesures d'organisation du trafic et des exigences en matière d'évitement des espèces prolongeraient légèrement la durée de voyage des navires, sans toutefois les empêcher d'atteindre leur destination. Dans la mesure où le passage du Nord-Ouest est considéré par certains pays comme un détroit international, des exploitants de navires étrangers pourraient s'opposer aux mesures de protection obligatoires s'ils considèrent

que ces mesures entraînent des retards excessifs, contrevenant ainsi au droit de passage en transit. La mise en œuvre de mesures sur une base volontaire ou avec l'approbation de l'OMI, comme indiqué ci-dessous, pourrait aider à résoudre ces difficultés.

Finalement, le Canada dispose d'un certain pouvoir supplémentaire pour réglementer la navigation dans les eaux arctiques, au-delà du pouvoir habituel des États côtiers. En vertu de l'article 234 de la CNUDM, appelée « exception arctique » ou « clause canadienne¹⁵⁰ », les États côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois, afin de « prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces » dans leur ZEE lorsque des « conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année font obstacle à la navigation ou la rendent exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique¹⁵¹ ». Ces lois doivent être « non discriminatoires » et tenir « dûment compte de la navigation, ainsi que de la protection et de la préservation du milieu marin sur la base des données scientifiques les plus sûres dont on puisse disposer¹⁵² ». Le Canada s'appuie sur l'article 234 pour exercer son contrôle réglementaire sur la navigation étrangère et nationale dans l'ensemble de sa ZEE dans l'Arctique en vertu de la LPPEA et du NORDREG. La portée exacte du pouvoir du Canada en vertu de l'article 234 n'est toutefois pas claire, et des termes comme « recouvertes par les glaces » sont ambigus et sujets à interprétation.



¹⁵⁰ Lalonde, *Canada's Influence*, pp. 5-6.

¹⁵¹ CNUDM, art. 234.

¹⁵² *Ibid.*

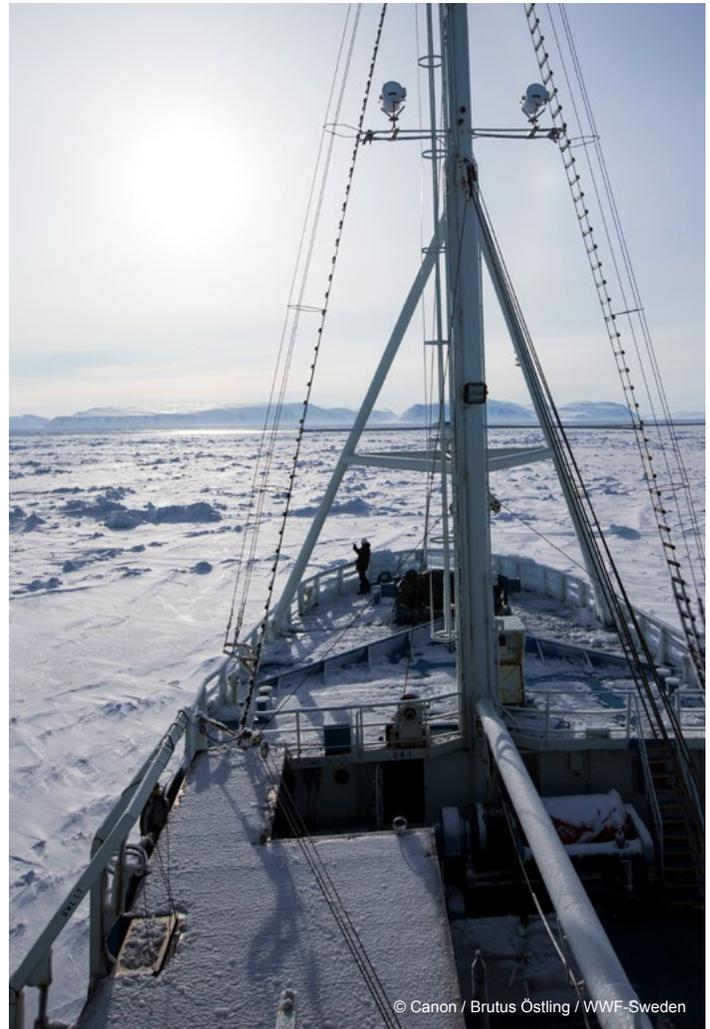
Organisation du trafic maritime

Outre l'établissement des zones maritimes, le droit international offre aussi des mécanismes de discrimination positive permettant aux États côtiers de collaborer pour gérer la navigation avec l'approbation de l'OMI. La *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS)¹⁵³, la *Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer* (COLREG)¹⁵⁴, et le *Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires* (Code polaire) comptent parmi les accords internationaux les plus pertinents à cet égard¹⁵⁵.

La Convention SOLAS reconnaît que les systèmes d'organisation du trafic, de notification des mouvements des navires et de gestion du trafic maritime « contribuent à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la sécurité et à l'efficacité de la navigation, ainsi que la protection du milieu marin¹⁵⁶ » et encourage leur mise en place conformément aux directives de l'OMI¹⁵⁷. La SOLAS exige également que la plupart des grands navires effectuant des voyages internationaux soient équipés des systèmes d'identification automatique (SIA) et d'identification et de suivi à grande distance (LRIT) qui transmettent automatiquement des renseignements sur le navire aux autres navires et aux autorités côtières¹⁵⁸.

La COLREG vise à prévenir les abordages et à assurer la sécurité de la navigation¹⁵⁹. Elle contient des dispositions relatives au maintien d'une veille appropriée (règle 5) et d'une vitesse de sécurité du navire (règle 6), à la détermination des risques d'abordage (règle 7), aux manœuvres à effectuer pour éviter les abordages (règle 8), au passage dans des chenaux étroits (règle 9) et au respect des dispositifs

de séparation du trafic (règle 10)¹⁶⁰. En vertu de la règle 10, les bateaux de pêche « ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation », mais il ne leur est pas interdit d'y pêcher¹⁶¹. Le Code polaire contient des dispositions de sécurité supplémentaires applicables dans les eaux arctiques, qui ont été rendues obligatoires par des modifications à la Convention SOLAS¹⁶².



© Canon / Brutus Östling / WWF-Sweden

¹⁵³ SOLAS, 1226 RTNU 213, 32 UST 47 (1 nov 1974); UN Treaty Series, SOLAS, No 18961 (1974). Voir aussi la section « Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer » du « Cadre juridique international » dans le rapport *Naviguer à travers les lois*.

¹⁵⁴ COLREG, 1050 RTNU 16; 28 UST 3459 (20 oct. 1972); site web de l'Organisation maritime internationale. COLREG. OMI.

En ligne : www.imo.org/fr/About/conventions/listofconventions

¹⁵⁵ Code polaire. Partie IIA – Mesures de prévention de la pollution – chap. 4. PAME. En ligne : pame.is/index.php/part-ii-pollution-prevention-measures-chapter-4#part-ii-a-chapter-4-full-polar-code-text; site web de l'OMI. Code polaire. OMI. En ligne : www.imo.org/fr/About/conventions/listofconventions; site web de l'OMI, 2015. "Polar Code Environmental Provisions Adopted". Press Briefing. OMI. En ligne : imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/18-Polar-Code-MEPC.aspx

¹⁵⁶ SOLAS, ch. V, règles 10.1 et 11.1. *Ibid.*, règles 12.1.

¹⁵⁷ *Ibid.*, règles 10.1, p. ex. (Les systèmes d'organisation du trafic maritime sont recommandés et peuvent être rendus obligatoires pour tous les navires, certaines catégories de navires ou les navires transportant certaines cargaisons, lorsqu'ils sont adoptés et mis en œuvre conformément aux lignes directrices et aux critères élaborés par l'OMI).

¹⁵⁸ *Ibid.*, règle 19.

¹⁵⁹ Voir le site web de l'OMI, le COLREG.

¹⁶⁰ Voir de façon générale le COLREG; site web de l'OMI, le COLREG.

¹⁶¹ COLREG, règle 10(i).

¹⁶² Voir de façon générale le site web de l'OMI, Polar Code (en anglais).

Il est possible de mettre en place un système d'organisation du trafic maritime pour améliorer la sécurité, la navigation ou la protection du milieu marin¹⁶³. Ces systèmes peuvent être volontaires ou obligatoires et s'appliquer à tous les navires, à certaines catégories de navires ou à des navires transportant certaines cargaisons¹⁶⁴. Voici quelques-uns des principaux types de mesures d'organisation du trafic couramment utilisés¹⁶⁵ :

- Le « dispositif de séparation du trafic » DST est un dispositif d'organisation du trafic qui consiste à séparer le flux opposé de trafic par l'établissement de couloirs de navigation.¹⁶⁶ Il peut être utilisé pour prévenir les collisions et améliorer la sécurité, ainsi que pour protéger le milieu marin en évitant les collisions avec les baleines et d'autres mammifères marins ou en réduisant le risque de déversement d'hydrocarbures.
- Une « zone de séparation » ou « ligne de séparation » maritime est une zone ou une ligne
 - 1) séparant des couloirs de navigation dans lesquels les navires circulent en direction opposée;
 - 2) séparant un couloir de navigation de la zone maritime adjacente; ou 3) séparant des couloirs de navigation désignés pour des catégories particulières de navires circulant dans la même direction¹⁶⁷.
- Une « route à double sens » est une route maritime avec limites définies et à l'intérieur de laquelle le trafic maritime à double sens est autorisé. Elle vise à assurer un passage sécuritaire lorsque la navigation est difficile ou dangereuse¹⁶⁸.

- Une « zone à éviter » (ZAE) est une zone à l'intérieur de limites définies où la navigation est particulièrement dangereuse ou où il est particulièrement important d'éviter les accidents¹⁶⁹. Par exemple, une ZAE pourrait éloigner les navires d'un haut-fond rocheux qui présente un risque élevé d'échouement ou de collision, ou elle pourrait servir à protéger une aire de mise bas ou d'allaitement de mammifères marins dans laquelle une collision ou un échouement aurait de graves conséquences.
- Une « zone de prudence » maritime est une zone à l'intérieur de limites définies où les navires doivent circuler avec une prudence particulière et à l'intérieur de laquelle on pourrait recommander le sens du trafic¹⁷⁰.

En règle générale, toute proposition de système d'organisation du trafic des navires en dehors des eaux territoriales d'un État doit être soumise à l'OMI pour approbation¹⁷¹. Si la proposition est approuvée, les systèmes sont publiés dans *Ship's Routing*¹⁷² une publication de l'OMI, et tous les détails sont annoncés dans l'Avis aux navigateurs (NOTMAR) publié chaque semaine par la GCC¹⁷³, la garde côtière américaine¹⁷⁴ et des organismes comparables dans d'autres pays. Ils sont aussi ajoutés aux cartes marines et diffusés de diverses façons.

¹⁶³ Voir le COLREG, ch. V, règle 10.1; Comité de la sécurité maritime de l'OMI. 2013. MSC.1-Circ.1060. "Guidance Note on the Preparation of Proposals on Ships' Routing Systems and Ship Reporting Systems". CrewTraffic. [Directives de la SOLAS] art. 1.2.

En ligne : crewtraffic.com/page/605-msc-1-circ-1060-guidance-note-on-the-preparation-of-proposals-on-ships-routing-systems-and-ship.html; Voir aussi les sections « Mesures d'organisation du trafic maritime » et « Zones à éviter » du « Cadre juridique international » dans le rapport *Naviguer à travers les lois* du WWF-Canada.

¹⁶⁴ SOLAS, ch. V, règles 10.1; directive de la SOLAS, art. 2.1.

¹⁶⁵ Site web de l'OMI. 1985. "General Provisions on Ships' Routing, Assembly Res A 572(14)". OMI. [IMO Ships' Routing Guidance] s 5.3.

En ligne : [wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.572\(14\).pdf](http://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.572(14).pdf) (présente des recommandations sur les différents types de mesures d'organisation du trafic [en anglais]).

¹⁶⁶ Site web de l'OMI. Ships' Routing. OMI. En ligne : imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/ShipsRouting.aspx

¹⁶⁷ *Ibid.*

¹⁶⁸ *Ibid.*

¹⁶⁹ *Ibid.*

¹⁷⁰ *Ibid.*; IMO Ships' Routing Guidance s 5.3 (présente des diagrammes illustrant les diverses utilisations de la désignation d'une zone de prudence).

¹⁷¹ SOLAS, ch. V, règles 10.5, Directives de la SOLAS art. 3.3.

¹⁷² OMI. 2019. *Ships' Routing, 2019 Edition*. American Nautical Services. En ligne : amnautical.com/blogs/news/ships-routing-2019-edition

¹⁷³ Garde côtière canadienne. *Avis aux navigateurs*, Gouvernement du Canada. En ligne : <https://notmar.gc.ca/index-fr>

¹⁷⁴ Garde côtière américaine. *Avis local aux navigateurs*. U.S. Coast Guard Navigation Center. En ligne : navcen.uscg.gov/?pageName=InmMain

Pollution

Les lois sur la pollution marine d'un État côtier s'appliquent aux navires étrangers dans ses eaux territoriales à condition que ces lois ne briment pas le droit de passage inoffensif¹⁷⁵, ainsi qu'aux navires étrangers dans sa ZEE, à condition que ces lois ne briment pas le droit de passage en transit et qu'elles soient « conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées » établies par l'OMI¹⁷⁶. De plus, lorsque les règles et les normes internationales sont « inadéquates pour tenir compte de situations particulières », un État côtier peut demander à l'OMI d'approuver des mesures obligatoires spéciales visant à prévenir la pollution par les navires dans une « zone clairement définie » de la ZEE¹⁷⁷. Une fois la zone établie, l'État côtier peut adopter unilatéralement des lois et des règlements supplémentaires concernant les rejets et les pratiques de navigation, mais ces lois ne peuvent toujours pas obliger les navires étrangers à respecter d'autres « normes en matière de conception, de construction et d'armement que les règles et les normes internationales généralement acceptées¹⁷⁸ ».

La *Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires* (MARPOL) est le principal accord international sur la pollution par les navires¹⁷⁹. Elle régit divers types de pollution marine, y compris la pollution par les hydrocarbures (Annexe I), les substances liquides nocives (Annexe II), les substances nuisibles transportées en colis (Annexe III), les eaux usées (Annexe IV)¹⁸⁰, les ordures (Annexe V) et la pollution de l'atmosphère (Annexe VI). Le code polaire énonce de nombreuses dispositions supplémentaires régissant la pollution marine dans les eaux arctiques, qui ont été rendues obligatoires par des modifications à la convention MARPOL.¹⁸¹

¹⁷⁵ CNUDM, par. 211(4).

¹⁷⁶ *Ibid.*, par. 211(5).

¹⁷⁷ *Ibid.*, al. 211(6)a) et b).

¹⁷⁸ *Ibid.*, al. 211(6)c).

¹⁷⁹ MARPOL (2 nov. 1973), 34 UST 3407; 1340 RTNU 184 (1973), tel que modifiée par le Protocole de 1978 en vertu de la MARPOL, 17 ILM 546 (16 fév. 1978) [MARPOL 1973/1978]; Site web de l'OMI. *Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires* (MARPOL). OMI.

En ligne : [https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

¹⁸⁰ MARPOL 1973/1978; site web de l'OMI, MARPOL.

¹⁸¹ Site web de l'OMI, Polar Code.

¹⁸² MARPOL 1973/1978, Annexes I et II; OMI. 2001. Guidelines for the Designation of Special Areas Under MARPOL 73/78 and Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas [MARPOL Special Area Guidelines]. Assembly Resolution A.927(22) s 2.1.

En ligne : [www.cdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.927\(22\).pdf](http://www.cdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.927(22).pdf);

site web de l'OMI, Zones spéciales en vertu de MARPOL. OMI. En ligne : imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/Special-Areas-Marpol.aspx

¹⁸³ MARPOL 1973/1978, Annexe I, règle 1(10), Annexe II, règle 1(7); annexe V, règle 1(3) (chacune donnant une définition semblable de « zone spéciale »).

Voir MARPOL directives pour la désignation de zones spéciales, Annexe 1 art. 2.1; site web de l'OMI, Zones spéciales en vertu de MARPOL.

¹⁸⁴ *Ibid.*, art. 3.

¹⁸⁵ MARPOL directives pour la désignation de zones spéciales, Annexe 1 art. 2.7.

¹⁸⁶ Site web de l'OMI, Zones spéciales en vertu de MARPOL.

Zones spéciales de la MARPOL

La MARPOL prévoit aussi la désignation de « zones spéciales » dans l'océan pour prévenir divers types de pollution¹⁸². Afin de faire désigner une zone maritime comme zone spéciale en vertu de la MARPOL, le promoteur doit démontrer que les exigences de base de la Convention n'assurent pas une protection adéquate et que sa situation océanographique et écologique, ainsi que le caractère particulier du trafic maritime justifient l'adoption de « méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers¹⁸³ ». Le promoteur doit présenter à l'OMI une proposition expliquant comment la zone répond aux critères de désignation de l'annexe de la MARPOL applicable au type de pollution en question¹⁸⁴. Si l'OMI approuve la désignation, elle entre en vigueur lorsque des installations de réception adéquates pour le type de polluant concerné sont aménagées dans la zone¹⁸⁵. Par exemple, l'Antarctique est une zone spéciale désignée pour la pollution par les hydrocarbures (Annexe I), les substances liquides nocives (Annexe II) et les ordures (Annexe V)¹⁸⁶. Cela fait essentiellement de l'Antarctique une zone de non-rejet pour les hydrocarbures, les substances liquides nocives et les mélanges qui en contiennent, sous réserve d'exceptions très limitées.



Hydrocarbures et substances dangereuses

La MARPOL contient de nombreuses dispositions visant à lutter contre la pollution par les hydrocarbures et les substances dangereuses. Par exemple, l'Annexe I exige que les pétroliers soient dotés d'une double coque¹⁸⁷, et interdit l'utilisation de certains types de mazouts lourds dans la région de l'Antarctique¹⁸⁸. L'annexe II précise les mesures antipollutions touchant environ 250 substances liquides nocives particulières transportées en vrac, et interdit le rejet de résidus contenant ces substances à moins de 12 milles de la côte la plus proche¹⁸⁹. De plus, la *Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures* (OPRC) exige que les parties mettent en place un système national d'intervention en cas d'incident de pollution par les hydrocarbures et les engage à coopérer à l'échelle internationale en cas d'incident de pollution¹⁹⁰. L'OPRC exige également que les navires soient dotés d'un plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures et qu'ils signalent tout incident de pollution aux autorités côtières. Un protocole de l'OPRC portant sur les substances dangereuses a été adopté en 2000¹⁹¹.

Il existe aussi dans l'Arctique des protections internationales particulières contre la pollution

par les hydrocarbures, notamment l'*Accord de coopération en matière de préparation et d'intervention en cas de pollution marine par les hydrocarbures dans l'Arctique* (MOSPA)¹⁹². Le MOSPA exige que les parties mettent en place des systèmes nationaux d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, effectuent des évaluations et avisent les autres parties des incidents de pollution par les hydrocarbures, s'engagent dans des activités de surveillance des déversements d'hydrocarbures, collaborent et s'entraident pour intervenir en cas d'incidents de pollution par les hydrocarbures, mettent en œuvre conjointement des exercices et des formations, d'autres activités¹⁹³. En outre, le Code polaire interdit les rejets d'hydrocarbures et de liquides nocifs par les navires dans les eaux arctiques¹⁹⁴, et contient des exigences structurelles pour les nouveaux navires construits à partir de janvier 2017¹⁹⁵. L'OMI envisage depuis de nombreuses années d'interdire les mazouts lourds dans l'Arctique, comme c'est le cas dans l'Antarctique. En février 2020, l'OMI a adopté un projet de règlement qui éliminerait progressivement l'utilisation et le transport de mazouts lourds à compter de 2024. Toutefois, le report de sa mise en œuvre dans les eaux nationales et l'exemption des navires à double coque jusqu'en 2029 lui a valu des critiques¹⁹⁶.



©Andrew S. Wright / WWF-Canada

¹⁸⁷ Site web de l'OMI. « Prescriptions en matière de double coque applicables aux pétroliers ». OMI. En ligne : [imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/constructionrequirements.aspx](https://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/constructionrequirements.aspx)

¹⁸⁸ MARPOL 1973/1978, Annexe I, ch 9, règle 43; site web de l'OMI, *Polar Code* (en anglais).

¹⁸⁹ Site web de l'OMI, MARPOL.

¹⁹⁰ OPRC, 30 ILM 733 (30 nov. 1990); site web de l'OMI, *Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures* (Convention OPRC) OMI.

En ligne : [imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness%2c-Response-and-Co-operation-\(OPRC\).aspx](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness%2c-Response-and-Co-operation-(OPRC).aspx)

¹⁹¹ *Ibid.*

¹⁹² MOSPA; Arctic Council. "International Cooperation in the Arctic". Arctic Council. En ligne : arctic-council.org/en/explore/work/cooperation; Arctic Council, *Ratification completed for agreement on oil pollution preparedness and response* (6 juin 2016, mis à jour le 23 mars 2017). En ligne : oarchive.arctic-council.org/handle/11374/529

¹⁹³ MOSPA.

¹⁹⁴ Code polaire, Partie II, art. 1.1.1, 2.1.1.

¹⁹⁵ *Ibid.*, art. 1.2.

¹⁹⁶ Humpert, M. 2020. "IMO Moves Forward with Ban of Arctic HFO But Exempts Some Vessels Until 2029". *High North News*.

En ligne : highnorthnews.com/en/imo-moves-forward-ban-arctic-hfo-exempts-some-vessels-until-2029

Eaux usées

L'annexe IV de la MARPOL régit les rejets d'eaux usées des navires qui effectuent des voyages internationaux et qui sont certifiés pour transporter plus de 15 personnes ou dont la jauge brute est supérieure à 400 tonneaux¹⁹⁷. L'annexe IV exige que les navires soient équipés d'une station d'épuration des eaux usées (SEEU), d'une citerne de retenue ou d'un dispositif de broyage et de désinfection (CDS) approuvés¹⁹⁸. Elle interdit le rejet d'eaux usées non traitées à moins de 12 NM de la terre et des eaux usées broyées et désinfectées à moins de 3 NM de cote¹⁹⁹. Le rejet à moins de 3 NM de la terre est autorisé si le navire possède une station d'épuration approuvée fonctionnelle qui ne produit pas de matières flottantes visibles et que l'effluent ne cause pas de décoloration des eaux environnantes²⁰⁰. L'annexe IV comprend des règlements détaillés régissant l'équipement de contrôle des eaux usées, la quantité de rejet et les installations de réception portuaires en plus de préciser les exigences relatives aux inspections et à la certification²⁰¹.

Le Code polaire augmente la distance minimale autorisée pour le déversement des eaux usées à partir de la terre, des plateaux de glace²⁰², des glaces côtières, et des glaces flottantes, dont la concentration dépasse 10 %²⁰³. En outre, il oblige les navires ayant une cote de glace A ou B²⁰⁴ et tous les navires à passager.ère.s construits depuis janvier 2017 à retenir les eaux usées lorsqu'ils circulent à moins de 12 NM de la terre, des plateaux de glace, des glaces côtières, et des glaces flottantes dont la concentration dépasse 10 %, ou à utiliser une station d'épuration approuvée²⁰⁵.

¹⁹⁷ MARPOL 1973/1978, Annexe IV, règle 2.

¹⁹⁸ *Ibid.*, Annexe IV, règle 9.

¹⁹⁹ *Ibid.*, Annexe IV, règle 11.

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ MARPOL 1973/1978, Annexe IV.

²⁰² Un plateau de glace est une « couche de glace flottante, d'une épaisseur considérable, qui émerge de 2 m ou plus et est fixée à la côte ». Code polaire., art. 4.1.2.

²⁰³ Code polaire art. 4.2.1.

²⁰⁴ Un navire de catégorie A est « conçu pour être exploité dans les eaux polaires dans au moins de la glace moyenne de première année [glace ayant au plus un hiver de croissance et de 70 à 120 cm d'épaisseur], celle-ci pouvant comporter des inclusions de vieille glace. » Code polaire, annexe 10, art. 2,1, 2,4, 2,8. Un navire de catégorie B est un navire qui n'appartient pas à la catégorie A « conçu pour être exploité dans les eaux polaires dans au moins de la glace mince de première année [glace ayant au plus un hiver de croissance et de 30 à 70 cm d'épaisseur], celle-ci pouvant comporter des inclusions de vieille glace ». *Ibid.*, Annexe 10, art. 2,2, 2,4, 2,15

²⁰⁵ *Ibid.*, art. 4.2.2.

²⁰⁶ *Ballast Water Convention*, 30 ILM 1455 (13 Feb 2004); site web de l'OMI. Gestion des eaux de ballast des navires OMI.

En ligne: imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/BallastWaterManagement.aspx

²⁰⁷ OMI. 2018. "Guidelines and Guidance Documents Related to the Implementation of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments", 2004. OMI. En ligne: wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Compilation%20of%20relevant%20Guidelines%20and%20guidance%20documents%20-%20May%202018.pdf

Eaux de ballast

Les eaux de ballast sont régies par la *Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires* (Convention BWB)²⁰⁶. En vertu de cette Convention et des lignes directrices adoptées en vertu de celle-ci²⁰⁷, chaque navire est tenu d'élaborer et de mettre en œuvre un plan de gestion qui lui est propre, de gérer les eaux de ballast selon une certaine norme et de détenir un registre et un certificat attestant sa conformité.

Autres types de pollution

Plusieurs autres types de pollution provenant des navires ne sont pas encore règlementés par le droit international, notamment les eaux grises, les eaux de lavage des épurateurs et le bruit sous-marin. Nous abordons ci-dessous les stratégies provisoires pour lutter contre ces types de pollution.



© Paul Nicklen / National Geographic Creative / WWF-Canada

Zones maritimes particulièrement vulnérables

Une « zone maritime particulièrement vulnérable » (ZMPV) est une « zone qui a besoin d'une protection particulière par le biais de mesures prises par l'OMI en raison de l'importance des attributs écologiques, socio-économiques ou scientifiques reconnus qui peuvent être vulnérables aux dommages causés par les activités associées au transport maritime international²⁰⁸ ». L'OMI tire son autorité de désigner des ZMPV de multiples instruments juridiques dont la Convention portant création de l'OMI, la CNUDM, la MARPOL, la Convention SOLAS et diverses résolutions adoptées antérieurement par l'OMI²⁰⁹. Des « mesures de protection associées », comme la désignation de « zones spéciales » pour prévenir la pollution ou la désignation d'une ZAE, sont adoptées au moment de l'établissement d'une ZMPV afin de protéger celle-ci contre les dommages environnementaux causés par la navigation²¹⁰. Pour être désignée comme ZMPV, une zone proposée doit répondre à au moins un des critères écologiques, socioéconomiques ou scientifiques déterminés par l'OMI²¹¹. De plus, les demandes de désignation d'une ZMPV doivent expliquer en quoi la zone proposée est menacée par les activités de navigation internationale²¹². Pour qu'une ZMPV soit créée, un État doit soumettre une demande à l'OMI en précisant la région pour la désignation de ZMPV et les mesures de protection associées²¹³. À ce jour, quinze ZMPV ont été créées dans le monde, mais aucune dans les eaux de l'Arctique²¹⁴.



© Peter Ewins / WWF-Canada

²⁰⁸ OMI. 2005. Résolution A.982(24) – Directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables [Directives pour les ZMPV de l'OMI]. OMI, art. 1.2, En ligne : wwwcdn.imo.org/localresources/fr/OurWork/Environment/Documents/A%2024-Res.982.pdf; site web de l'OMI. Zones maritimes particulièrement vulnérables. OMI. En ligne : imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/PSSAs.aspx; voir la section « Zone maritime particulièrement vulnérable » du « Cadre juridique » dans le rapport *Naviguer à travers les lois*.

²⁰⁹ Voir supra, note 205.

²¹⁰ Directives pour les ZMPV de l'OMI, art. 1.2, 6. Voir site web de l'OMI, ZMPV.

²¹¹ Directives pour les ZMPV de l'OMI, art. 4.4.

²¹² *Ibid.*, art. 5.1.

²¹³ *Ibid.*, art. 3, 7. Voir aussi *ibid.*, art. 8 (Critères applicables).

²¹⁴ Site web de l'OMI, ZMPV (Liste des PSSA approuvées).

IMPACTS DE LA NAVIGATION ET OUTILS POUR EN RÉDUIRE LES EFFETS NÉFASTES

La création de l'AMNC permettra d'éliminer ou de minimiser plusieurs menaces pour les espèces et les communautés inuites dans les zones marines situées à l'intérieur des limites de Tallurutiup Imanga, y compris celles émanant de la prospection sismique, du forage pétrolier et gazier, de l'extraction minière et du déversement de déchets. Néanmoins, l'augmentation du trafic maritime et des activités de déglacage dans la région, découlant du transport transnational de marchandises, du tourisme et des activités minières de Baffinland, constituera probablement une menace permanente et croissante pour l'intégrité de l'AMNC²¹⁵. Par ailleurs, l'augmentation du trafic maritime pourrait accroître les risques que des navires blessent ou tuent des mammifères marins, et perturbent les comportements, la répartition et l'abondance des espèces. La présence accrue des navires augmente aussi les risques d'interférence avec le prélèvement traditionnel des Inuit et peut accroître les risques pour la sécurité publique. Le déglacage pendant la formation des glaces à l'automne et au début de l'hiver (dite « saison intermédiaire » dans un contexte de navigation dans l'Arctique)

entraînerait la destruction ou la modification de la formation naturelle de la glace dans des régions dont dépendent les communautés inuites pour la chasse au phoque, ce qui aurait une incidence sur leurs réserves alimentaires hivernales. D'ailleurs, peu importe la saison, le déglacage augmente les risques pour les Inuit de ne pas pouvoir regagner la terre ferme ou de se retrouver à la dérive sur un fragment de glace s'étant détaché de la glace côtière. Un contexte semblable pourrait aussi faire en sorte que des baleines se retrouvent plus fréquemment emprisonnées dans des zones isolées d'eau libre entourées de glace. De plus, l'augmentation du trafic maritime et du déglacage peut accroître les risques de collision avec un animal, d'échouage, de déversement d'hydrocarbures, de rejets de polluants et d'introduction d'espèces envahissantes. L'organisation du trafic, les zones d'exclusion et d'autres mécanismes doivent être mis en place pour réduire les risques de devoir faire face à de telles conséquences.

²¹⁵ NMCA Feasibility Assessment, pp. 34-35; Ocean Conservancy. 2017. *Naviguer dans le Nord : Une évaluation des risques environnementaux liés au trafic maritime dans l'Arctique*. Ocean Conservancy. En ligne : <https://oceanconservancy.org/protecting-the-arctic/take-deep-dive/navigating-the-north/>; 2014. "Arctic Vessel Traffic in the Bering Strait: Key Measures for Developing Regulatory Standards". PEW. En ligne : pewtrusts.org/-/media/legacy/oceans_north_legacy/arctic_vessel_for_print_200copiesmay20141.pdf

PERTURBATIONS DES ESPÈCES ET RISQUES DE COLLISION AVEC UN NAVIRE

Une étude scientifique publiée en juillet 2018 a été la première à examiner de près les impacts de la navigation sur les mammifères marins dans l'Arctique²¹⁶. Aux fins de cette étude, des scientifiques ont observé plusieurs espèces. Les narvals se sont avérés les plus vulnérables aux impacts de la navigation en raison de leur forte exposition, ainsi que de leur sensibilité aux perturbations et au bruit sous-marin. L'étude a mis en évidence le fait que les routes de transit coïncident souvent avec les aires de migration et d'alimentation des narvals. Les bélugas, les baleines boréales et les morses sont également menacés par les impacts de la navigation.

Pour les ours polaires, le trafic maritime, le déglacement et d'autres activités humaines peuvent provoquer une sortie précoce des tanières, séparer les mères des oursons, nuire à l'accouplement et à la chasse, et perturber d'autres activités essentielles à la survie des ours polaires²¹⁷. Il arrive souvent que les oursons meurent lorsque leur tanière est perturbée ou qu'ils sont séparés de leur mère après la sortie. Cette séparation peut entraîner un manque de nourriture pour les oursons et la prédation par les ours mâles. Les perturbations pendant la période d'émergence des femelles chasseuses ou de leurs proies (p. ex., les phoques annelés qui mettent bas dans une tanière) peuvent également mettre en péril la survie des oursons.

Par ailleurs, les ourses apprennent à repérer les aires de mise bas des phoques annelés à forte densité et creusent leur tanière à proximité afin de pouvoir nourrir leurs oursons peu après leur sortie de la tanière. Ainsi, le déglacement à l'automne et au début de l'hiver risque de modifier la dynamique de formation des glaces et d'entraîner une diminution de la densité dans ces aires de mise bas qui sont connues des ourses. Le déglacement de ces importantes zones avant la sortie des oursons de leur tanière pourrait les exposer ainsi que leur mère à un risque élevé de famine après des mois passés dans leur tanière sans se nourrir.

De même, les morses rassemblés dans des ulliit sont vulnérables au trafic maritime, au déglacement et à d'autres perturbations humaines qui peuvent causer le piétinement tragique des veaux et l'abandon à court et à long terme des zones d'ulliit²¹⁸. Les activités humaines, y compris le déglacement et le trafic maritime, peuvent également perturber les phoques en nuisant à la recherche de nourriture, à l'accouplement, à la mise bas et à d'autres comportements, et causer des blessures graves ou mortelles en raison des collisions avec les navires, des sonars, des bruits et d'autres impacts.

²¹⁶ Hauser, D.D.W., Laidre, K.L. and H.L. Stern. 2018. "Vulnerability of Arctic Marine Mammals to Vessel Traffic in the Increasingly Ice-Free Northwest Passage and Northern Sea Route". *Proceedings of the National Academy of Sciences*. En ligne : pnas.org/content/115/29/7617

²¹⁷ Crockford, S.J. 2020. "State of the Polar Bear Report 2019". *The Global Warming Policy Foundation Report* 39. En ligne : polarbears-science.files.wordpress.com/2020/02/crockford-2020_statepb2019-final.pdf; Smith, T.S., Partridge, S.T., Amstrup, S.C. and S. Schliebe. 2007. "Post-den Emergence Behavior of Polar Bears (*Ursus maritimus*) in Northern Alaska". *Arctic* 60: 187. En ligne : pubs.er.usgs.gov/publication/70029716 (résumé d'études antérieures).

²¹⁸ Monson, D.H., Udevitz, M.S. and C.V. Jay. 2013. "Estimating Age Ratios and Size of Pacific Walrus Herds on Coastal Haulouts Using Video Imaging". *Public Library of Science ONE* 8(7): e69806. En ligne : dx.doi.org/10.1371/journal.pone.0069806

²¹⁹ Schwemmer, P., Mendel, B., Sonntag, N., Dierschke, V. and S. Garthe. 2011. Effects of Ship Traffic on Seabirds in Offshore Waters: Implications for Marine Conservation and Spatial Planning. *Ecological Applications* 21(5): p. 1851-60. En ligne : researchgate.net/publication/51560971_Effects_of_ship_traffic_on_seabirds_in_offshore_waters_Implications_for_marine_conservation_and_spatial_planning

Les oiseaux marins, les canards de mer et la sauvagine côtière sont également menacés par l'augmentation de la navigation et des activités de déglacement. Pendant une bonne partie de l'été, les oiseaux marins ne peuvent voler en raison de la mue chez les adultes et de la croissance des oisillons avant l'envol. Durant cette période, ils doivent plonger pour éviter les navires au risque d'être piégés ou aspirés par les hélices. Les jeunes oiseaux n'ont pas non plus appris à éviter les navires. Incapables de réagir rapidement, ils risquent d'être blessés ou tués. Les adultes peuvent aussi se mettre en danger en tentant de protéger leur progéniture. Le QWB et les OCT membres se disent très préoccupés par les distances de recul estivales insuffisantes autour des oiseaux marins, de la sauvagine côtière et des canards de mer, établies par le Service canadien de la faune pour les navires.

De plus, on a constaté que le trafic maritime entraînait chez les oiseaux d'importantes dépenses énergétiques, p. ex., quand ils s'envolent ou plongent, et des réactions de stress physiologique, comme l'augmentation de la fréquence cardiaque²¹⁹. Les aires de nidification et de croissance des oiseaux de mer, de canards marins et de la sauvagine côtière peuvent donc être menacées par le trafic maritime à proximité et par d'autres formes de perturbations humaines.

Le trafic maritime et le déglacement représentent aussi une menace pour les poissons et leur habitat. Cette menace se manifeste par les bruits, les sonars, les échouements des navires ou les collisions, la prospection sismique, l'érosion et la sédimentation.

En raison du relief accidenté et des nombreuses falaises abruptes que les caribous ne peuvent franchir, ils doivent traverser sur la glace de mer intacte dans les fjords des régions sud de Tallurutiup Imanga pour accéder à d'autres aires d'alimentation de décembre à mars, et lors des migrations saisonnières d'octobre et novembre et d'avril à juin. L'avènement des dérèglements climatiques risque de modifier le moment et le lieu de la migration des caribous sur la banquise dans l'AMNC. Le déglacement visant à faciliter la navigation à proximité des passages de glace des caribous constitue une menace majeure pour leur survie. Les caribous qui tentent de traverser la glace brisée et l'eau libre créées par le déglacement meurent souvent de blessures, d'épuisement, de noyade ou d'hypothermie. Or, s'ils ne tentent pas la traversée, ils risquent de ne jamais atteindre les zones où la nourriture est suffisante pour l'hiver, les aires de mise bas et les zones d'élevage adéquates, ou encore les zones de reproduction ou de rut, ce qui entraînerait un taux accru de mortalité et affecterait le succès de reproduction.



© Canon / Brutus Östling / WWF-Sweden

²²⁰ La zone de protection de Pond Inlet proposée par le QWB et les OCT de Pond Inlet dans le cadre du plan d'aménagement du Nunavut correspond à la zone de mise bas, d'élevage et de chasse du narval. Voir QWB et OCT de Pond Inlet, recommandation écrite no 21 concernant l'ébauche du plan d'aménagement du Nunavut de 2016, zone d'intérêt communautaire — valeurs multiples et mise bas, élevage et chasse du narval, Pond Inlet (4 septembre 2018).

Zone I - Préservation

Comme nous l'avons vu plus haut, la loi sur les AMNCC et les règlements connexes exigent l'établissement de zones I (préservation) et de zones II (milieu naturel). Les secteurs de Pond Inlet et du bras Admiralty illustrés dans les figures 7 et 8 ci-dessous pourraient très bien être inclus dans la zone I de l'AMNC Tallurutiup Imanga. En raison de la valeur extrêmement élevée de ces secteurs pour les espèces, ainsi que pour la chasse et la pêche inuites, le QWB a demandé leur protection à la fois dans le cadre du plan de gestion provisoire et définitif de l'AMNC, qui n'a pas encore été finalisé, et dans le cadre du plan d'aménagement du Nunavut en cours par la Commission d'aménagement du Nunavut (CAN).

La zone de protection de Pond Inlet proposée par le QWB (zone I, en vert à la figure 7) engloberait les secteurs d'inlet Navy Board, du détroit de Tremblay, d'inlet Milne et de la baie de Koluktoo²²⁰. Elle occupe la totalité du bras de mer Tremblay et de la baie de Koluktoo, jusqu'à 10 km des côtes occidentales du détroit d'Éclipse, et jusqu'à 50 % de la largeur des inlets Navy Board et Milne.

La zone de protection de Pond Inlet est une aire d'agrégation estivale et de migration des narvals et la baie de Koluktoo est reconnue comme aire de mise bas importante pour l'espèce. Après la mise bas, certaines femelles narvals et leurs petits restent dans la baie de Koluktoo, tandis que d'autres se dispersent dans les zones avoisinantes. Pond Inlet abrite également de nombreuses autres espèces essentielles à l'intégrité de cet écosystème complexe, notamment le phoque annelé, le phoque barbu, l'ours polaire, la baleine boréale, l'épaulard, l'oie des neiges, l'eider à tête grise, l'eider à duvet, la bernache cravant, le faucon gerfaut, la mouette, la sterne, les oiseaux marins, l'omble chevalier et la morue polaire. Les Inuit dépendent de bon nombre de ces espèces qui constituent des éléments importants de leur alimentation et de leur vie culturelle. Il est important de protéger la zone de Pond Inlet des navires qui risquent de perturber la mise bas des narvals et de nuire aux activités traditionnelles inuites comme la chasse, la pêche, le camping, les voyages et d'autres activités.

La zone de protection du bras de mer Admiralty (zone I, en vert à la figure 8) comprend le bras Admiralty, le bras Berlinguet, la baie Bell, le bras

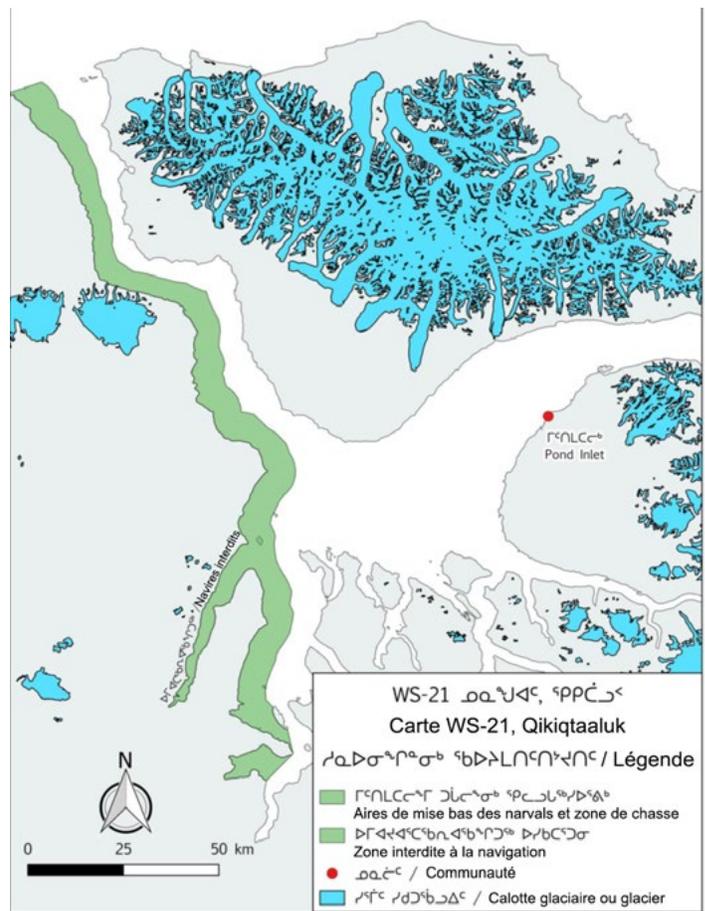


Figure 7 – Zone proposée de protection de Pond Inlet (Source : QWB)

Moffet, ainsi que tous les bras de mer et toutes les baies et autres eaux marines adjacentes. Lieu important de rassemblement estival et de migration des narvals, le bras Admiralty abrite aussi de nombreuses autres espèces qui font partie intégrante du fonctionnement de l'écosystème, notamment le phoque du Groenland, le phoque annelé, le phoque barbu, l'ours polaire, le béluga, la baleine boréale, l'épaulard, le plongeon catmarin, le faucon pèlerin, la grue du Canada, l'oie des neiges, l'eider à tête grise, l'eider à duvet, la bernache cravant, le faucon gerfaut, les mouettes, les sternes, le fulmar, le labbe, l'omble chevalier, la morue polaire, les chabots, les crabes et les palourdes. Les Inuit dépendent d'un grand nombre de ces espèces, et la zone est essentielle pour la santé, la culture et le patrimoine des Inuit d'Arctic Bay. Par ailleurs, le Service canadien de la faune a classé le bras Berlinguet comme un habitat clé pour les oiseaux migrateurs, et le secteur sud du bras Admiralty est reconnu par les Inuit comme une aire d'alimentation et de reproduction des oies des neiges.

Le fait de garder la zone de protection du bras Admiralty à l’abri des perturbations causées par les navires permettra de protéger les nombreux mammifères et oiseaux marins, ainsi que les autres espèces qui en dépendent, tout en assurant la poursuite des activités traditionnelles inuites, dont la chasse, la pêche, le camping, le voyage et d’autres activités.

Il serait approprié d’inclure également dans la zone I d’autres habitats et zones de chasse et de pêche inuites de grande importance. Les zones vulnérables présentées en annexe pourraient servir de point de départ à la délimitation d’autres éléments de la zone I dans les plans de gestion provisoires et définitifs de l’AMNC Tallurutiup Imanga.

Tout en permettant aux peuples inuits de poursuivre leurs activités, les secteurs proposés pour la zone I par le QWB et les OCT doivent interdire le trafic maritime et les activités de déglacage connexes afin de renforcer la protection, sauf exception raisonnable pour la sécurité humaine, les interventions d’urgence et autres. Pour éviter la violation des droits de chasse et de pêche des Inuit et le transport local, les navires appartenant à des intérêts locaux ou régionaux seraient autorisés en vertu de l’Accord du Nunavut. Les paramètres et les restrictions spécifiques à la zone I devraient être détaillés dans le plan de gestion de l’AMNC, qui est en cours d’élaboration.

Comme nous l’avons expliqué plus haut, le gouvernement du Canada est autorisé à exclure ou à restreindre la navigation dans une zone I (préservation) en vertu de la Loi sur les AMNCC, de la LPPEA et de la LMMC, si ces exclusions et restrictions respectent les droits accordés aux Inuit dans l’ARTN. La désignation d’une zone I englobant les zones de protection de Pond Inlet et du bras de mer Admiralty, ainsi que d’autres zones I proposées par le QWB et les OCT dans les annexes, aiderait également le gouvernement à atteindre ses objectifs et à remplir ses obligations en vertu de l’ERAI. En outre, l’inclusion de la zone de protection de Pond Inlet serait cohérente avec le Plan de gestion de la navigation et de la faune marine de Baffinland, un plan qui sert d’outil à l’entreprise pour se conformer à diverses obligations légales et réglementaires et répondre aux préoccupations des Inuit concernant

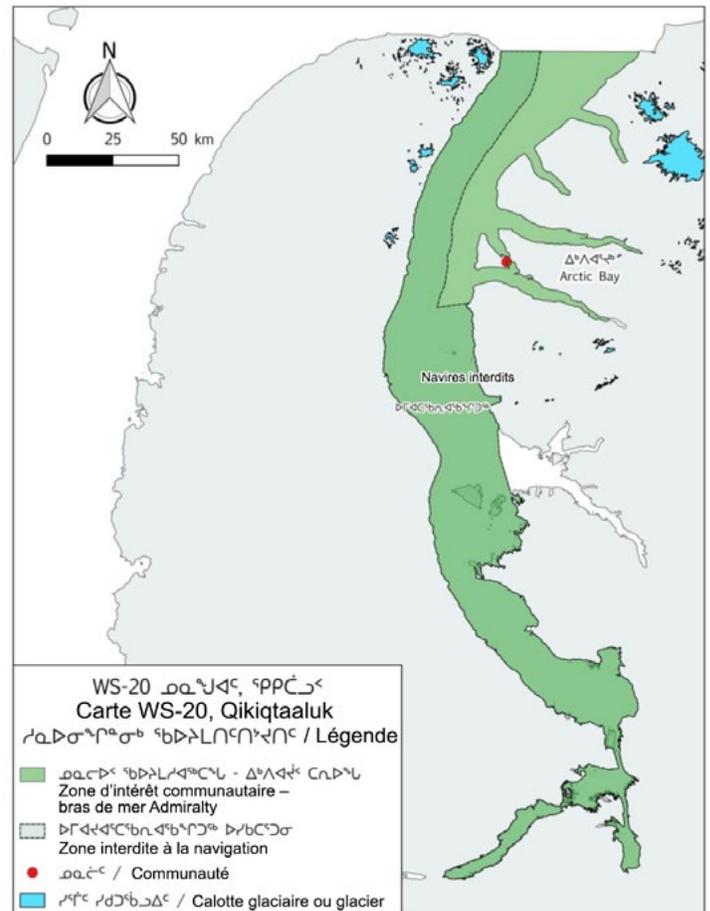


Figure 8 – Zone de protection du bras Admiralty proposée (Source : QWB)

l’exploitation de sa mine de fer de Mary River et du transport du minerai²²¹. Dans le plan, Baffinland définit une route de navigation à partir du port de Milne qui se trouve à l’est de la zone de protection de Pond Inlet (décrite ci-dessus), et s’engage à veiller à ce que les navires de transport de minerai suivent cette route dans la mesure du possible²²². De plus, le plan désigne une « zone de navigation restreinte » dans la baie de Koluktoo et le long du côté ouest de Milne Inlet qui correspond largement à la portion de la zone de protection de Pond Inlet près de la route de navigation de Baffinland²²³. Baffinland s’est donc déjà engagée à éviter des zones comme la baie de Koluktoo et le littoral ouest de Milne Inlet près de Bruce Head afin de minimiser les répercussions de la navigation du trafic maritime sur les mammifères marins et l’interférence avec les activités de chasse et de pêche²²⁴.

Pour les raisons évoquées ci-dessus, le droit maritime international ne devrait pas constituer un obstacle important à l'exclusion ou à la restriction de la navigation dans les zones de protection décrites précédemment et dans les annexes. En vertu de la délimitation et des pratiques de longue date du Canada, ces zones sont incluses dans la zone définie comme les eaux intérieures au large de la ligne de base entourant l'archipel Arctique (voir figure 6). La GCC assure régulièrement la surveillance et le contrôle de la navigation dans cette région (jusqu'à la limite de la ZEE) à partir de son centre SCTM à Iqaluit. De plus, comme ces zones ne se trouvent pas dans le passage du Nord-Ouest, il est peu probable que des controverses soient soulevées au sujet du traitement que le Canada réserve à l'archipel Arctique dans son ensemble. Même selon une approche plus traditionnelle de l'établissement des lignes de base, le bras de mer Admiralty serait considéré comme des eaux intérieures parce qu'il est « très découpé » et qu'il se trouve au large d'une ligne de base droite à partir de la côte de l'île de Baffin²²⁵. Le détroit d'Éclipse et l'inlet Milne sont également très découpés dans l'île de Baffin, et l'île Bylot, qui se trouve à l'embouchure de ce bras de mer, serait probablement considérée comme un « chapelet d'îles » le long de la côte, « à proximité immédiate de celle-ci²²⁶ ». Ainsi, même selon une approche traditionnelle, les eaux situées dans la zone de protection de Pond Inlet seraient probablement considérées comme des eaux intérieures²²⁷.

RECOMMANDATION 1 :

Délimitation de la zone I (préservation) et restrictions connexes dans le plan de gestion de l'AMNC. Établir une zone de protection centrale (zone 1 préservation) dans le plan de gestion de l'AMNC Tallurutiup Imanga. La zone I devrait comprendre au minimum les zones de protection de Pond Inlet et du bras Admiralty décrites dans le présent document. La zone I devrait aussi comprendre des zones d'habitats et de récolte des Inuit.e.s. désignées comme particulièrement importantes par Parcs Canada, en collaboration avec le conseil régional des ressources fauniques (QWB) et les OCT locales. Pour maximiser la protection, on pourrait tout simplement exclure tout trafic maritime et toute activité de déglacage connexe de certains secteurs de la zone I, sous réserve d'exceptions raisonnables pour la sécurité humaine, les interventions d'urgence et d'autres situations d'urgence, tout en permettant les activités des Inuit.e.s, comme le prévoit l'ARTN. Il serait aussi sensé d'autoriser le passage des petits navires (de moins de 20 m de long), à condition qu'ils respectent les limites de vitesse et les autres mesures de protection prévues pour la zone II.

²²¹ Baffinland Iron Mines Corporation. 2020. Shipping and Marine Wildlife Management Plan, Doc. BAF-PH1-830-P16-0024, rev 7.

²²² *Ibid.*, p. 35 (fig 5.2), 37. Voir la Figure 6 ci-dessous.

²²³ *Ibid.*, p. 38 (fig 6.1).

²²⁴ *Ibid.* p. 37.

²²⁵ CNUDM, art. 7.

²²⁶ *Ibid.*

²²⁷ CNUDM, art. 7; Naviguer à travers les lois n 3 (section « Zones maritimes »).

Zone II - Milieu naturel

Les détroits, les chenaux, les fjords, les bras de mer, les baies et les estuaires de l'AMNC Tallurutiup Imanga jouent un rôle essentiel en assurant l'abondance des espèces de la région – laquelle revêt une importance mondiale – et en permettant aux Inuit de Qikiqtani de poursuivre leurs activités traditionnelles de chasse et de pêche. À ce titre, le reste de l'AMNC devrait être désigné zone II (milieu naturel) en vertu de la Loi sur les AMNCC et des règlements connexes. Voici quelques-unes des mesures de protection qui pourraient être mises en œuvre dans la zone II. Les mêmes restrictions devraient aussi s'appliquer à la zone I, si des navires sont autorisés à y circuler.

RECOMMANDATION 2 :

Délimitation de la zone II (milieu naturel) et restrictions connexes dans le plan de gestion de l'AMNC. Désigner toutes les zones de l'AMNC Tallurutiup Imanga, autres que celles de la zone I, comme zone II (milieu naturel) dans le plan de gestion de l'AMNC. Les restrictions énoncées ci-dessous doivent également être intégrées au plan de gestion et s'appliquer à l'ensemble de la zone II. Si le trafic maritime est autorisé dans la zone I, ces restrictions doivent également s'appliquer à la zone II. Toutefois, ces restrictions ne devraient pas toucher les communautés inuites. Il est important de veiller à ce que toute restriction des activités inuites dans l'AMNC soit pleinement conforme aux conditions négociées entre les Inuit et le gouvernement du Canada en vertu de l'ARTN.

Limitation de la vitesse des navires

La vitesse des navires est l'un des principaux facteurs prédictifs de la fréquence et de la gravité des collisions avec des baleines et d'autres mammifères marins. Or, la limitation de la vitesse s'est avérée efficace pour réduire le nombre de collisions²²⁸. Des vitesses de navires réduites et de plus grandes distances de recul (voir ci-dessous) permettraient aussi aux oiseaux marins adultes et juvéniles d'éviter plus facilement les navires, en particulier pendant les périodes où ils sont incapables de voler. Et en l'absence de normes internationales régissant le bruit sous-marin, la limitation de la vitesse est aussi l'un des rares mécanismes disponibles pour réduire le bruit provenant des navires canadiens et étrangers. Les Inuit de Qikiqtani se disent d'ailleurs préoccupées par les risques que posent les navires pour leur sécurité lors des activités de chasse et de pêche. La réduction de la vitesse des navires diminuerait considérablement ces risques, ainsi que les risques de perturber ces activités traditionnelles.

Dans son plan d'atténuation visant la navigation et les espèces marines, Baffinland s'engage à s'assurer que ses navires de transport de minerai respectent une limite de vitesse de 9 kt²²⁹. Parmi les autres mesures de réduction de la vitesse visant à protéger les espèces marines, mentionnons le récent NOTMAR qui encourage les navires à respecter une vitesse de 10 kt ou moins pour protéger les bélugas des collisions potentielles et du bruit sous-marin dans les aires marines protégées de la région désignée des Inuvialuit²³⁰. Le Canada a également imposé à maintes reprises une limite de vitesse de 10 kt aux navires de 20 m ou plus traversant des zones désignées du golfe du Saint-Laurent afin de protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord²³¹.

²²⁸ Conn, P.B. and Silber, G. 2013. "Vessel Speed Restrictions Reduce Risk of Collision-Related Mortality for North Atlantic Right Whales". *Ecosphere* 4(4), les art. 43. En ligne : https://www.researchgate.net/publication/270528066_Vessel_speed_restrictions_reduce_risk_of_collision-related_mortality_for_North_Atlantic_right_whales; Pêches et Océans Canada. 2017. Évaluation du risque de collision avec des navires pour le rorqual à bosse (*megaptera novaeangliae*) et le rorqual commun (*balaenoptera physalus*) au large de la côte ouest de l'île de Vancouver, au Canada. MPO, Secrétariat canadien de consultation scientifique, avis scientifique 2017/038. En ligne : publications.gc.ca/collections/collection_2017/mpo-dfo/Fs70-6-2017-038-fra.pdf; Hauser, Vulnerability of Arctic Marine Mammals.

²²⁹ Baffinland, Shipping and Marine Wildlife Mitigation Plan, p. 39.

²³⁰ Garde côtière canadienne, 2020. Publication des Avis aux navigateurs, Édition de l'Ouest (31 juillet 2020). Pêches et Océans Canada. En ligne : publications.gc.ca/collections/collection_2020/mpo-dfo/Fs152-6-2020-7-fra.pdf

²³¹ Transports Canada. 2021. Protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord des collisions avec les navires dans le golfe du Saint-Laurent. Gouvernement du Canada. En ligne : tc.canada.ca/fr/transport-maritime/navigation-conditions-maritimes/protéger-baleines-noires-atlantique-nord-collisions-avec-navires-dans-golfe-saint-laurent

Pour atteindre les objectifs de l'AMNC Tallurutiup Imanga et de l'ERAI, le plan de gestion de l'AMNC doit établir la limite de vitesse à 9 kt. Et pour assurer l'efficacité de cette mesure et faciliter sa mise en œuvre, la limite devrait être généralement applicable en tout temps, dans l'ensemble de l'AMNC et pour tous les types et toutes les tailles de navires, y compris les vraquiers, les bateaux de croisière, les pétroliers, les navires de l'État, les embarcations privées et autres. Il faudrait toutefois prévoir des exceptions pour permettre l'augmentation de la vitesse dans le but d'éviter de causer un accident, de perturber une espèce ou de nuire à la chasse et à la pêche de subsistance.

L'autorité juridique pour une limite de vitesse est fondée sur de multiples lois fédérales et d'autres instruments. Comme mentionné ci-dessus, le passage des navires dans une AMNC doit être géré conformément aux objectifs de conservation et au plan de zonage de l'AMNC, en vertu de la Loi sur les AMNCC²³². Le gouverneur en conseil a le pouvoir général de prendre des règlements pour le contrôle et la gestion de l'AMNC, ainsi qu'un pouvoir plus limité de prendre des règlements relatifs à la navigation et à la sécurité maritime²³³. En outre, en vertu de l'ERAI, TC est tenu d'établir un centre de transport dans la région, et les parties doivent élaborer une « stratégie d'identification et de déplacement des navires pour l'AMNC²³⁴. De plus, en vertu de la LPPEA et du système NORDREG, ainsi que de la CSA, le gouverneur en conseil et TC disposent d'un large pouvoir pour régler la navigation afin de protéger la sécurité publique et l'environnement dans l'Arctique, y compris au sein de l'AMNC²³⁵.

Recommandation 2(a) – Limitation de la vitesse des navires. Établir dans le plan de gestion de l'AMNC Tallurutiup Imanga une limite de vitesse de 9 kt généralement applicable en tout temps, dans toutes les zones de l'AMNC et pour toutes les tailles et tous les types de navires, y compris les vraquiers, les navires de croisière, les pétroliers, les navires gouvernementaux, les bateaux de particuliers et d'autres types. Il faudrait toutefois prévoir des exceptions pour permettre l'augmentation de la vitesse lorsqu'il s'agit d'éviter de causer un accident, de perturber une espèce ou de nuire à la chasse et à la pêche de subsistance, tout en veillant à respecter les droits des Inuit conformément à l'ARTN.

Distances de recul, meilleures pratiques de navigations et considérations saisonnières

En se basant sur les commentaires des membres des communautés, les principes de l'Inuit Qaujimaqatugangit, la science, le processus d'aménagement du territoire du Nunavut et le Plan de gestion de la navigation et de la faune marine de Baffinland, le WWF-Canada a formulé plusieurs recommandations concernant les distances de recul des navires, les meilleures pratiques de navigation et les considérations saisonnières afin de réduire au minimum les dommages causés aux espèces, puis a transmis ces recommandations aux exploitant.e.s de navires par l'entremise du Guide de navigation en Arctique de l'Est²³⁶. Le QWB a réitéré bon nombre de ces recommandations et d'autres dans ses commentaires sur le plan de gestion de l'AMNC Tallurutiup Imanga²³⁷. Les principales recommandations issues de ces documents sont résumées ci-dessous et devraient être intégrées au plan de gestion de l'AMNC.

²³² Loi sur les AMNCC art. 3.4.3.

²³³ *Ibid.*, par. 16(1),(3).

²³⁴ ERAI art. 10.3.3, 10.5.

²³⁵ NORDREG art. 2; Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation, C.R.C., ch. 356, annexe 2; LMMC, art. 35.1, 136. Cf. Loi sur les AMNCC par. 16(3). (nécessite l'approbation du ministre de l'Environnement et du Changement climatique dans les cas où les pouvoirs conférés par la loi sur les AMNCC recourent ceux d'autres lois).

²³⁶ WWF-Canada 2018. « Guide de navigation en Arctique de l'Est ». WWF-Canada. En ligne : wwf.ca/wp-content/uploads/2023/07/Eastern_Arctic_Full_Digital_v4_FR.pdf

²³⁷ QWB, Letter to Tallurutiup Imanga NMCA Interim Management Plan Planning Committee (3 Aug 2019).

Distances de recul – Les exploitant.e.s de navires doivent respecter les distances de recul suivantes lorsqu'ils sont en présence de certaines espèces :

- 5 km d'une ulli (échouerie) de morses (tous les navires);
- 2 à 5 km des mammifères marins (vraquiers, pétroliers, autres grands navires);
- 2 km des sites de reproduction de la mouette blanche (tous les navires);
- 1500 m des colonies d'oiseaux marins, de canards marins et des sauvagines, ainsi que des zones de mue pour les grands navires (20 m de long et plus);
- 500 m des mammifères marins, des colonies d'oiseaux marins, de canards marins et des sauvagines, ainsi que des zones de mue pour les petits navires (de moins de 20 m de long) se déplaçant à une vitesse supérieure à 2 kt;
- 300 m des mammifères marins, des colonies d'oiseaux marins, de canards marins et des sauvagines, ainsi que des zones de mue pour les petits navires (de moins de 20 m de long) se déplaçant à une vitesse de moins de 2 kt.

Meilleures pratiques de navigation :

- Utilisation par les communautés – Les exploitant.e.s de navires doivent accorder le droit de passage aux communautés inuites qui pratiquent la pêche et la chasse, éviter les secteurs où se pratiquent ces activités et interdire la prise de photos de ces activités.
- Routes des Inuit – Les exploitant.e.s de navires doivent éviter de traverser les couloirs de circulation sur glace des communautés, à moins d'utiliser un pont de glace.
- Mammifères marins – Les exploitants de navires doivent respecter les procédures d'atténuation suivantes à proximité des mammifères marins :
 - Accorder la priorité aux espèces dans leur déplacement.
 - Maintenir une trajectoire linéaire et une vitesse constante, en évitant toute manœuvre imprévisible
 - Lorsque les mammifères marins paraissent piégés ou perturbés par les mouvements d'un navire, ce dernier devrait être tenu de prendre des mesures appropriées pour atténuer les perturbations, notamment en

s'immobilisant jusqu'à ce que les espèces s'éloignent de la zone environnante.

Considérations saisonnières :

- Baleines – Les exploitant.e.s de navires devraient être particulièrement prudents dans les aires de mise bas, d'alimentation et de migration des baleines (voir ***l'annexe 9***) de la mi-juillet à la mi-septembre.
- Polynies – Éviter la navigation dans les polynies (d'octobre à juillet environ).
- Bordures de la banquise – Éviter la navigation à travers les bordures de la banquise ou à proximité, d'octobre à juillet.
- Aires de mise bas des phoques – Éviter la navigation dans les zones d'habitat des phoques (voir ***l'annexe 9***) pendant la saison de mise bas, d'octobre à juin.
- Caribou – Éviter la navigation dans les passages de banquise des caribous d'octobre à juillet.

Ces recommandations devraient être énoncées dans le plan de gestion de l'AMNC, de préférence à titre de mesures obligatoires. Si Parcs Canada propose de rendre volontaire l'une ou l'autre des restrictions susmentionnées, ces mesures volontaires doivent être négociées avec le QWA et les OCT locales et recevoir leur approbation. Le pouvoir du gouvernement fédéral d'imposer de telles mesures sur une base obligatoire découle des mêmes dispositions de la Loi sur les AMNCC, de l'ERAI, de la LPPEA, du système NORDREG et de la LMMC que celles décrites ci-dessus en ce qui concerne les limites de vitesse. Dans la mesure où elles sont rendues obligatoires, de telles règles ne devraient pas s'appliquer lorsque les passager.ère.s d'un navire participent activement à des activités traditionnelles de chasse ou de pêche ou à des activités similaires. Cela pourrait nuire aux activités de chasse et de pêche des Inuit et à l'utilisation de leurs habitations et camps traditionnels, ce qui serait incompatible avec de nombreuses dispositions de la Loi sur les AMNCC et de l'ERAI. De plus, toute disposition obligatoire applicable dans le chenal principal est-ouest de Tallurutiup Imanga (c.-à-d. le passage du Nord-Ouest) doit être soigneusement élaborée pour éviter de ralentir ou de retarder excessivement les navires étrangers, car cela pourrait susciter une controverse sur le statut juridique de cette route et sur les restrictions qui peuvent y être imposées sans contrevioler au droit de passage en transit.

Recommandation 2(b) – Distances de recul, meilleures pratiques de navigations et considérations saisonnières. Intégrer les distances de recul, les meilleures pratiques de navigation et les considérations saisonnières suivantes dans le plan de gestion de l'AMNC sur une base obligatoire ou volontaire sous réserve de négociations avec la QWB et les OCT locales:

Distances de recul – Les exploitant.e.s de navires doivent respecter les distances de recul suivantes lorsqu'ils sont en présence de certaines espèces :

- 5 km d'une ulli (échouerie) de morses (tous les navires);
- 2 à 5 km des mammifères marins (vraquiers, pétroliers, autres grands navires);
- 2 km des sites de reproduction de la mouette blanche (tous les navires);
- 1500 m des colonies d'oiseaux marins, de canards marins et des sauvagines, ainsi que des zones de mue pour les grands navires (20 m de long et plus);
- 500 m des mammifères marins, des colonies d'oiseaux marins, de canards marins et des sauvagines, ainsi que des zones de mue pour les petits navires (de moins de 20 m de long) se déplaçant à une vitesse supérieure à 2 kt;
- 300 m des mammifères marins, des colonies d'oiseaux marins, de canards marins et des sauvagines, ainsi que des zones de mue pour les petits navires (de moins de 20 m de long) se déplaçant à une vitesse de moins de 2 kt.

Meilleures pratiques de navigation :

- Utilisation par les communautés – Les exploitant.e.s de navires doivent accorder le droit de passage aux communautés inuites qui pratiquent la pêche et la chasse, éviter les secteurs où se pratiquent ces activités et interdire la prise de photos de ces activités.
- Routes des Inuit – Les exploitant.e.s de navires doivent éviter de traverser des couloirs de circulation sur glace des communautés, à moins qu'ils n'utilisent un pont de glace.
- Mammifères marins – Les exploitant.e.s de navires doivent respecter les procédures d'atténuation suivantes à proximité des mammifères marins :
 - Accorder la priorité aux espèces dans leur déplacement.
 - Maintenir une trajectoire linéaire et une vitesse constante, en évitant toute manœuvre imprévisible.
 - Lorsque les mammifères marins paraissent piégés ou perturbés par les mouvements d'un navire, ce dernier devrait être tenu de prendre des mesures appropriées pour atténuer les perturbations, notamment en s'immobilisant jusqu'à ce que les espèces s'éloignent de la zone environnante.

Considérations saisonnières :

- Baleines – Les exploitant.e.s de navires devraient être particulièrement prudents dans les aires de mise bas, d'alimentation et de migration des baleines, de la mi-juillet à la mi-septembre.
- Polynies – Éviter la navigation dans les polynies (d'octobre à juillet environ).
- Bordures de la banquise – Éviter la navigation à travers les bordures de la banquise ou à proximité, d'octobre à juillet.
- Aires de mise bas des phoques – Éviter la navigation dans les zones d'habitat des phoques (voir **l'annexe 9** pendant la saison de mise bas, d'octobre à juin.
- Caribou – Éviter la navigation dans les passages de banquise des caribous d'octobre à juillet.

Si ces mesures sont rendues obligatoires, les règles recommandées ne devraient toutefois pas s'appliquer lorsque les passager.ère.s d'un navire participent activement à des activités traditionnelles de chasse ou de pêche, et toute disposition obligatoire applicable dans le principal chenal est-ouest de Tallurutiup Imanga devrait être soigneusement élaborée pour éviter de ralentir ou de retarder excessivement les navires étrangers.

Fermeture saisonnière au déglacement et aux grands navires

Le trafic maritime et les activités de déglacement connexes menacent les espèces et le prélèvement des Inuit pendant l'hiver et les saisons intermédiaires. Notamment, la destruction de la banquise côtière présente une menace importante pour les espèces, et risque de détruire les routes empruntées par les populations inuites se dirigeant vers les zones essentielles de chasse et de pêche. Pour atteindre les objectifs de l'AMNC Tallurutiup Imanga et de l'ERAI, le plan de gestion doit interdire de façon saisonnière le déglacement et le passage de grands navires, en particulier le bris de la banquise côtière et le passage de tout navire de plus de 20 m de longueur dans l'ensemble de l'AMNC Tallurutiup Imanga pendant la formation des glaces et jusqu'à la débâcle. Par défaut, la période de fermeture s'étendrait du début de l'ukiaksaq (1^{er} octobre) à la fin de l'upingaaq (31 juillet) inclusivement, mais le gouvernement fédéral doit conserver le pouvoir de modifier ces dates, en consultation et en accord avec le conseil régional des ressources fauniques (QWB) et les OCT locales, selon les variations annuelles des conditions météorologiques et l'état des glaces. Conjointement, ces interdictions saisonnières de déglacement et de passage des grands navires assureraient la protection d'importantes routes de déplacement des Inuit, des aires de mise bas des phoques, des ulliit/échoueries de morses sur la banquise, des activités de chasse et de pêche des ours polaires et des humains aux bordures de la banquise, des rassemblements d'espèces à l'intérieur et autour des polynies, et des passages sur la banquise des caribous.

Le pouvoir législatif de ces restrictions saisonnières découle de la Loi sur les AMNCC, de l'ERAI, de la LPPEA, du système NORDREG et de la LMMC, tel que décrit ci-dessus en ce qui concerne la limitation de vitesse. Ces mesures de restrictions n'empêcheraient pas le passage des petits navires (de moins de 20 m de longueur) circulant dans l'AMNC pour le transport local entre les communautés, le prélèvement de subsistance, les interventions d'urgence, ni la recherche scientifique et à d'autres fins, lorsque les conditions météorologiques et l'état des glaces le permettent. Par conséquent, elles ne devraient pas susciter de controverse importante dans la plupart des régions de l'AMNC Tallurutiup Imanga.

Dans les cas où certains pays considèrent le principal chenal est-ouest de l'AMNC Tallurutiup Imanga comme un détroit international, ces mesures saisonnières pourraient susciter une certaine controverse en ce qui concerne la circulation des navires étrangers. Néanmoins, le Canada peut faire valoir que ces mesures s'inscrivent pleinement dans le cadre de la disposition de l'article 234 de la CNUDM selon laquelle les grands navires ne peuvent traverser les « zones recouvertes par les glaces », puisque ces glaces sont présentes pendant la partie la plus dangereuse de l'année, lorsque la manœuvrabilité des navires est limitée, que la visibilité est mauvaise, que les collisions, les échouements, les déversements d'hydrocarbures et d'autres dangers sont les plus susceptibles de se produire et qu'il serait difficile de déployer les efforts d'intervention d'urgence. Autrement, si le gouvernement fédéral veut éviter toute controverse, les mesures saisonnières pourraient tout de même être mises en œuvre dans une large mesure. L'interdiction saisonnière de déglacement ne s'applique qu'à la banquise côtière le long du littoral et ne contrevient pas au droit de passage en transit dans le corridor central du chenal principal, si, dans un lieu et à un moment donné, la banquise côtière ne se forme pas sur une partie du chenal. L'interdiction saisonnière de passage des grands navires s'appliquerait à ces mêmes zones littorales, tout en permettant aux navires étrangers de circuler dans le corridor central.

Par ailleurs, le transport de minerai associé aux opérations minières de Baffinland pourrait aussi soulever la controverse. Jusqu'à récemment, la grande majorité de ce transport avait lieu pendant la saison des eaux libres²³⁸. Or, comme nous l'avons vu précédemment, Baffinland utilise maintenant des brise-glaces pour prolonger ses activités jusqu'aux saisons intermédiaires. La route de navigation de Baffinland qui traverse inlet Milne et le détroit d'Éclipse ne passe pas dans le chenal est-ouest dont le statut international fait l'objet de discussion. En fait, selon la définition canadienne de la ligne de base côtière (figure 6 ci-dessus) et les pratiques de longue date, la route de Baffinland traversant l'AMNC passe par les eaux intérieures. Même avec une approche plus traditionnelle, la route serait probablement considérée comme étant située dans les eaux intérieures en raison de leur avancée importante dans les terres de l'île de Baffin. Le gouvernement fédéral

²³⁸ Baffinland, "Shipping and Marine Wildlife Management Plan", p. 23 (indiquant que la saison annuelle de transport se déroule généralement du 15 juillet au 15 octobre).

possède donc une compétence et un pouvoir législatif suffisants pour limiter la période saisonnière du transport maritime de Baffinland et des activités de déglacage connexes.

Recommandation 2(c) – Fermeture saisonnière aux activités de déglacage et aux grands navires. Prévoir dans le plan de gestion de l'AMNC Tallurutiup Imanga une interdiction saisonnière de déglacage et de passage des grands navires. Le plan de gestion devrait interdire le déglacage et le passage de tout navire de plus de 20 m de long dans l'ensemble de l'AMNC du 1er octobre au 31 juillet environ, mais le gouvernement fédéral doit conserver le pouvoir de modifier ces dates, en consultation et en accord avec le conseil régional des ressources fauniques (QWB) et les OCT locales, en fonction des variations annuelles des conditions météorologiques et l'état des glaces. Afin de minimiser la controverse concernant les navires étrangers, la fermeture saisonnière aux grands navires pourrait se limiter aux zones littorales couvertes de glace, et permettre aux navires étrangers de naviguer dans le couloir central du chenal principal est-ouest de Tallurutiup Imanga en l'absence de banquise côtière.

Organisation du trafic

Le gouvernement du Canada a le pouvoir législatif d'imposer des mesures d'organisation du trafic maritime à l'intérieur de l'AMNC Tallurutiup Imanga en vertu de la Loi sur les AMNCC, de l'ERAI, de la LPPEA, du système NORDREG et de la LMMC, tel que décrit ci-dessus en ce qui concerne la limitation de vitesse. L'exclusion du trafic maritime des zones de protection de Pond Inlet et du bras de mer Admiralty, et d'autres zones vulnérables, par leur inclusion dans une zone I (préservation) au sein de l'AMNC, représente une première étape à cet égard. Le plan de gestion devrait également comprendre un itinéraire officiel et obligatoire de la route de navigation de Baffinland, ainsi que d'autres routes de navigation définies pour éviter les dangers et les habitats d'espèces particulièrement vulnérables. Les zones vulnérables décrites en annexe devraient servir de point de départ pour l'élaboration et la mise en place de mesures particulières d'organisation du trafic maritime, en consultation avec le QWB et les OCT locales. Afin de minimiser la controverse liée au passage du Nord-Ouest, des mesures d'organisation du trafic dans le chenal principal est-ouest de l'AMNC Tallurutiup Imanga pourraient être mises en place pour les navires étrangers par consensus international et avec l'approbation de l'OMI, comme cela est expliqué ci-dessous.

Recommandation 2(d) – Organisation du trafic maritime. En plus de l'exclusion du trafic maritime des secteurs de la zone I (préservation), incorporer dans le plan de gestion de l'AMNC Tallurutiup Imanga un itinéraire de navigation obligatoire pour les navires de Baffinland, ainsi que d'autres routes de navigation définies, pour éviter les dangers et les habitats d'espèces particulièrement vulnérables. Afin de minimiser la controverse concernant les navires étrangers, des mesures d'organisation du trafic dans le chenal principal est-ouest pourraient être mises en œuvre pour les navires étrangers sur une base volontaire ou par consensus international et avec l'approbation de l'OMI.



Désignation d'une zone de prudence et représentation des Inuit à l'OMI

Il y aurait plusieurs avantages à ce qu'une partie ou la totalité des mesures de navigation décrites ci-dessus soient approuvées par l'OMI en vertu de la Convention SOLAS. L'approbation de l'OMI fournirait un niveau supplémentaire de consensus international et d'uniformité en ce qui concerne les navires canadiens et étrangers, ce qui favoriserait une plus grande conformité. Les méthodes de communication de l'OMI auraient aussi avantage à être plus efficaces pour atteindre les navires étrangers qui, autrement, ne reçoivent pas les avis des autorités canadiennes.

L'une des approches serait de demander à l'OMI d'approuver la désignation de toute l'AMNC Tallurutiup Imanga comme « zone de prudence » en raison des conditions de navigation difficiles, de la fragilité des espèces et des écosystèmes et de l'importance des activités de chasse et de pêches des Inuit. Une limitation de vitesse, des distances de recul, des exigences de navigation, des mesures d'organisation du trafic, des fermetures saisonnières et des restrictions de déglacage seraient autant de résolutions appropriées pour une telle désignation. Ces mesures devraient être incluses dans la désignation de l'OMI, ou la désignation pourrait laisser une partie ou la totalité des détails à la discrétion des gestionnaires de l'AMNC (gouverneur en conseil, Parcs Canada, TC, etc.) afin qu'ils aient assez de souplesse pour réagir face à l'évolution des conditions et selon la recherche et la surveillance en cours.

Il convient de souligner que les communautés inuites ne sont pas actuellement représentées à l'OMI. Le CCI a récemment demandé le statut consultatif à l'OMI afin de pouvoir participer directement et indépendamment à la défense des intérêts des Inuit²³⁹. Le CCI représente 180 000 Inuit des États-Unis (Alaska), du Canada, du Groenland et de la Russie (Tchoukotka)²⁴⁰, et ce statut international pourrait être très utile pour encourager l'OMI à approuver la désignation de l'AMNC Tallurutiup Imanga comme zones de prudence ou d'autres mesures liées à la navigation. Le Canada devrait soutenir le CCI et plaider auprès de l'OMI pour qu'elle approuve sa demande de statut consultatif.

Recommandation 2(e) — Désignation d'une zone de prudence par l'OMI. Obtenir l'approbation de l'OMI pour la désignation de l'ensemble de l'AMNC Tallurutiup Imanga comme « zone de prudence » avec l'autorisation d'imposer ou de préciser des limites de vitesse, des distances de recul, des exigences de navigation, des mesures d'organisation du trafic, des fermetures saisonnières et des restrictions de déglacage.

Recommandation 2(f) — Représentation des Inuit à l'OMI. Faire pression sur l'OMI pour qu'elle approuve la demande de statut consultatif du CCI afin de soutenir la représentation des Inuit au sein de l'OMI.



²³⁹ Conseil circumpolaire inuit. 2020. "Inuit Circumpolar Council Calls for Safe Arctic Shipping to Protect Inuit Rights and the Marine Environment – ICC Applies for IMO Consultative Status". Press Release. ICC Canada. En ligne :

inuitcircumpolar.com/news/inuit-circumpolar-council-calls-for-safe-arctic-shipping-to-protect-inuit-rights-and-the-marine-environment-icc-applies-for-imo-consultative-status

²⁴⁰ Site web du CCI. About ICC: Our Story. En ligne : inuitcircumpolar.com/about-icc

DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES ET DE SUBSTANCES DANGEREUSES

Les déversements d'hydrocarbures et de substances dangereuses représentent l'une des menaces les plus graves pour la vie marine dans l'AMNC Tallurutiup Imanga et dans d'autres régions de l'Arctique. Ces menaces comprennent notamment le risque de dommages graves pour les mammifères marins, les poissons, les oiseaux de mer et les invertébrés²⁴¹. En raison des conditions climatiques difficiles de l'Arctique et des glaces fragmentées²⁴², les déversements sont presque impossibles à nettoyer, et l'action des microorganismes pour décomposer les contaminants déversés au fil du temps est beaucoup moins efficace dans les eaux froides de l'Arctique²⁴³. Les mazouts lourds qui ont des effets particulièrement nocifs ont été interdits dans l'Antarctique et dans d'autres régions du monde²⁴⁴. Le Canada s'est déjà engagé à les interdire dans l'Arctique d'ici 2024 par l'entremise de l'OMI²⁴⁵.

Comme nous l'avons vu plus haut, les lois canadiennes et les accords internationaux établissent des exigences exhaustives en matière de prévention des déversements d'hydrocarbures et de substances dangereuses, d'intervention, de préparation aux situations d'urgence et de responsabilité en cas de déversement. Ces protections sont particulièrement strictes dans l'Arctique canadien en raison de la LPPEA et du RSNPPA édicté en vertu de celle-ci. Les États côtiers ne peuvent généralement pas imposer aux navires étrangers des exigences liées à la conception, à la construction, à l'équipage ou à l'équipement, à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou à des normes internationales généralement acceptées²⁴⁶. Compte tenu du cadre existant et des limites imposées à d'autres exigences, les principaux moyens de renforcer les protections contre les déversements accidentels dans l'AMNC Tallurutiup Imanga consistent à établir des zones de préservation, des limites de vitesse, des distances de recul, des meilleures pratiques de navigation, des fermetures saisonnières et des mesures d'organisation du trafic, comme expliqué ci-dessus. Toutes ces mesures devraient être appliquées de façon à réduire l'incidence des échouements et des collisions susceptibles de provoquer un déversement, et à encourager le contournement des zones vulnérables. Le Canada doit aussi continuer de soutenir et de préconiser une interdiction internationale du mazout lourd dans tout l'Arctique d'ici le 1er janvier 2024, sans exemptions ni dérogations.

RECOMMANDATION 3 — RÉDUIRE LE RISQUE DE DÉVERSEMENT D'HYDROCARBURES ET DE SUBSTANCES DANGEREUSES :

Recommandation 3(a) – Gestion des navires. Réduire les risques associés aux déversements d'hydrocarbures et de substances dangereuses en établissant des zones de préservation et de milieux naturels, des limites de vitesse, des distances de recul, des meilleures pratiques de navigation, des fermetures saisonnières pour le déglacage et le trafic maritime, et des mesures d'organisation du trafic, conformément aux recommandations 1 et 2.

Recommandation 3(b) – Interdiction des mazouts lourds dans l'Arctique par l'OMI. Continuer de soutenir et de préconiser une interdiction internationale de l'utilisation et du transport de mazout lourd dans tout l'Arctique d'ici le 1er janvier 2024 sans exemptions ni dérogations.

²⁴¹ Østreng, W., Eger, K.M., Fløistad, B., Jørgensen-Dahl, A., Lothe, L., Mejlænder-Larsen, M. and T. Wergeland. 2013. *Effects of Oil Spill in Arctic Waters. Shipping in Arctic Waters : A Comparison of the Northeast, Northwest and Trans Polar Passages*. Heidelberg: Springer. pp. 159-162.

²⁴² Nuka Research and Planning Group, LLC. 2018. *Estimating an Oil Spill Response Gap for the U.S. Arctic Ocean (Revised)*. Nuka Research. En ligne : nukaresearch.com/wpfb-file/estimating-an-oil-spill-response-gap-for-the-us-arctic-ocean-revised-pdf/

²⁴³ Vergeynst, L., Wegeberg, S., Aamand, J., Lassen, P., Gosewinkel, U., Fritt-Rasmussen, J., Gustavson, K. and A. Mosbech. 2018. "Biodegradation of Marine Oil Spills in the Arctic with a Greenland Perspective". *Science of the Total Environment* 626: p. 1243-1258. En ligne : [sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0048969718302110](https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0048969718302110)

²⁴⁴ DeCola, E. and Robertson, T. 2018. "Phasing Out the Use and Carriage for Use of Heavy Fuel Oil in the Canadian Arctic: Impacts to Northern Communities", *Report to WWF- Canada*. Nuka Research and Northern Economics. En ligne : [wwf.ca/wp-content/uploads/2020/03/Phasing-Out-the-Use-and-Carriage_July-2018.pdf](http://www.wwf.ca/wp-content/uploads/2020/03/Phasing-Out-the-Use-and-Carriage_July-2018.pdf)

²⁴⁵ Transports Canada. 2018. « Parlons carburant marin dans l'Arctique ». *Gouvernement du Canada*. En ligne : parlonstransport.ca/carburant-marin-dans-larctique2

²⁴⁶ CNUDM, al. 211(6)c).

REJETS ET DÉVERSEMENTS

L'exploitation ordinaire d'un navire durant la navigation génère aussi de la pollution, et les rejets et déversements constituent une menace importante pour les espèces, les habitats et les écosystèmes. L'Arctique canadien bénéficie de protections parmi les plus rigoureuses contre ce type de pollution. En effet, la Loi sur les AMNCC et le RSNPPA sont près d'établir un régime de non-rejet dans l'Arctique. Toutefois, les eaux usées, les eaux grises, les eaux de lavage des épurateurs et les eaux de ballast sont des polluants qui exigeraient des normes de protection plus élevées dans l'AMNC Tallurutiup Imanga.

Eaux usées

Les rejets d'eaux usées peuvent introduire dans le milieu marin des espèces envahissantes, des agents pathogènes et des matières fécales contaminantes, posant un risque pour la santé des humains qui consomment du poisson provenant de ces lieux²⁴⁷. Ces rejets peuvent également créer ou exacerber l'hypoxie, la prolifération d'algues et la dégradation des plages et d'autres sites pittoresques par des accumulations disgracieuses et nauséabondes²⁴⁸.

Comme nous l'avons vu plus haut, malgré l'objectif global du RSNPPA d'interdire le déversement de déchets dans les eaux arctiques, le Règlement permet certains rejets d'eaux usées. Il prévoit diverses obligations concernant le traitement préalable, la distance de la côte et d'autres exigences selon la catégorie, la taille, l'âge et la capacité de passager.ère.s du navire, ainsi que d'autres facteurs, et les navires ayant une jauge brute de 15 tonneaux ou moins et transportant moins de 15 personnes sont généralement autorisés à rejeter les eaux usées produites à bord. Toutefois, en vertu de la Loi sur les AMNCC, le gouverneur en conseil est autorisé à édicter des règlements pour le contrôle et la gestion des AMNC, y compris la restriction ou l'interdiction d'activités et des utilisations. De même,

en vertu de la LMMC, le gouverneur en conseil est autorisé, sur recommandation du ministre des Transports, à prendre des règlements pour protéger l'environnement marin contre les impacts des activités de navigation et de transport maritime.

Le rejet des eaux usées n'est pas une activité essentielle à la sécurité de la navigation. Pour protéger les espèces et les zones de prélèvement des Inuit contre les effets nocifs des rejets d'eaux usées dans l'AMNC Tallurutiup Imanga, le gouverneur en conseil et TC doivent adopter un règlement interdisant tous les rejets d'eaux usées à l'intérieur de ses limites. Dans la mesure où ce règlement imposerait un fardeau financier ou logistique aux petits navires de pêche inuits ou à d'autres membres de la communauté, il serait approprié et conforme à l'ERAI que TC, Parcs Canada ou d'autres entités du gouvernement fédéral financent l'aménagement d'un nombre suffisant d'installations de réception des eaux usées des navires dans des endroits propices, ainsi que d'autres mesures visant à alléger ce fardeau. Ce règlement sur les eaux usées, les plans de construction des installations et les autres mesures devraient être intégrés au plan de gestion de l'AMNC.



© Jeff Higdon

²⁴⁷ Woehler, E.J., Ainley, D. and J. Jabour. 2014. "Human Impacts to Antarctic Wildlife: Predictions and Speculations for 2060". *Antarctic Futures: Human Engagement with the Antarctic Environment*. Ed. Tin, T., Liggett, D., Maher, P. and M. Lamers. pp. 27-60. En ligne : www.researchgate.net/publication/294317390_Human_Impacts_to_Antarctic_Wildlife_Predictions_and_Speculations_for_2060

²⁴⁸ Site web de l'OMI. « Prévention de la pollution par les eaux usées des navires ». OMI. En ligne : imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/Sewage-Default.aspx

Eaux grises

Les eaux grises comprennent les eaux usées provenant des évier, des drains, des machines à laver, des baignoires, des douches, des lave-vaisselles et d'autres installations sanitaires²⁴⁹. De récentes recherches indiquent que le taux moyen de production d'eaux grises à bord d'un navire par personne et par jour est de 170 litres pour les navires utilitaires et de 254 litres pour les navires à passager.ère.s²⁵⁰. L'Agence pour la protection de l'environnement (EPA) a conclu que les eaux grises peuvent être aussi dommageables pour l'environnement que les eaux usées domestiques en volumes équivalents²⁵¹. Les eaux grises peuvent notamment contenir des niveaux élevés de bactéries, de nutriments et de substances nocives, y compris des microplastiques et des produits de nettoyage qui peuvent nuire à la santé humaine et à l'environnement²⁵². Elles peuvent entraîner une augmentation excessive des nutriments dans l'eau environnante, causant ainsi la prolifération des algues et la création de zones mortes (anoxiques), et transporter des bactéries nocives et des virus qui posent un risque pour la santé humaine²⁵³.

Comme pour les eaux usées, le rejet des eaux grises n'est pas une activité essentielle à la sécurité de la navigation. Pour protéger les espèces et les zones de récolte des Inuit contre les effets nocifs des rejets d'eaux grises dans l'AMNC Tallurutiup Imanga, le gouverneur en conseil et TC doivent adopter un règlement interdisant tous les rejets d'eaux grises à l'intérieur de ses limites. Comme nous l'avons vu plus haut en ce qui concerne les eaux usées, dans la mesure où ce règlement imposerait un fardeau financier ou logistique aux petits navires de pêche inuits ou à d'autres membres de la communauté, il serait approprié et conforme à l'ERAI que TC, Parcs Canada ou d'autres entités du gouvernement fédéral financent l'aménagement d'un nombre suffisant

d'installations de réception des eaux usées des navires dans des endroits propices, ainsi que d'autres mesures visant à alléger ce fardeau. Ce règlement sur les eaux grises, les plans de construction des installations et les autres mesures devraient être intégrés au plan de gestion de l'AMNC.

Eaux de lavage des épurateurs (effluents des EGCS)

Les systèmes d'épuration de gaz d'échappement (EGCS en anglais), aussi appelés épurateurs, sont utilisés pour réduire le dioxyde de soufre provenant des gaz d'échappement des moteurs des navires comme alternative aux carburants à faible teneur en soufre conformes aux exigences de l'OMI. Ces systèmes fonctionnent en mélangeant de l'eau aux gaz d'échappement pour refroidir et éliminer le dioxyde de soufre et d'autres contaminants avant qu'ils ne soient rejetés dans l'atmosphère. Les eaux qui en résultent (les « eaux de lavage des épurateurs ») sont très acides et contiennent certaines substances, notamment des métaux lourds et des hydrocarbures aromatiques polycycliques, reconnues comme étant nocives et génotoxiques²⁵⁴. Dans certains EGCS en circuit fermé ou hybrides, on extrait par aspiration les résidus liquides qui se trouvent au fond de la cuve de traitement, puis ces eaux « purgées » sont stockées à bord ou traitées puis rejetées en mer²⁵⁵.

L'utilisation d'épurateurs et le rejet des eaux de lavage qui en résulte ne sont pas essentiels à la sécurité de la navigation. L'acidité de l'effluent pose un risque écologique pour les environnements légèrement alcalins comme l'Arctique, et les contaminants qu'il contient présentent un risque pour les espèces aquatiques et les communautés autochtones qui en dépendent pour leur alimentation et leur mode de vie. De plus, le recours aux systèmes d'épuration permet l'utilisation du mazout lourd qui représente une menace grave pour le milieu marin en cas de déversement.

²⁴⁹ *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* par. 131.1(1).

²⁵⁰ Parks, M., Ahmasuk, A., Compagnoni, B., Norris, A. and R. Rufe. 2019. "Quantifying and Mitigating Three Major Vessel Waste Streams in the Northern Bering Sea". *Marine Policy* 106: 103530. En ligne : [sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X18308315#](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X18308315#)

²⁵¹ U.S. Environmental Protection Agency, Office of Wastewater Management. 2011. "Graywater discharges from vessels". EPA-800-R-11-001. En ligne : nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100ZVHG.PDF?Dockey=P100ZVHG.PDF

²⁵² *Ibid.*; Parks, et al., "Quantifying and Mitigating Three Major Vessel Waste Streams"; Nowlan, L. and Kwan, I. 2001. "Cruise Control – Regulating Cruise Ship Pollution on the Pacific Coast of Canada". *West Coast Environmental Law*. En ligne : georgiastrait.org/wp-content/uploads/2015/02/CruiseControl_WCEL.pdf

²⁵³ Nowlan and Kwan, *Cruise Control*.

²⁵⁴ Marine Protection Environment Committee. 2019. "Scrubber Environmental Impact Literature Review", MEPC 74/INF.10. OMI. En ligne : [1u594u31nvw01cjgyx4gvsr15ge-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/blogs.dir/1/files/2019/08/MEPC-74-INF.10-Scrubber-Environmental-Impact-Literature-Review-Panama-2019.pdf](https://www.netdna-ssl.com/wp-content/blogs.dir/1/files/2019/08/MEPC-74-INF.10-Scrubber-Environmental-Impact-Literature-Review-Panama-2019.pdf)

²⁵⁵ American Bureau of Shipping. 2018. "ABS Advisory on Exhaust Gas Scrubber Systems". ABS. En ligne : [ww2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/exhaust-gas-scrubber-systems-advisory.pdf](https://www2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/exhaust-gas-scrubber-systems-advisory.pdf)

Pour protéger les espèces et les zones de prélèvement des Inuit contre les effets nocifs des rejets d'effluents des épurateurs dans l'AMNC Tallurutiup Imanga, le gouverneur en conseil et TC doivent adopter un règlement interdisant le rejet d'eaux de lavage des épurateurs, y compris l'eau purgée des systèmes en circuit fermé ou hybride, dans les limites de l'AMNC. Ce règlement sur les rejets et les autres mesures devraient être intégrés au plan de gestion de l'AMNC.

Eaux de ballast

L'eau de ballast est de l'eau de mer pompée vers des réservoirs d'un navire pour réduire les contraintes sur la coque, assurer la stabilité transversale, améliorer la propulsion et la manœuvrabilité, et compenser les variations de poids dues au chargement et au déchargement des cargaisons²⁵⁶. Le rejet des eaux de ballast d'une région marine dans les eaux d'une autre région peut causer des dommages en raison des bactéries, des microbes, des invertébrés, des œufs, des kystes et des larves qu'elles contiennent et du transfert d'espèces non indigènes d'un endroit à l'autre²⁵⁷. Voici quelques exemples d'espèces aquatiques envahissantes qui ont été transportées dans les eaux de ballast et ont causé des problèmes sanitaires, écologiques et économiques dans le monde : divers types de choléra, des puces d'eau, des crabes verts et à mitaine, des algues toxiques, des gobies à taches noires, des groseilles de mer, des étoiles de mer, des moules zébrées et du varech²⁵⁸.

Comme nous l'avons vu plus haut, la LMMC et le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* édicté en vertu de celle-ci exigent que les navires provenant de l'extérieur de la ZEE du Canada conservent ou traitent leurs eaux de ballast, ou procèdent à un échange en eau profonde, loin des zones côtières. Dans des situations d'urgence toutefois, la législation permet d'effectuer un échange des eaux de ballast dans l'une des zones alternatives près des côtes. Les zones alternatives les plus proches

de Tallurutiup Imanga sont critiquées parce qu'elles sont encore trop près des côtes et posent un trop grand risque pour les écosystèmes locaux²⁵⁹. Pour réduire ces risques, on recommande d'éliminer les zones alternatives existantes et d'en désigner de nouvelles à au moins 1 km (environ 0,5 NM) au large des côtes²⁶⁰. En outre, les navires qui demeurent dans la ZEE du Canada ne sont pas soumis au règlement sur la gestion des eaux de ballast, même si le transfert des eaux du sud vers les eaux du nord à l'intérieur de la ZEE du Canada comporte des risques²⁶¹.

Encore une fois, en vertu de la Loi sur les AMNCC et la LMMC, le gouverneur en conseil est autorisé à édicter des règlements pour le contrôle et la gestion des AMNC et sur recommandation du ministre des Transports, à prendre des règlements pour protéger l'environnement marin contre les impacts des activités de navigation et de transport maritime. Afin de protéger contre les effets nocifs de l'échange des eaux de ballast les espèces et les écosystèmes vulnérables de l'AMNC Tallurutiup Imanga, ainsi que les communautés inuites qui en dépendent, le gouverneur en conseil et TC doivent adopter un règlement interdisant de façon générale tous les rejets d'eaux de ballast à l'intérieur de ses limites, ainsi que dans une zone tampon s'étendant jusqu'à au moins 0,5 NM à l'extérieur de ses limites. Cette interdiction devrait inclure les navires exploités entièrement dans la ZEE du Canada, ainsi que ceux qui proviennent de l'extérieur. Le principe de prudence²⁶² suggère qu'une zone tampon encore plus grande, allant jusqu'à 1 NM à l'extérieur de la limite ou plus, serait justifiée. Il faudrait accorder des exemptions pour le trafic maritime strictement local (dont le lieu de départ et la destination sont l'est de l'Arctique canadien), puisque l'échange des eaux de ballast au sein du même écosystème ne pose pas de menaces sérieuses. Une nouvelle zone alternative d'échange des eaux de ballast devrait être établie à l'extérieur de la zone tampon pour les situations d'urgence, et des exemptions limitées peuvent également

²⁵⁶ Site web de l'OMI. Gestion des eaux de ballast des navires OMI. Online: imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/BallastWaterManagement.aspx

²⁵⁷ *Ibid.*; Ricciardi, A. 2016. "Tracking Marine Alien Species by Ship Movements". *Proceedings of the National Academy of Sciences* 113(20): 5470. En ligne : pnas.org/content/113/20/5470

²⁵⁸ Site web de l'OMI. "Invasive Aquatic Species (IAS)". OMI. En ligne : [imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/AquaticInvasiveSpecies\(AIS\).aspx](http://imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/AquaticInvasiveSpecies(AIS).aspx)

²⁵⁹ Goldsmit, J., Nudds, S.H., Stewart, D.B., Higdon, J.W., Hannah, C.G. and K.L. Howland. 2019. "Where Else? Assessing Zones of Alternate Ballast Water Exchange in the Canadian Eastern Arctic". *Marine Pollution Bulletin* 139 : 74. En ligne : sciencedirect.com/science/article/pii/S0025326X18308476

²⁶⁰ *Ibid.*

²⁶¹ *Ibid.*

²⁶² Le « principe de précaution » stipule que l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures efficaces visant à réduire les effets nocifs de l'activité humaine sur l'environnement. Voir le site ScienceDirect, Precautionary Principle. ScienceDirect. En ligne : sciencedirect.com/topics/earth-and-planetary-sciences/precautionary-principle

être nécessaires pour permettre l'échange des eaux de ballast lorsque la stabilité du navire et la sécurité des personnes sont en jeu. Toutefois, toute exemption de ce genre devrait être interprétée de façon restrictive, et il faudrait mettre en place des exigences de rapport et de tenue de registre pour éviter une surutilisation de ces exemptions. Ces règlements et l'emplacement des nouvelles zones d'échange alternatives des eaux de ballast devraient être intégrés au plan de gestion de l'AMNC.

RECOMMANDATION 4 — RENFORCER LES INTERDICTIONS DE REJETS ET DE DÉVERSEMENTS :

Recommandation 4(a) – Interdiction de rejets d'eaux usées et d'eaux grises. Interdire par règlement tous les rejets d'eaux usées et d'eaux grises, traitées ou non, à l'intérieur des limites de l'AMNC Tallurutiup Imanga. L'interdiction devrait s'appliquer aux navires exploités entièrement dans la ZEE du Canada, ainsi qu'à ceux qui proviennent de l'extérieur de la ZEE. Ces règlements devraient être intégrés au plan de gestion de l'AMNC.

Recommandation 4(b) – Interdiction de rejets d'eaux de lavage des épurateurs. Interdire par règlement le rejet de tout effluent provenant d'un système d'épuration, y compris l'eau purgée des épurateurs en circuit fermé et des systèmes hybrides à l'intérieur des limites de l'AMNC Tallurutiup Imanga. L'interdiction devrait s'appliquer aux navires exploités entièrement dans la ZEE du Canada, ainsi qu'à ceux qui proviennent de l'extérieur de la ZEE. Ces dispositions devraient être intégrées au plan de gestion de l'AMNC.

Recommandation 4(c) – Installations de réception des eaux usées des navires. Fournir un financement fédéral pour la construction d'installations de réception des eaux usées des navires, au besoin, afin d'éviter aux communautés inuites le fardeau financier et logistique lié à l'interdiction de rejets d'eaux usées, d'eaux grises et d'eaux de lavage des épurateurs. Jusqu'à ce que des installations de réception des eaux usées adéquates soient disponibles, et dans les cas où le rejet d'eaux usées est inévitable, un rejet ne devrait être autorisé que si le navire se trouve à une distance d'au moins 12 NM d'un plateau de glace ou de la banquise côtière et aussi loin que possible des zones où la concentration de glace dépasse 10 %, et seulement si le navire possède un système de traitement des eaux usées approuvé. Ces plans de construction d'installations et ces exigences provisoires devraient être intégrés au plan de gestion de l'AMNC.

Recommandation 4(d) – Interdiction des échanges d'eaux de ballast. Interdire par règlement tout rejet d'eaux de ballast à l'intérieur des limites de l'AMNC Tallurutiup Imanga ainsi que dans une zone tampon s'étendant jusqu'à au moins 0,5 NM ou, de préférence, à 1 NM à l'extérieur des limites de l'AMNC. L'interdiction devrait s'appliquer aux navires exploités entièrement dans la ZEE du Canada, ainsi qu'à ceux qui proviennent de l'extérieur de la ZEE. Des exemptions devraient être accordées pour le trafic maritime strictement local (dont le lieu de départ et la destination sont l'est de l'Arctique canadien). Une nouvelle zone alternative d'échange des eaux de ballast devrait être établie à l'extérieur de la zone tampon pour les situations d'urgence. Des exemptions limitées peuvent également être nécessaires pour permettre l'échange des eaux de ballast lorsque la stabilité du navire et la sécurité des personnes sont en jeu. Toute exemption devrait être interprétée de façon restrictive, et il faudrait mettre en place des exigences de rapport et de tenue de registre pour éviter une surutilisation de ces exemptions. Ces règlements et l'emplacement des nouvelles zones d'échange alternatives des eaux de ballast devraient être intégrés au plan de gestion de l'AMNC.

Recommandation 4(e) – Exemptions pour les navires servant à la pêche et à la chasse de subsistance. Les navires utilisés pour la pêche et la chasse de subsistance dans les limites de l'AMNC Tallurutiup Imanga devraient être exemptés des interdictions de rejet d'eaux usées, d'eaux grises et d'eaux de lavage des épurateurs et des restrictions relatives à l'échange des eaux de ballast décrites ci-dessus.

BRUIT SOUS-MARIN

Le bruit sous-marin est reconnu pour ses effets néfastes sur la vie marine²⁶³. Dans les eaux arctiques, sa menace croît, car le recul de la glace de mer causé par les changements climatiques entraîne l'augmentation de la navigation. Les mammifères marins les plus menacés sont ceux qui dépendent de l'environnement acoustique pour communiquer, chasser et s'alimenter. Le bruit peut pousser ces animaux à éviter leur habitat de prédilection en plus de provoquer la sécrétion d'hormones de stress, entraînant une diminution de la progéniture et l'augmentation du taux de mortalité²⁶⁴. Le bruit sous-marin menace aussi les oiseaux de mer qui plongent pour chercher leur nourriture et qui utilisent les sons sous-marins ou y sont sensibles²⁶⁵.

Le bruit sous-marin n'est pas encore règlementé en vertu du droit canadien ou du droit international, mais des mesures de contrôle du bruit sous-marin sont de plus en plus nombreuses. Pêches et Océans Canada élabore actuellement une stratégie visant à réduire le bruit sous-marin et à atténuer ses effets néfastes²⁶⁶. L'Assemblée générale des Nations Unies a établi que le bruit sous-marin est l'une des cinq « principales menaces actuelles qui pèsent sur certaines populations de baleines et d'autres cétacés » et l'une des dix « principales incidences actuelles et prévisibles sur la biodiversité marine » en haute mer²⁶⁷. Et depuis 1992, le Comité de la protection du milieu marin (CPMM) de l'OMI a inscrit le bruit produit par les navires à son ordre du jour et à ses programmes de travail²⁶⁸.

L'OMI a aussi élaboré et publié des « Directives visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine²⁶⁹ ». Ces directives reconnaissent entre autres que « le bruit rayonné sous l'eau que produisent les navires de commerce pouvait avoir des effets néfastes aussi bien à court qu'à long terme sur la faune marine, et notamment sur les mammifères marins²⁷⁰ ». Les directives concernent le bruit généré par les navires commerciaux (et non les navires militaires, les sonars ou les activités sismiques²⁷¹) et définissent des recommandations de contrôle du bruit pour les concepteurs, constructeurs et exploitants de navires²⁷². Même si ces recommandations comprennent généralement des normes de conception, de construction et d'armement, il faudrait d'abord que les Directives deviennent des règles ou des normes internationales généralement acceptées pour que les États côtiers puissent les mettre en œuvre et les faire respecter aux navires étrangers²⁷³.

Entretemps, la réduction de la vitesse des navires et le contournement des habitats sensibles demeurent des moyens efficaces pour réduire le bruit sous-marin et ses effets néfastes. Les principaux moyens pour résoudre le problème du bruit sous-marin dans l'AMNC Tallurutiup Imanga consisteront à établir des zones centrales de préservation, des limites de vitesse, des distances de recul, des meilleures pratiques de navigation, des fermetures saisonnières et des mesures d'organisation du trafic, comme nous l'avons vu ci-dessus.

²⁶³ Firestone, J., and Jarvis, C. 2007. "Response and Responsibility: Regulating Noise Pollution in the Marine Environment". *Journal of International Wildlife Law and Policy* 1: p. 124-127. En ligne : tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13880290701347408; Site web de l'OMI. « Le bruit produit par les navires ». OMI. En ligne : imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/Noise.aspx

²⁶⁴ Protection of the Arctic Marine Environment. 2019. PAME, "Underwater Noise in the Arctic: A State of Knowledge Report", Rovaniemi, May 2019. Arctic Council. En ligne : pame.is/index.php/document-library/pame-reports-new/pame-ministerial-deliverables/2019-11th-arctic-council-ministerial-meeting-rovaniemi-finland/421-underwater-noise-report/file

²⁶⁵ Crowell, S.C. 2016. "Measuring In-Air and Underwater Hearing in Seabirds", *The Effects of Noise on Aquatic Life II*. Eds. Popper, A.N. and Hawkins, A. Springer Nature: Switzerland. p. 1155-1160. En ligne : springer.com/gp/book/9781493929801#aboutAuthors

²⁶⁶ Pêches et Océans Canada, « Atténuer les effets du bruit dans les océans ». *Gouvernement du Canada*. En ligne : dfo-mpo.gc.ca/oceans/noise-bruit/index-fra.html

²⁶⁷ Animal Welfare Institute. "Ocean Noise". AWI. En ligne : awionline.org/content/ocean-noise

²⁶⁸ *Ibid.*; site web de l'OMI. « Le bruit produit par les navires ». OMI. En ligne : imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/Noise.aspx

²⁶⁹ Noise Working Group. 2014. IMO-MEPC.1/Circ.833: Directives visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine [Directives de l'OMI sur le bruit]. ASCOBANS. En ligne : ascobans.org/sites/default/files/document/AC21_Inf_3.2.1_IMO_NoiseGuidelines.pdf; Voir la section « Directives visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine » du « Cadre juridique international » dans le rapport *Naviguer à travers les lois* du WWF-Canada.

²⁷⁰ Directives de l'OMI sur le bruit, annexe 1.1.

²⁷¹ Directives pour les ZMPV de l'OMI, art. 2.1, 2.2.

²⁷² *Ibid.*, art. 3.1.

²⁷³ CNUDM, al. 211(6)c).

Il faudra aussi établir des seuils, des bilans et des indicateurs pour gérer efficacement la pollution sonore dans l'AMNC. Pour faciliter ces efforts, il faudra poursuivre la recherche, la surveillance et l'élaboration de normes. Tel que discuté ci-dessus, TC a l'obligation de travailler avec l'AIQ, les ministères fédéraux et territoriaux et d'autres partenaires inuit.e.s (p. ex. le QWB et les OCT) pour explorer des projets pilotes dans le cadre desquels des intendant.e.s inuit.e.s ou des membres de la communauté inuite locale mèneront des activités de surveillance des navires, de suivi et de production de rapports, ainsi que d'autres fonctions. TC doit également assurer un financement, de la formation et d'autres formes de soutien à ces projets et activités. Par ailleurs, l'ERAI préconise une approche collaborative entre les Inuit et les entités gouvernementales pour la recherche et la surveillance continues des conditions écologiques dans l'AMNC Tallurutiup Imanga. TC devrait procéder à la mise en place de programmes de collaboration avec l'AIQ, le QWB, les OCT et d'autres partenaires inuit.e.s afin de mener des activités de recherche et de surveillance liées au bruit sous-marin, en plus d'élaborer des lignes directrices et des normes pour s'assurer que les navires traversant l'AMNC soient aussi silencieux que possible.

De même, le gouvernement canadien doit collaborer avec d'autres pays de l'Arctique pour mettre en place un régime de surveillance du bruit sous-marin, semblable au programme JOMOPANS de l'Union européenne, à l'échelle régionale et dans tout l'Arctique. S'inspirant de la directive-cadre « stratégie pour le milieu marin » de l'UE et de ses dispositions relatives au bruit sous-marin²⁷⁴, JOMOPANS s'appuie sur une combinaison de modélisation informatique et de mesures de pointe pour surveiller le bruit ambiant dans la mer du Nord. Les partenaires de recherche comprennent des agences gouvernementales, des universités et des laboratoires de pays européens de la région de la mer du Nord, dont le Royaume-Uni, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark, la Suède et la Norvège. JOMOPANS étudie l'efficacité de diverses solutions pour réduire les effets néfastes du bruit sous-marin sur le milieu marin grâce à des mesures de contrôle coordonnées pour toute la région de la mer du Nord. Le gouvernement du Canada doit également continuer à soutenir et à réclamer des règles internationales applicables régissant le bruit sous-marin.

RECOMMANDATION 5 — RÉDUCTION DU BRUIT SOUS-MARIN :

Recommandation 5(a) – Gestion des navires. Réduire le bruit sous-marin en limitant la vitesse des navires et en protégeant les habitats vulnérables en établissant des zones de préservation et de milieux naturels, des limites de vitesse, des distances de recul, des meilleures pratiques de navigation, des niveaux d'émissions et de bruit pour les navires, des fermetures saisonnières au déglacage et au trafic maritime, et des mesures d'organisation du trafic, conformément aux recommandations 1 et 2. En parallèle, établir des seuils, des bilans et des indicateurs pour gérer la pollution sonore dans l'AMNC.

Recommandation 5(b) – Recherche et surveillance liées au bruit sous-marin. Développer et mettre en œuvre des programmes collaboratifs incluant l'AIQ, le QWB, les OCT et d'autres partenaires de la communauté inuite pour effectuer des activités de recherches et de surveillance liées au bruit sous-marin. Ces recherches serviraient de base à l'élaboration de lignes directrices et de normes supplémentaires exigeant que les navires qui traversent l'AMNC soient aussi silencieux que possible. Établir un régime de surveillance du bruit sous-marin à l'échelle régionale et dans tout l'Arctique, semblable au programme JOMOPANS de l'Union européenne, mis en œuvre dans la mer du Nord.

Recommandation 5(c) – Règlementation du bruit sous-marin par l'OMI. Continuer à soutenir et à réclamer des règles internationales applicables pour régir la réduction du bruit sous-marin.

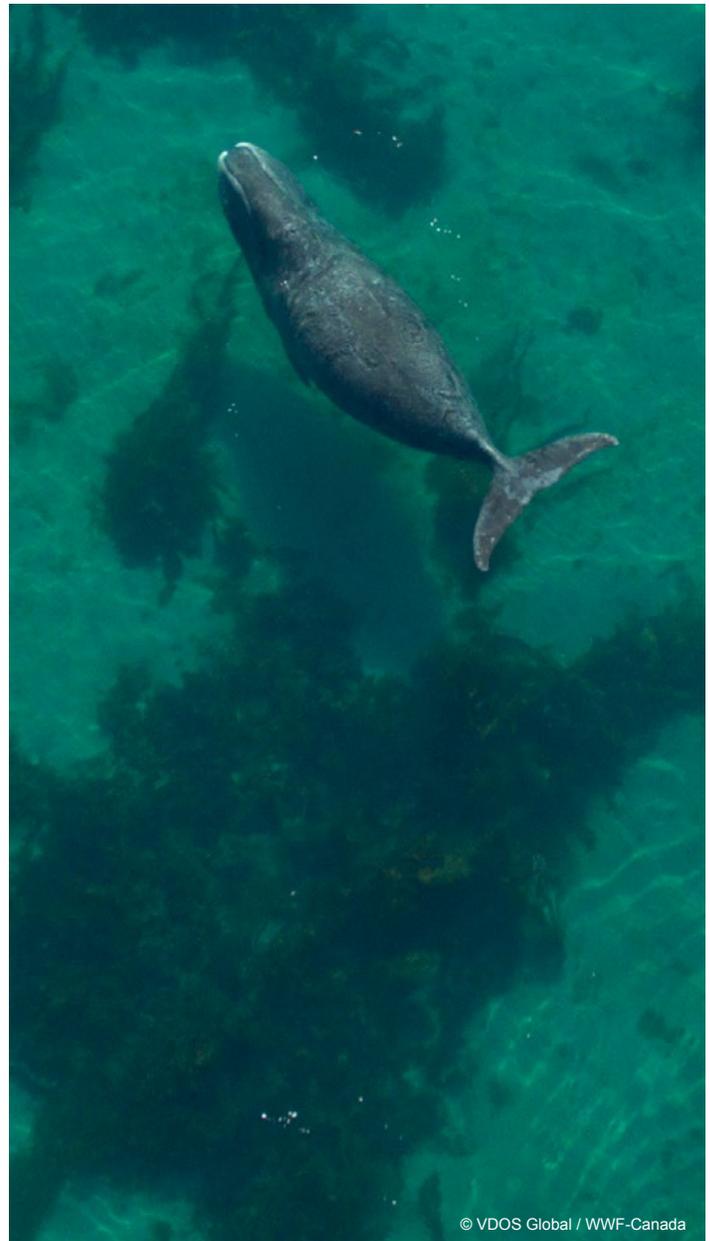
²⁷⁴ Dans la directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin », 2008/56/CE (17 juin 2008), le descripteur 11 vise l'introduction d'énergie dans le milieu marin, y compris de sources sonores sous-marines, et établit deux indicateurs : les sons impulsifs à haute, basse et moyenne fréquence (11.1.1) et les sons continus à basse fréquence (11.2.1). Parlement européen, Conseil de l'Union européenne. 2008. Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre « stratégie pour le milieu marin »). En ligne : eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32008L0056; Netherlands Ministry of Infrastructure and Water Management. "Jomopans: Monitoring Ambient Noise of the North Sea Project". [Rijkswaterstaat](http://Rijkswaterstaat.nl/english/water/projects/jomopans/index.aspx). En ligne : rijkswaterstaat.nl/english/water/projects/jomopans/index.aspx

DÉSIGNATION DE ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES

Comme nous l'avons vu, une ZMPV est une zone marine à laquelle l'OMI accorde une protection particulière sur la base de 1) ses attributs écologiques, socioéconomiques ou scientifiques; 2) sa vulnérabilité aux dommages causés par la navigation; et 3) l'existence de mesures de protection associées relevant de la compétence de l'OMI pour prévenir, réduire ou éliminer une telle vulnérabilité. La création d'une ZMPV représente généralement l'aboutissement d'efforts nationaux et internationaux visant à protéger une zone marine ayant une valeur écologique particulièrement élevée. Étant donné le petit nombre de ZMPV désignées, cette désignation est particulièrement importante et reflète un consensus international fort quant à l'importance de la région, la nécessité de sa protection à long terme et la capacité de l'OMI à jouer un rôle clé dans la protection de la région contre les répercussions liées à la navigation. La désignation de l'AMNC Tallurutiup Imanga comme ZMPV renforcerait la capacité du Canada à protéger la région contre les impacts de la navigation internationale et contribuerait à mieux faire connaître les protections et les règles applicables aux exploitants de navires du monde entier.

Si une ZMPV doit satisfaire à un seul des trois principaux critères (c.-à-d. les attributs écologiques, socioéconomiques ou scientifiques) pour obtenir la désignation, l'AMNC Tallurutiup Imanga répond facilement aux trois. À eux seuls, les critères écologiques soutiendraient massivement la désignation de l'AMNC de Tallurutiup Imanga en tant que ZMPV. En effet, Tallurutiup Imanga est un joyau écologique d'importance mondiale, au même titre que les îles Galápagos qui ont été désignées comme ZMPV en 2005. En outre, la région est un habitat important pour les ours polaires, les baleines boréales, les narvals, les morses, les bélugas, les phoques et de nombreuses espèces d'oiseaux marins. En plus d'être reconnue comme un site potentiel du patrimoine mondial et comme une « aire d'importance

écologique et biologique capitale pour l'Arctique²⁷⁵ », Tallurutiup Imanga a reçu sa désignation d'AMNC par le gouvernement du Canada.



© VDOS Global / WWF-Canada

²⁷⁵ Kenchington, E., Link, H., Roy, V., Archambault, P., Siferd, T., Treble, M., and Wareham, V. 2011. Identification of Mega- and Macro-benthic Ecologically and Biologically Significant Areas (EBSAs) in the Hudson Bay Complex, the Western and Eastern Canadian Arctic. DFO Can. Sci. Advis. Sec. Res. Doc. 2011/071. vi + 52 p.
En ligne : https://www.researchgate.net/figure/Location-of-super-EBSAs-in-the-Arctic-identified-by-an-IUCN-expert-workshop-from-IUCN_fig1_232749461

Les critères socioéconomiques et scientifiques peuvent tout autant soutenir la désignation de ZMPV. Tallurutiup Imanga est le cœur culturel de la région, et ses eaux ont assuré la vitalité des Inuit, de leurs ancêtres et de leur mode de vie pendant des milliers d'années. Grâce à la pêche et à la chasse traditionnelles, les Inuit de Qikiqtani se nourrissent et nourrissent leurs familles, tout en transmettant aux générations futures un fort sentiment d'identité culturelle. L'importance de la région pour les Inuit est l'un des principaux fondements de l'AMNC et de l'ERAI qui s'y rattache. Des facteurs socioéconomiques et culturels similaires ont justifié la désignation du passage de Jomard en Papouasie-Nouvelle-Guinée en tant que ZMPV en 2016.

Des critères scientifiques et éducatifs appuieraient davantage la désignation de Tallurutiup Imanga comme ZMPV. Des chercheur.se.s inuit.e.s et non inuit.e.s ont étudié les nombreux processus naturels de la région, comme l'une des plus grandes migrations de baleines au monde et les effets des dérèglements climatiques aux latitudes du Moyen-Arctique. La région offre également des occasions exceptionnelles d'éduquer les jeunes et le public au sujet de phénomènes particuliers, comme les polynies.

Les promoteurs d'une désignation de ZMPV sont également en mesure de démontrer que l'AMNC Tallurutiup Imanga est vulnérable aux effets néfastes de la navigation. La navigation dans l'Arctique augmente à mesure que les dérèglements climatiques font reculer la banquise qui recouvre la mer, et Tallurutiup Imanga se trouve à l'extrémité est du passage du Nord-Ouest qui représente une route de navigation internationale potentiellement plus courte et plus rapide. On s'attend à ce que de plus en plus de navires commerciaux et industriels, comme des pétroliers et des navires transportant des matières dangereuses, traversent la zone dans les années à venir. Déjà, un nombre croissant de navires de croisière de plus grande capacité, transportant sans doute plus de personnes que ne les populations locales comptent d'habitant.e.s, font escale sur ou à proximité des nombreux sites culturels et fauniques vulnérables de l'AMNC. De même, le transport de minerai de fer à partir de la mine de Baffinland est passé de 4,2 millions de tonnes en 2018 à près de 6 millions de tonnes en 2019, et si la permission est accordée, ce chiffre pourrait doubler pour atteindre 12 millions de tonnes d'ici un an ou deux. À noter que le monument national marin Papahānaumokuākea à Hawaii a été désigné ZMPV en 2008, même si des règlements stricts avaient pratiquement éliminé le transport maritime à grande échelle dans la zone, et que les activités restantes se limitaient principalement à la recherche, à la gestion, à la pêche, aux pratiques culturelles et aux loisirs. Les menaces posées par la navigation internationale dans l'AMNC Tallurutiup Imanga donc beaucoup plus grandes que celles qui menaçaient la ZMPV désormais établie à Hawaii. Enfin, la plupart ou la totalité des mesures liées à la navigation recommandées dans ce livre blanc pourraient servir de mesures de protection connexes aux fins de désignation de ZMPV.

Le gouvernement du Canada doit rassembler les données pour soutenir la désignation de l'AMNC Tallurutiup Imanga comme ZMPV par l'OMI afin d'amorcer le processus de désignation. Le Canada devrait utiliser les mesures de protection liées à la navigation énoncées ci-dessus comme mesures de protection connexes pour soutenir une telle désignation.

RECOMMANDATION 6 :

Obtenir la désignation de ZMPV par l'OMI. Rassembler les données probantes pour soutenir la désignation de l'AMNC Tallurutiup Imanga comme ZMPV par l'OMI afin d'amorcer le processus de désignation. Utiliser les mesures de protection liées à la navigation énoncées dans les recommandations 1 à 5 comme mesures de protection connexes pour soutenir une telle désignation.

Les graphiques et les renseignements présentés dans les annexes proviennent des documents soumis par le QWB et les OCT à la CAN en 2018 dans le cadre du processus d'aménagement du Nunavut

ANNEXE 1 : ROUTES DE DÉPLACEMENT DES INUIT SUR LA BANQUISE

Mémoire n° 1

Ébauche du plan d'aménagement du Nunavut 2016

Proposition d'ajouts à : Routes de transport sur glace

Région de Qikiqtaaluk

À l'attention de : La CAN

De : Le QWB et les OCT de Grise Fiord, Resolute Bay, Arctic Bay, Pond Inlet, Clyde River, Qikiqtarjuaq, Pangnirtung, Iqaluit, Kimmirut, Cape Dorset, Sanikiluaq, Hall Beach et Igloolik

Information de base :

De la prise des glaces jusqu'à la débâcle, le peuple inuit emprunte de nombreuses routes sur la banquise dans toute la région de Qikiqtaaluk. Durant l'hiver et le printemps, ces routes sont essentielles pour la chasse, la pêche et les déplacements entre les communautés. Elles permettent notamment aux communautés d'accéder à des sites particuliers, sur la terre, sur la banquise, à la bordure de la banquise et au-delà, pour chasser différentes espèces de phoques, de baleines, de poissons et d'oiseaux migrateurs, ainsi que des caribous, des ours polaires et des morses.

Tout au long de l'hiver et au début de la débâcle, il est essentiel pour la nutrition et la santé des Inuit que les brise-glaces et les autres navires circulant le long de ces routes ne perturbent pas la banquise. Quand il.elle.s chassent, les Inuit suivent les animaux sur de vastes zones de banquise entre les routes principales. Il est donc important que la navigation ne perturbe pas ou ne brise pas la glace entre les routes cartographiées.

Ces routes doivent être protégées contre les activités de déglacage des navires, peu importe leur propriétaire ou leur objectif, y compris les navires de la Garde côtière canadienne ou d'autres pays, les navires militaires, les navires liés à l'industrie touristique, les cargos, les navires d'exploration ou hydrographiques, et tout autre navire susceptible de briser les glaces.

L'emplacement des bordures de la banquise change au cours de l'hiver, ainsi que d'une année à l'autre. Les Inuit chassent les espèces marines sur les routes de glace le long des bordures de la banquise dans toute la région de Qikiqtaaluk, peu importe leur emplacement. Par conséquent, les routes le long des bordures de la banquise sont approximatives et sujettes à des changements annuels et saisonniers. Les navires ne doivent pas briser la glace à la bordure de la banquise ou à proximité sans obtenir au préalable le consentement écrit et éclairé de toutes les OCT situées dans un rayon de 250 km. Comme les directeur.ice.s des OCT sont souvent à l'extérieur, sur la banquise, à la bordure de la banquise ou autre, le délai de réponse peut prendre plusieurs mois. L'absence de réponse d'une OCT ne doit jamais être considérée comme un consentement.

Source d'information :

Inuit Qaujimagatuqangit

Désignation proposée :

Zone spéciale de gestion

Restrictions proposées :

Conditions :

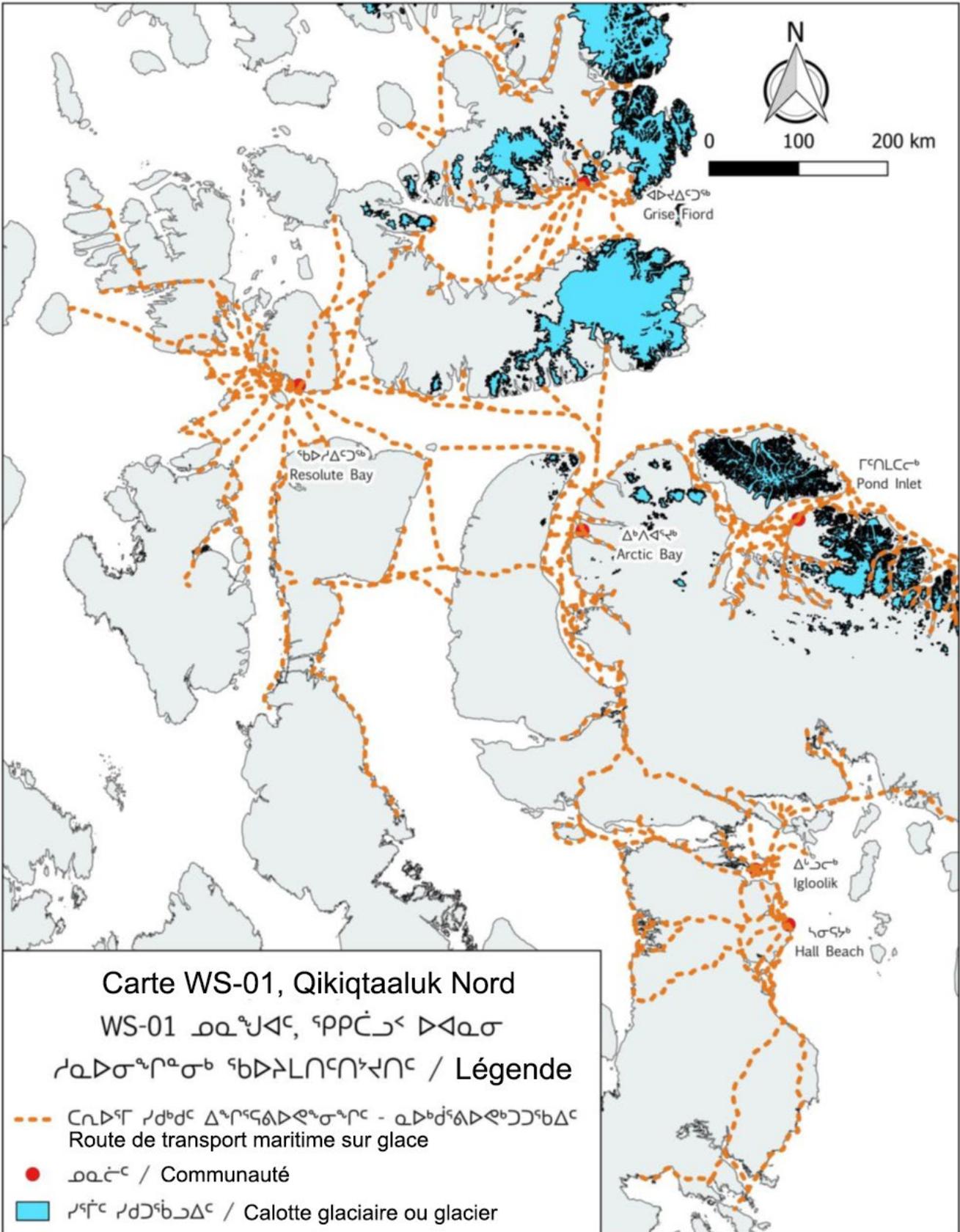
- Fermée à tout trafic maritime, sous réserve de la sécurité de la navigation, pendant l'ukiaq, l'ukiug, l'upingaksaq et l'upingaaq.
- Toutes les bordures de la banquise sont fermées au passage de tout navire, sous réserve de la sécurité de la navigation, pendant l'ukiaq, l'ukiug, l'upingaksaq et l'upingaaq, sans le consentement préalable, éclairé et écrit de toutes les organisations de chasseur.se.s et de trappeur.se.s (OCT) et des Organisations régionales des ressources fauniques (ORRF) situées dans un rayon de 300 km, et sous réserve de toute condition demandée par les OCT et les ORRF. L'absence de réponse d'une OTC ou de l'ORRF ne doit jamais être considérée comme un consentement.
- Tout projet au Nunavut impliquant l'exploitation de navires qui ne respecte pas ces conditions doit être interdit.
- Il est possible de déroger à cette condition par la présentation d'un plan cohérent de construction d'un pont de glace.

Description des limites de la zone et cartographie :

Les routes sont indiquées sur les cartes ci-jointes et les fichiers de forme connexes.

Date de cette ébauche :

21 novembre 2018



ANNEXE 2 : ÉCHOUERIES DE MORSES

Mémoire n° 2

Ébauche du plan d'aménagement du Nunavut 2016

Proposition de modifications et d'ajouts à la désignation d'utilisation des terres : site no 41, échoueries de morse (ulliit), région de Qikiqtaaluk

À l'attention de : La CAN

De : Le QWB et les OCT de Grise Fiord, Resolute Bay, Arctic Bay, Pond Inlet, Qikiqtarjuaq, Pangnirtung, Iqaluit, Cape Dorset, Hall Beach, Igloolik et Sanikiluaq

Information de base :

Les morses de l'Atlantique sont importants pour le bien-être nutritionnel, culturel et économique ainsi que pour les traditions des communautés inuites. Ils jouent également un rôle vital dans l'écologie des environnements marins de la région de Qikiqtaaluk.

Les morses se rassemblent dans des échoueries sur la banquise en hiver et au printemps, et sur la terre en été et en automne. En hiver, ils se regroupent souvent sur la banquise autour de polynies stables où la nourriture est facilement accessible chaque année. En été, ils se rassemblent sur les côtes basses rocheuses, revenant souvent aux mêmes endroits. Les communautés inuites connaissent de nombreux sites d'échouerie annuels et alternatifs. Même si, certaines années, les morses fréquentent des sites alternatifs, ils finissent par revenir aux sites habituels. Les sites d'échouerie occupent souvent une petite superficie, mais sont très bondés. Afin de minimiser les perturbations des échoueries, les Inuit respectent des règles traditionnelles concernant le moment et la méthode d'approche.

En inuktitut, les échoueries de morses sont appelées ulliit (ulli, au singulier). Les habitats pouvant constituer une ulli sont limités. Le site doit permettre à un grand nombre de morses de se déplacer facilement, rapidement et en toute sécurité dans l'eau et hors de l'eau, en particulier en présence de prédateurs et de perturbations humaines. Les échoueries doivent aussi se trouver à proximité des zones d'alimentation, principalement des bancs de mollusques. Les morses sont vulnérables aux effets des perturbations humaines à l'intérieur et à proximité des ulliit. Les perturbations répétées par des gens qui ne connaissent pas suffisamment les méthodes d'approche utilisées par les Inuit peuvent entraîner l'abandon de l'ulli à court ou à long terme.

L'ébauche du plan d'aménagement du Nunavut 2016 (PAN) n'a ciblé et cartographié que quelques sites (site 41) dans le bassin Foxe. Or, les communautés inuites connaissent la présence et l'emplacement de nombreux ulliit dans la région de Qikiqtaaluk. Tous ces sites devraient être ajoutés et protégés dans le cadre du PAN final. En plus de protéger les morses des navires de haute mer, on doit les protéger des perturbations causées par les aéronefs et les véhicules terrestres. Et cette protection doit s'appliquer aux ulliit sur la terre ferme et sur la banquise.

L'une des plus importantes ulliit de glace se trouve près de la polynie qui entoure toute l'année l'île Dundas, au nord de Resolute Bay. Un grand nombre de morses se rassemblent sur la glace et se nourrissent dans les eaux environnantes tout au long de l'hiver. Chaque printemps, la polynie s'étend au sud-ouest vers les îles Crozier et Cornwallis, et l'île Petite Cornwallis. Les morses continuent de fréquenter l'échouerie à la lisière de la glace à mesure que la polynie s'étend, jusqu'à ce que l'eau libre leur permette de partir. (Remarque : Bien que la banquise à la lisière de la glace semble solide en hiver et au début du printemps, elle est instable et dangereuse en tout temps pour les humains).

Source d'information :

Inuit Qaujimaqatungit.

Modification de restrictions proposées :

Utilisations interdites

- Exploration et extraction minières
- Exploration et extraction pétrolières et gazières
- Prospection sismique
- Immersion
- Exploitation de carrières
- Installations hydroélectriques et connexes
- Infrastructures linéaires
- Tourisme
- Recherches connexes sauf la recherche scientifique sans exploitation

Conditions :

- Aucun navire ne peut s'approcher à moins de cinq (5) kilomètres en mer d'une échouerie de morses, à tout moment de l'année.
- En présence de morses, les aéronefs à voilure fixe doivent maintenir une distance de recul verticale minimale de 460 m (1500 pi) au-dessus du sol (AGL) lorsqu'ils se trouvent à moins de 310 m (1000 pi) d'un troupeau de morses. Les hélicoptères doivent rester à une altitude supérieure à 910 m (3000 pi) AGL lorsqu'ils se trouvent à moins de 1610 m (1 mi) d'un troupeau de morses.
- Lorsque des morses sont présents, les véhicules terrestres ne doivent pas s'approcher des morses à moins de 800 m (0,5 mi) tout en restant hors de vue des morses.
- Tout projet au Nunavut qui ne respecte pas ces conditions doit être interdit.

Ajout proposé d'échoueries de morses :

Ajouter les sites d'échouerie de morses (ulliit) relevés dans la région de Qikiqtaaluk, comme indiqué sur les cartes ci-jointes et dans les fichiers de forme connexes.

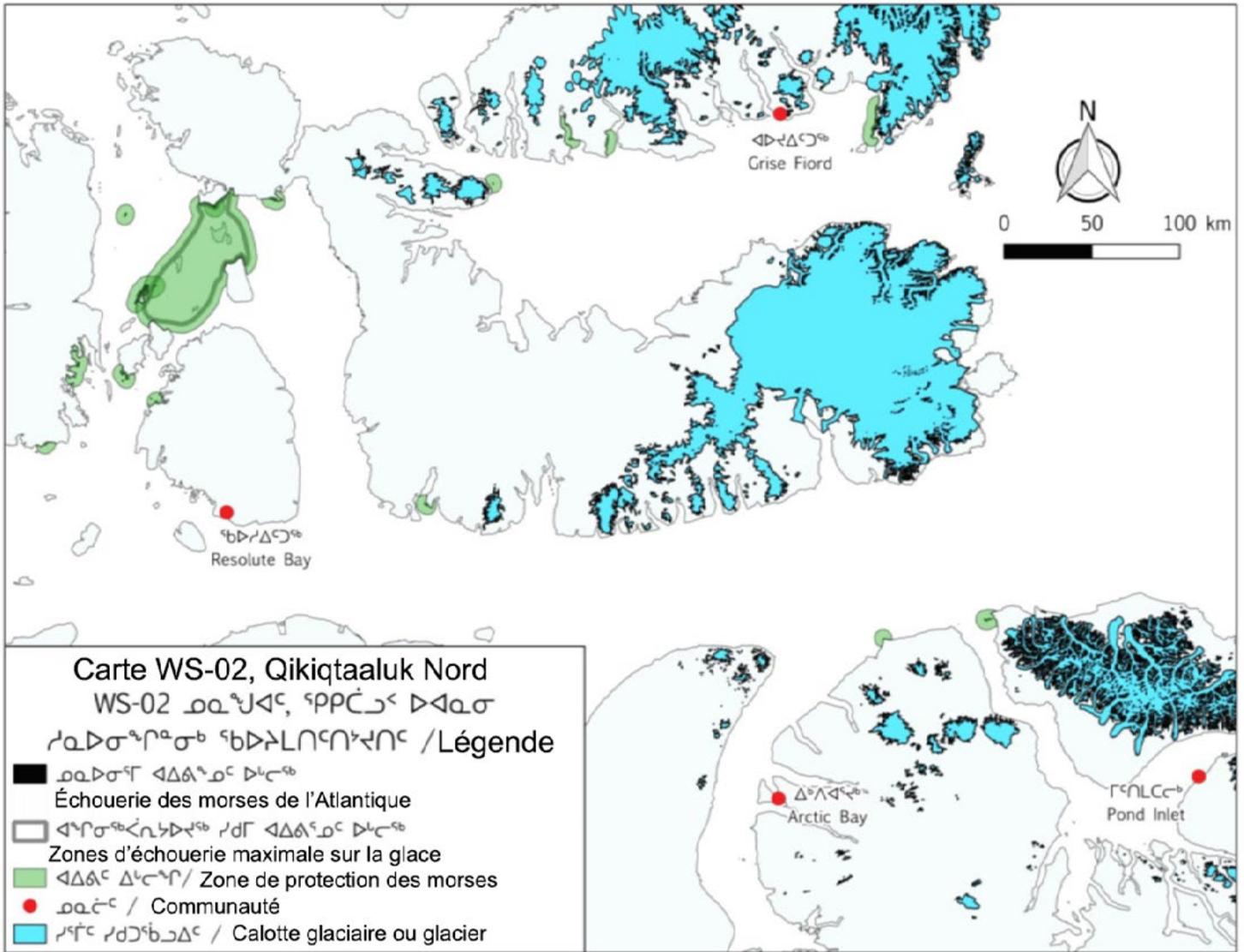
Références :

Ristroph, B. 2016. "Pacific Walrus Protection and Management in a Changing Climate: Findings from the 2016 Arctic Science Summit Seminar". *Pacific Environment*, San Francisco, USA. 45 p. pacificenvironment.org/wp-content/uploads/2017/02/walrus-mgmt-report_final_gl.pdf

US Fish and Wildlife Service. 2018. US Fish and Wildlife Service Approach & Viewing Guidelines for Pacific Walruses. USFWS, Anchorage, USA. 2 p. s3.amazonaws.com/arc-wordpress-client-uploads/adn/wp-content/uploads/2018/05/08093104/walrus-viewing-guidelines-2018-1.pdf

Date de cette ébauche :

9 novembre 2018



ANNEXE 3 : ZONE DE CHASSE AU MORSE

Mémoire n° 03

Ébauche du plan d'aménagement du Nunavut 2016

Désignation proposée pour l'utilisation des terres : Zone d'intérêt communautaire – Chasse au morse

À l'attention de : La CAN

De : Le QWB et les OCT de Clyde River, Grise Fiord,
Pond Inlet et Hall Beach

Information de base :

Les morses de l'Atlantique sont importants pour le bien-être nutritionnel, culturel et économique ainsi que pour les traditions des communautés inuites. Ils jouent un rôle vital dans l'écologie des environnements marins de la baie de Baffin, du détroit de Jones, du détroit de Lancaster, du bassin Foxe, de la baie d'Hudson et d'autres eaux arctiques.

Les morses se rassemblent souvent dans des zones d'eau peu profonde où la nourriture est facilement accessible chaque année, ainsi que dans des échoueries terrestres et sur glace. Ces zones sont importantes pour les communautés inuites qui les chassent selon les règles traditionnelles de l'Inuit Qaujimajatuqangit. Ces zones importantes pour les morses sont bien connues des Inuit du bassin Foxe, de la baie de Baffin, du détroit de Lancaster, du détroit de Jones et d'ailleurs. Des morses peuvent y être présents tout au long de l'année. De plus, la présence de narvals, de baleines boréales, de phoques annelés et d'autres espèces marines est courante. Il s'agit d'importants lieux de chasse au morse et d'autres mammifères marins pour les Inuit de Clyde River, de Pond Inlet, de Grise Fiord et de Hall Beach.

Le PAN final doit prévoir des mesures de protection contre le développement des activités humaines et les perturbations anthropiques.

Source d'information :

Inuit Qaujimajatuqangit.

Désignation proposée :

Aire protégée

Restrictions proposées :

Utilisations interdites:

- Exploration et extraction pétrolières et gazières
- Prospection sismique
- Immersion
- Recherches connexes, sauf la recherche scientifique sans exploitation

Conditions :

- Fermée à tout trafic maritime, sous réserve de la sécurité de la navigation, pendant l'ukiaq, l'ukiuq, l'upingaksaq et l'upingaaq.
- Aucun navire ne peut s'approcher à moins de cinq kilomètres en mer d'une zone de chasse du morse, lorsque des morses sont présents, à tout moment de l'année.
- En présence de morses, les aéronefs à voilure fixe doivent maintenir une distance de recul verticale minimale de 460 m (1500 pi) AGL lorsqu'ils se trouvent à moins de 310 m (1000 pi) d'un troupeau de morses. Les hélicoptères doivent rester à une altitude supérieure à 910 m (3000 pi) AGL lorsqu'ils se trouvent à moins de 1610 m (1 mi) d'un troupeau de morses.
- Lorsque des morses sont présents, les véhicules terrestres ne doivent pas s'approcher des morses à moins de 800 m (0,5 mi) tout en restant hors de vue des morses.
- Tout projet au Nunavut qui ne respecte pas ces conditions doit être interdit.

Limite proposée de la zone d'intérêt communautaire

- Chasse au morse :

Voir les cartes ci-jointes et les fichiers de forme connexes.

Remarque : Le QWB et les OCT aimeraient organiser des rencontres avec la CAN pour déterminer le meilleur endroit pour établir des voies de navigation dans ces zones pendant l'aujaq et l'ukiaksaq, au besoin. Ces voies devraient être ajoutées aux cartes après un consensus. La distance de recul des navires devra être modifiée en fonction des voies établies.

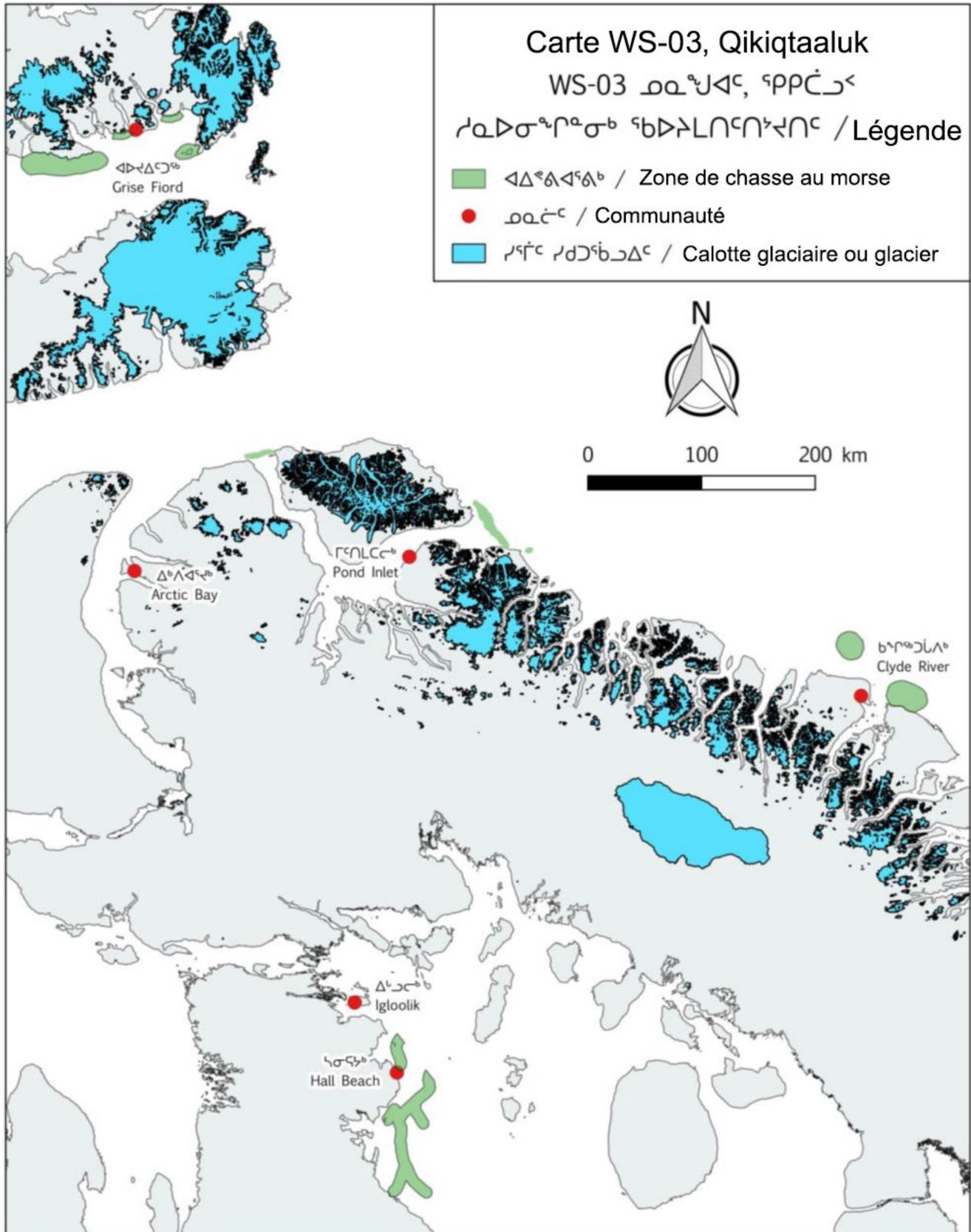
Références :

Ristroph, B. 2016. "Pacific Walrus Protection and Management in a Changing Climate: Findings from the 2016 Arctic Science Summit Seminar". *Pacific Environment*, San Francisco, USA. 45 p. pacificenvironment.org/wp-content/uploads/2017/02/walrus-mgmt-report_final_gl.pdf

US Fish and Wildlife Service. 2018. US Fish and Wildlife Service Approach & Viewing Guidelines for Pacific Walruses. USFWS, Anchorage, USA. 2 p. s3.amazonaws.com/arc-wordpress-client-uploads/adn/wp-content/uploads/2018/05/08093104/walrus-viewing-guidelines-2018-1.pdf

Date de cette ébauche :

22 novembre 2018



ANNEXE 4 : HABITAT DES OURS POLAIRES

Mémoire n° 13

Ébauche du plan d'aménagement du Nunavut 2016

Désignation proposée pour l'utilisation des terres : Zone d'intérêt communautaire – Aire de mise bas et d'accouplement des ours polaires

À l'attention de : La CAN

De : Le QWB et les OCT de Grise Fiord, Resolute Bay, Arctic Bay, Pond Inlet, Clyde River, Sanikiluaq et Hall Beach

Information de base :

Les ours polaires jouent un rôle important dans la vie culturelle, nutritionnelle et économique des peuples inuits. En tant que superprédateurs, ils sont aussi essentiels au fonctionnement de l'écosystème marin du Nunavut. Les ours polaires figurent actuellement sur la liste des espèces préoccupante en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) du Canada.

La chasse à l'ours polaire par les Inuit du Nunavut est étroitement gérée par l'entremise d'un système de cogestion auquel participent les communautés inuites, le gouvernement du Nunavut et le gouvernement canadien. La chasse aux ours polaires avec ses petits est particulièrement limitée depuis de nombreuses années, malgré le fait qu'il s'agit d'une pratique traditionnelle de la société inuite depuis des temps immémoriaux.

L'ébauche du PAN 2016 ne prévoit aucune protection particulière des femelles et des oursons dans les aires de mise bas contre les impacts potentiels du développement industriel et d'autres activités humaines non traditionnelles, même dans les zones où la mise bas est facilement prévisible.

Nous estimons que l'écart entre la protection gouvernementale des femelles et de leurs oursons contre les activités traditionnelles inuites, et l'absence de protection claire dans les aires de mise bas contre les utilisations non traditionnelles des terres par les

humains est très significatif, voire discriminatoire. La version finale du PAN devra pallier cet écart. Le QWB est encouragé par les déclarations suivantes dans l'ébauche du PAN 2016. Concernant les aires de mise bas des ours polaires, « [malgré que] les informations fournies à la CAN sur les Aires de Vélage de l'Ours Polaire n'ont pas été suffisamment précises [...] ceci sera révisé au fur et à mesure que les nouvelles informations sont mises à jour » (p. 31) Et concernant l'IQ, « les objectifs de la Commission sont les suivants : [...] f) utiliser à la fois la science et l'IQ pour maintenir ou améliorer la biodiversité du Nunavut et de promouvoir la restauration et la redynamisation des populations fauniques appauvries » (p.28).

Dans cette proposition, le QWB présente des renseignements précis et clairs, fondés sur le QI, au sujet de certaines aires de mise bas et d'accouplement des ours polaires dans la région de Qikiqtaaluk, afin que ces aires et des mesures de protection puissent être intégrées dans la version finale du PAN.

Les aires de mise bas des ours polaires constituent d'importants habitats côtiers où les femelles donnent naissance et élèvent leurs petits. Souvent, elles y restent pendant des jours et des semaines après que les oursons émergent de la tanière. Les tanières peuvent être réparties sur de très grandes régions géographiques.

Néanmoins, dans certaines zones, la mise bas des ours polaires est prévisible d'une année à l'autre et la densité des tanières y est plus élevée que dans d'autres zones. De telles zones ont également été découvertes dans certaines parties du Svalbard²⁷⁶ où la haute altitude et le terrain accidenté rappellent une grande partie de la région de Qikiqtaaluk, comparativement aux régions plus basses du Nunavut. Dans la région de Qikiqtaaluk, les chasseurs inuit.e.s connaissent les sites où les femelles sont susceptibles de mettre bas grâce à leurs observations et aux connaissances transmises par leurs ainé.e.s et leurs ancêtres.

La survie des oursons est peu probable si les tanières sont perturbées par inadvertance avant que les femelles n'émergent naturellement de leur

²⁷⁶ Larsen 1985.

tanière et si les perturbations humaines provoquent involontairement la séparation des femelles de leurs oursons pendant la période qui suit l'émergence. S'ils sont séparés de leur mère, à l'extérieur de la tanière maternelle, même pour de courtes périodes, les oursons risquent de mourir de faim et d'être la cible des ours mâles. Les perturbations anthropiques augmentent ces risques.

Les femelles entrent dans leur tanière vers la mi-novembre et certaines tardent jusqu'au début de janvier. Elles y restent pour mettre bas et allaiter leurs petits généralement jusqu'en mars et avril, lorsqu'elles en sortent. Les femelles et les petits restent ensuite près de leur tanière pendant un mois, chassant dans les fjords voisins ou à proximité des bordures de la banquise. Ils peuvent toutefois s'éloigner s'ils sont dérangés ou si la chasse près de la zone de mise bas n'est pas fructueuse. La perturbation des femelles en chasse et de leurs proies (p. ex., les phoques annelés qui mettent bas) peut compromettre la survie des oursons.

Il est essentiel de protéger les femelles et leurs petits des perturbations anthropiques durant la période de mise bas et d'émergence de la tanière, et de protéger les habitats, où les femelles reviennent généralement chaque année, des dommages industriels à long terme.

Les rencontres entre les ours polaires et les humains dans ces zones sont particulièrement dangereuses, car les femelles protégeront leurs petits à tout prix. Il est donc également dans l'intérêt de la sécurité publique de limiter l'accès des humains aux habitats importants de mise bas.

De mars à juin, les ours polaires s'accouplent dans de vastes zones de banquise. Les mâles se disputent les femelles et les poursuivent sur de longues distances pendant plusieurs semaines. Des affrontements violents surviennent entre les mâles. Les gens doivent éviter les aires d'accouplement à moins d'être accompagnés de guides inuit.e.s d'expérience. Certaines des aires d'accouplement se trouvent près des aires de mise bas. Nous proposons de désigner une aire d'accouplement au nord de Grise Fiord en raison de la forte densité d'ours qui s'y accouplent chaque année.

Source d'information :

IQ

Désignation proposée :

Zone spéciale de gestion

Restrictions proposées :

Conditions :

- Durant l'Ukiaksaq (à partir du 15 novembre), Ukiak, Ukiuq et Upingaksaq, les aires critiques de mise bas, d'émergence et d'accouplement de l'ours polaire ne doivent pas être perturbées par les activités suivantes :
 - Exploration et extraction minières
 - Exploration et extraction pétrolières et gazières
 - Exploitation de carrières
 - Installations hydroélectriques et connexes
 - Infrastructures linéaires
 - Navigation
 - Activités touristiques sans la participation des Inuit
- Dans ces régions, tout projet à long terme lié à ces utilisations des terres doit être interrompu chaque année pendant ces saisons.
- De plus, aucune activité liée à ces utilisations des terres ne peut être développée en d'autres saisons si elle risque de perturber la mise bas ou l'émergence des ours polaires à ces endroits.
- Tout projet au Nunavut qui ne respecte pas ces conditions doit être interdit.

Zone d'intérêt communautaire proposée - Aire de mise bas et d'accouplement des ours polaires :

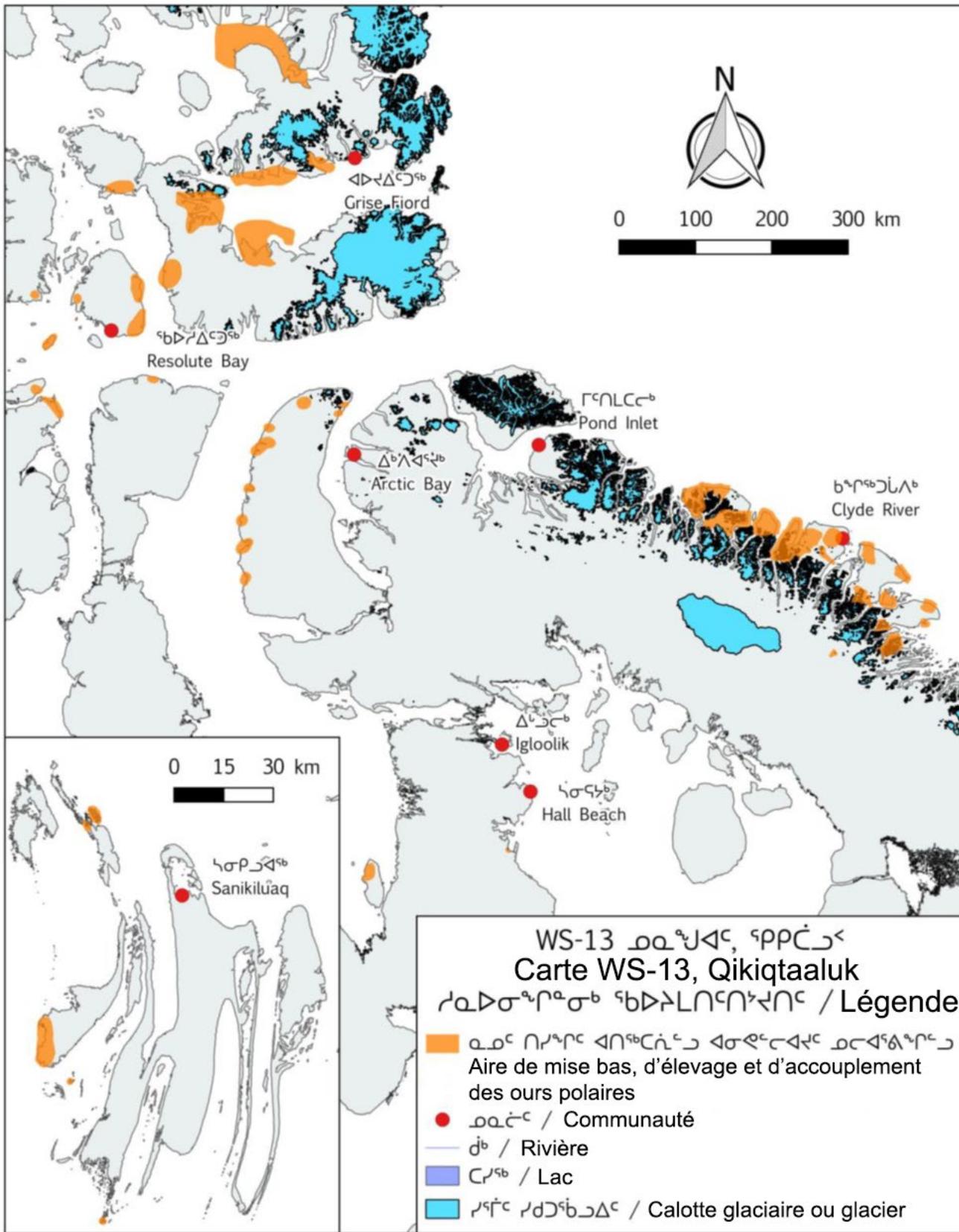
Voir les cartes ci-jointes et les fichiers de forme connexes.

Référence :

Larsen, T. 1985. "Polar Bear Denning and Cub Production in Svalbard, Norway". *Journal of Wildlife Management*, 49 : p. 320-326.

Date de cette ébauche :

23 novembre 2018



ANNEXE 5 : HABITAT DE NIDIFICATION DES EIDERS

Mémoire n° 15

Ébauche du plan d'aménagement du Nunavut 2016

Désignation proposée pour l'utilisation des terres : Zone d'intérêt communautaire – Nidification des eiders

À l'attention de : La CAN

De : Le QWB et les OCT de Grise Fiord, Resolute Bay, Pond Inlet, Qikiqtarjuaq, Pangnirtung et Iqaluit

Information de base :

L'ébauche du PAN 2016 ne prévoit aucune protection pour plusieurs aires de nidification des eiders qui sont importantes pour les Inuit. Dans la plupart des cas, ces aires de nidification accueillent l'eider à duvet et l'eider à tête grise, ainsi que des sauvagines et d'autres oiseaux marins. Les eiders sont une ressource importante pour la santé, le bien-être et la culture des peuples inuits de la région de Qikiqtaaluk.

On peut s'attendre à ce que les îles de la région attirent de plus en plus l'attention des touristes et d'autres groupes, compte tenu du nombre croissant de bateaux, de yachts et de navires qui y circulent. Si elles ne sont pas protégées, les populations d'eiders seront confrontées à une hausse des perturbations et de la pollution.

Si le PAN ne prévoit aucune mesure pour protéger les habitats importants pour les eiders, il n'atteindra pas l'objectif de protéger et de favoriser le bien-être des résident.e.s et des communautés du Nunavut, qui est l'un des principaux objectifs de l'aménagement des terres en vertu du chapitre 11 de l'Accord du Nunavut.

Et puisque d'autres espèces d'oiseaux migrateurs sont présentes dans ces zones, les distances de recul pour tous les types d'oiseaux migrateurs devraient s'appliquer.

Remarque particulière – Site d'intérêt

communautaire : Le QWB et les OCT ont choisi de ne pas désigner ces zones comme des habitats clés pour les oiseaux migrateurs. Le chapitre 2.1 de l'ébauche du PAN 2016 établit des critères pour ce type d'habitats en fonction du pourcentage de la population nationale d'une espèce ou de la reconnaissance de l'habitat essentiel en vertu de la LEP. Ces critères tiennent compte des intérêts de l'ensemble de la population canadienne, mais ne permettent pas de « protéger et de favoriser le bien-être actuel et futur des collectivités et des résidents habituels de la région du Nunavut ». (Accord définitif du Nunavut, Chapitre 11, Partie 2, paragraphe 11.2.1(b)). Pour atteindre cet objectif, le QI et les besoins des communautés inuites doivent être pleinement pris en compte.

Remarque particulière – Autres habitats

importants des eiders : De nombreux autres habitats d'eiders sont importants pour les Inuit des communautés de Qikiqtaaluk. Les plus remarquables sont les nombreuses îles qui abritent des eiders dans la zone à valeurs multiples de la baie de Markham – l'ouest du détroit d'Hudson – et du chenal Foxe, ainsi que les habitats clés pour les oiseaux migrateurs des îles Belcher et Sleeper, dont la protection doit être renforcée afin de protéger les intérêts des communautés à l'égard de ces oiseaux.

Source d'information :

IQ

Désignation proposée :

Zone spéciale de gestion

Restrictions proposées :

Conditions :

- Les organismes de réglementation, le cas échéant, doivent intégrer les distances de recul aériennes, marines et terrestres dans un nouveau tableau 2²⁷⁷ pour tous les oiseaux migrateurs et les oiseaux marins, pour la sauvagine côtière et les canards de mer lors de la délivrance des permis, des licences et des autorisations.
- Les éoliennes servant à la production d'électricité doivent être interdites dans un rayon de 10 km des aires de nidification des eiders jusqu'à ce qu'on puisse prouver qu'elles sont sans danger pour les eiders et qu'elles n'auront aucune incidence sur les activités de prélèvement des Inuit.
- Tout projet au Nunavut qui ne respecte pas ces conditions doit être interdit.

Limites proposées pour les zones d'intérêt communautaire - Nidification des eiders :

Le tableau suivant indique les numéros de carte et l'emplacement général des aires de nidification des eiders qui sont importantes pour les Inuit des communautés, comme le montrent les cartes ci-jointes et les fichiers de forme connexes.

No des sites de nidification des eiders	Description du secteur	Espèces importantes
15A	Est de l'île Philpots (10 îles) et est de l'île Devon	Eider à tête grise et eider à duvet
15B	Îles Maze (Qikiqtauqqat) (263 îles), Browne Bay, île Prince of Wales	Eider à tête grise et eider à duvet
15C	Embouchure de la rivière Moses Robinson, île Bathurst	Eider à tête grise et eider à duvet
15D	Île Somerville (Saattuq), nord-ouest de l'île Griffith	Eider à tête grise et eider à duvet
15E	Qikiqtaapik, Becher Bay près de l'île Cornwallis	Eider à tête grise, eider à duvet et sternes arctiques
15F	Assistance Bay (Kangiqsuruluk), île Cornwallis	Eider à tête grise et eider à duvet
15G	Kajjuaqtaliarusiq, détroit d'Éclipse à l'ouest	Eider à tête grise, eider à duvet, bernache cravant et oie des neiges
15H	Low Island (Quiraassuq), bras de mer Milne	Eider à tête grise, eider à duvet, bernache cravant et oie des neiges
15I	Île Adams (Tuujjuk), bras de mer Navy Board	Eider à tête grise et eider à duvet

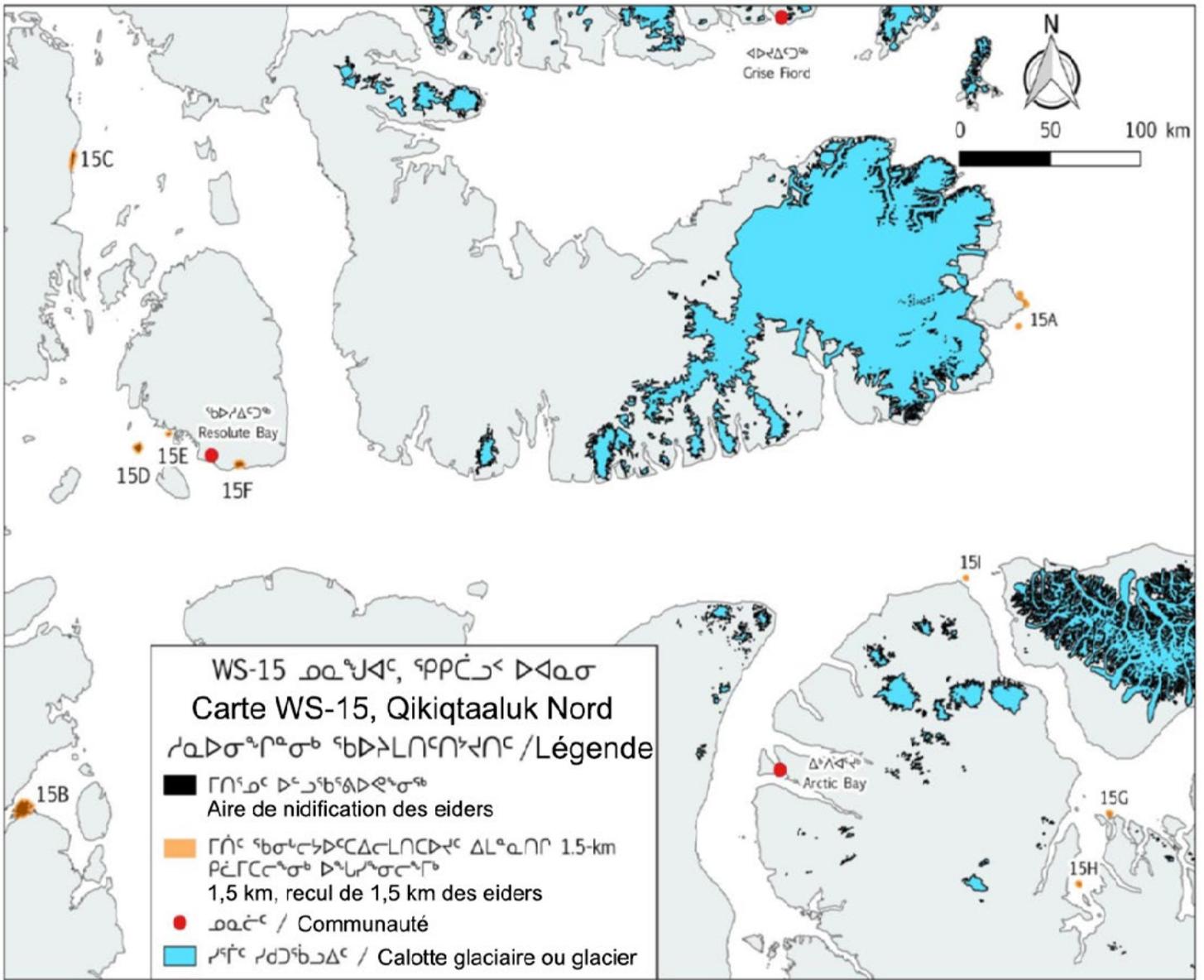
Références :

- Schuster, E., Bulling, L. and J. Köppel. 2015. "Consolidating the State of Knowledge: A Synoptical Review of Wind Energy's Wildlife Effects". *Journal of Environmental Management*, vol. 56, p. 300.
- Tabassum-Abbasi, M.T, Abbasi, T. and S.A. Abbasi. 2014. "Wind Energy: Increasing Deployment, Rising Environmental Concerns". *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, vol. 31, p. 270-288.
- Wang, S. and Wang, S. 2015. "Impacts of Wind Energy on Environment: A Review". *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, vol. 49, p. 437-443.

Date de cette ébauche :

24 novembre 2018

²⁷⁷ Le tableau 2 modifié renvoie à une version du tableau 2 qui intègre les modifications recommandées dans la présentation écrite no 14 (à l'annexe 11 du présent rapport d'étude de cas) par le QWB et les OCT locales.



ANNEXE 6 : HABITAT DE NIDIFICATION DES OISEAUX MARINS

Mémoire n° 17

Ébauche du plan d'aménagement du Nunavut 2016

Désignation proposée pour l'utilisation des terres : Zone d'intérêt communautaire – Chasse aux oiseaux marins

À l'attention de : La CAN

De : Le QWB et l'OCT de Resolute Bay, Pond Inlet, Qikiqtarjuaq et Pangnirtung

Information de base :

L'ébauche du PAN 2016 ne prévoit aucune protection pour plusieurs aires importantes de nidification et d'alimentation des oiseaux marins. Ces aires, connues des Inuit, revêtent une grande importance pour plusieurs espèces d'oiseaux marins. Les principales espèces de chaque site sont répertoriées, mais d'autres espèces d'oiseaux de mer et de sauvagines peuvent également les fréquenter. Les oiseaux marins sont une ressource importante pour la santé, le bien-être et la culture des peuples inuits de la région de Qikiqtaaluk.

On peut s'attendre à ce que les îles et les zones côtières de la région attirent de plus en plus l'attention des touristes et d'autres groupes, compte tenu du nombre croissant de bateaux, de yachts et de navires qui y circulent. Si elles ne sont pas protégées, ces populations importantes pour les communautés locales seront confrontées à une hausse des perturbations et de la pollution.

Si le PAN ne prévoit aucune mesure pour protéger ces importantes zones d'oiseaux de mer, il n'atteindra pas l'objectif de protéger et de favoriser le bien-être des résident.e.s et des communautés du Nunavut, qui est l'un des principaux objectifs de l'aménagement des terres en vertu du chapitre 11 de l'Accord du Nunavut.

Et puisque plusieurs espèces d'oiseaux migrateurs sont présentes sur ces sites, les distances de recul pour tous les types d'oiseaux migrateurs devraient s'appliquer à chaque site.

Trois colonies d'oiseaux de mer situées près de Pond Inlet, au cap Graham Moore et dans le golfe Buchan, sont désignées comme des habitats clés pour les oiseaux migrateurs. Mais en raison de leur importance pour les Inuit de Pond Inlet, nous demandons qu'elles soient également reconnues comme zone d'intérêt (ZI) communautaire.

Remarque particulière : Le QWB et les OCT ont choisi de ne pas désigner ces zones comme des habitats clés pour les oiseaux migrateurs. Le chapitre 2.1 de l'ébauche du PAN 2016 établit des critères pour ce type d'habitats en fonction du pourcentage de la population nationale d'une espèce ou de la reconnaissance de l'habitat essentiel en vertu de la LEP. Ces critères tiennent compte des intérêts de l'ensemble de la population canadienne, mais ne permettent pas de « protéger et de favoriser le bien-être actuel et futur des collectivités et des résidents habituels de la région du Nunavut ». (Accord définitif du Nunavut, Chapitre 11, Partie 2, paragraphe 11.2.1(b)). Pour atteindre cet objectif, le QI et les besoins des communautés inuites doivent être pleinement pris en compte.

Source d'information :

IQ

Désignation proposée :

Zone spéciale de gestion

Restrictions proposées :

Conditions :

- Les organismes de réglementation, le cas échéant, doivent intégrer les distances de recul aériennes, marines et terrestres dans un nouveau tableau 2²⁷⁸ pour tous les oiseaux migrateurs et les oiseaux marins, pour la sauvagine côtière et les canards de mer lors de la délivrance des permis, des licences et des autorisations.
- Les éoliennes servant à la production d'électricité doivent être interdites dans un rayon de 10 km des aires de nidification des oiseaux marins jusqu'à ce qu'on puisse prouver qu'elles sont sans danger pour ces oiseaux et qu'elles n'auront aucune incidence sur les activités de chasse des Inuit.
- Tout projet au Nunavut qui ne respecte pas ces conditions doit être interdit.

Limites proposées pour les zones d'intérêt communautaire - Chasse aux oiseaux marins

Le tableau suivant indique les numéros de carte et l'emplacement général de ces importantes aires de nidification et d'alimentation des oiseaux de mer, comme le montrent les cartes ci-jointes et les fichiers de forme connexes.

No des sites de nidification des oiseaux marins	Description du secteur	Espèces présentes
17A	Cape Hotham, île Cornwallis	Guillemot de Brünnich et guillemot à miroir
17B	Sud de l'île Griffith	Guillemot de Brünnich et guillemot à miroir
17C	Île Browne	Mouette tridactyle
17D	Button Point et Cape Graham Moore, île Bylot	Mouette tridactyle et guillemot de Brünnich
17E	Golfe Buchan, île de Baffin	Fulmar boréal

Références :

Schuster, E., Bulling, L. and J. Köppel. 2015. "Consolidating the State of Knowledge: A Synoptical Review of Wind Energy's Wildlife Effects". *Journal of Environmental Management*, vol. 56, p. 300.

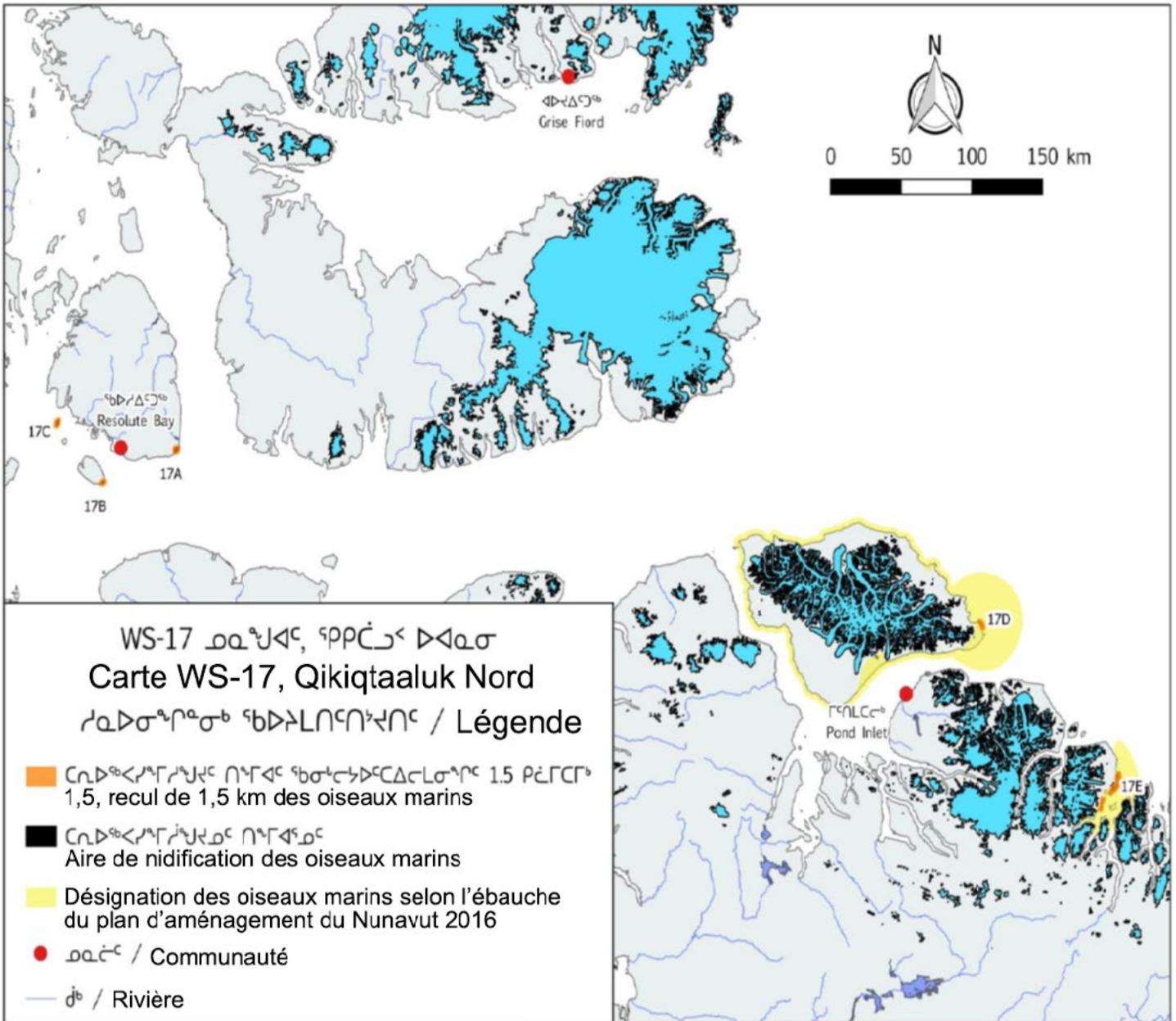
Tabassum-Abbasi, M.T, Abbasi, T. and S.A. Abbasi. 2014. "Wind Energy: Increasing Deployment, Rising Environmental Concerns". *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, vol. 31, p. 270-288.

Wang, S. and Wang, S. 2015. "Impacts of Wind Energy on Environment: A Review". *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, vol. 49, p. 437-443.

Date de cette ébauche :

25 Novembre 2018

²⁷⁸ Le tableau 2 modifié renvoie à une version du tableau 2 qui intègre les modifications recommandées dans la présentation écrite no 14 (à l'annexe 11 du présent rapport d'étude de cas) par le QWB et les OCT locales



ANNEXE 7 : ZONE DE PÊCHE AU TURBOT (FLÉTAN DU GROENLAND)

Mémoire n° 25

**Ébauche du plan d'aménagement
du Nunavut 2016**

**Désignation proposée pour l'utilisation
des terres : Zone d'intérêt communautaire
– Pêche au turbot dans le détroit d'Éclipse**

À l'attention de : La CAN

De : Le QWB et l'OCT de Pond Inlet

Information de base :

La communauté de Pond Inlet développe activement la pêche au turbot dans le détroit d'Éclipse. La protection de cette ressource sera importante pour assurer la santé, la culture et l'économie des Inuit de Pond Inlet. Si le PAN ne prévoit aucune mesure pour protéger la zone de pêche au turbot de la communauté dans le détroit d'Éclipse, il n'atteindra pas l'objectif de protéger et de favoriser le bien-être de l'ensemble des résident.e.s du Nunavut, qui est l'un des principaux objectifs de l'aménagement des terres en vertu du chapitre 11 de l'Accord du Nunavut.

Le développement industriel, notamment l'exploitation pétrolière et gazière, et la prospection sismique, compromettrait les retombées économiques de cette ressource pour les Inuit de Pond Inlet. On doit interdire un tel développement.

Source d'information :

IQ

Désignation proposée :

Aire protégée

Restrictions proposées :

Utilisations interdites

- Exploration et extraction pétrolières et gazières
- Prospection sismique
- Recherche connexe, sauf la recherche scientifique sans exploitation

**Limite proposée de la zone d'intérêt communautaire
– Pêche au turbot dans le détroit d'Éclipse :**

Voir les cartes ci-jointes et les fichiers de forme connexes.

Date de cette ébauche :

4 septembre 2018

ANNEXE 8 : ZONE DE PÊCHE D'ESPÈCES ANADROMES

Mémoire n° 28

Ébauche du plan d'aménagement du Nunavut 2016

Désignation proposée pour l'utilisation des terres : Zone d'intérêt communautaire – pêche aux espèces anadromes

À l'attention de : La CAN

De : Le QWB et les OCT de Grise Fiord, Resolute Bay, Arctic Bay, Clyde River, Pond Inlet, Qikiqtarjuaq, Pangnirtung, Iqaluit, Kimmirut, Cape Dorset, Hall Beach, Igloolik et Sanikiluaq

Information de base :

L'omble chevalier et d'autres poissons font partie de l'alimentation de base des Inuit. Le poisson est extrêmement important pour la santé, la culture et l'économie des peuples inuits de la région de Qikiqtaaluk. Si le PAN ne prévoit aucune mesure pour protéger les lacs, les rivières et les bassins versants où ils pêchent l'omble chevalier et d'autres espèces, il n'atteindra pas l'objectif de protéger et de favoriser le bien-être de l'ensemble des résident.e.s du Nunavut, qui est l'un des principaux objectifs de l'aménagement des terres en vertu du chapitre 11 de l'Accord du Nunavut.

Les Inuit de la région de Qikiqtaaluk pêchent l'omble chevalier dans des lacs, des rivières et des eaux côtières tout au long de l'année. Si l'omble chevalier est l'espèce anadrome la plus souvent pêchée par les Inuit dans ces rivières et ces lacs, ceux-ci pêchent aussi d'autres espèces là où elles sont présentes, dont l'omble chevalier oquassa, le cisco arctique (corégone), le touladi, la morue et des poissons d'espèces incertaines (p. ex., l'ivisaruk dans le lac Stanwell-Fletcher).

Les espèces anadromes doivent être protégées des impacts potentiels du développement :

- dans les lacs et les rivières où pêchent les Inuit;
- dans les rivières et les lacs en aval, ainsi que dans les eaux marines côtières par lesquelles les poissons migrent chaque saison;
- en amont des zones de pêche où le développement pourrait avoir des effets néfastes sur le débit de l'eau, la sédimentation et les effluents qui perturberaient les poissons pêchés et leur habitat.

Après de longues discussions avec les OCT de la région de Qikiqtaaluk, le QWB et les OCT ont proposé un régime de protection à deux niveaux pour les espèces anadromes des bassins versants où pêchent les Inuit.

- Des zones protégées (ZP) s'étendant sur 5 km autour de chaque lac et rivière de pêche et se poursuivent en aval jusqu'à l'embouchure de la rivière et jusque dans les eaux marines à partir de l'embouchure de chaque rivière. Ces zones peuvent s'étendre au-delà des limites des bassins versants, car les activités humaines sur les terres adjacentes peuvent avoir un impact sur les populations de poissons anadromes pendant leur migration ou dans les eaux marines.
- Des zones spéciales de gestion (ZSG) s'étendant en amont dans le bassin versant de chaque lac et rivière de pêche jusqu'à 50 km de la zone de pêche la plus en amont.

Remarque : Lorsque des espèces anadromes cohabitent dans un même réseau hydrographique que les poissons des eaux intérieures, on doit alors protéger tout le réseau comme un bassin versant d'espèces anadromes.

Source d'information :

IQ

Désignation proposée 1 :

Aire protégée

Restrictions proposées pour la désignation des aires protégées :

Utilisations interdites

- Exploration et extraction pétrolières et gazières
- Exploration et extraction minières
- Exploitation de carrières
- Installations hydroélectriques et connexes
- Infrastructures linéaires
- Prospection sismique
- Immersion
- Recherche connexe, sauf la recherche scientifique sans exploitation

Désignation proposée 2 :

Zone spéciale de gestion (ZSG)

Restrictions proposées pour la désignation des ZSG :

Conditions :

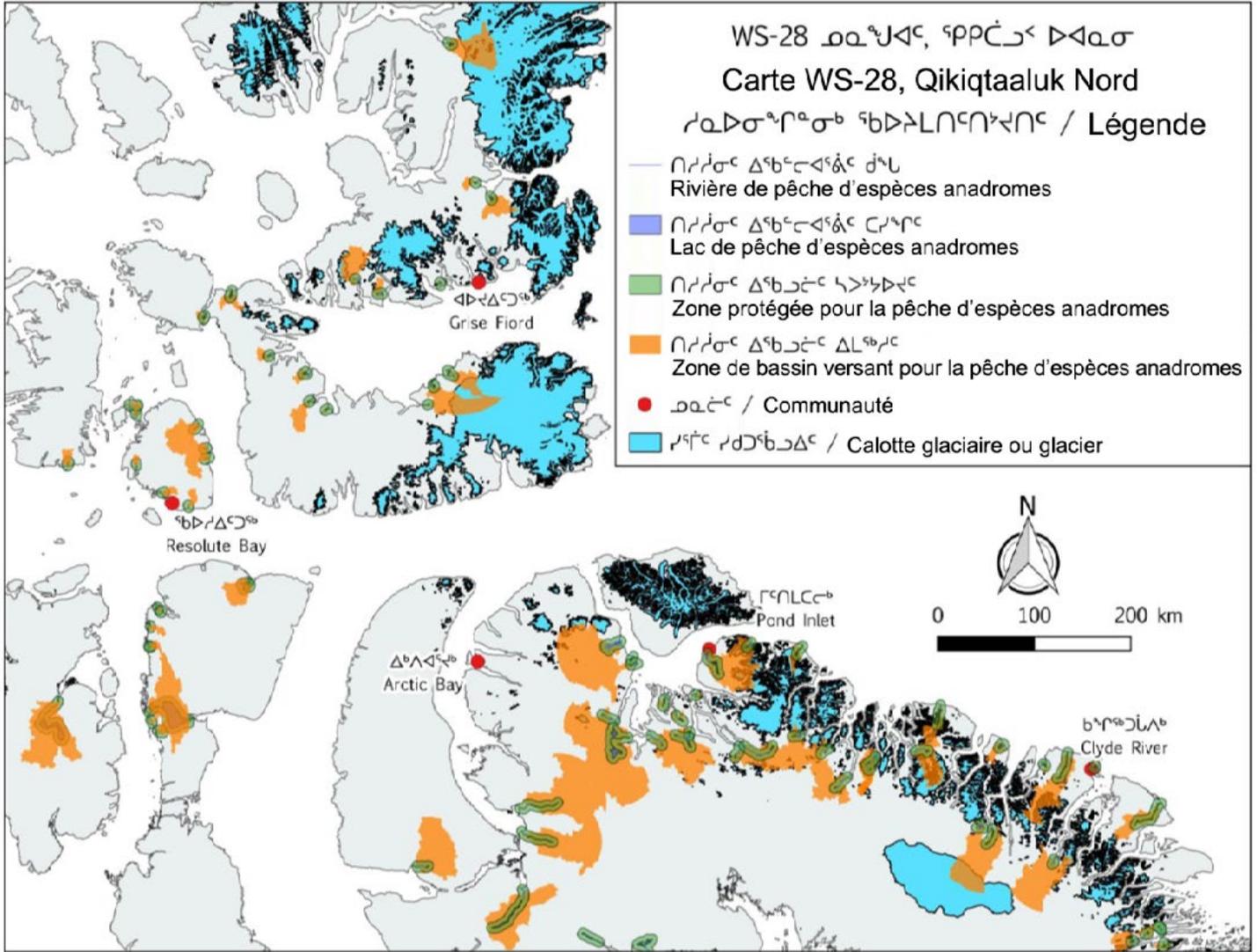
- Dans le bassin versant, jusqu'à 50 km en amont de tout lac ou rivière de pêche, les populations de poissons pêchés par les Inuit ne doivent pas subir de répercussions liées à l'une ou l'autre des utilisations des terres suivantes :
 - Exploration et extraction minières
 - Exploration et extraction pétrolières et gazières
 - Exploitation de carrières
 - Installations hydroélectriques et connexes
 - Infrastructures linéaires
- Tout projet au Nunavut qui ne respecte pas ces conditions doit être interdit.

Limite proposée de la zone d'intérêt communautaire - Pêche d'espèces anadromes :

Voir les zones protégées et les ZSG associées pour les espèces anadromes sur les cartes ci-jointes et les fichiers de forme connexes.

Date de cette ébauche :

9 novembre 2018



ANNEXE 9 : VALEURS DE CONSERVATION MULTIPLES

Mémoire n° 36

Ébauche du plan d'aménagement du Nunavut 2016

Désignation proposée pour l'utilisation des terres : Zones d'intérêt communautaire – valeurs multiples – 36A. Baie Allen – Resolute Passage – Resolute Bay

À l'attention de : La CAN

De : Le QWB et l'OCT de Resolute Bay

Information de base :

Les Inuit de Resolute Bay accordent une grande importance à de multiples ressources dans quatre zones (c.-à-d. des zones à valeurs multiples ou ZVM). L'une de ces zones, MVA 36A, est une zone marine comportant des îles près du hameau de Resolute Bay, et comprend Allen Bay et Resolute Passage.

Si le PAN ne prévoit aucune mesure pour protéger cette ZVM et d'autres sites, il n'atteindra pas l'objectif de protéger et de favoriser le bien-être de l'ensemble des résidents du Nunavut, qui est l'un des principaux objectifs de l'aménagement des terres en vertu du chapitre 11 de l'Accord du Nunavut.

Ces ZMV sont d'importantes zones de chasse et de pêche pour les communautés. On y trouve entre autres des phoques annelés, barbus et du Groenland, des bélugas, des baleines boréales, des narvals, des morses, des caribous de Peary, des bœufs musqués, des loups, des oies des neiges, des bernaches cravants, des eiders à duvet et à tête grise, des ombles chevaliers et des ours polaires.

Toutes ces zones sont essentielles pour assurer la santé, la culture et le patrimoine des communautés inuites de Resolute Bay.

Le développement industriel à l'intérieur ou à proximité de ces zones en diminuerait la valeur. On doit interdire ce type de développement.

Remarque particulière concernant la ZVM 36A : La GCC semble délibérément et inutilement briser la glace dans la zone ZVM 36A, même si Resolute Bay a demandé l'arrêt de ces activités. D'autres organismes ont coopéré avec les Inuit de Resolute Bay et ont cessé de mener des activités de recherche et d'autres activités dans cette zone. Selon l'OCT, certaines des activités de la GCC présentent un danger pour la sécurité publique et perturbent les espèces. On a aperçu des navires de la GCC se diriger vers des baleines et effectuer du déglacage dans des zones où les Inuit chassent le phoque et d'autres espèces. La GCC est l'organisme qui démontre le plus grand manque de respect par rapport à cette zone de chasse importante pour la communauté. Elle pourrait amarrer ses navires à l'est du hameau de Resolute Bay et utiliser des hélicoptères et d'autres véhicules pour accéder à l'aéroport.

Source d'information :

IQ

Désignation proposée :

Aire protégée

Restrictions proposées pour la ZVM 36A :

Utilisations interdites

- Exploration et extraction pétrolières et gazières
- Exploration et extraction minières
- Exploitation de carrières
- Prospection sismique
- Immersion
- Sonar
- Toute recherche, y compris, mais sans s'y limiter, la recherche scientifique sans exploitation

Conditions :

- Fermée à tout trafic maritime, sous réserve de la sécurité de la navigation, pendant l'ukiaq, l'ukiuq, l'upingakaaq et l'upingaaq.
- Toute activité de déglçage doit être interdite.
- Les organismes de réglementation, le cas échéant, doivent intégrer les distances de recul aériennes, marines et terrestres conformément au tableau 2 modifié²⁷⁹ pour tous les oiseaux migrateurs et les oiseaux marins, pour la sauvagine côtière et les canards de mer lors de la délivrance des permis, des licences et des autorisations.
- Toute activité ou tout projet au Nunavut qui ne respecte pas ces conditions doit être interdit.

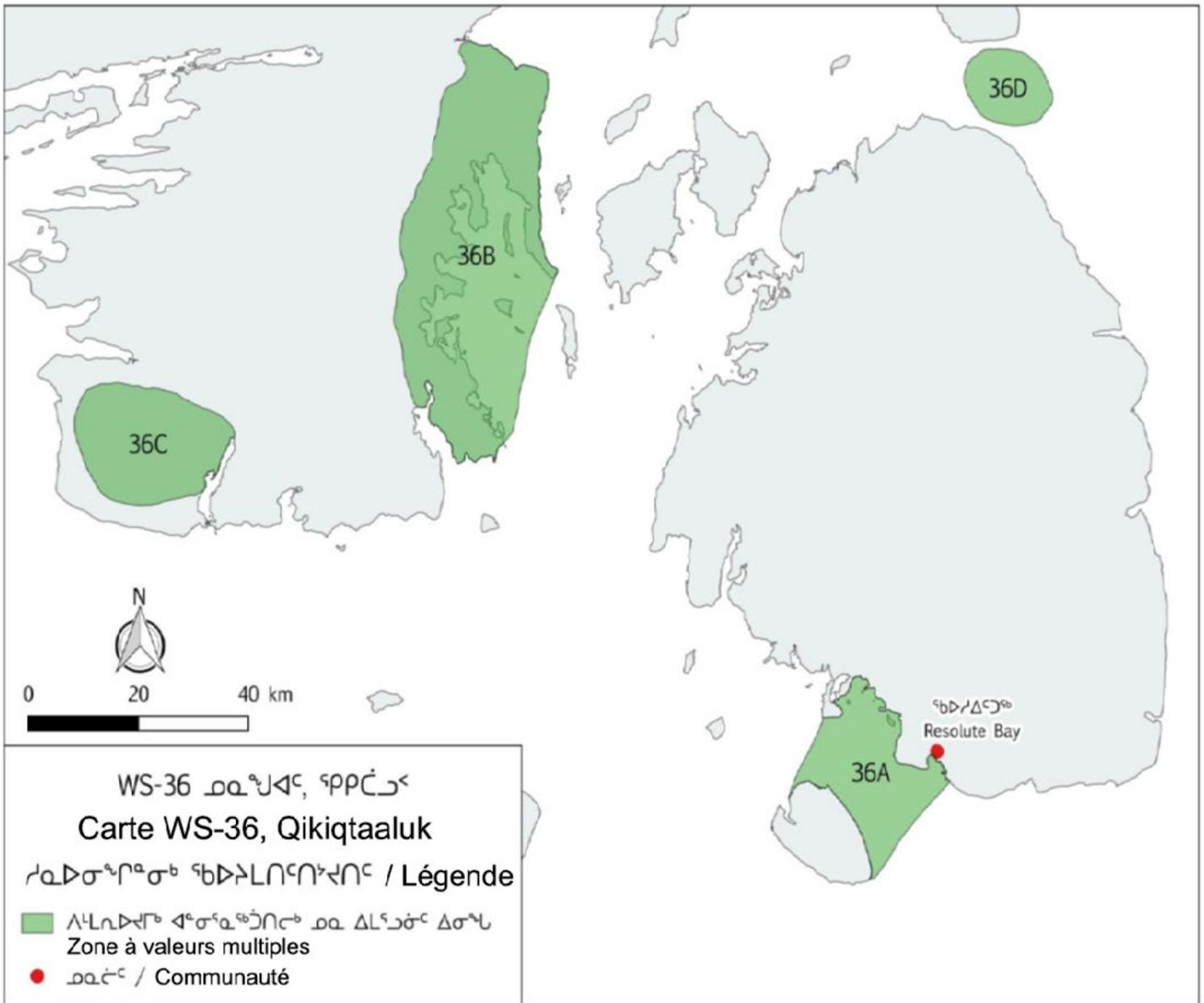
Limite proposée de la zone d'intérêt communautaire - ZVM 36A :

36A : Resolute Passage, Allen Bay, Resolute Bay et toutes les îles situées dans ces eaux, comme le montrent la carte ci-jointe et le fichier de forme connexe.

Date de cette ébauche :

14 août 2018

²⁷⁹ Le tableau 2 modifié renvoie à une version du tableau 2 qui intègre les modifications recommandées dans la présentation écrite no 14 (à l'annexe 11 du présent rapport d'étude de cas) par le QWB et les OCT locales.



ANNEXE 10 : PASSAGES DE BANQUISE DES CARIBOUS

Mémoire n° 09

Ébauche du plan d'aménagement
du Nunavut 2016

**Proposition d'ajouts et de modifications
de la désignation d'utilisation des terres :
Zones d'intérêt communautaire –
Passages de banquise des caribous,
île de Baffin**

À l'attention de : La CAN

De : Le QWB et l'OCT de Clyde River

Information de base :

Le caribou est une espèce clé pour le maintien de la culture et du bien-être des Inuit, ainsi que pour l'écosystème du Nord. On sait que les caribous de la toundra arctique suivent de longs cycles²⁸⁰ durant lesquels ils connaissent des années, voire des décennies de déclin où ils sont particulièrement vulnérables aux perturbations anthropiques.

L'abondance des caribous dans les montagnes du nord-est de l'île de Baffin²⁸¹ atteint rarement les densités observées parfois dans le sud et le nord de l'île ou sur la partie continentale du Nunavut; la géographie montagneuse, les fjords et les glaciers sont des obstacles à leurs migrations. De même, les caribous de Peary des îles de l'Extrême-Arctique ont généralement des densités plus faibles que les populations du sud, en raison de la rigueur du climat dans lequel ils vivent. Et cette faible densité les rend vulnérables aux perturbations anthropiques en tout temps. La végétation est particulièrement clairsemée sur les îles de l'Extrême-Arctique et dans les montagnes du nord-est de l'île de Baffin. Une grande partie de la végétation dans ces régions est inaccessible aux caribous en hiver en raison de la couche de neige durcie par le vent et, parfois, de la glace sur le sol.

Pour s'adapter aux conditions changeantes de disponibilité et d'accessibilité de la nourriture tout au long de la période d'enneigement, les caribous de l'île de Baffin, de la péninsule de Melville et de l'Extrême-Arctique se déplacent souvent sur de courtes distances à travers les fjords et les détroits, et sur de longues distances entre les îles, au besoin. Les passages de banquise des caribous sont essentiels pour les femelles qui doivent accéder à des zones adéquates pour donner naissance à leurs veaux et se rendre ensuite dans des zones d'élevage convenables. Tous ces caribous doivent traverser des fjords, des bras de mer et des détroits pour trouver des aires d'hivernage où la nourriture peut être accessible. Dans certaines régions, les caribous doivent traverser sur la banquise en raison de champs de glace infranchissables et de falaises qui s'élèvent jusqu'à 1600 mètres d'altitude au-dessus de la mer.

Le déglacage à l'endroit ou à proximité des passages connus des caribous sur banquise aura des répercussions négatives importantes sur la survie de leurs populations. Les caribous peuvent tenter de traverser le sillage d'un brise-glace, en risquant de succomber à des blessures, à l'épuisement, à la noyade ou au gel s'ils ne parviennent pas à sortir de l'eau une fois de l'autre côté. Mais s'ils ne tentent pas la traversée, ils risquent de ne jamais atteindre les zones où la nourriture est accessible à divers moments de l'hiver ou encore les aires de mise bas et les zones d'élevage adéquates, ce qui met en péril la reproduction au sein de la population.

Dans l'ébauche du PAN 2016, on prétend que l'information est insuffisante pour désigner des zones à usage limité au profit du caribou, sauf sur la portion continentale du Nunavut. Selon le QWB, cette affirmation est fautive considérant les nombreux principes IQ que les communautés inuites de Qikiqtaaluk ont soumis à la CAN et au gouvernement ainsi que les articles évalués par les pairs sur les caribous, qui ont été publiés dans la région de Qikiqtaaluk.

²⁸⁰ Ferguson et al. 1998.

²⁸¹ Ferguson 1989.

De plus, l'ébauche du PAN 2016 excluait précisément toutes les zones d'hivernage des caribous d'une protection potentielle. Le QWB considère qu'il s'agit d'une grave erreur. De la prise des glaces jusqu'à la débâcle, il est vital que les caribous dans le nord-est de l'île de Baffin et dans l'Extrême-Arctique puissent traverser la banquise. Une mauvaise gestion des effets futurs du trafic maritime hivernal serait dévastatrice.

Remarque particulière : Le PAN 2016 répertorie plusieurs passages de banquise des caribous. Les OCT et le QWB appuient la désignation des sites 153 et 154 conformément au tableau 1 de l'ébauche du PAN 2016, en supposant que les routes d'hiver et les pistes de transport sur la glace soient également interdites (voir les conditions ci-dessous). Les passages de banquise des caribous ciblés dans ce mémoire devraient être ajoutés à ceux qui bénéficient déjà d'une protection. La construction et l'exploitation d'éoliennes pour la production d'électricité entraînent des répercussions négatives sur les rennes, qui sont pourtant beaucoup plus habitués aux humains. Les Inuit craignent que de telles infrastructures près des passages de banquise aient des effets semblables ou plus importants sur le caribou de la toundra dans la région de Qikiqtaaluk.

Source d'information :

IQ

Désignation proposée :

ZSG

Restrictions proposées :

Conditions :

- Fermée à tout trafic maritime, sous réserve de la sécurité de la navigation, pendant l'ukiaq, l'ukiuk, l'upingakaaq et l'upingaaq.
- Interdiction d'aménager des routes et des pistes de transport en hiver.
- Les éoliennes utilisées pour la production d'électricité doivent se trouver à au moins 5 km des aires de mise bas et des zones d'élevage des caribous et doivent être positionnées de façon à ne pas être visibles depuis ces aires.
- Tout projet au Nunavut qui ne respecte pas ces conditions doit être interdit.

Limite proposée pour les passages de glace de mer des caribous - Île de Baffin :

Voir les cartes ci-jointes et les fichiers de forme connexes.

Références :

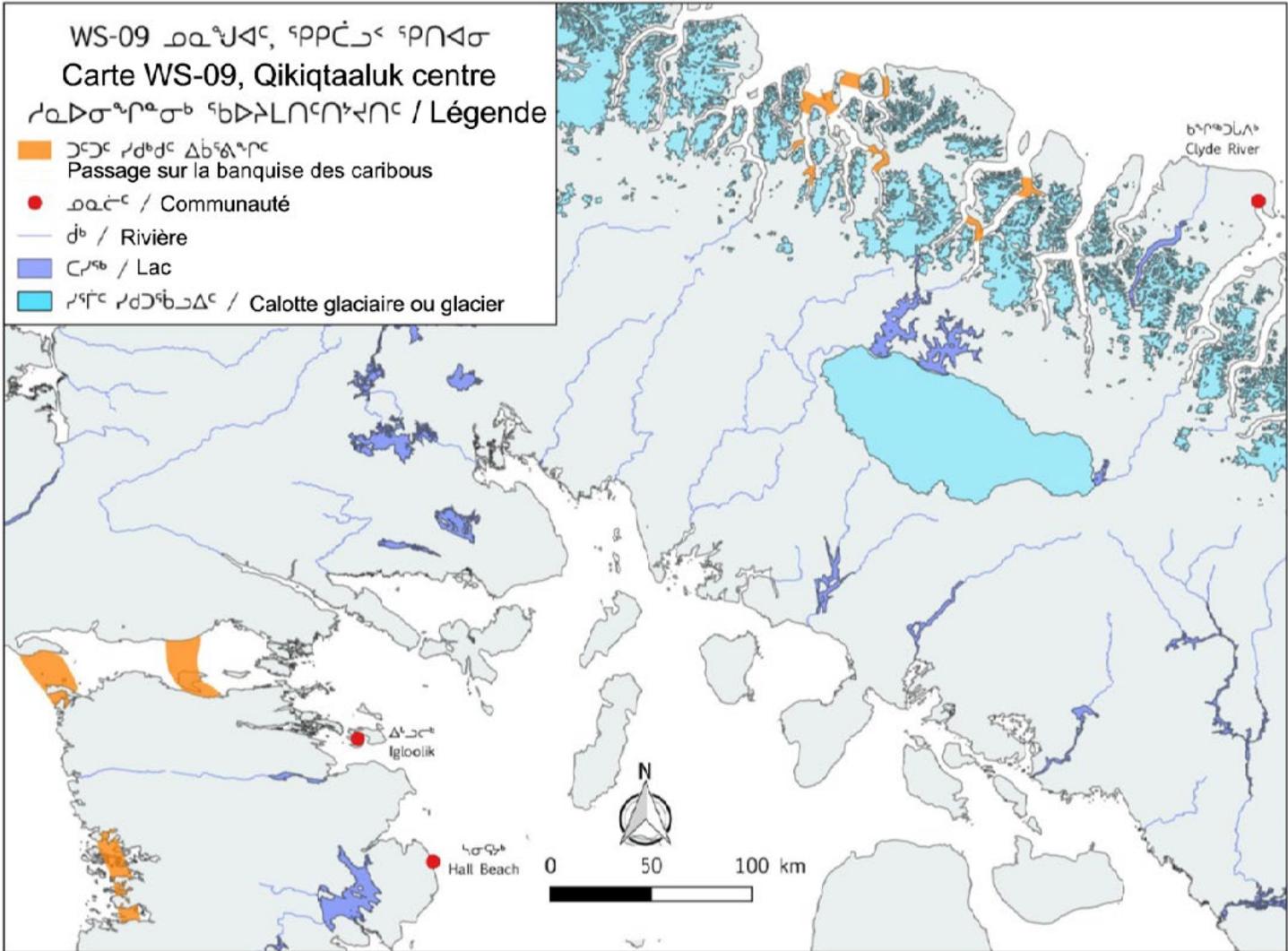
- Ferguson, M. 1989. Ile de Baffin. . E. Hall, editor. *People & Caribou in the Northwest Territories*. Department of Renewable resources, Government of the Northwest Territories, Yellowknife, Canada. p. 140-149.
- Ferguson, M.A.D., Williamson, R.G. and F. Messier. 1998. "Inuit Knowledge of Long-term Changes in a Population of Arctic Tundra Caribou". *Arctic* 51, 201-219.
- Skarin, A. and Alam, M. 2017. "Reindeer Habitat Use in Relation to Two Small Wind Farms, During Preconstruction, Construction, and Operation". *Ecology and Evolution*, vol. 7, p. 3870-3882.
- Skarin, A., Nellemann, C., Rönnegård, L., Sandström P. and H. Lundqvist. 2015. "Wind Farm Construction Impacts Reindeer Migration and Movement Corridors". *Landscape Ecology*, vol. 30, p. 1527-1540.
- Skarin, A., Sandström, P. and M. Alam. 2018. "Out of Sight of Wind Turbines – Reindeer Response to Wind Farms in Operation". *Ecology and Evolution*, vol. 8, 9906-9919.

Date de cette ébauche :

21 novembre 2018

WS-09 ᓄᓇᕐᕐᕐᕐ, ᓂᓂᓂᓂᓂᓂ ᓂᓂᓂᓂᓂ
 Carte WS-09, Qikiqtaaluk centre
 ᓂᓂᓂᓂᓂᓂ ᓂᓂᓂᓂᓂᓂᓂᓂ / Légende

- ᓂᓂᓂᓂᓂᓂ ᓂᓂᓂᓂᓂᓂᓂ
 Passage sur la banquise des caribous
- ᓂᓂᓂᓂᓂ / Communauté
- ᓂᓂᓂᓂᓂ / Rivière
- ᓂᓂᓂᓂᓂᓂᓂ / Calotte glaciaire ou glacier



ANNEXE 11 : DISTANCES DE REcul DES OISEAUX MIGRATEURS

Mémoire n° 14

Ébauche du plan d'aménagement du Nunavut 2016

Proposition d'ajouts : Tableau 2 : Distances de recul des oiseaux migrateurs

À l'attention de : La CAN

De : Le QWB et les OCT de Pond Inlet, Grise Fiord, Resolute Bay, Arctic Bay, Clyde River, Qikiqtarjuaq, Pangnirtung, Iqaluit, Kimmirut, Cape Dorset, Sanikiluaq, Hall Beach et Igloolik

Information de base :

Les oiseaux de mer migrateurs, la sauvagine et d'autres espèces sont des ressources nutritionnelles, culturelles et économiques importantes pour les communautés inuites et leurs traditions. Ces oiseaux jouent également un rôle vital dans la santé écologique des environnements marins de la région de Qikiqtaaluk.

Les principes IQ guident les Inuit sur les comportements que devraient adopter les humains près des sites d'oiseaux migrateurs côtiers afin d'assurer la santé de leurs populations. Par la présente, nous recommandons des changements importants au tableau 2 figurant aux pages 81 et 82 de l'ébauche du PAN 2016 avant que celui-ci ne soit finalisé. Ces changements devraient s'appliquer à l'ensemble de la région de Qikiqtaaluk, et éventuellement à d'autres régions du Nunavut, selon les enseignements du IQ dans ces régions.

Les jeunes oiseaux marins et la sauvagine côtière sont incapables de voler pendant la majeure partie, voire la totalité des mois de juillet et d'août. Pendant cette période, ils demeurent surtout dans l'eau, sur la banquise et près ou dans les aires de nidification. Les adultes sont également incapables de voler pendant un à deux mois au cours de l'été. Les oisillons sont particulièrement inexpérimentés pour éviter les bateaux et les navires, et sont souvent incapables d'éviter une collision qui peut les blesser et même s'avérer mortelle. Les adultes peuvent aussi se mettre en danger en tentant de protéger leur progéniture. Durant cette période, les oiseaux doivent plonger pour éviter les bateaux et les navires au risque d'être aspirés par les hélices et piégés, ou heurtés gravement, voire mortellement. En outre, les groupes de gens ne devraient pas approcher les oiseaux nicheurs sur la terre ferme au point de les effrayer et de les amener à fuir dans l'eau. D'après le IQ, les navires doivent respecter une distance de recul d'au moins 1,5 km de toute colonie de nidification d'oiseaux de mer, de sauvagine côtière et de canards marins (c.-à-d. toutes les catégories d'oiseaux migrateurs, à l'exception des mouettes blanches). Des distances de recul en milieu marin d'au moins 1,5 km devraient s'appliquer à tous les oiseaux migrateurs, puisqu'ils sont les plus susceptibles d'appartenir à l'une des autres catégories dans un milieu marin. Les bateaux pneumatiques à moteur, les kayaks et les autres petites embarcations à moteur devraient respecter les exigences suivantes :

- Respecter une distance d'au moins 500 m de tout oiseau dans l'eau sans limitation de vitesse.
- Respecter une distance d'au moins 300 m de tout oiseau dans l'eau et une vitesse de 3,5 km/h (1,9 kt) de 300 m à 500 m des oiseaux.

Sur la terre ferme, les gens devraient respecter une distance d'au moins 500 m des concentrations d'oiseaux pour toutes les catégories d'oiseaux migrateurs, à l'exception des mouettes blanches. Nous supposons que si des personnes à bord d'un bateau pneumatique, d'un kayak et d'une autre petite embarcation à moteur contournent des oiseaux dans l'eau pour accoster à proximité d'une colonie ou d'une aire de mue, elles seraient immédiatement tenues de rester à au moins 500 m de tout groupe d'oiseaux. Si ce n'est pas le cas, il convient de le préciser dans le tableau 2.

De plus, dans le préambule du tableau 2 ou en tant que distance de recul supplémentaire, on devrait prévoir l'interdiction des éoliennes destinées à la production d'électricité à moins de 10 km des aires de nidification des oiseaux migrateurs jusqu'à ce qu'on puisse prouver qu'elles sont sans danger pour les oiseaux et qu'elles n'auront aucune incidence sur les activités inuites dans ces régions.

Source d'information :

IQ

Modifications de restrictions proposées :

Modification au tableau 2 (Ébauche du PAN 2016, page 81-82)

Groupe d'oiseaux	Distances de recul aériennes	Distances de recul marines	Distances de recul terrestres
Tous les oiseaux migrateurs	Aucune modification	<p>Saisonniers (lorsque des oiseaux sont présents)</p> <ul style="list-style-type: none"> Les navires doivent respecter une distance de 1,5 km des colonies d'oiseaux marins lorsque ces derniers sont présents. Les bateaux pneumatiques, les kayaks et les autres petites embarcations à moteur doivent respecter une distance de 500 m des oiseaux marins dans l'eau sans limitation de vitesse. Les bateaux pneumatiques, les kayaks et les autres petites embarcations à moteur doivent respecter une distance de 300 m des oiseaux marins dans l'eau, et une vitesse de 3,5 km / h (1,9 kt) à 500 m des oiseaux. 	<p>Saisonniers (lorsque des oiseaux sont présents)</p> <ul style="list-style-type: none"> Respecter une distance de 500 m des concentrations d'oiseaux (p. ex., les colonies de nidification et les zones de mue).
Tous les oiseaux marins	Aucune modification	<p>Saisonniers (lorsque des oiseaux sont présents)</p> <ul style="list-style-type: none"> Les navires doivent respecter une distance de 1,5 km des colonies d'oiseaux marins lorsque ces derniers sont présents. Les bateaux pneumatiques, les kayaks et les autres petites embarcations à moteur doivent respecter une distance de 500 m des oiseaux marins dans l'eau sans limitation de vitesse. Les bateaux pneumatiques, les kayaks et les autres petites embarcations à moteur doivent respecter une distance de 300 m des oiseaux marins dans l'eau, et une vitesse de 3,5 km / h (1,9 kt) à 500 m des oiseaux. 	Aucune modification
Mouettes blanches	Aucune modification	Aucune modification	Aucune modification
Sauvagine côtière et canards marins	Aucune modification	<p>Saisonniers (lorsque des oiseaux sont présents)</p> <ul style="list-style-type: none"> Les navires doivent respecter une distance de 1,5 km des colonies de canards de mer et des rassemblements de canards de mer et de sauvagine côtière en période de mue. Les bateaux pneumatiques, les kayaks et les autres petites embarcations à moteur doivent respecter une distance de 500 m des canards de mer et de la sauvagine côtière dans l'eau sans limitation de vitesse. Les bateaux pneumatiques, les kayaks et les autres petites embarcations à moteur doivent respecter une distance de 300 m des canards de mer et de la sauvagine côtière dans l'eau, et une vitesse de 3,5 km / h (1,9 kt) à 500 m des oiseaux. 	Aucune modification

Références :

Schuster, E., Bulling, L. and J. Köppel. 2015. "Consolidating the State of Knowledge: A Synoptical Review of Wind Energy's Wildlife Effects". *Journal of Environmental Management*, vol. 56, p. 300.

Tabassum-Abbasi, M.T, Abbasi, T. and S.A. Abbasi. 2014. "Wind Energy: Increasing Deployment, Rising Environmental Concerns". *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, vol. 31, p. 270-288.

Wang, S. and Wang, S. 2015. "Impacts of Wind Energy on Environment: A Review". *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, vol. 49, p. 437-443.

Date de cette ébauche : 24 novembre 2018

GLOSSAIRE DES TERMES

AIQ.....	Association inuite du Qikiqtani
AMNC	Loi sur les aires marines nationales de conservation
ARTN	Accord sur les revendications territoriales du Nunavut
CAN.....	Commission d'aménagement du Nunavut
CCI	Conseil circumpolaire inuit
CDS	Dispositif de broyage et de désinfection
CGRFN.....	Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS)
COLREG	Règlement international pour prévenir les abordages en mer
COSEPAC.....	Comité sur la situation des espèces en péril au Canada
CPMM	Comité de la protection du milieu marin
DST	Dispositif de séparation du trafic
EGCS	Système de nettoyage des gaz d'échappement
EPA	Agence pour la protection de l'environnement (États-Unis)
ERAI.....	Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits
GCC	Garde côtière canadienne
HFO.....	Mazout lourd
IQ	Inuit Qaujimagatuqangit
JOMOPANS.....	Programme conjoint de surveillance du bruit ambiant dans la mer du Nord
KMBS.....	Sites clés pour les oiseaux migrateurs
LCPE	Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
LMMC	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
Loi sur les AMNCC ...	Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada
LPPEA.....	Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
LRIT	Identification à longue distance et suivi
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires
MOSPA	Accord de coopération en matière de préparation et d'intervention en cas de pollution marine par les hydrocarbures dans l'Arctique

NM	Mille marin
NOAA.....	National Oceanic and Atmospheric Administration (États-Unis)
NORDREG.....	Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien
NOTMAR.....	Avis aux navigateurs
OCT	Organisation de chasseurs et de trappeurs
OMI.....	Organisation maritime internationale
OPRC.....	Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
PAN	Plan d'aménagement du Nunavut
QWB.....	Qikiqtaaluk Wildlife Board
RPPEA	Règlements sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
RSNPPA.....	Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
SEEU	Station d'épuration des eaux usées
SIA.....	Système d'identification automatique
SOLAS.....	Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
TC.....	Transports Canada
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
ZAE	Zones à éviter
ZEE	Zone économique exclusive
ZI.....	Zone d'intérêt
ZMPV	Zone maritime particulièrement vulnérable
ZVM	Zone à valeurs multiples

Pour de plus amples renseignements sur ce rapport, veuillez communiquer avec

Erin Keenan

ekeen@wwfcanada.org

et

Michael Ferguson

wildlifeadvisor@niws.ca

Pour de plus amples renseignements sur la trousse d'outils, veuillez communiquer avec

Kim Dunn

kdunn@wwfcanada.org



Pour que la nature,
les espèces et les humains
cohabitent en harmonie.

wwf.ca/fr