

Un projet d'aire marine nationale de conservation pour le détroit de Lancaster

Rapport d'évaluation de faisabilité

Présenté par le Comité directeur de l'évaluation de faisabilité
du projet d'aire marine nationale de conservation du détroit de Lancaster

Février 2017



Parcs
Canada

Parks
Canada

Also available in English
Photo de la page couverture : © Mario Cyr

Une étude visant à évaluer la faisabilité de l'établissement d'une aire marine nationale de conservation pour représenter la région marine du détroit de Lancaster

L'honorable Catherine McKenna
Ministre de l'Environnement et du Changement climatique
Gouvernement du Canada

L'honorable Joe Savikataaq
Ministre de l'Environnement
Gouvernement du Nunavut

M. P.J. Akeeagok
Président
Qikiqtani Inuit Association

Le Comité directeur de l'évaluation de faisabilité du projet d'aire marine nationale de conservation du détroit de Lancaster soumet respectueusement son rapport intitulé Proposition d'une aire marine nationale de conservation pour le détroit de Lancaster – Rapport d'évaluation de faisabilité conformément au protocole d'entente signé par les parties en décembre 2009.

Essentiellement, notre rapport conclut que l'établissement d'une aire marine nationale de conservation dans la région du détroit de Lancaster est réalisable, car, suite aux consultations que nous avons entreprises, nous avons trouvé un appui solide au sein des communautés inuites locales et aucune raison de ne pas poursuivre. De plus, au cours de notre étude, Shell Canada Ltd., la seule société qui possédait des permis d'exploration d'hydrocarbures dans le détroit de Lancaster, s'en est volontairement départi. Finalement, notre Comité directeur recommande la mise en place d'une aire marine nationale de conservation d'environ 109 000 kilomètres carrés.

Au cours de nos travaux, nous avons été frappés par l'ampleur du soutien des Inuits à l'égard de la conservation et de la protection du détroit de Lancaster. Nous avons pris conscience à la fois de l'importance écologique de la région du détroit de Lancaster pour la faune marine qui réside et migre dans cette région, et de la dépendance très directe des communautés inuites à l'égard de cette région pour leur subsistance et leur culture.

Nous vous encourageons à travailler ensemble pour décider des limites de l'aire marine qui, espérons-le, pourront être annoncées aux Canadiens et au monde entier lors des célébrations du 150^e anniversaire du Canada.

Au nom du Comité directeur :

Pour le gouvernement du Canada



Kevin McNamee
Directeur
Établissement des aires protégées
Parcs Canada

Pour le gouvernement du Nunavut



David Monteith
Directeur
Parcs et endroits spéciaux
Ministère de l'Environnement

Pour la Qikiqtani Inuit Association



Joel Fortier
Directeur par intérim
Terres et ressources

Remerciements

Les membres du Comité directeur de l'évaluation de faisabilité du projet d'aire marine nationale de conservation (AMNC) du détroit de Lancaster ne sont plus les mêmes depuis le début de l'évaluation relative à la faisabilité d'une AMNC dans le détroit de Lancaster, mais tous ont eu un rôle important à jouer. Nous aimerions par conséquent souligner le dévouement et le soutien de tous ceux qui ont participé au comité : John Amagoalik, Nancy Anilniliak, Solomon Awa, Stephen Williamson Bathory, Jenna Boon, Nicholas Burnaby, Sarah Carriere, Rosanne D'Orazio, Niore Iqalukjuak, Steven Lonsdale, David Mablick, Bernie MacIssac, Tabitha Mullin, Jerry Natanine et Nigel Qaumariaq. Tout au long de la réalisation des travaux, le Comité directeur a été très bien soutenu par Diane Blanchard, Carey Elverum et Francine Mercier.

Le Comité directeur est très reconnaissant également envers les personnes suivantes pour leurs contributions inestimables à l'étude et à ce rapport : Sam Arreak, Malachi Arreak, Ross Elgin, Garry Enns, Ron Hallman, Enookie Inuarak, Niko Inuarak, Nicholas Irving, Megumi Johns, Alan Latourelle, Ed McLean, Margaret Nowdlak, Leese Papatsie, Ryan Parker, Christopher Pierce, Krista Royle, Pauline Scott, David Scott, Linda Vaillancourt, Daniel Watson, Danny Wright et Doug Yurick.

Table des matières

Sommaire exécutif	3
Introduction	8
Détroit de Lancaster – Une aire marine d’importance mondial	9
Aires marines nationales de conservation.....	12
Le programme des AMNC.....	12
Gestion des AMNC	19
Une étude de faisabilité pour l’aire du détroit de Lancaster.....	22
Comité Directeur de l’AMNC du détroit de Lancaster	25
Limites proposées par le gouvernement fédéral	25
Valeurs écologiques et savoir traditionnel	29
Valeurs écologiques.....	29
Savoir traditionnel (Inuit Qaujimajatuqangit).....	33
Considérations économiques.....	38
Tourisme	38
Pêches.....	43
Transport maritime.....	46
Ressources en hydrocarbures	49
Consultations	56
Commentaires reçus	58
Conclusion.....	64
Les limites	66
Recommandations	72
Références.....	75
Annexe 1	77





SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le détroit de Lancaster est un paysage marin naturel et culturel qui représente l'une des aires écologiques les plus importantes au monde. C'est le « moteur écologique » d'une grande partie de l'Arctique de l'Est, débordant de vie au printemps et en été avec le retour du soleil et du temps chaud. Des centaines de milliers d'oiseaux de mer et de mammifères marins migrent vers cette région pour se nourrir et se reproduire. C'est un habitat essentiel pour des espèces telles que l'ours polaire, la baleine boréale, le narval et le béluga.

Pour les Inuits vivant dans la région du détroit de Lancaster – Tallurutiup Tariunga comme on l'appelle localement – c'est une région riche sur le plan culturel et faunique. Tallurutiup Tariunga fournit nourriture, abri, matériaux et outils en une telle abondance que les Inuits ont pu prospérer dans l'un des environnements les plus rigoureux sur terre. C'est le cœur de l'existence des Inuits de l'Extrême-Arctique et sa richesse soutient un mode de vie traditionnel axé sur la langue, la culture et les coutumes.

L'influence du détroit de Lancaster s'étend bien au delà de ses limites, sa géographie créant un corridor migratoire naturel pour de

nombreuses espèces, et ses processus physiques tels que les courants, les marées et les remontées d'eaux froides donnant lieu à des polynies et à une productivité biologique élevée. Indépendamment du changement climatique, le détroit de Lancaster demeurera une zone importante au point de vue écologique, car les processus responsables de sa productivité subsisteront, bien que sa composition en espèces puisse changer avec le temps.

L'idée de protéger les valeurs internationales, nationales et régionales du détroit de Lancaster est un thème récurrent depuis la fin des années 1970. En 2009, les travaux ont commencé sérieusement lorsqu'une entente fédérale-territoriale-inuite a été conclue pour mener une étude conjointe en vue de déterminer s'il serait souhaitable et réalisable d'établir une aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster. Ce travail a été dirigé par un Comité directeur composé de Parcs Canada, du gouvernement du Nunavut et de la Qikiqtani Inuit Association (QIA). Au cours des années suivantes, des consultations ont été menées auprès des communautés inuites voisines et des principaux intervenants, et diverses



études ont été réalisées. Ce rapport résume les résultats de l'évaluation de faisabilité ainsi que les travaux et les recommandations du Comité directeur.

Établies en vertu de la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada, les aires marines nationales de conservation (AMNC) sont un type d'aire marine protégée administré par Parcs Canada. Leur objectif est de protéger et de conserver les aires représentatives des divers milieux marins du Canada pour le bénéfice et l'enrichissement des connaissances des Canadiens. Les AMNC sont des aires à usages multiples qui établissent un équilibre entre la protection et l'utilisation viable par la gestion et le zonage, en collaboration avec les populations locales. L'exploration et l'exploitation minières, pétrolières et gazières et l'immersion en mer sont interdites. Les utilisations commerciales viables, notamment la pêche et le transport maritime, sont autorisées et continuent d'être réglementées par Pêches et Océans Canada et Transports Canada respectivement, conformément au but et aux objectifs de conservation de l'AMNC.

En vertu des dispositions de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, les droits de récolte traditionnelle des Inuits continueront d'être maintenus dans le cadre de l'AMNC proposée. En outre, l'établissement d'une AMNC dans le détroit de Lancaster nécessitera une Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits qui devra être négociée entre les Inuits et le gouvernement. Cette entente couvrira la mise en œuvre des exigences financières et en matière d'emploi, de formation et d'éducation, les avantages économiques et la gestion coopérative de l'AMNC.

Au cours de l'évaluation de faisabilité, le Comité directeur a recueilli des informations sur les valeurs écologiques, les possibilités touristiques, la pêche, le transport maritime et les ressources potentielles en hydrocarbures. Il a utilisé l'Inuit Qaujimajatuqangit (savoir traditionnel inuit) en plus du savoir scientifique pour mieux comprendre l'utilisation et la valeur de l'aire. Des consultations ont été menées dans les cinq communautés adjacentes à la région visée par le projet d'AMNC (Pond Inlet, Arctic Bay, Grise Fiord, Resolute Bay et Clyde River); 32 réunions communautaires auxquelles ont participé plus de 430 personnes ont été tenues. Les points de vue des intervenants régionaux et nationaux, y compris l'industrie et les organisations non gouvernementales ont été sollicités.

Dans le cadre des consultations, les cinq communautés ont exprimé un soutien important à l'égard de la protection de l'ensemble de la région du détroit de Lancaster et de l'établissement d'une AMNC, et aucune raison substantielle pour abandonner ou ne pas poursuivre le projet n'a été soulevée. L'Inuit Qaujimajatuqangit s'est avéré essentiel pour comprendre et illustrer le point de vue des Inuits concernant la région, ce qui a conduit à une vision écologique et sociale plus universelle de l'AMNC proposée.

Le Comité directeur a conclu que l'établissement, le développement et l'exploitation d'une aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster peuvent offrir un certain nombre d'avantages écologiques et sociaux, y compris :

- conserver la richesse de la biodiversité et maintenir les processus écologiques et les systèmes indispensables à la vie de l'écosystème marin du détroit de Lancaster au bénéfice des espèces marines, des Nunavummiut et des Canadiens;
- établir une relation de collaboration entre le Canada et les Inuits qui guiderait les activités actuelles et futures dans le détroit de Lancaster afin d'assurer la viabilité écologique et culturelle de la région pour les générations futures;
- protéger et conserver les espèces en péril et leurs habitats;
- protéger le mode de vie des Inuits et leurs traditions grâce à la protection du milieu marin et des sources alimentaires de la faune marine;
- permettre à toutes les activités de l'AMNC, y compris les activités de pêche et de transport maritime, d'être gérées de manière plus écologique et globale;
- protéger les ressources historiques, telles que les épaves et les sites archéologiques;
- offrir aux visiteurs la possibilité de connaître et d'apprécier cet environnement;
- encourager la recherche et la surveillance écologiques;
- fournir un niveau de résilience à l'écosystème marin fragile de l'Arctique face au changement climatique; et
- favoriser les possibilités économiques écologiquement viables dans la région.

Conséquemment à l'annonce de Shell Canada Limited le 8 juin (Journée des océans) 2016 selon laquelle la société se départissait volontairement de ses permis qui l'autorisait à faire de la prospection d'hydrocarbures sur une superficie de 8 600 kilomètres carrés dans le détroit de Lancaster, il n'existe actuellement plus aucun permis d'exploration d'hydrocarbures dans le détroit de Lancaster ni dans la partie canadienne de la baie de Baffin. Il n'y a pas non plus d'indications selon lesquelles l'industrie est prête à poursuivre l'exploitation des hydrocarbures dans la zone extracôtière de l'Arctique canadien, compte tenu des défis environnementaux importants et du bas prix du pétrole. Néanmoins, avant que les gouvernements ne prennent une décision définitive sur des limites, une étude supplémentaire du potentiel en hydrocarbures pour le projet d'AMNC du détroit de Lancaster est nécessaire pour fournir aux gouvernements et à la QIA l'information nécessaire à une prise de décision éclairée à l'égard des limites définitives. La Commission géologique du Canada doit terminer son évaluation d'ici le 31 mars 2017.

Le Comité directeur a examiné ce qui suit lors de la délimitation d'une éventuelle AMNC dans le détroit de Lancaster :

- les points de vue des communautés inuites locales;
- les valeurs écologiques définies par la science contemporaine et l'Inuit Qaujimajatuqangit;
- l'utilisation traditionnelle de la région du détroit de Lancaster par les Inuits;
- les valeurs culturelles;
- l'évaluation des ressources en hydrocarbures;
- le seul détenteur dans la région de permis industriels pour les hydrocarbures s'est volontairement départi de ses permis d'exploration;

- les points de vue des intervenants;
- les priorités et les engagements du gouvernement, particulièrement pour protéger les régions marines représentatives dans un réseau d'aires marines nationales de conservation et pour assurer la protection de 10 % des zones côtières et marines du Canada d'ici 2020.

Au moment où le Comité directeur achevait ses travaux, le gouvernement du Canada a annoncé le 20 décembre 2016 qu'il désignait toutes les eaux canadiennes de l'Arctique comme indéfiniment hors limites en ce qui a trait à la délivrance de permis pour le pétrole et le gaz en mer, une décision qui devra être revue tous les cinq ans au moyen d'une évaluation scientifique du cycle de vie liée au climat et à la vie marine. Bien que ce moratoire indéfini s'applique à la région du détroit de Lancaster, cela ne diminue pas le besoin ni la valeur de désigner une AMNC dans le détroit de Lancaster. Et, bien que le moratoire puisse être considéré comme une réponse temporaire aux préoccupations des communautés locales face à la perspective d'une future exploitation pétrolière et

gazière, il ne fournit pas une assurance ni des avantages environnementaux, sociaux et économiques potentiels qui profiteraient à la région du détroit de Lancaster en la protégeant en vertu de la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada.

Le Comité directeur a conclu qu'une AMNC dans le détroit de Lancaster est réalisable et recommande une limite d'environ 109 000 kilomètres carrés qui aurait comme résultat la protection :

- d'un écosystème hautement interconnecté qui comprend d'importantes aires de migration, d'alimentation, de croissance et de reproduction pour une variété d'espèces;
- des polynies, dont dépend la faune pour sa survie et les Inuits, pour la subsistance;
- de divers sites qui soutiennent l'utilisation des terres et le mode de vie traditionnels des Inuits;
- de l'habitat migratoire essentiel pour la majeure partie de la population mondiale de narvals;
- des agrégations de narvals, bélugas et baleines boréales;

- de la plus grande sous-population d'ours polaires dans l'Arctique;
- des sites culturels inuits, ainsi que des lieux patrimoniaux associés à l'histoire de la recherche du passage du Nord-Ouest.

L'établissement d'une AMNC dans le détroit de Lancaster est un investissement qui mérite d'être poursuivi au profit des générations actuelles et futures et qui permettrait d'établir une nouvelle relation entre le Canada et les Inuits, une relation qui serait bénéfique à l'échelle nationale et importante à l'échelle internationale.

Une décision rapide de la part des gouvernements et de la QIA en réponse aux recommandations du Comité directeur permettrait aux parties d'annoncer une limite définitive dans le cadre des célébrations du 150^e du Canada en 2017 et permettrait d'entamer les négociations pour une Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits en temps opportun.







INTRODUCTION

Qu'est-ce qui fait qu'un endroit est spécial? Poser cette question à des personnes qui connaissent très bien la région du détroit de Lancaster suscite une réponse immédiate et sincère qui varie en fonction de leur point de vue.

Pour les Inuits qui vivent dans la région du détroit de Lancaster, c'est leur domicile. Tallurutiup Tariunga (Tall-lo-ro-tee-oop Taa-ree-o-nga), comme on l'appelle localement, est une région riche sur le plan culturel et faunique. Les animaux sont si abondants qu'ils ont assuré la subsistance des Inuits pendant des milliers d'années et continuent de le faire à ce jour. Tallurutiup Tariunga fournit nourriture, abri, matériaux et outils en une telle abondance que les Inuits ont pu prospérer dans l'un des environnements les plus rigoureux sur terre. C'est le cœur de l'existence des Inuits de l'Extrême Arctique et la richesse de cette région soutient un mode de vie traditionnel axé sur la langue, la culture et les coutumes. Les Inuits ont une relation spéciale avec cet endroit exceptionnel.

Les scientifiques voient la région du détroit de Lancaster comme un moteur de productivité écologique et la reconnaissent comme l'une des plus importantes aires marines tant en Arctique circumpolaire que dans le monde. Riche en nutriments

en raison des interactions entre la bathymétrie, les courants et les conditions environnementales, la région du détroit de Lancaster soutient d'importantes populations de nombreuses espèces marines de l'Arctique.

Les touristes voient le détroit de Lancaster comme une destination unique qui leur donne l'occasion d'observer de grandes colonies d'oiseaux de mer, des ours polaires, des bélugas, des morses, des narvals, des icebergs et des paysages spectaculaires de glaciers et de fjords, ainsi que l'occasion de découvrir et d'apprendre sur la culture inuite et la quête du passage du Nord-Ouest.

Si vous demandez aux historiens ce qui rend le détroit de Lancaster unique, ils citeront la présence des premiers humains et les activités d'exploration et de découverte qui ont donné lieu à des tragédies humaines à différentes époques successives, notamment la quête européenne pour découvrir une route commerciale nordique vers l'Orient à travers le passage du Nord-Ouest.

L'industrie et les petites entreprises voient la région du détroit de Lancaster comme une perspective passionnante générant de la croissance et de l'emploi dans un

domaine où peu de possibilités économiques existent actuellement. Pour certains, la perspective que la glace disparaisse avec le changement climatique signifie que le détroit attirera plus de trafic et offrira ainsi plus de possibilités.

C'est pour toutes ces raisons que l'idée de protéger le détroit de Lancaster est un thème récurrent depuis la fin des années 1970. En 2009, les travaux ont commencé sérieusement lorsque l'entente fédérale-territoriale-inuite a été conclue pour mener une évaluation de la faisabilité de protéger le détroit de Lancaster en l'intégrant au réseau d'aires marines nationales de conservation du Canada, dirigée par un Comité directeur composé de Parcs Canada, du gouvernement du Nunavut et de la Qikiqtani Inuit Association.

Ce rapport résume les résultats de l'évaluation de faisabilité ainsi que les recommandations du Comité directeur.

Tallurutiup Tariunga désigne les montagnes striées de neige qui jaillissent des eaux arctiques du détroit de Lancaster et qui ressemblent au « menton tatoué d'une femme ».



DÉTROIT DE LANCASTER – UNE AIRE MARINE D'IMPORTANCE MONDIALE

L'Arctique canadien est en état de gel pendant la majeure partie de l'année et il n'y a que quelques espèces bien adaptées qui y demeurent en toute saison. Cependant, les eaux de l'entrée est du détroit de Lancaster restent libres une bonne partie de l'année, résultat de l'interaction de plusieurs courants majeurs, du vent et de la bathymétrie, lesquels apportent une abondance de nutriments à la surface et soutiennent la chaîne alimentaire de bas en haut. En hiver, ces courants contribuent à la création de polynies, de chenaux côtiers et de lisières de banquise (figure 1). Au printemps et en été, ils améliorent cette productivité et l'exportent vers une région plus vaste.

L'aire proposée comme aire marine nationale de conservation (AMNC) comprend une grande partie du détroit de Lancaster même – un long passage de 100 kilomètres de large au cœur de l'archipel arctique canadien au Nunavut. Cette région est l'une des aires les plus productives de l'Arctique circumpolaire. La productivité abondante a des conséquences importantes pour l'ensemble de

l'Arctique de l'Est. Les courants qui circulent dans le détroit de Lancaster transportent la nourriture vers une aire beaucoup plus vaste, ce qui conduit à la formation de grandes agrégations d'un large éventail de mammifères marins, d'oiseaux de mer et d'autres espèces qui dépendent de la région pour leur survie.

En conséquence, cette aire est le « moteur écologique » d'une grande partie de l'Arctique de l'Est, débordant de vie au printemps et en été avec le retour du soleil et du temps chaud. C'est pour cela que des centaines de milliers d'oiseaux de mer et de mammifères marins migrent vers cette région pour se nourrir et se reproduire. C'est un habitat essentiel pour les espèces emblématiques telles que l'ours polaire, la baleine boréale, le narval et le béluga. L'importance et l'influence de cette aire riche en éléments nutritifs s'étend sur des milliers de kilomètres et assure ainsi la survie de la culture inuite et la capacité des Inuits à maintenir leurs modes de vie traditionnels dans l'Extrême-Arctique.

Au-dessus des eaux et de la glace, l'aire est dominée par des falaises d'une hauteur de 300 à 400 mètres, coupées par de nombreux inlets et baies et des fjords spectaculaires. Sous la surface, le fond marin devient progressivement plus profond, passant de 300 mètres du côté ouest à 800 mètres à l'embouchure du détroit de Lancaster, avec de forts courants et des marées allant jusqu'à deux mètres de hauteur. Environ 3 600 personnes vivent à proximité de cette aire, réparties entre les communautés de Pond Inlet, d'Arctic Bay, de Resolute Bay, de Grise Fiord et Clyde River. La population est principalement inuite. Elle utilise beaucoup cette aire et se déplace dans certains cas à des centaines de kilomètres en bateau ou en motoneige pour récolter du poisson et chasser des oiseaux, des phoques et d'autres mammifères marins pour se nourrir et se vêtir, selon les saisons.

L'importance de la région du détroit de Lancaster pour les Inuits va au-delà de la subsistance. La région est bien connue pour ses voies de déplacement traditionnelles et ses sites archéologiques qui démontrent l'importance de la région pour les Inuits et leurs ancêtres. Par le

passé, la région a été utilisée comme voie de déplacement vers le Groenland par les premiers Inuits qui s'y sont installés. L'histoire orale des Inuits montre les déplacements bilatéraux des Inuits d'un océan à l'autre entre le Canada et le Groenland (Danemark) bien avant la fondation des pays. La richesse naturelle de la région offre également aux familles inuites l'occasion de générer des revenus comme guides et pourvoyeurs pour le tourisme et la chasse sportive.

POLYNIES ET CHENAUX CÔTIERS

La glace est la caractéristique prédominante de l'environnement marin arctique, et les habitats liés à la glace sont dominants pendant la majeure partie de l'année. Les polynies et chenaux côtiers récurrents – des zones d'eau libre entourées de glace de mer – jouent un rôle crucial dans les écosystèmes marins de l'Arctique. Les polynies sont le résultat de diverses combinaisons de courants, de marées, de Remontées d'eau froide et de vents. Elles permettent aux écosystèmes de lisières de glaces de se développer grâce à une production primaire intense d'algues de glace à l'intérieur même de la glace et de phytoplancton (plantes marines microscopiques) stimulée par la consommation accrue d'énergie lumineuse au printemps dans les eaux libres adjacentes. Ces lisières de glaces ou de banquises sont des « points chauds » biologiques, attirant des poissons, des oiseaux et des mammifères marins, et servant de plateforme de chasse tant pour les animaux que pour les humains.

Les polynies les plus importantes se produisent chaque année (appelées « polynies récurrentes ») et les mammifères marins et les oiseaux dépendent de ces aires qui constituent des sites d'hivernage, des arrêts migratoires et des zones d'alimentation au printemps.

Les Inuits dépendent depuis des millénaires de ces polynies du fait de leur eau libre en hiver et de leur abondance de faune.



Figure 1. Image satellite des polynies du détroit de Lancaster et des Eaux du Nord en 2015. (Imagerie MODIS tirée de earthdata.nasa.gov/labs/world-view)

RECONNAISSANCE INTERNATIONALE

Le détroit de Lancaster est un paysage marin naturel et culturel reconnu à l'échelle internationale comme étant l'une des aires écologiques les plus importantes au monde.

- Reconnu comme un site naturel digne du statut de site du patrimoine mondial par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) dans les années 1980.
- Considéré comme une aire d'importance écologique et biologique capitale pour l'Arctique par l'UICN et le Natural Resource Defense Fund en 2010.
- Considéré comme une aire d'importance écologique accrue par le Conseil de l'Arctique en 2013.
- Considéré comme un éventuel site marin du patrimoine mondial dans l'Arctique par l'UICN, le Natural Resource Defense Fund et le Programme marin du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2016.



AIRES MARINES NATIONALES DE CONSERVATION

LE PROGRAMME DES AMNC

Les aires marines nationales de conservation (AMNC) sont des aires marines protégées établies par le Parlement en vertu de la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada et administrées par Parcs Canada. Lorsque la Loi a été promulguée en 2002, le Parlement a affirmé qu'il était dans l'intérêt national de mettre en place un réseau d'aires marines nationales de conservation représentant les océans Atlantique, Arctique et Pacifique et les Grands Lacs.

Le Parlement a également affirmé la nécessité :

- de faire en sorte que le Canada contribue aux efforts internationaux de création d'un réseau mondial d'aires marines protégées représentatives;
- de reconnaître que le milieu marin est essentiel au bien-être

des communautés côtières, du point de vue social, culturel et économique;

- de tenir compte, tant dans la planification des aires marines de conservation que par la suite dans leur gestion, des conséquences sur les écosystèmes;
- de donner à la population canadienne et mondiale la possibilité de comprendre et d'apprécier le patrimoine naturel et culturel marin du Canada;
- de tenir compte, tant dans la planification des aires marines de conservation que par la suite dans leur gestion, des connaissances écologiques traditionnelles;
- de permettre, par le zonage de ces aires marines de conservation, une utilisation écologiquement viable des ressources marines au profit des communautés côtières.

La Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada donne des indications claires sur l'objectif, la gestion, l'utilisation et le zonage des AMNC. Plus précisément, selon la Loi :

Sont constituées en aires marines de conservation des aires marines représentatives qu'il faut à ce titre protéger et conserver en tant que telles pour le plaisir et l'enrichissement des connaissances de la population canadienne et mondiale.

Les aires marines de conservation sont gérées et utilisées de manière à répondre, de façon durable, aux besoins des générations présentes et futures sans compromettre les éléments et fonctions des écosystèmes des terres immergées qui en font partie et des eaux qui les recouvrent.

Les aires marines de conservation sont divisées en zones dont au moins une favorise et encourage l'utilisation durable, du point de

vue écologique, des ressources marines et au moins une autre protégé intégralement les caractères distinctifs ou les éléments sensibles des écosystèmes.

Conformément aux directives du Parlement, le but à long terme du programme des AMNC est de protéger et de conserver des zones représentatives de la diversité des milieux marins du Canada dans un réseau d'AMNC et d'offrir aux Canadiens la possibilité de visiter ces aires marines, d'y vivre des expériences enrichissantes et de cultiver un sentiment d'appartenance à leur égard. La notion de protection des aires représentatives est affirmée dans le cadre de la planification du réseau national d'AMP et des objectifs en matière de biodiversité.

Pour atteindre cet objectif, les eaux du Canada ont été divisées en 29 régions marines, en fonction de

leurs caractéristiques biologiques et océanographiques (figure 2). Le programme des AMNC a pour objectif de réserver une partie de chaque région comme AMNC. Le réseau d'AMNC qui en résultera protégera collectivement des exemples du patrimoine marin du Canada pour les générations actuelles et futures.

Actuellement, quatre aires représentent cinq régions dans le réseau d'AMNC du Canada, totalisant 15 740 kilomètres carrés :

- La réserve d'AMNC et site du patrimoine haida Gwaii Haanas, en Colombie-Britannique;
- Le parc marin national Fathom Five, en Ontario;
- L'AMNC du Lac-Supérieur, en Ontario;
- Le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, au Québec.

LES AMNC ET LE RÉSEAU NATIONAL D'AIRES MARINES PROTÉGÉES DU CANADA

Les AMNC font partie d'un engagement plus important visant à établir un réseau complet d'aires marines protégées (AMP) dans les océans du Canada. En plus des AMNC, deux autres programmes fédéraux complémentaires constituent les pivots de ce réseau national d'aires marines protégées :

- Les réserves nationales de faune en milieu marin établies par Environnement Canada, principalement pour protéger l'habitat essentiel des oiseaux de mer;
- Les zones de protection marine établies par Pêches et Océans Canada pour protéger et conserver des ressources et des habitats marins particuliers ou menacés.

Ces deux types d'AMP sont des désignations à objectif unique, tandis que le programme des AMNC de Parcs Canada a un but plus large qui vise à protéger les attributs représentatifs du patrimoine marin naturel et culturel du Canada et à fournir des occasions d'éduquer le public et de lui faire profiter de ces lieux.



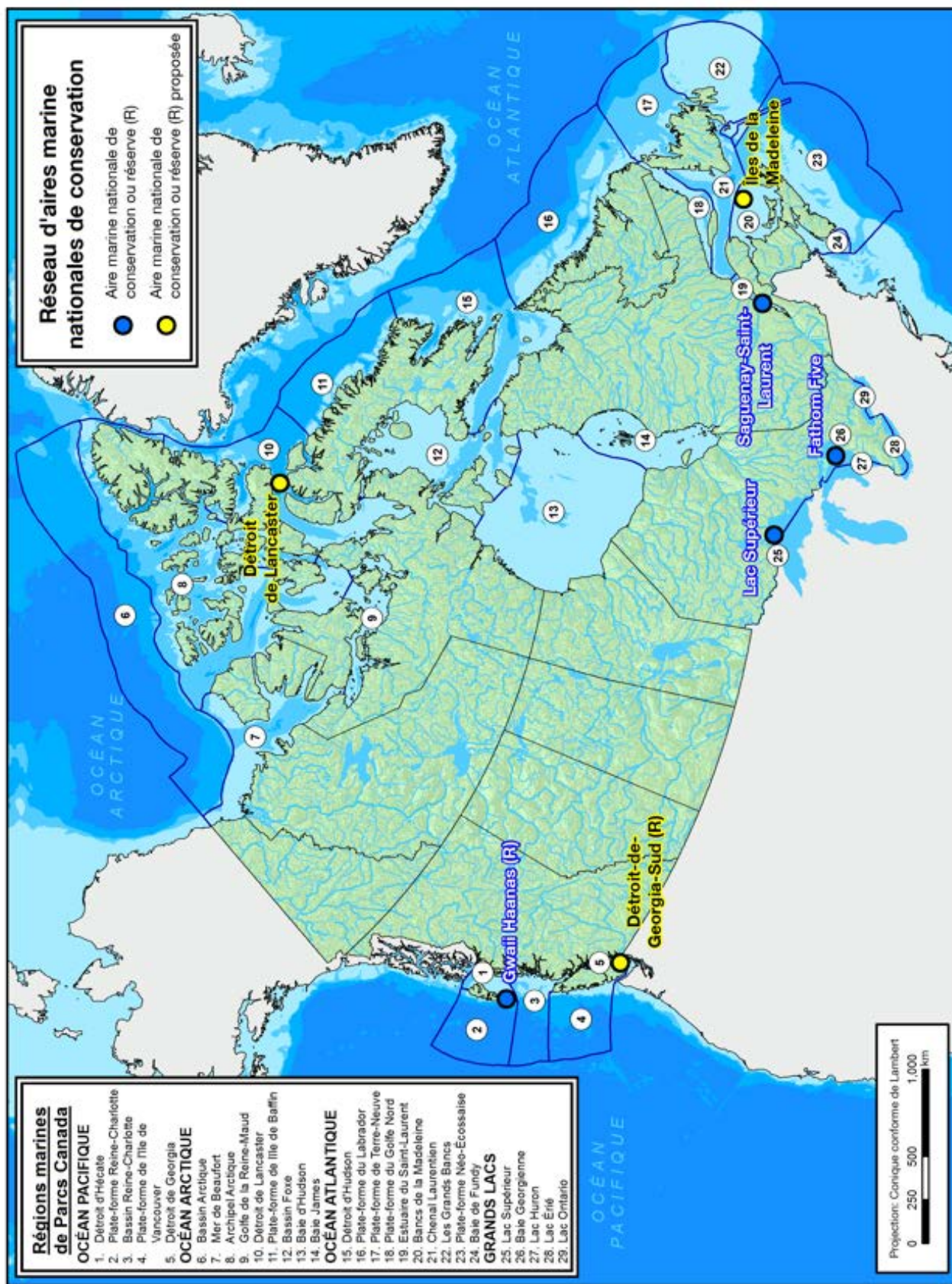


Figure 2 : Carte du réseau d'aires marines nationales de conservation montrant les 29 régions marines, avec l'emplacement des aires existantes et projetées.

Les AMNC sont établies en utilisant le processus suivant, illustré dans le tableau de la figure 3 avec le projet d'AMNC du détroit de Lancaster comme exemple :

- **Identification et sélection de l'aire :** Parcs Canada travaille à l'identification d'un certain nombre d'aires marines représentatives des caractéristiques biologiques, géologiques, océanographiques et culturelles de la région marine et qui pourraient mériter une protection en tant qu'AMNC. En collaboration avec d'autres partenaires, Parcs Canada sélectionne ensuite une éventuelle AMNC depuis cette liste.
- **Étude de faisabilité :** Si les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les gouvernements et organisations autochtones impliqués apportent leur soutien, une étude est menée pour déterminer la faisabilité et l'intérêt pour la protection d'un site particulier en tant qu'AMNC, ce qui donne lieu à des consultations.
- **Décision sur la faisabilité :** Sur la base des résultats de l'étude de faisabilité, les parties concernées déterminent si une AMNC devrait être créée.
- **Négociation des accords et élaboration d'un plan directeur provisoire :** Si les parties s'accordent sur la protection d'un site particulier, la prochaine étape vise alors à négocier une ou plusieurs ententes établissant les modalités selon lesquelles l'aire sera administrée et gérée. Parallèlement, un plan directeur provisoire, qui doit servir de guide pour les cinq premières années d'exploitation, est élaboré à la suite de consultations.
- **Établissement selon la loi :** La dernière étape est la création officielle de l'aire en vertu de la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada.

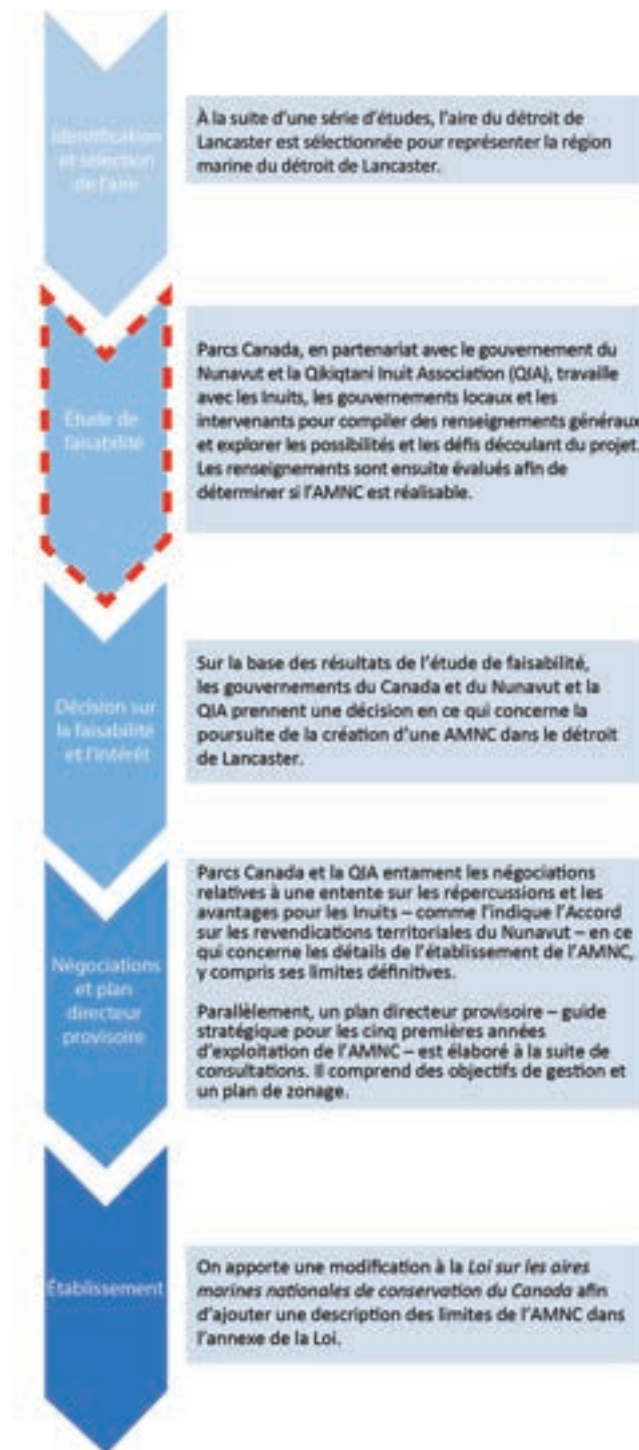


Figure 3 : Processus pour l'établissement d'une AMNC, en prenant pour exemple le projet d'AMNC du détroit de Lancaster. L'étape actuellement en cours pour le projet apparaît en rouge.



Comme mentionné précédemment, en adoptant la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada, le Parlement a affirmé la nécessité pour le Canada de contribuer aux efforts internationaux visant à établir un réseau mondial d'aires marines protégées. Dans ce contexte, en 2010, le Canada s'est joint à d'autres pays pour adopter un objectif visant à protéger au moins 10 % des zones côtières et marines d'ici 2020. En 2015, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont adopté l'objectif de 10 % comme l'un des 19 objectifs dans les « Buts et objectifs canadiens pour la biodiversité d'ici 2020 ». De plus, en 2016, le premier ministre a demandé au ministre fédéral des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne et à la ministre de l'Environnement et du Changement climatique de travailler avec d'autres institutions afin de protéger 5 % des eaux côtières et marines du Canada d'ici 2017 et 10 % d'ici 2020.

Les aires marines nationales de conservation représentent une composante majeure de la façon dont le Canada atteindra ces objectifs internationaux et nationaux. La création d'une aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster constituerait alors une contribution de taille à ces objectifs, protégeant jusqu'à 1,9 % du domaine marin du Canada, en fonction de la limite définitive.

GESTION DES AMNC

Les AMNC comprennent le fond marin et la colonne d'eau qui le recouvre, et peuvent également inclure des milieux humides, des estuaires, des îles et d'autres terres côtières. Le Parlement a précisé que, en vue de la protection des écosystèmes marins et du maintien de la biodiversité marine, la priorité est accordée, dans l'établissement et pour toute modification des plans directeurs, aux principes de la gestion des écosystèmes et au principe de la prudence.

Les AMNC sont des aires marines à usages multiples contenant des zones de haute protection. Les activités comme la pêche commerciale et récréative, le transport maritime et un large éventail d'activités récréatives et touristiques, gérées de manière écologiquement viable, sont autorisées dans une AMNC. Cependant, l'exploitation minière sous-marine, l'exploration et l'exploitation des ressources pétrolières et gazières ainsi que l'immersion de déchets en mer sont interdites. Le transport maritime continue d'être administré en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et la pêche, en vertu de la Loi sur les pêches.

Bien que Pêches et Océans Canada et Transports Canada conservent leurs

responsabilités en matière de pêches et de transport maritime au sein des AMNC, ces activités doivent être gérées en collaboration avec Parcs Canada en fonction de l'objectif des AMNC, de la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada (Loi sur les AMNCC) et les objectifs de conservation à long terme de l'AMNC en question.

Les AMNC sont gérées au moyen d'un plan directeur dans le but d'encourager l'utilisation viable de ces aires, conformément à la nécessité de maintenir la structure et la fonction de leurs écosystèmes marins. Le plan donne une orientation aux gestionnaires et aux utilisateurs en ce qui concerne la gestion quotidienne de l'aire et de son utilisation. Le Parlement exige que le premier plan directeur soit déposé au Parlement cinq ans après que l'aire ait été établie en vertu de la Loi.

Le zonage est une partie essentielle du plan directeur de l'AMNC. Il a pour principaux objectifs de définir et de cartographier les différents niveaux de protection et d'utilisation qui se feront dans l'AMNC, mais également de mettre en relief les activités humaines potentiellement conflictuelles. Une consultation régulière et une participation directe des utilisateurs des ressources et des résidents de la région environnante sont des éléments essentiels à la



préparation et à la mise en œuvre du plan directeur. Il est donc nécessaire de créer un comité consultatif de gestion pour chaque AMNC, en vertu de la Loi sur les AMNCC. Ce comité s'ajouterait aux conseils de gestion coopérative, requis en vertu d'un accord de revendication territoriale ou des accords d'établissement d'AMNC conclus avec des organisations autochtones.

Les AMNC sont gérées de manière à respecter les usages culturels autochtones traditionnels, y compris la récolte traditionnelle continue, et à répondre aux besoins des communautés locales. Au Nunavut, les AMNC doivent être établies et gérées conformément à l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut qui exige la négociation d'une Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits (ERAI), leur offrant la possibilité de profiter d'avantages à la suite de l'établissement, de la planification et de la gestion d'aires protégées dans la Région du Nunavut. Les Inuits participeront également directement à la gestion de chaque AMNC créée au Nunavut.



© Parcs Canada/ Diane Blanchard

VIABILITÉ ÉCOLOGIQUE DES AMNC

Les AMNC doivent être « gérées et utilisées de manière à répondre, de façon durable, aux besoins des générations présentes et futures sans compromettre les éléments et fonctions des écosystèmes des terres immergées qui en font partie [...] ». »

Loi sur les AMNCC

Autrement dit :

Une AMNC a pour but d'harmoniser la conservation avec les activités humaines, en toute cohérence avec les valeurs de l'AMNC.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES AMNC

- Une aire marine protégée offrant des avantages économiques et en matière de conservation, administrée par Parcs Canada, en vertu de la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada et gérée en collaboration avec d'autres acteurs.
- Protéger et conserver les aires représentatives des milieux marins du Canada et des Grands Lacs pour le plaisir et l'enrichissement des connaissances de la population canadienne.
- Aires à usages multiples qui offrent un équilibre entre la protection et l'utilisation viable grâce à la gestion et au zonage.
- L'exploration et l'exploitation des minerais et des hydrocarbures sont interdites.
- L'immersion de déchets en mer (c.-à-d. le rejet de toute substance dans les eaux d'une AMNC) est interdite, aux termes de la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada, sauf dans des circonstances particulières.
- Les droits traditionnels de récolte ne sont pas touchés.
- Les AMNC doivent être zonées, y compris des zones qui protègent intégralement les caractéristiques particulières et les éléments sensibles des écosystèmes et des zones où une utilisation écologiquement viable des ressources marines peut avoir lieu.
- Les utilisations commerciales sont permises, aussi longtemps qu'elles restent écologiquement viables, y compris la pêche et le transport maritime, mais peuvent être interdites dans des zones de protection spéciale qui doivent être mises en place dans chaque AMNC.
- Pêches et Océans Canada et Transports Canada continuent de réglementer les activités de pêche et de transport maritime, en fonction de l'objectif des AMNC et des objectifs de conservation propres à chaque AMNC.
- Le soutien local et la participation continue à la gestion sont essentiels.



UNE ÉTUDE DE FAISABILITÉ POUR L'AIRE DU DÉTROIT DE LANCASTER

Le détroit de Lancaster a d'abord été proposé par Parcs Canada comme aire marine protégée pendant les années 1980, mais les travaux sur la proposition ont été reportés afin que les Inuits et le gouvernement puissent conclure l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut. Les communautés ont également souhaité se concentrer d'abord sur la création de parcs nationaux terrestres dans l'Est de l'Arctique, dont la plupart ont été réalisés au début des années 2000, notamment le parc national Sirmilik, situé immédiatement à côté du détroit de Lancaster. De plus, la Politique sur les parcs marins nationaux en vigueur à ce temps-là interdisait la chasse sportive, ce qui était une préoccupation importante pour les communautés du Nord compte tenu de l'importance économique de cette activité. La Politique sur les AMNC, révisée et publiée en 1994, autorisait cette activité, de la même manière qu'elle permettait la pêche commerciale. La chasse sportive dans une AMNC

continuera d'être administrée en vertu des lois et de la réglementation en vigueur.

Dans son budget de 2007, le gouvernement du Canada a indiqué son intention de créer d'autres aires marines protégées au Canada. Il a ainsi fourni cinq millions de dollars pour évaluer la faisabilité d'établir une aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster, qui conserverait une composante représentative importante du milieu marin du Canada et servirait de démonstration claire de la souveraineté canadienne dans le passage du Nord-Ouest.

En vertu du processus prescrit par l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, la Qikiqtani Inuit Association (QIA) a été désignée comme l'organisation inuite responsable de veiller à ce que les préoccupations et les souhaits des Inuits soient exprimés et entendus tout au long du processus d'établissement d'une AMNC dans le détroit de Lancaster.

Ainsi, en décembre 2009, le gouvernement fédéral, le gouvernement du Nunavut et la QIA ont annoncé la signature d'un protocole d'entente (voir l'annexe 1) pour examiner l'intérêt et la faisabilité d'établir une aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster. Le protocole d'entente déclarait que l'étude tiendrait compte des avantages sociaux, environnementaux et économiques de l'établissement d'une AMNC et comprenait une description générale de l'aire d'étude du projet d'AMNC, tout en spécifiant que des options relatives aux limites devaient être examinées dans le cadre de l'étude de faisabilité. Il prévoyait un financement pour permettre la pleine participation de la QIA et pour entreprendre une étude sur le savoir traditionnel afin d'orienter les décisions concernant les limites. Ce protocole d'entente a également permis de créer un Comité directeur pour guider le processus.



COMITÉ DIRECTEUR DE L'AMNC DU DÉTROIT DE LANCASTER

Créé conformément au protocole d'entente de 2009, le Comité directeur de l'évaluation de faisabilité du projet d'aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster (« Comité directeur ») se compose à parts égales de représentants de chacune des trois parties signataires. Le Comité directeur a reçu le mandat de guider le processus d'évaluation de faisabilité en tenant compte des avantages et des impacts sociaux, environnementaux et économiques de la création d'une AMNC. À la fin du processus, le protocole d'entente exigeait que le Comité directeur soumette aux ministres de l'Environnement du Canada et du Nunavut et au président de la QIA un rapport dans lequel il établissait si le projet d'AMNC était réalisable et dans quelles conditions, et où il recommandait des limites.

Entre 2011 et 2016, le Comité directeur a supervisé le déroulement de diverses études (savoir traditionnel, valeurs écologiques, évaluation des ressources énergétiques et possibilités touristiques) et a entrepris des consultations avec les communautés inuites locales et les principaux intervenants, y compris l'industrie.

Les préoccupations et les opinions concernant le projet d'AMNC du détroit de Lancaster exprimées pendant les consultations ont permis d'alimenter les discussions du Comité directeur et d'éclairer ses recommandations aux gouvernements et à la QIA.

LIMITES PROPOSÉES PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

En décembre 2010, le gouvernement du Canada a annoncé à titre consultatif sa position sur une possible délimitation future pour une AMNC dans le détroit de Lancaster. La proposition totalisait 44 300 km² (voir la figure 4) et était mise de l'avant comme base pour les discussions, la décision définitive concernant les limites reposant sur les renseignements récoltés lors de consultations et sur une évaluation des ressources énergétiques de la région et de ses valeurs écologiques, basée à la fois sur la science contemporaine et le savoir traditionnel. Le gouvernement fédéral a également précisé que, bien que l'évaluation de faisabilité fût en cours de réalisation, l'exploration et l'exploitation des ressources pétrolières dans les limites proposées n'étaient pas autorisées, et ne le seraient pas non plus dans une AMNC établie.

HISTORIQUE DU PROJET D'AMNC DANS LE DÉTROIT DE LANCASTER

2007 – Le budget fédéral fournit des directives et un financement pour l'étude de faisabilité d'une AMNC dans le détroit de Lancaster.

2009 – Les gouvernements du Canada et du Nunavut ainsi que la Qikiqtani Inuit Association (QIA) signent un protocole d'entente pour lancer une étude de faisabilité sur un projet d'AMNC dans le détroit de Lancaster et créent le Comité directeur.

2010 – Le gouvernement du Canada annonce sa position sur une limite potentielle de 44 300 km² pour une AMNC dans le détroit de Lancaster.

2011-2016 – Le Comité directeur, créé dans le cadre du protocole d'entente de 2009, mène des consultations auprès des communautés et des principaux intervenants et effectue des études sur les connaissances écologiques et le savoir traditionnel. Une évaluation des ressources a également été effectuée par Ressources naturelles Canada.

2016 – Le budget fédéral annonce un financement pour établir une AMNC dans le détroit de Lancaster.



AVANTAGES D'UNE AMNC DANS LE DÉTROIT DE LANCASTER

Une AMNC dans le détroit de Lancaster peut offrir un certain nombre d'avantages écologiques et sociaux, notamment :

- conserver la richesse de la biodiversité et maintenir les processus écologiques et les systèmes indispensables à la vie de l'écosystème marin du détroit de Lancaster au profit des espèces marines, des Nunavummiuts (« habitants du Nunavut ») et des Canadiens;
- établir une relation de collaboration entre le Canada et les Inuits, officialisée par une Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits et mise en œuvre par l'entremise d'un Conseil de gestion coopérative d'aire marine nationale de conservation, qui guiderait les activités actuelles et futures dans la région du détroit de Lancaster, afin d'assurer sa viabilité écologique et culturelle pour les générations futures;
- protéger et conserver les espèces en péril et leurs habitats, comme la baleine boréale, le béluga, le narval, le morse et l'ours polaire;
- aider à protéger le mode de vie des Inuits et leurs traditions par la protection du milieu marin et des sources alimentaires de la faune marine;
- permettre à toutes les activités de l'AMNC d'être gérées de manière plus écologique et globale;
- protéger les ressources historiques, telles que les épaves et les sites archéologiques;
- offrir aux visiteurs la possibilité de connaître et d'apprécier cet environnement;
- encourager la recherche et la surveillance écologiques;
- fournir un niveau de résilience à l'écosystème marin fragile de l'Arctique face au changement climatique;
- favoriser les possibilités économiques écologiquement viables dans la région;
- soutenir les usages traditionnels de cinq communautés inuites adjacentes à l'AMNC : Pond Inlet, Arctic Bay, Resolute Bay, Grise Fjord et Clyde River;
- représenter la diversité de la région marine du détroit de Lancaster.

La création d'une AMNC nécessitera la négociation avec les Inuits d'une Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits, qui prévoira l'application de mesures financières, d'emploi, de formation, d'éducation et d'avantages économiques ainsi que la gestion coopérative de l'AMNC, comme indiqué dans l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut.

La valeur intrinsèque de la protection de la faune, des droits de récolte et du savoir des Inuits ne peut pas être sous-estimée, car ceux-ci génèrent des bénéfices à plus grande échelle, procurant des avantages pour les communautés locales, encourageant une gestion responsable et apportant des services écosystémiques précieux à long terme.





Figure 4 : Position du gouvernement du Canada de 2010 sur de possibles limites pour une AMNC dans la région du détroit de Lancaster. La carte montre également l'emplacement des permis d'exploration de Shell Canada qui ont été transférés à Conservation de la nature Canada en 2016.

ÉLABORATION DE LA PROPOSITION FÉDÉRALE SUR LES LIMITES

La proposition de 2010 du gouvernement fédéral sur les limites était basée sur la description générale de l'aire d'étude décrite dans le protocole d'entente. Les discussions entre les ministères fédéraux ayant des intérêts dans les fonds marins d'une éventuelle AMNC dans la région du détroit de Lancaster (Affaires indiennes et du Nord canadien, Ressources naturelles Canada et Parcs Canada) ont mené à l'exclusion, à la limite est de l'aire, des structures pétrolières potentielles connues et des permis d'exploration existants que possédait à l'époque Shell Canada Ltd.

Le gouvernement du Nunavut et la Qikiqtani Inuit Association n'ont pas participé à la détermination des limites proposées par le gouvernement fédéral. La délimitation a servi de point de départ pour les consultations et la proposition n'empêchait pas d'envisager d'autres options de limites pour l'AMNC, comme stipulé dans le Protocole d'entente sur l'évaluation de faisabilité du projet d'AMNC dans la région du détroit de Lancaster signé en 2009 par les gouvernements du Canada et du Nunavut et la Qikiqtani Inuit Association.

VALEURS ÉCOLOGIQUES ET SAVOIR TRADITIONNEL

VALEURS ÉCOLOGIQUES

Une étude sur les valeurs écologiques a été préparée pour répondre aux exigences du protocole d'entente et dans le cadre des considérations nécessaires à la proposition fédérale relative aux limites. Les résultats ont été publiés dans un rapport intitulé *Évaluation des valeurs écologiques du détroit de Lancaster dans l'Est de l'Arctique canadien – Mise à jour* (Yurick et Mercier, 2013). Cette étude a fourni un résumé de l'information scientifique recueillie concernant la région du détroit de Lancaster depuis les années 1970 et l'a mise à jour avec de l'information plus récente sur les espèces et les écosystèmes de la région. Elle a été menée principalement à l'intérieur des limites fédérales proposées en 2010, mais comprend des données qui s'étendent au-delà. Elle complète également l'étude sur le savoir traditionnel menée par la Qikiqtani Inuit Association.

Les renseignements recueillis ont été analysés en utilisant des méthodes fondées sur le système d'information géographique (SIG). Dix-huit couches de données, liées à l'importance d'une zone donnée pour des espèces ou des groupes d'espèces, ont été utilisées dans cette analyse et ont servi à

cartographier par exemple les zones de concentration (alimentation, reproduction, mue), les voies de migration, les chenaux côtiers et les polynies. Des méthodes simples de superposition ont été utilisées pour déterminer les zones de grande valeur pour la conservation. À mesure que le nombre de couches qui se chevauchent augmente, des « points chauds biologiques » sont révélés (voir la figure 5).

L'évaluation écologique mise à jour a confirmé de nombreux éléments concernant la région du détroit de Lancaster qui étaient connus depuis les années 1980 et a permis de mieux comprendre d'autres aspects, notamment :

- Le détroit de Lancaster est un trésor écologique important à l'échelle mondiale et constitue le moteur écologique de l'ensemble de l'écosystème marin de l'Arctique de l'Est canadien.
- Une partie de son importance est liée à la présence de polynies – grandes oasis d'eaux libres en hiver dans l'Arctique – qui permettent une productivité précoce et attirent un grand nombre d'oiseaux et de mammifères marins. Ce sont également des régions où les Inuits entreprennent de nombreuses activités traditionnelles.
- Des remontées d'eau froide causées par le vent et les courants amènent les nutriments à la surface, ce qui favorise une productivité élevée le long des lisières des polynies et pendant la saison des eaux libres. Les courants à l'embouchure du détroit de Lancaster déplacent les nutriments vers l'est, l'ouest, le nord et le sud, alimentant ainsi toute la région.
- Le détroit de Lancaster est un important corridor migratoire est-ouest menant de la baie de Baffin à l'Archipel arctique et relie les aires d'hivernage et d'estivage – la plupart des espèces présentes sont migratrices et elles dépendent toutes du détroit de Lancaster lorsqu'elles passent d'un habitat essentiel à l'autre (voir la figure 5).
- La région du détroit de Lancaster fournit un habitat essentiel au narval (jusqu'à 75 % de la population mondiale), au béluga (20 % de la population canadienne), à l'ours polaire (la plus grande sous-population du Canada) et à plusieurs espèces

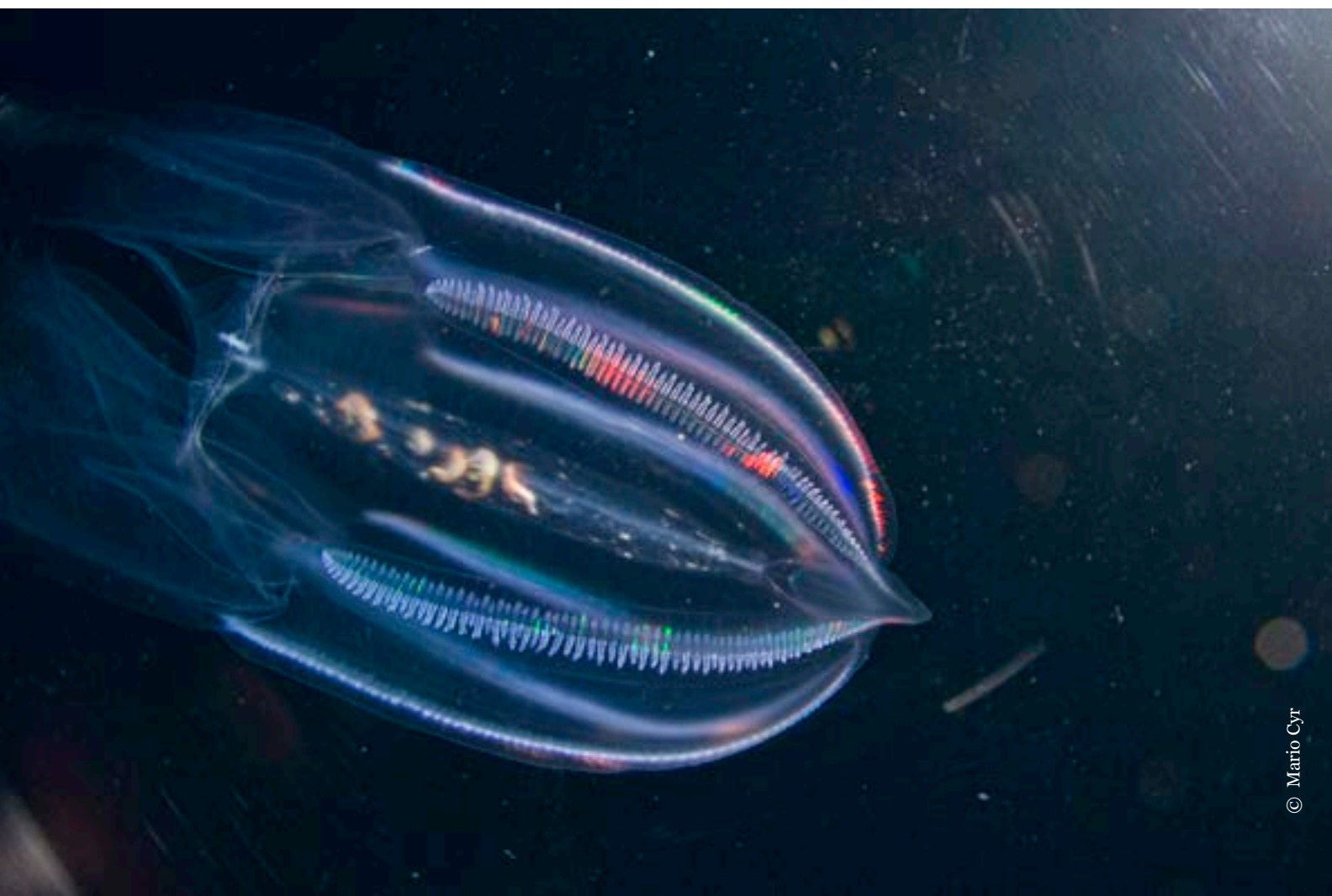
d'oiseaux de mer (certaines des plus grandes colonies de l'Arctique canadien) (voir la figure 5).

- La région orientale du détroit de Lancaster et les côtes du détroit de Lancaster et de la baie de Baffin ont été identifiées en tant que zones ayant la plus grande valeur de conservation, en raison du nombre d'espèces qui en dépendent et de leur abondance.
- Indépendamment des changements climatiques et des changements potentiels dans la couverture de glace, la région du détroit de Lancaster restera une zone importante du point de vue écologique, car les processus physiques responsables de la productivité demeurent, bien que la composition en espèces puisse changer avec le temps.
- Cette étude confirme l'importance écologique cruciale de la région

orientale du détroit de Lancaster sur toute sa largeur et des eaux côtières sur toute la longueur du détroit et vers le nord et le sud dans la baie de Baffin.

À la suite de la publication de l'étude sur les valeurs écologiques de Parcs Canada, Pêches et Océans Canada a réalisé en août 2013 un recensement des cétacés qui a, pour la première fois, recensé la majeure partie des principales aires de rassemblement des baleines boréales et des narvals dans l'Extrême-Arctique canadien au cours d'un été (MPO, 2015a; 2015b). Cette étude a renforcé l'importance de la région du détroit de Lancaster pour le narval et la baleine boréale et a fourni les estimations suivantes pour l'Extrême-Arctique canadien et plus particulièrement pour les aires situées dans la région du détroit de Lancaster ou adjacentes à celle-ci (voir la figure 5) :

- Population de narvals dans la baie de Baffin :
 - ◇ Total pour l'Extrême-Arctique canadien : 142 000
 - ◇ Détroit de Jones : 12 500
 - ◇ Détroit de Smith : 16 000
 - ◇ Île Somerset : 50 000
 - ◇ Inlet de l'Amirauté : 35 000
 - ◇ Détroit d'Éclipse : 10 500
 - ◇ Est de l'île de Baffin : 17 500
- Population de baleines boréales de l'Est du Canada et de l'Ouest du Groenland :
 - ◇ Total pour l'Extrême-Arctique canadien : 6 500
 - ◇ Inlet de l'Amirauté : 100
 - ◇ Inlet Prince-Régent : 900
 - ◇ Détroit d'Éclipse : 30
 - ◇ Est de l'île de Baffin : 2 100



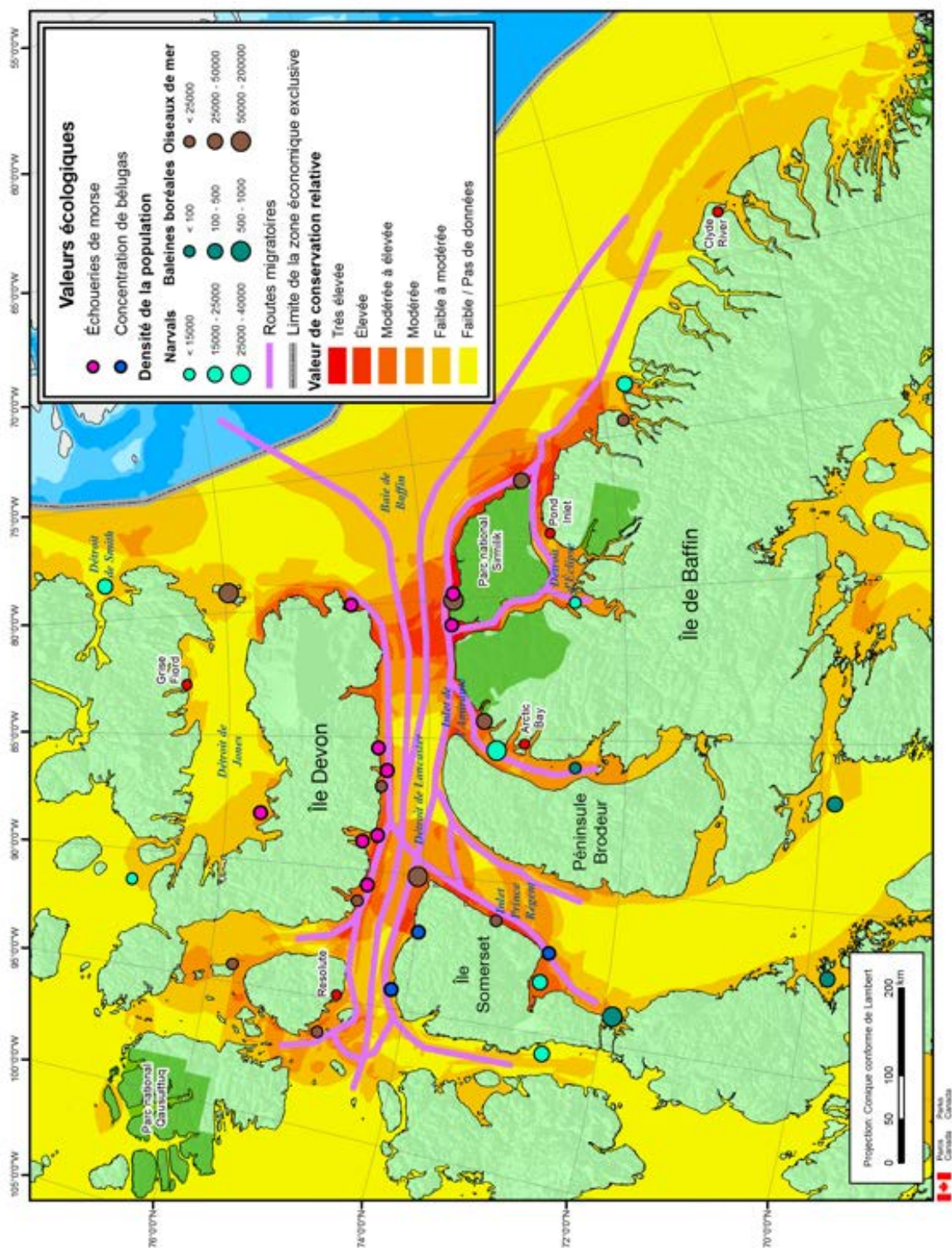


Figure 5 : Valeurs écologiques dans la région du détroit de Lancaster, basées sur la science contemporaine. La carte montre les principales voies de migration des mammifères marins dans la région, les échoueries de morses connues, les aires où se rassemblent régulièrement les bélugas ainsi que les densités de concentration des oiseaux de mer, des narvals et des baleines boréales. La carte montre également les valeurs de conservation relatives pour la région, sur la base d'un simple recouvrement de 18 couches d'informations sur l'importance de la zone visée pour des espèces ou des groupes d'espèces. Lorsque 8 couches ou plus se chevauchent, ces zones ont été classées comme ayant une importance élevée ou très élevée, ce qui en fait des « points chauds biologiques ». Basé sur l'information disponible. Les polynies sont en soi considérées comme étant essentielles.

SAVOIR TRADITIONNEL (INUIT QAUJIMAJATUQANGIT)

En 2012, la Qikiqtani Inuit Association (QIA) a publié Tallurutiup Tariunga Inulik (QIA, 2012) pour présenter le projet d'aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster aux bénéficiaires des revendications territoriales du Nunavut et pour informer Parcs Canada, le gouvernement du Nunavut et d'autres parties intéressées sur les points de vue des Inuits sur la conservation marine. En 2014, sur la base de consultations auprès des communautés inuites, le Conseil d'administration de la QIA a présenté une proposition de limites afin d'alimenter d'autres discussions avec les gouvernements.

Tallurutiup Tariunga est le nom inuit attribué au détroit de Lancaster. La haute productivité de la région fournit une source abondante de nourriture d'une variété d'espèces et les Inuits dépendent de cet écosystème unique pour leur subsistance physique et culturelle. C'est une région importante pour les Inuits qui leur a offert de riches ressources naturelles pendant des millénaires, permettant aux populations de l'Extrême-Arctique de pratiquer la chasse de subsistance et soutenant toutes les facettes des

activités traditionnelles. La pratique d'activités traditionnelles permet aux populations de subvenir à leurs besoins et à ceux de leurs proches, tout en favorisant un sens profond de la richesse culturelle et de l'identité d'un peuple.

« Les Inuits ont un lien émotionnel très fort avec la terre et la faune. La création d'une AMNC est importante pour notre mode de vie traditionnel et notre alimentation : l'océan est comme une forêt pour nous et les animaux de l'océan sont notre nourriture ».

Consultations communautaires en décembre 2013

Les populations de l'Extrême-Arctique de pratiquer la chasse de subsistance et soutenant toutes les facettes des activités traditionnelles. La pratique d'activités traditionnelles permet aux populations de subvenir à leurs besoins et à ceux de leurs proches, tout en favorisant un sens profond de la richesse culturelle et de l'identité d'un peuple.

Le savoir traditionnel, également appelé Inuit Qaujimajatuqangit (Khao-yee-muh-yah-tut-khanggeet) (IQ), est une source d'information basée sur des observations historiques ou actuelles effectuées par les Inuits qui ont été transmises oralement depuis plusieurs générations. Une

grande partie de l'IQ est liée à la récolte et à l'environnement, mais elle est également directement rattachée à l'économie sociale locale et aux pratiques culturelles des Inuits. L'IQ est une approche holistique pour recueillir et comprendre l'information et se rapporte à l'utilisation traditionnelle des terres par les Inuits. L'IQ est la base de la survie dans l'Arctique. Il s'agit de la transmission du savoir traditionnel et des pratiques exemplaires éprouvées chez un peuple.

« L'argent vient et va, mais quand les animaux sont partis, ils sont partis : la culture l'emporte toujours sur l'économie pour les Inuits. »

Consultations communautaires en décembre 2013



© Parcs Canada/ Diane Blanchard



© Parcs Canada/ Micheline Mansseau

« Nous devons travailler ensemble, sur la même longueur d'onde. »

Consultations communautaires en juillet 2012

Dans le cadre de l'évaluation de faisabilité pour le détroit de Lancaster, l'IQ a été recueilli auprès de toutes les communautés adjacentes : Grise Fiord, Resolute Bay, Pond Inlet, Clyde River et Arctic Bay. Chaque communauté a été visitée trois fois entre juillet 2012 et août 2013, et les consultations publiques comprenaient des réunions et des discussions communautaires, des sondages écrits et des séances de cartographie. Les participants ont été informés de la raison pour laquelle ces renseignements étaient recueillis et ont signé un formulaire de consentement pour l'utilisation de leurs connaissances. En plus d'être utilisées dans le cadre de l'évaluation de faisabilité, les renseignements recueillis seront inclus dans la base de données sur l'Inuit Qaujimajatuqangit de la QIA. Il a été précisé, à la suite de l'apport de cette information, que les communautés désiraient des mises à jour du Comité directeur concernant la façon dont ces renseignements étaient utilisés et sur la manière dont ils ont influencé ou non la décision sur la faisabilité. Il sera donc nécessaire de visiter à nouveau les communautés pour les informer de la décision, de la justification et de la manière dont leur information a été utilisée.

La QIA a élaboré une méthode pour cartographier l'IQ des communautés

« Nous essayons toujours de protéger la faune et l'environnement. En essayant d'équilibrer les modes de vie modernes et notre passé. [Il est] très important de protéger le détroit de Lancaster, car cette zone est très importante pour un grand nombre de mammifères marins, mais aussi pour les oiseaux de rivage et les ours polaires. Nous devons les protéger pour les générations futures. »

Consultations communautaires en juillet 2012

d'une manière qui met en évidence des aspects d'importance relative pour les Inuits, en ce qui a trait au projet d'AMNC du détroit de Lancaster. Les résultats de cette étude montrent l'importance de la source alimentaire marine de chaque communauté et sont superposés sur une carte codée par couleurs, en tenant compte de plusieurs facteurs différents, y compris les routes migratoires des mammifères marins, les zones de chasse les plus riches et les voies de déplacement importantes associées à l'exploitation des ressources fauniques. La carte est un outil visuel qui aide à mettre en évidence les aires importantes pour les usages des Inuits et les zones à fortes concentrations de mammifères marins (figure 6). Elle montre également comment les zones autour du détroit de Lancaster sont toutes connectées, non seulement sur le plan de l'écosystème, mais également en ce qui concerne les aires d'usages et d'importance des Inuits. Comme le montre la figure 6, les aires d'importance s'étendent au-delà du détroit de Lancaster, dans les inlets et les fjords environnants.

L'IQ confirme l'importance de la région du détroit de Lancaster pour les communautés inuites du point de vue des Inuits :

- Les populations de narvals sont très importantes dans le détroit d'Éclipse (inlet Milne) et dans l'inlet de l'Amirauté.
- La côte de la région du détroit de Lancaster abrite un grand nombre de sites culturels.
- La région du détroit de Lancaster comporte des sites de mise bas d'ours polaires très importants, et la partie ouest du détroit de Lancaster (aux environs de Resolute Bay) est connue comme une zone d'alimentation très importante pour ces animaux.
- Abondance des oiseaux de mer et leur utilisation des polynies et des lisières de banquise pendant l'hiver.
- La baleine boréale, qui est une espèce en péril en vertu de la Loi sur les espèces en péril, le béluga et le morse abondent également dans la région.

- L'inventaire des sites de chasse montre l'utilisation intensive du territoire par les Inuits et l'importance de maintenir leur mode de vie traditionnel.
- Les lisières de banquises sont particulièrement importantes pour les Inuits en tant que plateforme de chasse.
- L'embouchure du détroit de Lancaster est considérée comme essentielle à l'équilibre de l'écosystème.

UTILISATION DE L'INUIT QAUJIMAJATUQANGIT

APPROCHE NOVATRICE

L'incorporation de l'IQ est un principe fondamental de la *Loi sur les aires marines nationales de conservation* du Canada, de la *Nunavut Wildlife Act* (« Loi sur la faune et la flore du Nunavut ») et de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut.

L'IQ et la science contemporaine sont des bases d'information qui se complètent. L'IQ peut être utilisé parallèlement aux connaissances scientifiques pour mieux comprendre l'utilisation et la valeur d'une aire.

L'utilisation de l'IQ parallèlement au savoir scientifique :

- aide à définir les valeurs de la communauté et le sentiment d'appartenance au lieu;
- fournit des données actuelles et historiques pertinentes qui ne sont pas facilement accessibles pour les scientifiques (données de base);
- permet aux membres de la communauté de participer à la prise de décision grâce à l'utilisation de l'IQ;
- habilite le suivi communautaire à recenser les parties de l'écosystème qui sont sous pression ou qui subissent des changements.

Lors de l'évaluation de la faisabilité du projet d'AMNC du détroit de Lancaster, l'IQ a joué un rôle de premier plan pour comprendre le savoir traditionnel inuit et illustrer le point de vue des Inuits de la région, ce qui a conduit à une recommandation de limites plus écologiquement et socialement holistiques.

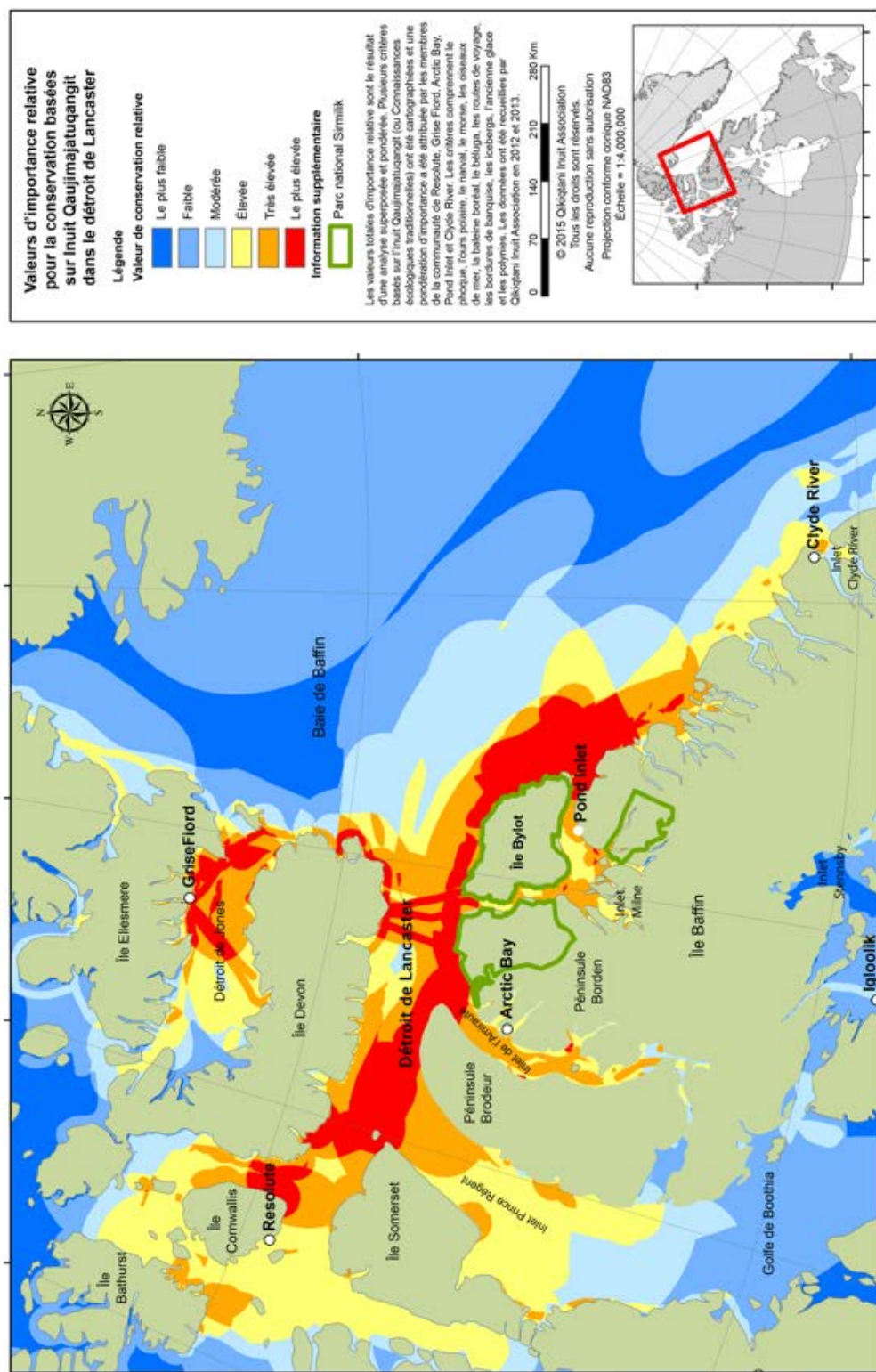


Figure 6. Valeurs d'importance relative pour la conservation dans le détroit de Lancaster fondées sur l'IQ communautaire.





CONSIDÉRATIONS ÉCONOMIQUES

TOURISME

POSSIBILITÉS TOURISTIQUES

Le Comité directeur a commandé la Study of Existing and Potential Marine-based Tourism Opportunities in Lancaster Sound (« Étude des possibilités de tourisme actuelles et éventuelles dans le détroit de Lancaster ») (Dawson, 2013). Le rapport intègre les résultats d'un examen approfondi de l'information publiée à propos du tourisme dans l'Arctique circumpolaire et une analyse des entretiens effectués auprès des principaux intervenants de la région.

La région du détroit de Lancaster comporte un certain nombre d'attractions touristiques importantes, comme le passage du Nord-Ouest, les paysages naturels saisissants du parc national Sirmilik, de la réserve nationale de faune Nirjutigarvik sur l'île Coburg, du refuge d'oiseaux migrateurs de l'île Prince Leopold, du lieu historique national des Sites-de-l'Île-Beechey et de l'inlet Cunningham. On y trouve également de nombreux lieux de classe mondiale pour l'observation de la faune ainsi que pour se renseigner sur la culture inuite, l'histoire et le patri-

moine marin naturel de l'Arctique. Les activités touristiques comprennent des voyages de croisières ou en yachts, des randonnées en kayak, la chasse sportive, des excursions sur la banquise, l'observation de la faune, le traîneau à chiens, la motoneige et l'éducation culturelle. De plus, Le projet d'AMNC pourrait à la fois attirer les touristes et servir de moyen de coordonner et d'accroître le tourisme régional.

Bien que le tourisme soit considéré comme un élément clé de la diversification économique dans l'Arctique grâce à l'augmentation des possibilités d'emploi et de développement des entreprises, et que le tourisme basé sur les activités marines dans la région du détroit de Lancaster offre un potentiel de croissance et de contribution à l'économie locale, il existe des obstacles à son développement. L'industrie est surtout limitée par la saisonnalité, les coûts élevés requis pour accéder à la région, des infrastructures limitées et des processus de délivrance de permis complexes. Cependant, le fait que la région soit éloignée, le côté rude et sauvage de la nature et le potentiel du site d'être

classé au patrimoine mondial sont également des atouts qui attirent une certaine catégorie de visiteurs.

Les stratégies qui pourraient être utilisées dans le but d'améliorer le développement du tourisme marin dans la région du détroit de Lancaster comprennent :

- élaborer un processus de planification du tourisme impliquant les communautés locales et veiller à ce que celles-ci participent aux possibilités économiques (p. ex. les croisières);
- investir dans des infrastructures touristiques à petite ou moyenne échelle, comme des quais, des navires à passagers et un système de cabanes à utilisation saisonnière;
- élaborer des lignes directrices pour améliorer l'expérience du visiteur et veiller à ce que les sites vulnérables et le patrimoine culturel soient protégés;
- simplifier les processus d'autorisation du gouvernement;



- établir des moyens de réduire les frais de déplacement jusqu'à la région;
- promouvoir la candidature du parc national Sirmilik et de l'éventuelle aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster, ainsi que d'autres aires protégées, comme site du patrimoine mondial.

Le rapport conclut que le tourisme marin offre un potentiel de croissance et de contribution à l'économie locale si des stratégies d'atténuation appropriées sont employées et si les obstacles majeurs sont abordés. Il suggère également que le projet d'AMNC dans le détroit de Lancaster possède le potentiel de devenir un chef de file mondial dans la gestion des aires protégées en combinant la

science contemporaine, le savoir inuit local et les traditions culturelles pour créer une offre de tourisme éducatif.

CONTEXTE ACTUEL

Le rapport du gouvernement du Nunavut de 2012 intitulé Tunngasaiji : A Tourism Strategy for Nunavummiut (« Tunngasaiji : une stratégie du tourisme pour les Nunavummiut ») mentionne que :

- le tiers des personnes ayant voyagé au Nunavut ont visité des parcs ou des rivières du patrimoine, générant ainsi des recettes importantes;
- les dépenses totales des visiteurs des parcs nationaux et territoriaux

au Nunavut se sont établies à 7,2 millions de dollars en 2009;

- les entreprises liées au domaine du tourisme au Nunavut ont généré plus de 40 millions de dollars en revenus, ce qui représente 3,2 % du produit intérieur brut (PIB) du territoire en 2011;
- l'industrie du tourisme au Nunavut reste relativement peu développée.

Cependant, en termes de nombre de touristes visitant des aires protégées dans l'Est de l'Arctique, les visiteurs arrivant par navires de croisière sont plus importants que les touristes arrivant par voie terrestre. Par exemple, 136 personnes ont visité des parcs nationaux au Nunavut en 2014-2015 (Outspan Group, 2011), alors que près de 600 passagers

POTENTIEL D'EXPÉRIENCES INOUBLIABLES DANS UNE AMNC DANS LE DÉTROIT DE LANCASTER

Voici quelques-uns des éléments les plus intéressants dont les visiteurs pourraient faire l'expérience dans une AMNC dans le détroit de Lancaster :

- certains des paysages naturels les plus spectaculaires et la possibilité d'observer la nature sauvage polaire, y compris les icebergs, les lisières de banquises, les falaises et les fjords spectaculaires, les grandes colonies d'oiseaux de mer, une diversité de mammifères marins tels que les ours polaires, les bélugas, les baleines boréales, les phoques et les morses, ainsi que la possibilité d'apercevoir la « licorne de mer », le narval;
- la culture inuite vieille de 3 000 ans de l'Extrême-Arctique canadien, notamment les histoires, la danse du tambour, les chants de gorge, les sports arctiques et les sites archéologiques;
- les histoires derrière l'exploration du passage du Nord-Ouest;
- des aires protégées incroyables, notamment le parc national Sirmilik, le lieu historique national des Sites-de-l'Île-Beechey, le refuge d'oiseaux migrateurs de l'île Prince Léopold et la réserve nationale de faune Nirjutiqarvik (Île Coburg).

de navires de croisière ont visité la réserve nationale de faune Ningin-ganiq (baie Isabella) le long de l'île de Baffin, 350 ont visité la réserve nationale de faune Nirjutiqarvik (île Coburg) dans le détroit de Jones et 950 ont visité le refuge d'oiseaux migrateurs de l'île Prince Léopold dans le détroit de Lancaster en 2015 (Environnement Canada, comm. pers.).

Les aires patrimoniales protégées représentent des facteurs économiques importants dans les petites communautés du Canada. Elles ont attiré 23 millions de visiteurs en 2015 (Parcs Canada, 2016) et contribuent de manière importante aux petites communautés rurales, où elles ont d'importantes retombées économiques et favorisent la croissance sur le plan de l'emploi pour les petites entreprises, notamment les industries locales de l'écotourisme et des entreprises autochtones. La plupart des avantages économiques proviennent de parcs plus anciens,

plus développés et plus visités dans le Sud. Dans les régions éloignées et le Nord, les contributions sont relativement modestes, mais non moins importantes pour l'économie locale. Les aires patrimoniales protégées du Nord fournissent des emplois durables et contribuent à diversifier les économies locales, offrant une plus grande stabilité pendant les périodes de fluctuations typiques des économies axées sur les ressources.

Le nombre de navires de croisière et de yachts venant dans l'Arctique et particulièrement dans la région du détroit de Lancaster et du passage du Nord-Ouest augmente chaque année, tout comme la taille de ces navires. Par exemple, le *Crystal Serenity*, avec 1 000 passagers et 600 membres d'équipage, a navigué le passage du Nord-Ouest en 2016 et a l'intention de le faire à nouveau en 2017 en raison de la « vive réaction positive ».

Une AMNC dans le détroit de Lancaster serait un moyen d'attirer

de nouveaux visiteurs, mais aussi de gérer le tourisme. Géré de façon coopérative par Parcs Canada et les Inuits en vertu des conditions de l'ERAI, tout en maintenant des liens avec Pêches et Océans Canada et Transports Canada, ce partenariat pourrait aider au développement et à la gestion du tourisme en apportant des mesures pour gérer les possibilités d'activités touristiques, les itinéraires touristiques, les messages clés, etc. Une stratégie touristique bien développée, créée en collaboration avec les Inuits, le gouvernement du Nunavut, l'industrie du tourisme et les ministères fédéraux, pourrait accroître le nombre de visites, renforcer la capacité des communautés inuites à influencer l'expérience et le produit touristique tout en gérant les conflits potentiels avec les activités traditionnelles. Une stratégie touristique serait également un moyen de faire face aux obstacles actuels au tourisme.



PÊCHES

Les Inuits dépendent depuis longtemps des ressources marines pour leur survie. Tout au long de l'histoire, les Inuits ont développé des outils spécialisés, des pratiques de récolte et des valeurs qui ont considérablement influencé le développement des activités de pêche modernes et durables au Nunavut. L'industrie de la pêche, y compris la pêche de subsistance et la pêche commerciale, amène ce riche patrimoine à l'ère moderne en tant qu'aspect fondamental de la santé et du bien-être des habitants du Nunavut (Nunavummiut).

L'industrie de la pêche du Nunavut a fait d'importants progrès. Grâce à l'augmentation des quotas et des allocations selon les intérêts du Nunavut, à l'amélioration de la collaboration industrielle, à la création de la Nunavut Offshore Allocation Holders Association en 2011, au développement d'une forte image de marque, aux produits de qualité, aux programmes et aux capacités de recherche élargis et aux programmes de formation ciblés, les pêches du Nunavut ont pris de l'importance et sont considérées comme des facteurs de l'essor de l'économie du territoire.

Bien que l'industrie dans son ensemble ait réalisé des gains

importants, elle est toujours mise en cause par le manque d'infrastructures maritimes, le manque de financement pour l'éducation et la formation, le coût et le temps nécessaires pour développer les pêches arctiques, l'éloignement du territoire, les coûts de transport, la concurrence avec les poissons d'aquaculture et l'absence de règlements de pêche propres au Nunavut.

La valeur totale des débarquements (c. à d. la valeur marchande des marchandises lorsqu'elles sont déchargées du navire) des trois principales espèces commerciales pêchées au Nunavut (turbot, crevette et omble chevalier) en 2015 était de 86,3 millions de dollars.

Depuis la création de la Stratégie des pêches du Nunavut en 2005, un nombre croissant de Nunavummiut participent à la pêche commerciale côtière et hauturière. Ils utilisent souvent les revenus de cette pêche pour financer d'autres activités de pêche et de chasse ou combinent le travail à temps partiel dans le secteur de la pêche avec d'autres formes d'emploi. La pêche côtière est dominée par la récolte de l'omble chevalier, certains produits à base de viande de baleine séchée et, moins souvent, de corégone.

Partout au Nunavut, la pêche améliore la sécurité alimentaire, procure des emplois et contribue au bien-être socioéconomique des Nunavummiut. Plus de communautés réalisent le potentiel du développement de la pêche et ses avantages. Les communautés sont également très proactives pour exprimer leurs préoccupations concernant la protection des ressources marines et déclarent souvent et ouvertement l'importance de protéger les ressources du Nunavut pour les générations actuelles et futures. L'accent est mis sur des questions importantes telles que la sécurité alimentaire, la santé des poissons, les contaminants, les répercussions du trafic maritime, les changements climatiques et la menace des déversements de pétrole ainsi que le manque de capacités d'intervention dans le Nord.

Atteindre une croissance durable à long terme dans l'industrie de la pêche au Nunavut nécessite des engagements et des investissements stratégiques, la promotion d'une éthique globale de conservation et d'intendance et l'inclusion de l'IQ dans le processus décisionnel. Cela dépend également de l'accès à des populations de poissons suffisantes pour assurer la faisabilité économique tout en respectant les droits des Inuits et l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut.





La pêche de l'omble chevalier demeure une source de nourriture essentielle et un élément commercial important de l'économie du Nunavut. En raison de l'éloignement des sites et des économies de développement connexes, la pêche de l'omble chevalier utilise actuellement un petit pourcentage des quotas disponibles. La pêche exploratoire côtière du turbot et de la crevette n'a pas encore été pleinement réalisée et fait face à des défis similaires à ceux de la pêche de l'omble chevalier. L'accès et la répartition des ressources extracôtières au Nunavut constituent un défi permanent pour les décideurs et les communautés tributaires des pêches.

Une AMNC dans le détroit de Lancaster serait un moyen de gérer de manière globale l'introduction de la pêche commerciale dans ce domaine, en partenariat avec les Inuits et Pêches et Océans Canada, qui maintient sa compétence sur la pêche dans les AMNC. Si le tout est effectué d'une manière écologiquement viable, la pêche commerciale et récréative locale pourrait être compatible avec la gestion globale d'une AMNC dans le détroit de Lancaster.

CONTEXTE ACTUEL

Pêches et Océans (MPO, communication personnelle, août 2016) a signalé qu'au cours des dernières années, les permis de pêche suivants ont été délivrés pour la région du détroit de Lancaster et a indiqué la pêche réelle qui a eu lieu :

- 2013-2014 : un permis de pêche émergente de phase I délivré pour le détroit de Jones, le fjord Grise et le fjord Starnes pour le flétan du Groenland, la crevette nordique et le buccin; certaines pêches ont eu lieu, en se servant de palangres et de casiers à buccins.
- 2015 : un permis de pêche exploratoire de phase II délivré pour les zones de Grise Fiord, de Resolute Bay et de Arctic Bay

pour le flétan du Groenland, la crevette nordique et le buccin; pas de pêche dans le détroit de Jones en raison de la glace, mais la pêche a eu lieu dans d'autres endroits.

- 2016 : Permis pour pêcher à des fins scientifiques délivré à l'Institut maritime pour le détroit de Jones, en utilisant des palangres, des casiers à crevettes et des casiers à buccins.
- Toutes les activités de pêche réalisées au cours des mêmes années à partir du navire Kiviuk 1, détenu et exploité par l'Arctic Fishery Alliance.

¹ Permis de phase I : évalue la faisabilité d'une pêche en déterminant 1) si des quantités récoltables sont présentes; 2) si l'espèce ou le stock peut être capturé à l'aide d'un engin particulier; 3) s'il y a des impacts multiespèces ou environnementaux; et 4) si les marchés existent.

² Permis de phase II : pêche exploratoire utilisée pour déterminer si une espèce ou un stock peut soutenir une exploitation viable sur le plan commercial et pour recueillir des données biologiques devant servir à créer une base de données préliminaires sur l'abondance et la répartition des stocks.

TRANSPORT MARITIME

Le détroit de Lancaster a longtemps été une zone où les Inuits voyageaient sur la mer et sur la glace. Les voies de déplacement hivernales sont un moyen d'accéder à des sites de chasse préférentiels et de garder le contact physique avec la famille et les amis qui vivent dans d'autres communautés. La saison des eaux libres offre la possibilité de se déplacer en bateau pour chasser et pêcher.

Au cours des deux derniers siècles, le détroit de Lancaster a fait l'objet de nombreuses explorations par les Européens qui cherchaient le passage du Nord-Ouest vers l'Orient, en plus de connaître une augmentation du transport commercial, mais toutes ces activités ont été limitées par une importante présence saisonnière de glace en mer.

Compte tenu de ces conditions de glace, le transport maritime dans la région du détroit de Lancaster au cours des 50 dernières années s'est principalement limité aux navires de réapprovisionnement des communautés, aux brise-glaces de la Garde côtière, aux navires de recherche et à quelques

navires cargo transportant des marchandises et des produits à destination et en provenance des quelques sites d'exploitation minière (p. ex., la mine de Nanisivik près d'Arctic Bay de 1976 à 2002) ou des champs de pétrole (p. ex., Bent Horn sur l'île de Cameron dans les années 1980 et 1990).

Plus récemment, puisque la glace de mer d'été se retire en raison des changements climatiques, de plus en plus de navires arrivent dans la région. À l'exclusion du trafic local d'embarcations de plaisance provenant des communautés, 49 navires individuels (ayant effectué un total de 58 trajets) étaient présents dans le détroit de Lancaster en 2013 : 25 d'entre eux étaient de petits navires de croisière et d'aventuriers; 11 étaient des navires de ravitaillement et de réapprovisionnement communautaires; 5 étaient des navires gouvernementaux (brise-glaces de la Garde côtière et navires de recherche); 6 étaient des vraquiers desservant le site minier de Baffinland à Mary River; 1 était un navire de recherche non gouvernemental et le dernier était le *Nordic Orion*, qui est devenu le premier vraquier à achever un transit complet du passage du Nord-Ouest (Vard Marine, 2016).

Une AMNC dans le détroit de Lancaster serait un mécanisme permettant une gestion accrue des activités de transport maritime dans certains endroits, grâce au zonage de l'AMNC et en collaboration avec les Inuits et Transports Canada. Ce dernier continue de réglementer le trafic maritime dans les AMNC.

CONTEXTE ACTUEL

Étant donné que l'état de la glace de mer dans le passage du Nord-Ouest ne changera probablement pas de manière significative au cours des prochaines décennies, et qu'il présente un défi de navigation et de logistique considérable pour la plupart des navires, il est peu probable que la région devienne une voie de transport maritime majeure dans un avenir prévisible. Plus de grands navires ont traversé l'Arctique en empruntant la route maritime arctique le long de la côte russe (appuyés par des brise-glaces russes), mais la quantité de fret sur cette route est passée de 1,3 million de tonnes en 2013 à 100 000 tonnes en 2015 (Vidal, 2016).

Néanmoins, plus de navires arrivent tous les ans dans la région du détroit de Lancaster,





dont la plupart concernent le tourisme, le réapprovisionnement de la communauté ou sont affiliés à l'exploitation minière de Baffinland. Au cours de la saison des eaux libres de 2015, le projet de la mine Baffinland de Mary River a transporté e près de 1 million de tonnes de minerai au cours de 13 trajets de vraquiers hors de son installation portuaire à Milne Inlet et à travers le détroit d'Éclipse et l'inlet Pond vers la baie de Baffin (Vard Marine, 2016).

Bien que Baffinland ait soumis une demande à la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER) en 2014 pour modifier son permis existant afin d'autoriser le trafic maritime de juin à mars (y compris le déglacage), il a récemment avisé la CNER qu'il laissait tomber sa demande d'approbation de 10 mois de trafic maritime, en citant les

préoccupations de la communauté, et qu'il se concentrera sur le trafic maritime entre juin et décembre, selon l'état de la glace (Baffinland, 2016).

Le trafic maritime dans les eaux canadiennes de l'Arctique est régi par certaines des lois les plus strictes du monde, en particulier la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. En outre, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Code polaire) qui est entré en vigueur le 1er janvier 2017 et qui rend obligatoire plusieurs mesures de sécurité environnementale pour tous les navires dans les eaux de l'Arctique et de l'Antarctique, en particulier en ce qui concerne la pollution et la gestion des déchets.

En outre, Transports Canada, en collaboration avec des partenaires nordiques et autochtones, travaille au recensement des couloirs de navigation à faible impact dans l'Arctique, comme annoncé dans la Déclaration conjointe du Canada et des États-Unis sur le climat, l'énergie et le rôle de leadership dans l'Arctique par le premier ministre Trudeau et le président Obama en mars 2016. La mise en œuvre de l'Initiative des corridors de transport maritime du Nord prend en compte les zones marines d'importance écologique et culturelle, les circuits de déplacement des navires et la participation des communautés locales et déterminera les infrastructures et les services de navigation et d'intervention d'urgence nécessaires

RESSOURCES EN HYDROCARBURES

ÉVALUATION DES RESSOURCES

Parmi les considérations de la proposition de limites du gouvernement fédéral, une évaluation des ressources pétrolières et gazières potentielles a été effectuée par la Commission géologique du Canada (CGC) à l'intérieur des limites proposées par le gouvernement fédéral en 2010. Les résultats sont expliqués en détail dans le rapport intitulé *Assessment of the Conventional Petroleum Resource Potential of Mesozoic and Younger Structural Plays Within the Proposed National Marine Conservation Area, Lancaster Sound, Nunavut* (CGC, 2013) (disponible en anglais seulement).

Cette évaluation fait l'analyse des données sismiques et géologiques existantes obtenues dans les années 1970 et 1980, notamment dans le cadre d'une évaluation menée en 1989 (Smith et coll., 1989) sur une zone plus vaste. Cette évaluation quantitative a fourni une gamme de volumes possibles en matière de pétrole brut classique et de gaz naturel.

Des méthodes établies et acceptées, notamment des modèles informatiques, ont été utilisées pour calculer la quantité potentielle de ressources. L'évaluation fait appel aux connaissances existantes sur les systèmes pétroliers dans des cadres géologiques similaires dans des provinces pétrolières du golfe du Mexique et de la mer de Beaufort. Elle conclut qu'il existe une roche mère dans la zone d'étude potentiellement

apte à produire du pétrole et que les caractéristiques du plancher océanique et celles recensées par le levé sismique confirment la présence d'un système pétrolier actif. Les récents forages exploratoires ont permis de repérer des accumulations de pétrole non commercial dans un milieu similaire au large de la côte ouest du Groenland.

L'évaluation indique que les ressources pétrolières potentielles de la zone du projet d'AMNC dans le détroit de Lancaster sont comparables en volume à celles du bassin Jeanne d'Arc au large de Terre Neuve. Les quantités moyennes de pétrole brut présentes à cet endroit sont estimées à 4,5 milliards de barils et les quantités moyennes de gaz naturel en place sont estimées à 13 billions de pieds cubes. Étant donné la rareté des données modernes et l'absence de puits exploratoires forés

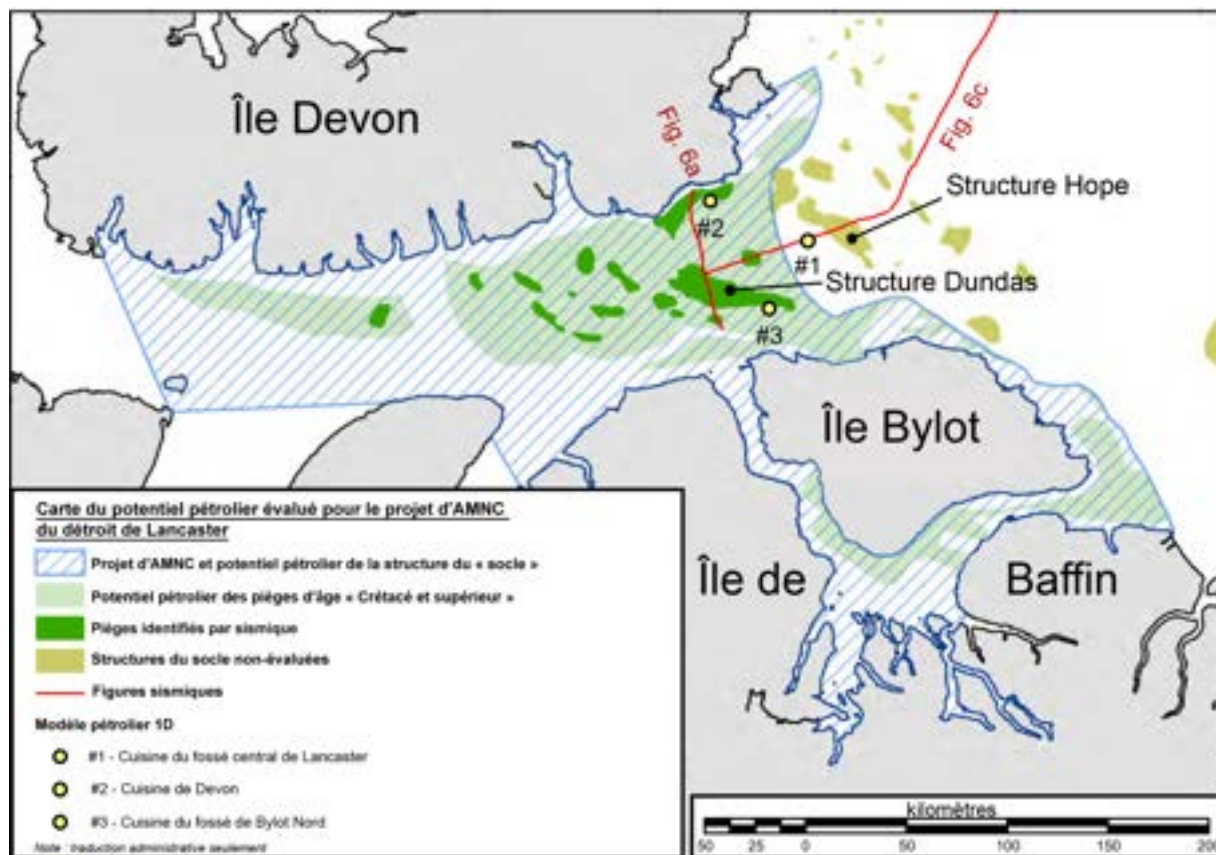


Figure 7: Map illustrating areas of hydrocarbon potential within the 2010 federal boundary proposal for an NMCA in Lancaster Sound. From *Assessment of the Conventional Petroleum Resource Potential of Mesozoic and Younger Structural Plays within the Proposed National Marine Conservation Area, Lancaster Sound, Nunavut*. Produced by the Geological Survey of Canada, 2013.

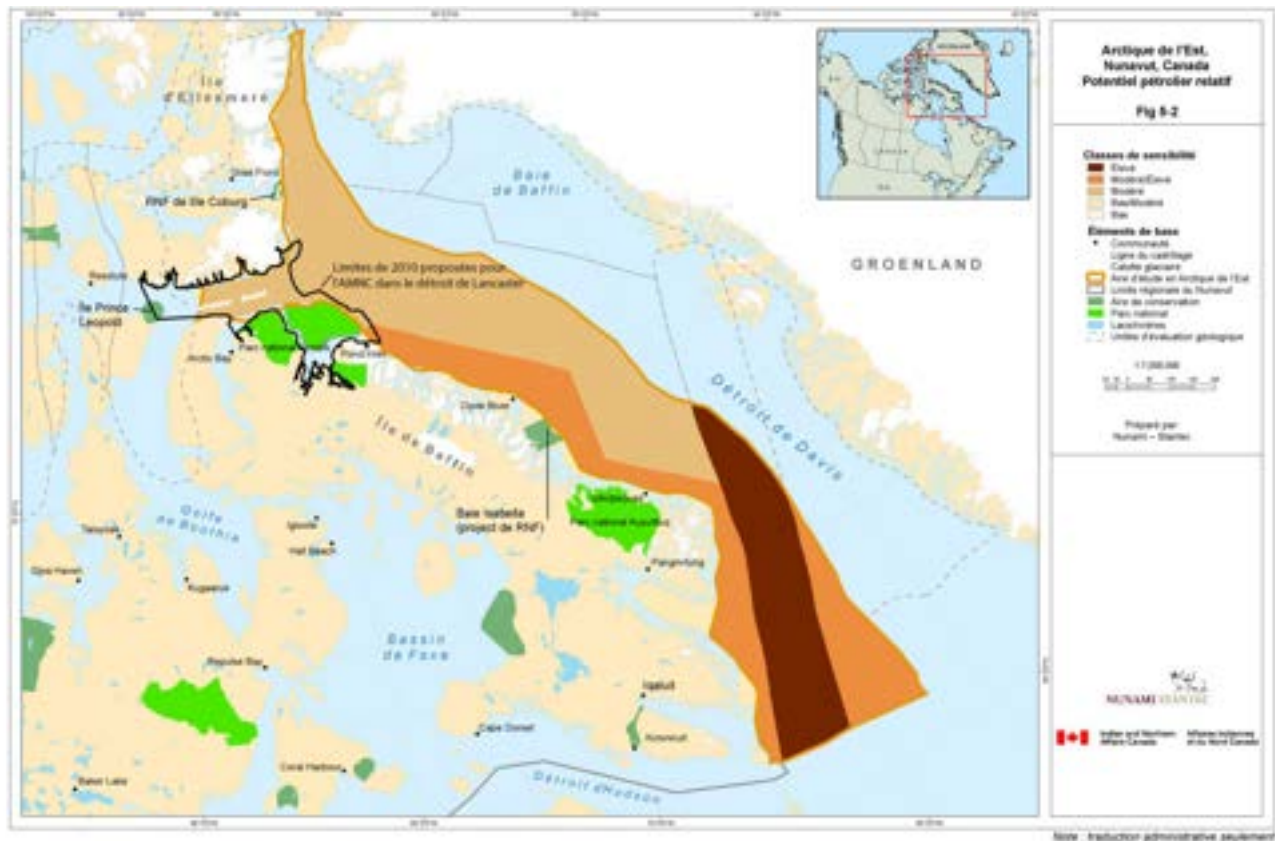


Figure 7 : Carte illustrant des zones de potentiel en hydrocarbures à l'intérieur des limites de 2010 proposées par le gouvernement fédéral pour une AMNC dans le détroit de Lancaster. Provenance : *Assessment of the Conventional Petroleum Resource Potential of Mesozoic and Younger Structural Plays within the Proposed National Marine Conservation Area, Lancaster Sound, Nunavut* (en anglais seulement). Produite par la Commission géologique du Canada, 2013

dans la zone de l'AMNC du détroit de Lancaster, les données d'évaluation indiquent un vaste éventail de ressources potentielles. La probabilité que la région contienne 0,6 milliard de barils de pétrole et 2,1 billions de pieds cubes de gaz naturel est de 90 %, tandis que la probabilité qu'elle contienne jusqu'à 10,1 milliards de barils de pétrole et 28,5 billions de pieds cubes de gaz naturel est de 10 %. La structure Dundas, illustrée à la figure 7, pourrait contenir de vastes accumulations.

Comme il n'est possible d'extraire qu'une partie des ressources en place (moins de 45 %), la quantité de ressources récupérables s'en trouve donc inférieure. L'évaluation de la CGC suggère que la quantité de pétrole brut récupérable est d'environ deux milliards de barils en moyenne et que la quantité de gaz naturel récupérable est d'environ 8,8 billions de pieds cubes en moyenne

(soit une probabilité de 90 % de $\leq$ 0,2 milliard de barils de pétrole et 1,3 billions de pieds cubes de gaz naturel et une probabilité de 10 % de $\geq$ 4,6 milliards de barils de pétrole et de 19,5 billions de pieds cubes de gaz naturel).

Les ressources potentielles repérées constituent un sous-ensemble des ressources pétrolières attribuées à la région élargie examinée dans le cadre de l'évaluation de 1989. Cette évaluation, qui englobait une partie de la baie de Baffin, indiquait une vaste réserve potentielle de ressources dans le détroit de Lancaster et avançait que la structure Hope pouvait éventuellement contenir jusqu'à 9,4 milliards de barils de pétrole brut ou une quantité équivalente de gaz naturel.

Toutes ces données sont des ressources potentielles et non des réserves

avérées, puisqu'aucun puits de forage exploratoire n'a été creusé dans la région du détroit de Lancaster.

Les intervenants concernés ont reçu le rapport d'évaluation de la CGC en 2014, notamment Shell Canada Ltd et l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP). Au cours des réunions de consultation ultérieures tenues par le Comité directeur avec l'industrie, Shell Canada Ltd a indiqué qu'elle pensait que l'évaluation de la CGC était trop optimiste et que ses propres estimations étaient plus conservatrices. Shell Canada a ensuite attiré l'attention du Comité directeur sur une évaluation régionale de l'Est de l'Arctique de 2008, effectuée par la US Geological Survey (USGS), qui a conclu que la région du détroit de Lancaster avait moins de potentiel pétrolier que la région de la baie de Baffin/ détroit de Davis (voir la figure 8 [USGS, 2008]).

Bien que l'ACPP ait également eu l'évaluation de la CGC en main, lors d'une présentation à la Maritime Arctic Security and Safety Conference en 2015 à St. John's, à T.-N.-L., l'ACPP a fourni une carte montrant que le potentiel récupérable pour l'Est de l'Arctique (y compris le détroit de Lancaster) est dix fois moins important que celui des zones de la mer de Beaufort ou du bassin de Sverdrup (voir la figure 9). La carte s'inspire de l'information fournie dans un rapport de 2009 sur les estimations publiées des ressources pétrolières et gazières du Canada au nord du 60e parallèle (Drummond, 2009).

HISTORIQUE DES RESSOURCES EN HYDROCARBURES

L'exploration pétrolière et gazière dans le détroit de Lancaster se restreint aux levés sismiques et aux travaux géologiques sur le terrain. Bien que les forages dans le détroit de Lancaster aient été approuvés en principe en 1974, aucun puits n'y a jamais été

creusé en raison d'une opposition forte des communautés inuites locales et de la population canadienne. Un moratoire sur les forages a été imposé à la suite d'un examen environnemental effectué en 1978; il est toujours en vigueur.

Dans les années 1970, plusieurs sociétés détenaient des droits d'exploration sur plus de 6 000 000 d'hectares dans le détroit de Lancaster et la baie de Baffin. En 1989, cette superficie avait diminué à 3 400 000 hectares détenus par trois groupes principaux : Consolidex-Magnorth-Oakwood (CMO), PetroCan et Shell (Smith et coll., 1989). En 2001, PetroCan avait abandonné ses permis, laissant 1 790 000 hectares sous les permis de CMO et de Shell. En 2010, seule Shell avait encore un bloc de permis d'exploration pour une superficie se chiffrant à plus de 860 000 hectares dans le détroit de Lancaster.

« Conservation de la nature Canada se réjouit de pouvoir travailler de manière constructive avec le gouvernement et le milieu des affaires pour prendre des mesures importantes visant le respect des engagements généraux du Canada en matière de conservation. Nous sommes très reconnaissants à Shell de sa contribution. Ensemble, nous assurons la conservation d'une zone d'une beauté extraordinaire, d'une biodiversité incroyable et d'une riche importance écologique pour le bien-être des Canadiens et des générations à venir. »

John Lounds, président et chef de la direction, Conservation de la nature Canada, 8 juin 2016

Le 8 juin 2016, Shell Canada a annoncé qu'elle avait volontairement cédé tous ses permis à Conservation de la nature Canada qui les a par la suite cédés au gouvernement du Canada. En conséquence, il n'existe aucun permis d'exploration pour des hydrocarbures dans le détroit de Lancaster ni dans la partie canadienne de la baie de Baffin.



Figure 9 : Provenance : Industry Perspectives on Offshore Oil and Gas Development and R&D in Canada's Arctic, de Paul Barnes, gestionnaire – Canada atlantique et Arctique. Présentation pour : Maritime Arctic Security and Safety Conference, St. John's, T.-N.-L., 15 octobre 2015.

CONTEXTE ACTUEL

L'examen de nombreuses sources de renseignements a servi à faire le point sur la situation actuelle relativement à l'exploration et l'exploitation d'hydrocarbures en Arctique :

- Malgré les milliards de dollars dépensés pour l'exploration de réserves pétrolières et gazières dans la mer de Beaufort canadienne – où l'on estime que les réserves en question sont considérablement supérieures à celles de l'Arctique de l'Est – et en tenant compte que des compagnies pétrolières détiennent les droits pour 48 découvertes importantes qui couvrent plus de 220 000 hectares (AANC, 2016), aucune de ces découvertes n'avait mené à la production en date du 30 mars 2016.
- Il y a 20 autres licences de découverte importante dans le bassin de Sverdrup, dans les îles de l'Arctique, qui s'élèvent en tout à 325 000 hectares (AANC, 2016). Bent Horn, sur l'île Cameron (actuellement abandonnée), a produit et transporté du pétrole entre 1985 et la fin des années 1990. Aucune des autres découvertes n'a encore mené à la production.
- En 2013, 142 puits au large des côtes avaient été forés en Arctique canadien, 92 d'entre eux dans la mer de Beaufort et les autres dans le bassin de Sverdrup, le dernier ayant été creusé en 2005-2006 dans la mer de Beaufort. Le forage le plus profond dans l'Arctique avait été effectué dans moins de 70 m d'eau (LTLC Consulting et Salmo Consulting Inc, 2013) (le détroit de Lancaster a une profondeur variant de 300 m à 800 m).
- Aucun projet d'exploration d'hydrocarbures n'était en cours en janvier 2016 dans les eaux de l'Arctique au large des côtes des États-Unis, du Canada ou du Groenland. Plusieurs compagnies ont cessé l'exploration dans les eaux canadiennes de la mer de Beaufort, dont Chevron, ExxonMobil et BP. La Norvège et la Russie ont aussi abandonné un grand nombre de leurs programmes de forage en Arctique (Hoag, 2016).
- En ce qui concerne ses zones productives possibles dans la mer de Chukchi, au large de l'Alaska en 2015, Shell a déclaré que pour être rentable, une entreprise dans l'Arctique devrait avoir une réserve d'au moins 10 milliards de barils. Même dans un tel cas, le prix du pétrole à long terme devrait être bien au-dessus de 100 \$/baril pour compenser les coûts de la production et réaliser un profit (Mathiesen, 2015).
- En 2015, l'ACPP a déclaré que la zone extracôtière de l'Arctique canadien n'est pas un secteur cible pour l'industrie à court terme et que l'exploitation d'hydrocarbures en Arctique présente des défis importants (ACPP, 2015).
- L'Institut arctique énonce un certain nombre de préoccupations importantes relatives à l'exploration et l'exploitation d'hydrocarbures en Arctique, notamment : la fragilité écologique et les risques pour les écosystèmes marins, comme l'incidence des levés sismiques et du déversement de pétrole sur la santé de la faune marine; le manque de données scientifiques concernant les effets du déversement de pétrole dans les écosystèmes marins; les risques que comporte le forage en eau profonde dans l'environnement arctique; les problèmes de logistique concernant le nettoyage dans les conditions arctiques; et les capacités d'intervention inadéquates en cas de déversement de pétrole en Arctique (Institut arctique, 2012).

- Étant donné l'importance de l'expertise technique requise pour l'exploration et l'exploitation d'hydrocarbures au large (dans l'Arctique ou ailleurs), ces projets ne conduisent que rarement aux profits régionaux espérés ou à l'engagement communautaire local. La formation et l'éducation durent des dizaines d'années et supposent que l'industrie sera un employeur stable à long terme.
- Le gouvernement du Canada a annoncé le 20 décembre 2016 qu'il désignait toutes les eaux canadiennes de l'Arctique comme indéfiniment interdites d'accès en ce qui a trait à la délivrance de permis pour l'exploration pétrolière et gazière au large de l'Arctique; une décision qui devra être revue tous les cinq ans en procédant à une évaluation scientifique du cycle de vie liée au climat et à la vie marine.

« Je me réjouis que Shell apporte cette immense contribution au soutien de la protection marine dans la région du détroit de Lancaster. La cession de nos droits extracôtiers à Conservation de la nature Canada s'ajoute aux efforts de conservation qu'accomplissent conjointement nos organisations depuis 30 ans. Grâce à la collaboration entre les secteurs, nous pouvons arriver ensemble à des résultats de conservation plus grands que jamais. [La région] est adjacente à l'endroit où le gouvernement a déjà dit qu'il aimerait établir une aire de conservation, alors nous espérons que cela contribuera à établir une aire marine de conservation bien plus grande dans le Nord. »

Michael Crothers, président de Shell Canada, 8 juin 2016





CONSULTATIONS

La section suivante est un résumé des consultations réalisées ainsi que des préoccupations et des questions soulevées pendant les consultations locales, régionales et nationales menées à l'appui du projet d'aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster.

Le processus de consultation a été élaboré sous la direction du Comité directeur du projet d'aire marine dans le détroit de Lancaster et il a été étudié et approuvé officiellement par le conseil de direction de la QIA et par de hauts fonctionnaires du gouvernement du Nunavut et de Parcs Canada.

L'objectif général des consultations était d'informer et de générer de l'intérêt en offrant la possibilité à un grand nombre de personnes de participer à un processus qui permettrait de recueillir les commentaires des Inuits du Nunavut dans la région de Qikiqtaaluk, des ministères et organismes gouvernementaux pertinents, des principaux intervenants et des Canadiens intéressés.

Pour ce faire, le Comité directeur a veillé à ce que les études et les

documents soient tous remis aux groupes cibles. Dans le cas des consultations et des réunions, les documents ont tous été traduits en inuktitut et distribués sous forme imprimée ainsi que sous forme électronique.

Divers moyens ont été pris pour communiquer des renseignements aux membres des communautés et leur demander leur avis, c'est-à-dire des réunions publiques, la radio, des bulletins, des réunions ciblées avec les organisations de chasseurs et de trappeurs et avec les conseils de hameau. Des services de traduction/interprétation ont été offerts pendant toutes les consultations et réunions des communautés. Des représentants des trois parties du protocole d'entente ont participé à tous les efforts de consultations.

Des points de vue et des commentaires ont été sollicités sur divers éléments, y compris ceux-ci : (i) bien-fondé du projet; (ii) limites de l'AMNC; (iii) besoins et valeurs associés au projet; (iv) identification des problèmes, des possibilités et des difficultés (et comment les prendre

en charge). Si l'on devait établir une AMNC, ces renseignements serviraient aussi à façonner les étapes ultérieures du processus d'établissement, comme le contenu de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits, ainsi qu'à cerner les problèmes à régler dans le cadre de la planification de la gestion.

Entre 2012 et 2016, le Comité directeur :

- a organisé deux séries de consultations dans cinq communautés adjacentes à l'AMNC proposée (Pond Inlet, Grise Fjord, Arctic Bay, Resolute Bay et Clyde River), dont 32 rencontres communautaires (avec des organisations de chasseurs et de trappeurs, des conseils de hameau et le public) auxquelles 434 personnes ont assisté;
- a tenu des séances d'information à Iqaluit pour le public, les ministères et les organisations non gouvernementales locales;

- a demandé l'avis des cinq communautés inuites touchées et de 33 intervenants régionaux et nationaux – organismes publics, tiers intéressés (y compris des sociétés pétrolières, minières, de transport ou de tourisme et des pourvoyeurs), universitaires et organismes de conservation – ce qui a permis d'obtenir sept soumissions écrites;
- a tenu des réunions bilatérales avec des intervenants de l'industrie ou d'organisations non gouvernementales;
- a organisé des séances d'information pour les ministères fédéraux concernés.

Les résultats de ces consultations et réunions sont présentés dans les pages qui suivent et des notes détaillées sur les soumissions et les réunions sont comprises dans un survol des consultations (Parcs Canada, 2017).

COMMENTAIRES REÇUS

COMMUNAUTÉS

Dans le cadre du processus de consultations, les cinq communautés les plus proches du projet d'AMNC du détroit de Lancaster ont été visi-

tées deux fois par les membres du Comité directeur : une fois au cours de l'été 2012 et une fois à l'automne 2013. Lors de ces consultations, les cinq communautés ont exprimé un soutien important à la protection de l'ensemble de la région du détroit de Lancaster et à l'établissement d'une AMNC. En outre, en se fondant sur les résultats des consultations, le conseil de direction de la QIA a voté à l'unanimité, en juin 2014, une résolution de la QIA appuyant l'établissement de limites plus vastes.

Outre la protection de longue durée qu'elle procure au milieu marin, l'AMNC est aussi considérée comme un investissement dans les communautés saines en raison des possibilités de développement économique comme l'écotourisme, de la protection des sources alimentaires marines essentielles et de la promotion de l'utilisation traditionnelle de la terre par les Inuits.

Les dirigeants locaux, les membres des communautés et les organisations de chasseurs et de trappeurs (OCT) ont tous exprimé l'importance de la sécurité alimentaire et de la protection des traditions inuites.

Un certain nombre de questions et de préoccupations ont été soulevées à l'égard de l'incidence éventuelle

de l'exploitation du pétrole et du gaz, de la prospection sismique et de l'augmentation du trafic maritime sur l'utilisation traditionnelle du territoire par les Inuits. Les réponses à certaines d'entre elles ont été formulées dans des bulletins (offerts en anglais, en inuktitut et en français) qui ont été distribués à tous les membres des communautés par la poste et lors de rencontres communautaires (compris dans Parcs Canada, 2017).

« Les humains constituent un élément actif du milieu biophysique en évolution et l'utilisation des terres ne peut être planifiée et gérée sans tenir compte de leur présence; en conséquence, les initiatives sociales, culturelles et économiques des humains doivent être au centre des activités d'élaboration et de mise en œuvre des plans d'aménagement du territoire. »

Accord sur les revendications territoriales du Nunavut 11.2.1 a)

« Reconnaître que le milieu marin est essentiel au bien-être des communautés côtières, du point de vue social, culturel et économique. »

Préambule de la Loi sur les AMNCC



Tableau 1 : Préoccupations particulières des communautés identifiées lors des consultations concernant la désignation d’une AMNC dans le détroit de Lancaster.

Pond Inlet : • Le détroit de Lancaster est d’une importance suprême; il est un peu comme « une ferme où les Inuits se procurent leurs ressources ». L’AMNC servira à protéger la vie marine ainsi que la culture. • Il est important d’assurer la protection des narvals, car ils préfèrent les endroits tranquilles. L’inlet Milne est un sanctuaire de narvals pour les gens de Pond Inlet. • La désignation d’AMNC devrait comprendre les permis pétroliers et gaziers; autrement, cela serait contraire à la raison d’être d’une aire protégée.
Clyde River : • C’est dans l’écosystème marin que les Inuits tirent leurs ressources. Il existe un lien culturel très fort avec les terres, les eaux et la faune. • Les Inuits comptent beaucoup sur les mammifères marins pour se nourrir. • Les aires de mise bas des narvals et des requins du Groenland de la région ont besoin de protection. • La communauté veut une AMNC, puisque tout déversement de pétrole affecterait Clyde River à cause des courants dominants.
Arctic Bay : • Les aînés ne mangent que la nourriture traditionnelle et une désignation d’AMNC garantirait la protection des sources de nourriture. • La baie Creswell présente une forte concentration de bélugas. • Les avantages économiques d’une AMNC seraient bien reçus. • La création d’une AMNC aboutirait à une meilleure surveillance du trafic maritime; il y a une préoccupation de longue date selon laquelle les activités des navires de croisière perturbent la récolte.
Resolute Bay : • Les habitants ont constaté une augmentation du trafic maritime et la perturbation du morse dans les aires de mise bas. • Les touristes font peur aux mammifères marins. • L’île Somerset a des zones sablonneuses où les narvals se rendent lors de la période de mue. • Il y a une aire de grande concentration de narvals et de bélugas au large de l’île Cornwallis. • Les gens aimeraient que le refuge d’oiseaux migrateurs de l’île Prince Leopold soit mieux protégé.
Grise Fiord : • Une AMNC soutiendrait les modes de vie traditionnels et protégerait les sources alimentaires marines. • Les polynies, en tant que zones à forte productivité, soutiennent la survie de mammifères marins, et elles doivent être protégées. • La réserve nationale de faune de l’île Coburg a des échoueries de morses et des colonies d’oiseaux. La protection devrait s’étendre au-delà de l’île aux aires qui l’entourent.

INDUSTRIE

L’industrie a été consultée dans le cadre d’un effort de consultation générale des principaux intervenants régionaux et nationaux pendant l’été 2014. Les sociétés et les associations industrielles qui suivent ont fourni des soumissions par écrit et/ou ont demandé, et ont obtenu, des réunions bilatérales :

Shell Canada

Lorsque Shell Canada a été consultée, en 2014, elle avait un bloc de 30 permis d’exploration à l’entrée du détroit de Lancaster qu’elle détenait depuis 1971, bien qu’aucun travail de prospection n’ait jamais été autorisé

ni entrepris. Shell a demandé une réunion avec le Comité directeur qui a eu lieu en mai 2014. Pendant cette réunion, Shell a fait les commentaires suivants :

- elle ne s’opposait pas à l’établissement d’une AMNC dans la région, mais ne soutenait pas particulièrement ce projet non plus;
- elle ne prévoyait pas entreprendre quelque exploration ou exploitation que ce soit à court terme ni à long terme dans la région, et elle n’avait pas non plus de mandat visant à envisager de se défaire de ses permis qui n’étaient alors pas en activité, car l’exploration pétrolière et gazière dans la région était sous le coup d’un moratoire de fait depuis les années 1980.

- Le rapport de la Commission géologique du Canada de 2013 sur le potentiel pétrolier à l’intérieur des limites proposées en 2010 par le gouvernement fédéral était trop optimiste et les évaluations de Shell étaient bien plus conservatrices. Shell a suggéré que Parcs Canada se tourne vers d’autres sources pour obtenir des renseignements sur le pétrole et le gaz, notamment une étude du US Geological Survey (USGS) (USGS, 2008) selon

³ Deux ans après ces réunions, le 8 juin 2016, Shell Canada Ltd. s’est volontairement dessaisie de ses permis dans la région du détroit de Lancaster au profit de Conservation de la nature Canada.

laquelle, sur une échelle régionale plus vaste, le détroit de Davis avait un potentiel bien supérieur, le détroit de Lancaster étant au bas de l'échelle (voir la figure 8).

L'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) et la NWT and Nunavut Chamber of Mines

Les deux associations ont envoyé des soumissions et ont demandé des réunions qui ont été tenues avec l'ACPP en mai 2014 et avec la NWT and Nunavut Chamber of Mines (par téléconférence) en août 2014. Les associations désiraient principalement suggérer de se pencher sur d'autres options d'aire marine protégée, et elles ne voulaient pas que des ressources énergétiques et minérales soient bloquées dans une AMNC.

Baffinland Iron Mines Ltd

Baffinland, qui a des activités dans la région et qui transporte son produit à travers l'AMNC proposée, a transmis une soumission en 2014 selon laquelle elle voulait s'assurer que l'AMNC n'affecterait pas outre mesure ses activités – particulièrement en ce qui concerne le transport. Le Comité directeur et le gouvernement du Canada ont donné des garanties à cet effet au moyen d'une lettre de la

ministre de l'Environnement pour le Canada envoyée en avril 2015 (voir Parcs Canada, 2017). Le Comité directeur a aussi rencontré Baffinland en septembre 2015 pour confirmer à nouveau des ententes fondées sur la réponse du ministre.

ORGANISMES PUBLICS

Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut (CGRFN)

Le CGRFN – instrument principal de gestion de la faune dans la région du Nunavut – a transmis une soumission dans le cadre de la consultation générale menée en 2014. Dans sa soumission, le CGRFN indiquait qu'il appuyait la proposition d'AMNC et désirait des éclaircissements sur le calendrier et les prochaines étapes menant à l'établissement de l'AMNC.

Commission d'aménagement du Nunavut (CAN)

Bien que la CAN n'ait pas fait de soumission particulière, elle a pris part au processus et a inclus les limites proposées en 2010 par le gouvernement fédéral en tant qu'apport à la planification de l'aménagement des terres du Nunavut à titre d'aire protégée à établir.

ORGANISATIONS NON GOUVERNEMENTALES DE L'ENVIRONNEMENT (ONGE)

Le Fonds mondial pour la nature (WWF), Oceans North et la Société pour la nature et les parcs du Canada (SNAP) ont fait des soumissions dans le cadre des consultations régionales et nationales menées en 2014. Dans ces soumissions, ils ont tous déclaré leur soutien au projet d'AMNC et ont recommandé que les limites de 2010 soient élargies de manière à inclure des zones de grande valeur de conservation adjacentes aux limites. Plus particulièrement :

- Le WWF et Oceans North ont tous deux manifesté un intérêt d'aller de l'avant dès que possible en ce qui a trait aux limites fédérales de 2010 et à s'engager à l'égard d'un processus d'expansion éventuel.
- Oceans North a souligné qu'il serait avantageux que le processus d'évaluation des ressources bénéficie d'un examen plus approfondi afin que les préoccupations de l'industrie puissent être équilibrées par rapport au grand potentiel pétrolier qui réside ailleurs. L'organisme a aussi recommandé que le Comité directeur entame des discussions





avec Shell à propos de son bloc de permis, rappelant qu'elle avait renoncé volontairement à ses permis au large de la réserve d'aire marine nationale de conservation et site du patrimoine haïda Gwaii Haanas en 1997.

- La SNAP a inclus des renseignements particuliers sur les endroits où les limites pourraient être repoussées et sur les raisons de le faire. Elle a aussi fait des commentaires sur les grands risques pour cet environnement particulier provenant de l'exploration ou de l'exploitation pétrolière.

MINISTÈRES FÉDÉRAUX

En mars 2016, le Comité directeur a invité des ministères fédéraux (Ressources naturelles Canada, Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, Transports Canada, Défense nationale, Affaires mondiales Canada, Affaires autochtones et du Nord Canada et Agence canadienne de développement économique du Nord) à des séances d'information sur le

projet d'AMNC dans le détroit de Lancaster.

En général, les ministères ont appuyé le projet. Des réunions bilatérales ont ensuite été tenues avec un certain nombre de ces ministères au printemps 2016 pour discuter des préoccupations relatives à leurs activités et/ou aux limites (p. ex. Défense nationale, Environnement Canada, Ressources naturelles Canada).

GÉNÉRALITÉS

Des commentaires et des considérations sur les limites ont aussi été transmis au moyen de pétitions, de lettres et de messages courriel à l'adresse courriel du détroit de Lancaster, notamment :

- Demande d'ajouter l'inlet Cunningham aux limites du projet à cause de son importance pour les bélugas au moyen d'une pétition adressée au Commissaire à l'environnement et au développement durable, ainsi qu'un

courriel provenant d'un chercheur de l'Aquarium de Vancouver.

- Demande d'inclure l'île Beechey, car il s'agit d'un lieu historique national associé à l'expédition de Franklin et aux recherches subséquentes, et parce qu'elle n'est guère protégée actuellement.
- Plusieurs lettres/courriels de soutien général de la part de personnes et d'organisations.







© Mario Cyr

CONCLUSION

L'idée de protéger le détroit de Lancaster dans un parc marin national et, plus récemment, une aire marine nationale de conservation, remonte au début des années 1980. Ce n'est qu'au cours des dernières années qu'il y a eu des progrès significatifs concernant le projet, particulièrement grâce au fait que l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut a donné un cadre à l'évaluation et à la négociation du projet. La remise du présent rapport sur l'évaluation de faisabilité aux ministres de l'Environnement fédéral et territorial et au président de la Qikiqtani Inuit Association met un terme à une partie cruciale du processus d'établissement.

Pendant qu'il s'employait à évaluer la possibilité de désigner le détroit de Lancaster comme aire marine nationale de conservation, notamment au moyen de diverses études et consultations, le Comité directeur s'est constamment vu rappeler l'importance régionale, nationale et mondiale de ce trésor écologique et culturel. L'importance de l'aire à l'échelle

internationale est renforcée par l'intérêt émergent relatif à une mise en candidature du lieu comme site du patrimoine mondial.

Les propositions de limites du début des années 1980 étaient uniquement fondées sur des études scientifiques. Cependant, le travail du Comité directeur s'est fondé sur cette connaissance scientifique en complétant son travail par l'étude du savoir inuit traditionnel et, en y intégrant celui-ci, a abouti à une recommandation de limites qui reflète les valeurs écologiques et culturelles de la région et de l'écosystème du détroit de Lancaster, un écosystème qui assure la subsistance des communautés inuites et soutient leur culture. Un élément de marque du travail du Comité directeur est que Parcs Canada a mis sur la table une série d'études scientifiques alors que les Inuits ont produit une étude sur le savoir traditionnel. Quoique les études ont été développées de façon indépendante, leurs résultats ont servi à produire une recommandation de limites unique.

L'importance de protéger cette aire a été soulignée par Mme Mary Simon, nommée par la ministre fédérale des Affaires autochtones et du Nord pour recommander un modèle de leadership dans l'Arctique et de nouveaux objectifs ambitieux de conservation pour l'Arctique, comme l'a demandé le premier ministre en mars 2016. Dans son rapport provisoire du 31 octobre 2016, Mme Simon, faisant référence à l'engagement préliminaire pris à l'égard d'un grand nombre de dirigeants et de spécialistes de l'Arctique canadien, et au fait que la Qikiqtani Inuit Association avait proposé d'agrandir les limites à quelque 109 000 kilomètres carrés, a fait la recommandation suivante : « Le gouvernement devrait accélérer le processus visant à faire du détroit de Lancaster une aire marine nationale de conservation selon la limite élargie de la Qikiqtani Inuit Association. » En faisant sa recommandation, elle a formulé cette observation : « Le détroit de Lancaster, Tallurutiup Tariunga,



est l'une des aires les plus importantes de l'Arctique canadien sur le plan culturel et écologique. Il est communément appelé le Serengeti de l'Arctique. »

Ainsi, après avoir dûment examiné la question, le Comité directeur a conclu qu'une aire marine nationale de conservation dans le détroit Lancaster est réalisable. De surcroît, le Comité directeur a conclu que l'établissement d'une aire marine nationale de conservation permettrait la réalisation d'un cadre de gestion coopérative Canada-Inuits qui, dans l'esprit de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, entraînerait la conservation et la viabilité écologique du détroit de Lancaster en tenant compte des considérations environnementales, économiques et sociales.

Le Comité directeur a conclu que l'aire d'environ 109 000 kilomètres carrés illustrée à la figure 10 est celle qu'il faut pour représenter adéquatement cette région naturelle, pour protéger les valeurs naturelles et culturelles de la région du fait qu'il s'agit d'un écosystème intact, et pour répondre aux points de vue et aux aspirations des communautés inuites qui comptent sur cet écosystème.

Pour arriver à cette conclusion, le Comité directeur s'est arrêté sur ce qui suit pour délimiter l'aire d'une éventuelle AMNC : (1) les préoccupations et les désirs exprimés pendant les consultations par les Inuits des communautés locales; (2) les valeurs écologiques fondées sur la science contemporaine et l'Inuit Qaujimajatuqangit; (3) l'utilisation traditionnelle de la région du détroit de Lancaster par les Inuits; (4) les valeurs culturelles; (5) le vote unanime par le conseil de direction de la QIA en juin 2014 sur une résolution concernant le soutien à une délimitation de quelque 109 000 kilomètres carrés fondée sur les préoccupations collectives entendues lors de consultations pour protéger davantage la région de l'exploitation pétrolière et gazière; (6) les évaluations des ressources en hydrocarbures; (7) le fait que le seul détenteur industriel de permis pour les hydrocarbures de la région s'était volontairement dessaisi de ses permis d'exploration; (8) les points de vue des intervenants; et (9) les priorités et engagements gouvernementaux, particulièrement ceux de protéger des régions marines représentatives au moyen d'un réseau d'aires marines nationales de conservation et d'atteindre une protection de 5 pour cent des

régions côtières et marines du Canada d'ici 2017 et de 10 pourcent d'ici 2020.

Au cours des consultations, aucune raison substantielle pour abandonner ou ne pas poursuivre le projet n'a été soulevée. L'industrie a suggéré que d'autres types d'aires marines protégées devraient être envisagées plutôt qu'une AMNC, probablement parce que cette dernière interdit l'exploration et l'exploitation pétrolières, gazières et minières. Le gouvernement a fourni des fonds dans le Budget de 2007 pour l'évaluation de faisabilité afférente à une éventuelle aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster, et le mandat du Comité directeur, conformément au protocole d'entente, approuvé par le Canada, le Nunavut et la QIA, était d'envisager une AMNC.

Bien que les préoccupations des communautés concernant l'avenir du détroit de Lancaster touchaient notamment l'impact éventuel de l'exploitation pétrolière et gazière, le Comité directeur, en proposant des limites pour une AMNC dans le détroit de Lancaster, n'avait pas comme motif unique l'espoir de mettre fin à l'exploitation pétrolière et gazière. Des changements sont à venir pour le détroit de Lancaster. La diminution de la concentration de glace, dans l'optique

géographique et saisonnière, fera accélérer ce changement. On s'attend à ce que le transport, le tourisme, la pêche et d'autres activités marines augmentent au fil du temps, et, tel que mentionné précédemment, l'AMNC est un mécanisme qui pourrait jouer un rôle crucial pour gérer et atténuer l'impact de ce changement grâce à la mise sur pied d'un conseil de gestion coopérative responsable de dresser un plan directeur pour l'AMNC qui recommanderait des zones de protection spéciale, et de mettre en place un modèle de gouvernance collaborative pour garantir un avenir durable au détroit de Lancaster et aux communautés qui en dépendent.

Au moment où le Comité directeur achevait ses travaux, le gouvernement du Canada a annoncé, le 20 décembre 2016, qu'il désignait toutes les eaux arctiques canadiennes comme étant interdites d'accès, indéfiniment, aux futures concessions pétrolières et gazières extracôtières, disposition qui sera réévaluée tous les cinq ans au moyen d'une évaluation scientifique du cycle de vie liée au climat et à la vie marine. Bien que ce moratoire indéfini s'applique à la région du détroit de Lancaster, cela ne diminue pas le besoin ni la valeur de désigner le détroit de Lancaster comme une AMNC en vertu de la Loi sur

les aires marines nationales de conservation du Canada.

Un moratoire ne signifie ni ne garantit une perspective de protection à long terme et n'est pas non plus une indication claire des zones qui sont ou ne sont pas exclues de façon permanente au développement, alors que la désignation d'AMNC précise clairement que le détroit de Lancaster sera protégé pour toujours et que des décisions commerciales peuvent être prises en conséquence. De plus, un moratoire n'entraîne pas directement les investissements à long terme qui seraient faits dans le cadre d'une AMNC, par exemple un financement du développement du capital, divers programmes de gestion et des fonds permanents pour la gestion coopérative. Un moratoire n'aboutira pas non plus à un cadre de gouvernance coopérative comme celle qu'apporterait une AMNC au détroit de Lancaster et qui permettrait de prendre des décisions sur l'accès à la région et sur son utilisation de manière à donner la priorité à la viabilité écologique pour assurer l'avenir de l'utilisation des ressources de la région par les Inuits.

En bref, bien que le moratoire puisse être considéré comme une réponse temporaire aux préoccupations des communautés

locales face à la perspective d'une future exploitation pétrolière et gazière, il ne fournit pas l'assurance ni les avantages environnementaux, sociaux et économiques éventuels dont profiteraient la région du détroit de Lancaster au moyen de sa protection en vertu de la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada.

En conséquence, le Comité directeur du détroit de Lancaster a conclu que l'établissement d'une aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster est un investissement qui mérite d'être réalisé pour le bien des générations actuelles et à venir, investissement susceptible de produire dans cette région une nouvelle relation entre le Canada et les Inuits qui serait dans l'intérêt national et d'importance internationale.



© Parcs Canada/ Micheline Manseau



© Parcs Canada/ Wayne Lynch

LES LIMITES

Les limites recommandées par le Comité directeur permettront de protéger :

- un écosystème hautement interconnecté qui comprend d'importantes aires de migration, d'alimentation, de croissance et de reproduction pour une variété d'espèces (narval, béluga, baleine boréale, morse, phoques, oiseaux marins);
- des polynies, -- oasis arctiques en eau libre où se trouvent des concentrations de plusieurs espèces -- dont dépend la faune pour sa survie et les Inuits, pour la récolte;
- plusieurs priorités et valeurs des communautés dans les aires marines et dans une zone d'intérêt communautaire définies dans l'ébauche de 2016 du Plan d'aménagement des terres du Nunavut par Pond Inlet, Arctic Bay, Grise Fiord, Resolute Bay et Clyde River;
- un habitat essentiel pour la migration de la majeure partie de la population mondiale de narvals, ainsi que des concentrations estivales pour plus de 40 % de la population et une aire d'élevage dans le détroit d'Éclipse;
- les agrégations de bélugas près de l'île Somerset;
- la plus grande sous-population d'ours polaires en Arctique;
- d'importants lieux patrimoniaux associés à l'histoire de la

recherche du passage du Nord Ouest, dont le lieu historique national du Canada des Sites-de-l'Île-Beechey et le lieu historique national de l'Épave du-HMS-Breadalbane;

- d'importants lieux qui appuient l'utilisation traditionnelle des terres par les Inuits et le mode de vie des cinq communautés inuites les plus touchées;
- sept zones d'importance écologique et biologique (ZIEB) identifiées en 2015, dont huit habitats essentiels d'oiseaux migrateurs désignés par le Service canadien de la faune;
- les eaux entourant le refuge d'oiseaux migrateurs de l'île Prince Leopold et la réserve nationale de faune Nirjutiqarvik (île Coburg).

Les limites recommandées par le Comité directeur appuieront également ce qui suit :

- l'atténuation des impacts des changements climatiques, car une grande aire marine protégée est plus résiliente au stress, particulièrement quand elle est contiguë à plusieurs aires protégées terrestres, notamment le parc national Sirmilik;
- la participation des cinq communautés adjacentes à la gestion et au développement de l'AMNC;
- les liens entre les Canadiens et le monde et l'un des plus grands trésors de l'Arctique;
- les engagements internationaux pour la protection de

l'environnement marin et de l'Arctique, y compris la réaffirmation de ces engagements, en mars 2016, par le premier ministre Trudeau et l'ancien président Obama afin de dépasser les objectifs de protéger au moins 17 % du territoire et 10 % des zones marines d'ici 2020;

- l'achèvement du réseau d'AMNC en représentant la région marine du détroit de Lancaster;
- les engagements des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux conformément aux Buts et objectifs canadiens pour la biodiversité d'ici 2020 (2016);
- l'atteinte de la cible du gouvernement fédéral concernant la protection de 5 pour cent de l'environnement marin d'ici 2017 et de 10 pour cent d'ici 2020;
- les engagements internationaux comme la déclaration « Because of Ocean » signée par le Canada à la Conférence sur les changements climatiques (COP 21) en novembre 2015;
- la recommandation de Mme Mary Simon, représentante spéciale de la ministre des Affaires autochtones et du Nord du Canada concernant les enjeux de l'Arctique, selon laquelle le Canada devrait accélérer l'établissement d'une aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster en lui donnant des limites semblables à celles que recommande le Comité directeur.



⁴ Priorités et valeurs d'importance indiquées par les communautés, comme celles des ours polaires, des oiseaux marins, des poissons, des mammifères marins, etc. qui ont été prises en compte lors de l'élaboration de l'ébauche de 2016 du Plan d'aménagement des terres du Nunavut.

⁵ L'inlet Moffatt indiqué par Arctic Bay et assigné une Désignation d'aménagement des terres -- secteur protégé dans l'ébauche de 2016 du Plan d'aménagement des terres du Nunavut.

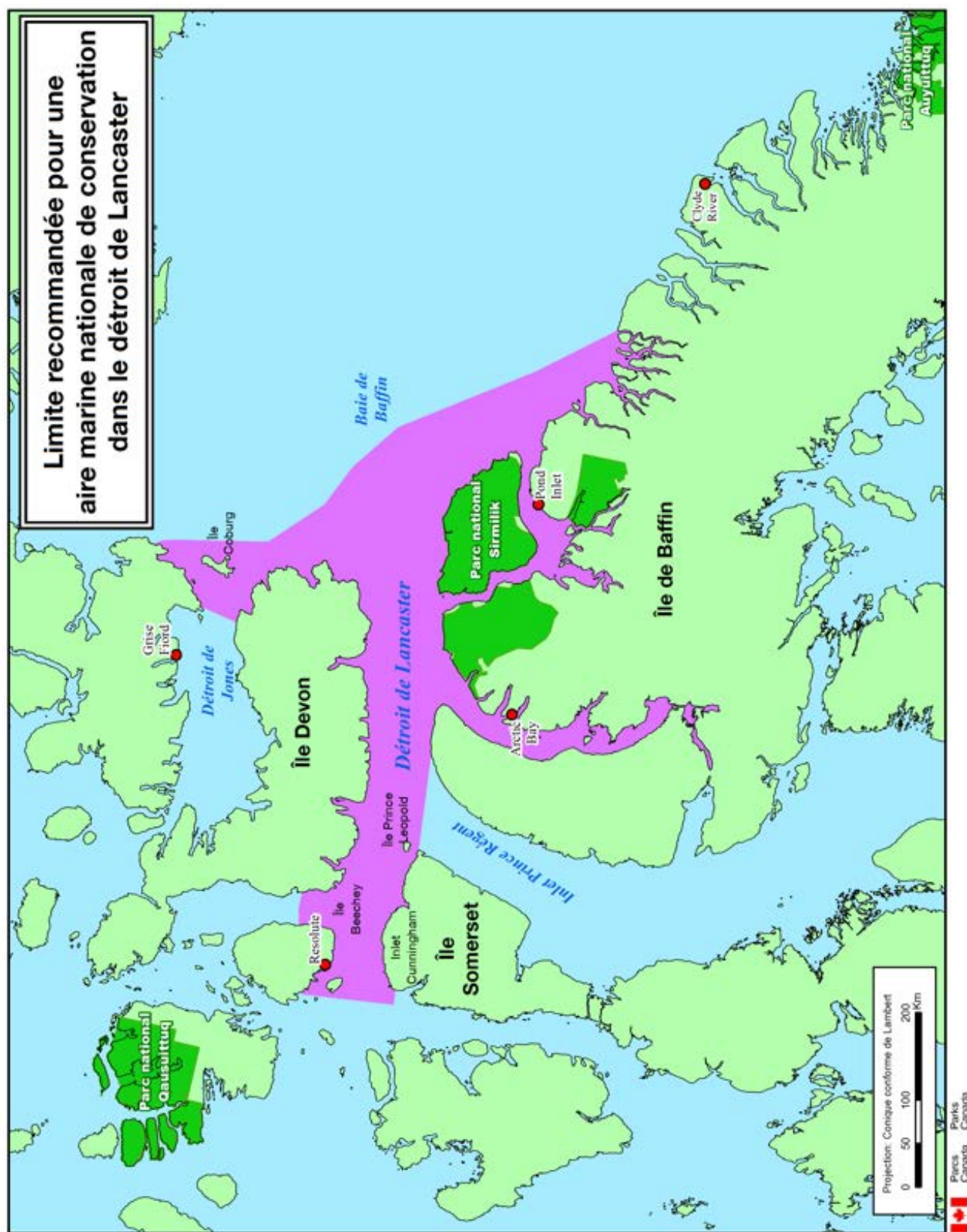


Figure 10 : Limites recommandées par le Comité directeur relativement à la désignation d'une AMNC.

CONSIDÉRATIONS SPÉCIALES SUR LES LIMITES

Plusieurs considérations particulières doivent être finalisées en ce qui concerne la description juridique des limites, y compris entre autres ce qui suit :

- Exclure des régions particulières autour des communautés pour permettre leur développement, y compris des options pour les ports et les havres pour petits bateaux, comme l'ont demandé les communautés.
- Exclure une portion de la partie méridionale de l'inlet Milne pour les opérations minières Mary River de Baffinland, selon l'entente avec Baffinland.
- Exclure une zone pour l'exploitation d'un port du ministère de la Défense national à Nanisivik.
- Déterminer comment les limites de l'AMNC s'ajusteraient aux limites autour des refuges d'oiseaux migrateurs et des réserves nationales de faune (ROM de l'île Prince Leopold, ROM de l'île Bylot et RNF Nirjutiqarvik [île Coburg])

- Considérer s'il faudrait inclure des aires terrestres, notamment d'importantes falaises où nichent des oiseaux de mer et d'importantes aires de mise bas des ours polaires sur l'île Devon.
- Considérer s'il faudrait inclure le lieu historique national des Sites-de-l'Île-Beechey et le refuge d'oiseaux migrateurs de l'île Prince Leopold, et d'autres désignations de même nature dans l'AMNC.

Un grand nombre de ces questions, et d'autres concernant les limites, seront étudiées pendant les négociations relatives à l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits, une exigence en vertu de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut.

Avant que les gouvernements ne prennent de décision définitive sur les limites, il faut effectuer d'autres études sur le potentiel en hydrocarbures du territoire délimité selon la recommandation du Comité directeur. La politique fédérale exige que les ressources minérales et énergétiques soient évaluées pour des zones auxquelles on propose donner le

statut de parc national ou d'aire marine nationale de conservation dans des régions sous compétence fédérale au nord du 60^e parallèle. Il en est ainsi parce que la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada interdit l'exploration et l'exploitation des ressources en minerais et en hydrocarbures dans les AMNC.

Dans le cas du détroit de Lancaster, un rapport sur l'évaluation quantitative des ressources pétrolières a été achevé, publié en 2013 et mis à la disposition du public relativement à la proposition de limites de 44 300 kilomètres faite par le gouvernement fédéral en 2010. Il ne comprenait pas les régions que l'on propose d'ajouter à ces limites à l'ouest, à l'est et au sud. Une évaluation de ces régions doit être effectuée pour donner aux gouvernements et à la QIA les renseignements dont ils ont besoin pour prendre une décision sur les limites définitives. Parcs Canada travaille avec la Commission géologique du Canada pour s'assurer que ces renseignements seront fournis en temps opportun.





Lorsqu'il a recommandé des limites élargies à la suite de ses consultations, le Comité directeur avait tenu compte de plusieurs facteurs concernant les ressources en hydrocarbures :

- Bien que l'évaluation des ressources pétrolières existantes concluait qu'il était possible que le détroit de Lancaster ait un potentiel du même ordre que l'on retrouve dans la trouvaille de Hibernia, il indiquait aussi que la moitié seulement de cette ressource, si elle devait être confirmée, serait exploitable.
- Shell Canada Limited, la seule société à avoir des permis d'exploration et une expérience dans la région, a informé le Comité directeur qu'en examinant le rapport de l'évaluation des ressources pétrolières, elle a constaté que l'importance probable des ressources d'hydrocarbures dans le détroit de Lancaster avait été surfaite. Shell Canada a aussi accepté de fournir les données qu'elle avait pour ses anciens permis à la Commission géologique du Canada pour

que cette dernière les utilisent pour déterminer le potentiel en hydrocarbures dans l'AMNC proposée.

- Shell Canada Limited a aussi suggéré au Comité directeur de se pencher sur les résultats du rapport de 2008 du United States Geological Survey qui stipule clairement que, sur une base qualitative, la région de Lancaster, par rapport au reste de la région de la baie de Baffin, a la quantité potentielle d'hydrocarbures la moins importante à l'échelle régionale.
- Lors d'une présentation publique en 2015, l'Association canadienne des producteurs pétroliers a fourni des données selon lesquelles le bassin de la baie de Baffin (qui comprend le détroit de Lancaster) avait le potentiel le plus faible des trois bassins nordiques et que les deux autres ont au moins dix fois celui de la région de la baie de Baffin.
- Shell Canada Limited et l'Association canadienne des producteurs pétroliers ont

indiqué au cours de cette étude que l'industrie ne prévoit pas de travaux d'exploration à court terme en Arctique.

- Enfin, le 8 juin, Journée mondiale des océans, Shell Canada Limited a annoncé qu'elle avait volontairement fait don à Conservation de la nature Canada de ses 30 permis d'exploration couvrant 8 600 km² à l'embouchure est du détroit de Lancaster et à l'intérieur des limites de la proposition du Comité directeur. Conservation de la nature Canada a déclaré à son tour qu'elle avait transféré les permis au gouvernement du Canada et Affaires autochtones et du Nord Canada a confirmé avoir reçu les permis et les avoir radiés de ses registres.

Tous ces éléments, collectivement, en plus des résultats écologiques et ceux de l'Inuit Qaujimajatuqangit, ont permis au Comité directeur d'avoir l'assurance nécessaire pour recommander ces limites.





RECOMMANDATIONS

Les recommandations du Comité directeur aux gouvernements du Canada et du Nunavut et à la Qikiqtani Inuit Association (QIA) sont les suivantes :

- Que le détroit de Lancaster fasse l'objet d'une désignation d'aire marine nationale de conservation conformément à la *Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada*.
- Que les limites de l'aire marine entourent une région d'environ 109 000 kilomètres carrés, comme l'illustre la figure 10, englobant les eaux jusqu'à la laisse de basse mer le long de la côte, l'embouchure du détroit de Lancaster, la région couverte par les anciens permis de Shell et l'inlet de l'Amirauté, et s'étendant vers l'ouest jusqu'à l'île Cornwallis, au nord jusqu'au détroit de Jones et au sud jusqu'au cap Hunter le long de l'île de Baffin.
- Que les gouvernements et la QIA approuvent ces limites et les annoncent pendant les célébrations de Canada 150 en 2017.
- Que les gouvernements et la QIA fournissent un mandat visant la négociation d'une Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits (ERAI) et pour que ces négociations soient entamées en temps opportun.
- Qu'un nom en inuktitut soit donné à l'aire marine nationale de conservation, tenant compte des toponymes traditionnels, qui serait choisi dans le cadre des négociations de l'ERAI et confirmé au moyen de la participation des communautés.
- Qu'on considère les objectifs de conservation provisoires suivants pour l'aire marine nationale de conservation – fondées sur les consultations menées jusqu'à présent – dans les discussions pendant une dernière tournée des communautés à entreprendre à la suite de l'approbation du rapport de faisabilité :
 - ◇ Protéger, dans le cadre du réseau d'aires marines nationales de conservation du Canada, un paysage marin représentatif dans la région marine du détroit de Lancaster.
 - ◇ Protéger les importants habitats de mammifères et d'oiseaux de mer (aires d'élevage et de mise bas et aires d'alimentation) et les principales voies de migration de la région.
 - ◇ Favoriser la collaboration canadienne et inuite visant la conservation et la mise en valeur des atouts naturels et culturels de la région du détroit de Lancaster.
 - ◇ Contribuer à la sécurité alimentaire et au maintien des activités culturelles traditionnelles des Inuits, dont la récolte.

- Les objectifs de conservation qui ressortent des discussions communautaires serviraient de fondement à un plan directeur provisoire pour l'aire marine nationale de conservation, y compris un plan de zonage, pour diriger la gestion de l'aire marine nationale de conservation jusqu'à ce que son premier plan directeur officiel ait été approuvé, dans les cinq ans suivant son établissement selon la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada.

- Le Comité directeur resterait en fonction pour coordonner les discussions entre les parties pendant la négociation de l'ERAI et la planification provisoire de l'AMNC.

La protection de cette région d'importance écologique et culturelle satisfait au désir fortement exprimé par les Inuits locaux d'inclure tous les éléments importants de cette région dans l'aire marine nationale de conservation, y compris à l'entrée du détroit de Lancaster qui est très vulnérable.

Une prise de décision rapide des gouvernements et de la QIA appuyant les recommandations du Comité directeur permettrait aux parties d'annoncer les limites définitives en 2017, à l'occasion des célébrations de Canada 150, et permettrait aux discussions concernant l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits de commencer en temps opportun.





RÉFÉRENCES

- AANC. 2016. Dispositions actuelles du pétrole et du gas. Site Web d’Affaires autochtones et du Nord Canada à www.aadnc-aandc.gc.ca (situé sous Le Nord; Ressources pétrolières du Nord; Cartes et fichiers numériques). Consulté en août 2016.
- ACPP. 2015. Association canadienne des producteurs pétroliers. Présentation à la Maritime Arctic Security and Safety Conference, 2015 (www.capp.ca) [en anglais seulement]
- Baffinland. 2016. Mary River Project Update. Final Report. November 30, 2016. Baffinland Iron Mines Corporation. www.nirb.ca/portal/pdash/pdash.php?lang=en&appid=123910# (se trouve sous Documents and Project Certificate – chercher le document 161130-08MNO53-Project Update-IA2E.pdf)
- Brent, T.A., Chen, Z., Currie, L.D. et Osadetz, K., 2013. Assessment of the conventional petroleum resource potential of Mesozoic and younger structural plays within the proposed National Marine Conservation Area, Lancaster Sound, Nunavut; Commission géologique du Canada, Dossier public 6954. doi:10.4095/289615.
- Dawson, J. 2013. Study of Existing and Potential Marine-based Tourism Opportunities in Lancaster Sound. Rapport rédigé pour Parcs Canada. 50 p.
- Drummond, K.J. 2009. Northern Canada Distribution of Ultimate Oil and Gas Resources. Préparé pour le ministère des Affaires indiennes et du Nord du Canada par Drummond Consulting.
- Hoag, Hannah. 2016. Arctic Development Stalls With Tumbling Oil Prices. Article du 22 janvier 2016 dans le Huffington Post. www.huffingtonpost.com/entry/arctic-development-stalls_us_56a2b40be4b076aadcc6c444.
- LTLC Consulting et Salmo Consulting Inc. 2013. Oil and Gas Exploration & Development Activity Forecast Canadian Beaufort Sea 2013 – 2028 -- Updated. Prepared for Aboriginal Affairs and Northern Development Canada. 44 pp. (disponible à www.beaufortrea.ca).
- Mathiesen, Karl. 2012. Can Shell Afford Arctic Oil? Article du 12 août 2015 dans The Guardian. www.theguardian.com/environment/2015/aug/12/can-shell-afford-to-drill-for-oil-in-the-arctic.
- MPO. 2015a. Estimations de l’abondance des stocks de narvals dans l’Extrême-Arctique canadien en 2013. Secr. can. de consult. sci. du MPO, Avis sci. 2015/046.
- MPO. 2015b. Mise à jour des avis sur les estimations de l’abondance et les prélèvements pour la population de baleines boréales de l’est du Canada et de l’ouest du Groenland. Secr. can. de consult. sci. du MPO, Avis sci. 2015/052.
- Outspan Group. 2011. Impact économique de Parcs Canada. Rapport préparé à l’intention de Parcs Canada par The Outspan Group Ltd.
- Parcs Canada. 2016. Fréquentation à Parcs Canada 2011-2012 à 2015-2016 – Parcs et réserves nationaux, et aires marines nationales. Ressource en ligne. <http://www.pc.gc.ca/fr/docs/pc/attend/table3>
- Parcs Canada. 2017. Proposition concernant l’aire marine nationale de conservation du détroit de Lancaster – survol des consultations
- QIA. 2012. Tallurutiup Tariunga Inulik – Inuit Participation in Determining the Future of Lancaster Sound. Qikiqtani Inuit Association. 56 p.
- Smith, D.R., R.J. Gowan et M. McComb. 1989. Geology and Resource Potential of a Proposed National Marine Park in Lancaster Sound, Northwest Territories. Commission géologique du Canada, Open File 2022.

- The Arctic Institute. 2012. Offshore Drilling in the U.S. Arctic, 2012. www.thearcticinstitute.org.
- USGS. 2008. Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the West Greenland-East Canada Province, fiche d'information 2008-3014, mai 2008. United States Geological Survey.
- Vard Marine. 2016. Protection of critically sensitive Nunavut marine habitats – rapport final. Rapport 333-000-05 Rev 1 préparé pour le WWF Canada par Vard Marine Inc.
- Vidal, John. 2016. Arctic Shipping 'still decades away'. Article du 9 février 2016 dans The Guardian. www.theguardian.com/environment/2016/feb/09/arctic-shipping-passage-still-decades-away.
- Yurick, D. et F. Mercier. 2013. Évaluation des valeurs écologiques du détroit de Lancaster dans l'Arctique de l'Est canadien – Mise à jour. Parcs Canada. 33 p. + annexe.

ANNEXE 1

PROTOCOLE D'ENTENTE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU CANADA, REPRÉSENTÉ PAR LE MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT AGISSANT POUR LE COMPTE DE
L'AGENCE PARCS CANADA
(« LE CANADA »)

ET

LE GOUVERNEMENT DU NUNAVUT, REPRÉSENTÉ PAR LE MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT
(« LE NUNAVUT »)

ET

L'ASSOCIATION INUITE DU QIKIQTANI, REPRÉSENTÉE PAR LE
PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION (« L'ASSOCIATION INUITE DU
QIKIQTANI »)

CONCERNANT UNE ÉTUDE VISANT À EXAMINER LE BIEN-FONDÉ ET LA
FAISABILITÉ DE L'ÉTABLISSEMENT D'UNE AIRE MARINE NATIONALE
DE CONSERVATION DU CANADA POUR REPRÉSENTER
LA RÉGION MARINE DU DÉTROIT DE LANCASTER

ATTENDU QUE le Canada s'est engagé à élargir le réseau d'aires marines nationales de conservation du Canada;

ATTENDU QUE la région marine du détroit de Lancaster, l'une des neuf régions marines de l'Arctique canadien, n'est pas représentée dans le réseau d'aires marines nationales de conservation;

ATTENDU QUE le détroit de Lancaster a une très grande importance écologique, qu'il constitue la principale porte d'entrée du Centre de l'Arctique pour un grand nombre de mammifères marins migrants et qu'il sert d'habitat de reproduction et d'alimentation pour d'immenses colonies d'oiseaux marins;

ATTENDU QUE le détroit de Lancaster constitue la porte d'entrée est du légendaire passage du Nord-Ouest, voie navigable très utilisée par les Inuits et très importante en ce qui a trait à leur occupation de l'Arctique ainsi qu'à l'histoire de l'exploration de l'Arctique canadien par les Européens;

ATTENDU QUE le détroit de Lancaster contient potentiellement des ressources pétrolières ayant une importante valeur économique;

ATTENDU QUE l'établissement d'une aire marine nationale de conservation dans la région marine du détroit de Lancaster contribuerait grandement à la protection du patrimoine environnemental de l'Arctique canadien, renforcerait la souveraineté du Canada, favoriserait le développement économique et social et améliorerait la gouvernance du Nord du Canada tel qu'énoncé dans la Stratégie du Canada pour le Nord;

ATTENDU QUE le gouvernement du Canada, dans le cadre de son initiative « La santé des océans », a annoncé en 2007 la tenue d'une étude de faisabilité sur l'établissement d'une aire marine nationale de conservation dans le détroit de Lancaster, ainsi qu'un budget de cinq millions de dollars aux fins de l'étude;

ATTENDU QUE l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, signée en 1993, est une entente conclue entre les Inuits de la région du Nunavut et Sa Majesté la Reine du Chef du Canada;

ATTENDU QUE l'Association inuite du Qikiqtani est l'organisation inuite désignée conformément aux dispositions de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut aux fins de l'étude susmentionnée;

ATTENDU QUE la région marine du détroit de Lancaster fait partie de la région du Nunavut;

ATTENDU QUE l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* reconnaît et confirme les droits existants – ancestraux ou issus de traités – des peuples autochtones du Canada;

POUR CES MOTIFS, le Canada, le Nunavut et l'Association inuite du Qikiqtani (les « parties ») ont convenu de ce qui suit :

1. Les parties amorceront une étude visant à évaluer le bien-fondé et la faisabilité de l'établissement d'une aire marine nationale de conservation du Canada dans la région marine du détroit de Lancaster. L'étude examinera les répercussions et les avantages sociaux, environnementaux et économiques de l'établissement d'une telle aire protégée. Il est prévu que cette étude soit terminée dans les deux à trois années suivant la signature du présent protocole d'entente.
2. Les limites de l'aire d'étude ne sont pas définitivement établies, mais pour donner un point de départ à la discussion, nous pouvons déterminer que l'aire est délimitée par un tracé partant de la limite extérieure de la mer territoriale du Canada à l'est du détroit de Lancaster, allant vers l'ouest jusqu'à une ligne reliant approximativement la péninsule Brodeur sur l'île de Baffin et le cap Clarence sur la côte nord-est de l'île Somerset, et de là se dirigeant vers la côte sud-ouest de l'île Devon; elle englobe également l'inlet Pond, l'inlet Navy Board et le détroit

d'Éclipse, ainsi que les baies adjacentes. Les options de limites d'une éventuelle aire marine nationale de conservation seront examinées dans le cadre de l'étude.

3. La participation, par n'importe laquelle des parties, à l'étude décrite au paragraphe 1 du présent protocole d'entente ne nuira à aucune négociation ou discussion future relative à la gestion des ressources non renouvelables sur ou sous le fond marin dans les limites de l'aire d'étude.
4. Un comité directeur sera mis sur pied pour guider le projet, et chacune des parties y sera représentée en nombre égal.
5. Le Canada embauchera un chargé de projet pour diriger l'étude, ainsi qu'un adjoint de projet.
6. Le Canada financera les besoins en personnel supplémentaire de l'Association inuite du Qikiqtani, à condition qu'ils soient raisonnables, afin d'assurer à celle-ci une participation intégrale et efficace à l'étude, et financera également les frais extraordinaires encourus par le gouvernement du Nunavut, en particulier ceux liés aux déplacements dans les communautés aux fins de consultation.
7. Les parties conviennent que l'étude de faisabilité fournira régulièrement des possibilités significatives de participation aux personnes intéressées par le projet, et en particulier à celles qui appartiennent aux communautés les plus rapprochées de l'aire d'étude.
8. Le Canada assumera les frais liés à toutes les composantes de l'étude que le comité directeur jugera nécessaires pour évaluer la faisabilité de l'établissement d'une aire marine nationale de conservation.
9. Le Canada s'assurera le concours de tous les organismes fédéraux pertinents, et le gouvernement du Nunavut veillera à ce que tous ses ministères concernés participent.
10. L'étude de faisabilité tiendra compte des dispositions pertinentes de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, entre autres les articles 8 (Parcs), 23 (Embauchage des Inuits au sein du gouvernement) et 24 (Marchés de l'État).
11. Lorsque l'étude de faisabilité sera terminée, le comité directeur présentera un rapport au ministre de l'Environnement pour le Canada, au ministre de l'Environnement pour le Nunavut et au président de l'Association inuite du Qikiqtani, indiquant si l'établissement d'une aire marine nationale de conservation est considéré comme réalisable et, le cas échéant, dans quelles conditions. Une décision sera prise par les ministres et le président de l'Association inuite du Qikiqtani, à la lumière du rapport du comité directeur, à savoir s'il faut procéder aux étapes requises pour l'établissement formelle d'une aire marine nationale de conservation.

12. Si l'étude arrive à la conclusion que l'établissement d'une aire marine nationale de conservation est souhaitable et réalisable, et si les parties décident d'aller de l'avant, le Canada s'engage à négocier une Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits avec l'Association inuite du Qikiqtani. Le cas échéant, le Canada et l'Association inuite du Qikiqtani élaboreraient conjointement un mandat pour la négociation de l'entente précitée avant le début de ces négociations.

Le présent protocole d'entente est signé à Ottawa, Ontario le 8 décembre 2009 par :



Ministre de l'Environnement
et ministre responsable de
l'Agence Parcs Canada
pour le Canada



Témoin



Ministre de l'Environnement
pour le Nunavut



Témoin



Président
Pour l'Association inuite du Qikiqtani



Témoin

