

Gouvernement du Canada  
Commentaires et recommandations sur le  
**Plan provisoire d'aménagement du Nunavut de 2016**

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Observations et recommandations générales .....</b>	<b>5</b>
2.1	Portée.....	5
2.2	Conséquences imprévues.....	5
2.3	Utilisation d'outils de planification .....	6
2.4	Processus .....	7
<b>3</b>	<b>Observations et recommandations particulières .....</b>	<b>9</b>
3.1	Navigation maritime.....	9
3.2	Infrastructure linéaire terrestre.....	21
3.3	Protection du caribou.....	23
3.4	Potentiel minier .....	26
3.4.1	Évaluations des ressources minérales .....	27
3.5	Projets et droits miniers, pétroliers et gaziers existants .....	28
3.6	Rédaction.....	31
3.7	Recommandations de la CAN dans l'annexe C du Plan d'aménagement du Nunavut .....	33
3.8	Désignations chevauchantes/SIG.....	33
3.9	Sites contaminés .....	35
3.10	Recherches et études supplémentaires .....	36
3.11	Recherches permises dans les aires protégées et les zones spéciales de gestion.....	36
3.12	Présence du MDN dans le Nunavut/Souveraineté .....	37
3.12.1	Utilisations interdites .....	39
3.13	Exploration et exploitation du charbon – Île Axel Heiberg Est et péninsule de Fosheim .....	39
<b>4</b>	<b>Recommandations et considérations – rédaction.....</b>	<b>41</b>
<b>5</b>	<b>ANNEXE A – Statut des sites contaminés – AANC, 2016.....</b>	<b>60</b>
<b>6</b>	<b>Annexe B – Couche révisée de la carte du potentiel minéral .....</b>	<b>64</b>
<b>7</b>	<b>ANNEXE C – Méthodologie de la couche révisée de la carte du potentiel minéral.....</b>	<b>65</b>
<b>8</b>	<b>Annexe D – Structure provisoire de la base de données SIG .....</b>	<b>68</b>
<b>9</b>	<b>Annexe E – Habitat clé pour les oiseaux : Désignations d'utilisation des terres et révision du tableau des zones de protection.....</b>	<b>70</b>

# 1 Introduction

Le gouvernement du Canada donne des renseignements et des conseils à la Commission d'aménagement du Nunavut (Commission) pour l'aider à élaborer le Plan d'aménagement du Nunavut. Le document qui suit présente les commentaires et les recommandations du gouvernement du Canada concernant le Plan provisoire d'aménagement du Nunavut de 2016 (Plan provisoire).

Le gouvernement du Canada a examiné le Plan provisoire en fonction des attentes prioritaires pour le Plan d'aménagement du Nunavut de première génération, comme le résume le tableau ci-dessus :

<b>Attentes prioritaires du gouvernement du Canada pour un Plan d'aménagement du Nunavut de première génération</b>
<b>Conformité aux lois</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Le processus de planification et le Plan provisoire d'aménagement du Nunavut (Plan) qui en découle doivent être conformes à l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut (ARTN) et à la Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut.</i></li></ul>
<b>Cohérence des politiques</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Le Plan doit être conforme aux mandats, aux pouvoirs, aux engagements et aux politiques des ministères et organismes fédéraux, y compris les conventions et les accords internationaux auxquels le Canada est partie.</i></li></ul>
<b>Crédibilité du processus de planification</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>L'élaboration du Plan doit être appuyée par un processus significatif, inclusif et transparent de consultation du public et des intervenants.</i></li><li>• <i>Il faut établir un registre public qui renferme un compte rendu complet des éléments probants et de la participation du public et des intervenants; ce registre doit pouvoir être consulté tout au long du processus de planification.</i></li><li>• <i>Le Plan doit être fondé sur un processus transparent de prise de décisions concernant des utilisations concurrentielles des terres selon l'examen des faits et des valeurs.</i></li></ul>
<b>Clarté et certitude</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Le Plan doit être clair et compréhensible pour les utilisateurs.</i></li><li>• <i>Le Plan doit fournir une certitude accrue aux utilisateurs.</i></li></ul>
<b>Mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Le Plan doit être pratique et applicable.</i></li><li>• <i>Les exigences relatives à la conformité doivent être claires et objectivement vérifiables.</i></li></ul>
<b>Efficacité de la réglementation</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Le Plan devrait contribuer de manière positive au système intégré de réglementation du Nunavut.</i></li></ul>

Le gouvernement du Canada salue les efforts et l'engagement de la Commission en vue d'élaborer un plan d'aménagement de première génération pour l'ensemble du territoire, surtout devant l'ampleur et la complexité d'une telle entreprise, et il encourage la Commission à poursuivre son important travail de collaboration pour achever le Plan provisoire.

À la conférence préalable à l'audience, tenue du 27 au 29 septembre 2016 à Iqaluit, au Nunavut, le gouvernement du Canada a exprimé d'importantes préoccupations quant au Plan provisoire et il a décrit certaines étapes à suivre pour aider à apaiser ces préoccupations. Compte tenu des recommandations du présent document et de celles attendues d'autres parties, le gouvernement du Canada s'attend à ce que la Commission apporte d'importantes modifications au Plan provisoire à la suite de l'audience publique en mars 2017. Le gouvernement du Canada demande à la Commission de collaborer avec les parties chargées de la planification pour élaborer un processus consécutif à l'audience en vue d'apaiser les craintes soulevées dans le présent document et à l'audience publique. Il est primordial que le processus consécutif à l'audience comprenne des mécanismes pour la participation du public et la révision.

L'examen du Plan provisoire par le gouvernement du Canada s'est avéré difficile sans la connaissance du mode d'évaluation des renseignements de la Commission ou des éléments probants ou opinions pris en considération dans les recommandations formulées à propos de désignations de terres particulières. Le rapport sur les options et les recommandations n'explique pas comment les décisions importantes ont été prises. Pour certaines décisions, il indique les éléments probants qui ont été pris en considération, mais il ne justifie pas toujours les options retenues.

Les prochaines étapes du processus de planification pourraient tirer avantage d'une description claire des propos qu'a entendus la Commission sur un sujet donné, des options envisagées (p. ex., le pour et le contre) et la justification qui sous-tend la recommandation proposée.

Le gouvernement du Canada offre à la Commission toute l'aide dont elle aura besoin avant, pendant et après l'audience publique. On demande cependant de transmettre les demandes de renseignements par l'entremise du bureau régional du Nunavut d'Affaires autochtones et du Nord Canada.

## 2 Observations et recommandations générales

### 2.1 Portée

Le Plan d'aménagement du Nunavut doit fournir une orientation claire à l'intérieur du cadre législatif et réglementaire existant et fonctionner efficacement en tant que composante essentielle du système de réglementation « systématique » et « intégré » défini dans l'Accord du Nunavut et d'autres systèmes importants de réglementation, de gouvernance et de prise de décisions.

Le Plan d'aménagement du Nunavut constitue l'une des composantes du cadre réglementaire global. Un plan d'aménagement ne peut pas résoudre tous les problèmes ni tous les éventuels différends relatifs à l'utilisation du territoire. Actuellement, certains enjeux ne comportent pas tous les renseignements nécessaires pour permettre la prise de décisions fermes en matière de planification. D'autres problèmes peuvent être plus faciles à résoudre à l'aide d'autres processus. Une définition adéquate de l'ampleur et de la portée du Plan d'aménagement du Nunavut aidera à éviter les chevauchements avec d'autres parties du système de réglementation et favorisera également l'évolution des solutions non liées à l'aménagement du territoire.

L'élaboration d'un plan d'aménagement pour l'ensemble du territoire du Nunavut est une tâche complexe. L'étendue géographique et la diversité régionale du territoire mettent en avant des intérêts divergents. Dans certains domaines, la Commission est parvenue à recueillir des renseignements exhaustifs pour éclairer sa prise de décisions; dans d'autres, le processus de planification a mis au jour des lacunes en matière d'information. Il faut que la Commission cerne et comprenne les possibilités au vu des renseignements disponibles. Puisqu'il s'agit d'un plan d'aménagement de première génération, il faut concentrer les efforts sur la définition des résultats réalistes et reconnaître qu'il existe des lacunes en matière d'information et qu'il sera plus efficace de reporter certains éléments aux futures versions du Plan. De cette manière, on jettera les bases solides nécessaires à la réussite des plans des futures générations.

**Recommandation :** Il faut veiller à ce que le Plan provisoire étudie chaque problème dans le contexte d'un cadre réglementaire plus vaste. Il faut également approfondir la réflexion pour déterminer si certains problèmes dépassent la portée d'un plan d'aménagement de première génération puisque leur résolution exigera plus de temps et d'efforts.

### 2.2 Conséquences imprévues

Le Plan d'aménagement du Nunavut doit trouver un équilibre approprié et souple entre de grands objectifs sociaux, culturels, environnementaux et économiques. Si l'on peut reconnaître l'interdépendance de ces objectifs, il peut s'avérer difficile de déterminer objectivement le « meilleur équilibre » entre les objectifs divergents. La définition du caractère « raisonnable » dépendra des conditions actuelles et des perspectives de l'avenir, puisque certains choix relatifs à l'aménagement du territoire auront des effets à long terme sur les futures générations.

L'aménagement du territoire tente d'atteindre ses objectifs en ayant recours au zonage pour les utilisations permises des terres et à la prescription des conditions, ce qui permet la coexistence d'utilisations potentiellement concurrentielles des terres. Dans les faits, cette situation peut s'avérer difficile, et elle revient souvent à désigner une aire où il ne devrait y avoir qu'un seul objectif, comme l'instauration d'une aire protégée pour soutenir un objectif de conservation ou la détermination d'une aire ayant un potentiel minéral élevé pour un développement plus intensif des ressources. Cette situation exige souvent des compromis difficiles.

L'absence de justification des recommandations proposées par la Commission dans le Plan provisoire rend difficile l'évaluation du motif de certaines de ces recommandations. Il est également difficile de distinguer les renseignements pris en considération, la manière dont les valeurs communautaires ont été intégrées et la méthode de pondération des renseignements. Par exemple, on ignore comment les renseignements ont été pondérés pour déterminer la base des ressources naturelles et le potentiel minéral en vue de recommander une affectation du sol. Le plan devrait montrer les projets ou gisements miniers existants, et la Commission devrait mieux décrire l'analyse faite pour prendre une décision.

Le gouvernement du Canada a relevé des passages où, à son avis, le Plan provisoire dépasse ce qu'il faut accomplir pour atteindre un objectif donné. Dans certains cas, l'approche de planification présente des conséquences imprévues qui méritent un examen plus approfondi. En voici des exemples :

- Les restrictions imposées au transport maritime peuvent nuire considérablement au réapprovisionnement efficace des collectivités et au transport des ressources naturelles jusqu'aux marchés.
- Les restrictions imposées au transport linéaire peuvent accroître l'actuel déficit infrastructurel au Nunavut et entraver indûment le développement des infrastructures.
- Les interdictions relatives à la protection du caribou sur de grandes étendues limitent considérablement les possibilités économiques. Compte tenu de l'importance du caribou pour le bien-être des gens du Nunavut et de leurs voisins, il faut le protéger. On estime cependant que cette protection peut être offerte à l'aide de restrictions saisonnières ou d'autres restrictions propres à des régions qui peuvent s'avérer efficaces sans nuire aux possibilités économiques.

**Recommandation :** Il faut que les compromis faits dans le contexte des décisions relatives à la planification soient énoncés clairement et que les conséquences soient comprises dans toute la mesure du possible. Ainsi, il devient possible de peaufiner les règles de planification pour éviter ou mieux prévoir les éventuelles conséquences négatives de ces décisions. On recommande à la Commission de clarifier la justification de ses décisions.

## 2.3 Utilisation d'outils de planification

On parvient à une gestion saine des terres ainsi qu'à une efficience, à une clarté et à une efficacité de la mise en œuvre des règlements en adoptant un plan d'aménagement appuyant des prises de décision claires et prévisibles. Pour cela, il faut mettre en place des exigences relatives à la conformité :

- (i) identifiées comme telles de manière explicite dans le plan d'aménagement;
- (ii) pouvant être établies selon des critères aussi objectifs que possible;
- (iii) fondées sur des critères pouvant être respectés avec les renseignements limités auxquels on peut raisonnablement s'attendre à une étape précoce de la mise en place du projet, en particulier lors de l'élaboration de la description du projet.

En tant que « guichet d'accès unique » au processus réglementaire du Nunavut, le Plan d'aménagement du Nunavut doit offrir clarté et certitude. Les utilisateurs, les organismes de réglementation et la Commission doivent être en mesure de prévoir, avec une certitude raisonnable, si un projet respecte le Plan d'aménagement du Nunavut. Il faut que la quantité de détails requis à l'étape de la conformité permette effectivement de déterminer cette conformité.

Actuellement, le Plan provisoire impose des exigences de « préconformité » aux propositions de projet, ce qui place les promoteurs sur la voie de la conformité, mais qui cause globalement des incertitudes quant à la satisfaction des exigences de conformité par une activité en particulier. Par exemple, le Plan provisoire demande aux promoteurs d'un corridor d'infrastructures linéaires de présenter une évaluation des solutions de rechange. En toute déférence, cela semble inapproprié à l'étape de la conformité de l'aménagement du territoire. Un projet est conforme aux exigences du plan ou il ne l'est pas. L'existence de meilleures solutions de rechange à cette configuration d'un projet est un enjeu important pour l'évaluation des impacts, mais elle n'a aucune incidence sur la détermination de la conformité du projet en fonction du plan.

L'utilisation d'exigences de préconformité subjectives est également préoccupante. Par exemple, les facteurs servant à déterminer la conformité du plan de construction d'un pont sur glace exigent une évaluation de sa « robustesse ». Cet exercice devient une question de jugement et d'évaluation plutôt qu'une application objective de critères de conformité.

**Recommandation :** Le gouvernement du Canada recommande à la Commission de revoir les exigences de conformité pour s'assurer qu'ils sont fondés sur des critères objectifs pouvant être respectés avec les renseignements limités auxquels on peut raisonnablement s'attendre à une étape très précoce de la mise en place du projet, en particulier lorsque le promoteur élabore sa description. En outre, la Commission devrait retirer les exigences de conformité subjectives.

## 2.4 Processus

À la conférence préalable à l'audience, le gouvernement du Canada a demandé à la Commission d'accepter de modifier le processus de planification de manière à atténuer les préoccupations importantes. Compte tenu du fait que les modifications ne seront pas apportées au processus avant l'audience publique de mars, le gouvernement du Canada souhaite réitérer à quel point il est crucial que la Commission fasse savoir durant cette audience que le Plan provisoire évolue constamment et qu'il fera l'objet d'une révision en profondeur après l'audience.

En outre, le gouvernement du Canada réitère que le financement associé au processus d'audience publique est souple et que les fonds peuvent être reportés pour un usage ultérieur.

Le gouvernement du Canada fait également remarquer que, compte tenu des changements importants que nécessite le Plan provisoire, ses commentaires dans le présent document concernent le Plan

provisoire et non le rapport sur les options et les recommandations. On ne sait pas clairement quelle est l'intention relativement au rapport sur les options et les recommandations. Puisque le Plan provisoire indique qu'il faut consulter continuellement le document pour étayer la prise de décisions, il est essentiel de prêter une attention particulière à la cohérence entre ce document et le Plan d'aménagement du Nunavut.

**Recommandation :** Il sera nécessaire de mettre en œuvre le processus consécutif à l'audience pour veiller à la résolution des problèmes en suspens, et le gouvernement du Canada souhaite participer à sa planification. Voici des exemples de principes directeurs pour un processus consécutif à l'audience :

- de la transparence et une consultation publique tenant dûment compte de la communication orale inuite ainsi que des exigences de l'Accord du Nunavut et de la Constitution;
- la possibilité de faire un examen stratégique, juridique et rédactionnel article par article;
- des approches acceptables ou harmonisées pour les grands secteurs préoccupants;
- la portée du Plan provisoire convient à un plan d'aménagement du territoire de première génération.



### 3 Observations et recommandations particulières

#### 3.1 Navigation maritime

Le gouvernement du Canada reconnaît le rôle et les responsabilités accordés à la Commission d'aménagement du Nunavut en vertu de l'Accord du Nunavut, ce qui comprend l'élaboration d'un plan d'aménagement pour la région du Nunavut qui traite de conservation, de développement économique et de constitution de collectivités saines. Le gouvernement du Canada appuie également une approche d'aménagement du territoire qui mise sur le régime de transport maritime intérieur du Canada, lequel est favorable à la navigation libre dans un environnement fortement réglementé, et qui respecte la réputation et les accords internationaux du Canada. Le Plan provisoire mentionne que la Commission adopte une approche progressive pour l'élaboration du Plan d'aménagement du Nunavut et qu'elle reconnaît qu'il n'est pas réaliste d'élaborer un plan d'aménagement complet pour une région aussi vaste et dynamique dans un délai raisonnable. Le gouvernement du Canada est d'accord avec ce point de vue et il recommande de retirer du plan de première génération les préoccupations liées au transport maritime et les solutions proposées.

Le gouvernement du Canada a soulevé des préoccupations quant aux restrictions proposées pour le transport maritime dans le Plan provisoire. Il avait d'ailleurs déjà mentionné ces préoccupations lors des ateliers techniques, dans les présentations écrites et, plus récemment, à la conférence préalable à l'audience tenue à Iqaluit. Les restrictions proposées nuiraient aux activités de recherche et de sauvetage et à d'autres activités d'intervention en cas d'urgence et associées à la défense nationale et à la sécurité nationale, ainsi qu'à d'autres activités gouvernementales et non gouvernementales et services essentiels tels que le réapprovisionnement des collectivités, et elles pourraient avoir une incidence sur le futur développement économique. En outre, les restrictions nuiraient à la navigation dans divers cours d'eau qui font partie du passage du Nord-Ouest, ce qui engendrerait une réaction négative dans certains autres États.

Le gouvernement du Canada reconnaît que l'imposition de zones de protection marines saisonnières près des colonies de nidification et des échoueries des morses est appropriée dans le plan d'aménagement. Toutefois, même si certaines restrictions sont nécessaires et pertinentes pour la protection des habitats fragiles, il peut être problématique d'interdire la navigation dans de grandes zones. Les zones de protection marines proposées représentent de petites zones marines qui ne réduisent pas indûment les choix d'itinéraire des navires. L'imposition de restrictions plus larges pour le transport maritime pourrait bloquer l'accès à de vastes zones ou à des destinations courantes, ce qui serait fort préoccupant.

Le gouvernement du Canada fait remarquer que le Plan provisoire doit être clair, compréhensible et applicable. Les termes comme « transport maritime », « navigation commerciale » et « navigation maritime » semblent être utilisés de façon interchangeable sans signification claire. Le manque de clarté pour les utilisateurs et les autorités administratives engendre des difficultés dans le contexte de la mise en œuvre du Plan d'aménagement du Nunavut. En outre, les restrictions ne semblent pas se limiter aux navires associés à un projet. Voilà pourquoi il faut comprendre que la présentation du gouvernement du Canada s'applique aux mouvements des navires qui constituent, en tout ou en partie, un « projet » au sens de la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut* (LATEPN), et seulement à ces mouvements de navire.

Cette situation soulève deux problèmes distincts. Premièrement, les mouvements des navires ne sont pas tous des projets. Un mouvement de navires qui n'est pas un projet à proprement parler (et qui n'est pas lié à un projet) n'est nullement assujéti à une évaluation en vertu de la LATEPN. Deuxièmement, certains mouvements de navires, même s'ils ne sont pas liés à un projet, peuvent constituer des projets à part entière. La Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER) ne peut toutefois pas soumettre de tels mouvements à un examen en raison de l'article 153 de la *Loi*. Le plan doit régler cette question puisqu'il prévoit actuellement des renvois à la CNER dans des contextes où une telle situation serait impossible.

Le gouvernement du Canada donne d'autres détails sur ces préoccupations et présente d'autres recommandations dans les sections qui suivent. Il est essentiel de modifier les restrictions proposées pour le transport maritime dans le Plan provisoire.

### **3.1.1 Souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest et enregistrements de sites écologiques et culturels en tant que zones spéciales auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI)**

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section 5.5.2, « Navigation maritime », page 51 et section 2.2.1.5, « Passages de glace de mer des caribous », page 30.

**Commentaires :** Le Plan provisoire mentionne que « [d]e nombreux pays ne reconnaissent pas la souveraineté canadienne du passage du Nord-Ouest ». En toute déférence, cet énoncé est incorrect. La souveraineté du Canada sur les terres et les eaux situées dans l'Arctique est bien établie depuis longtemps. L'énoncé du Plan provisoire est probablement fondé sur un malentendu commun d'un enjeu différent. Les eaux des îles de l'Arctique, ce qui comprend les cours d'eau formant le « passage du Nord-Ouest », sont des eaux intérieures du Canada en vertu de titres historiques et de lignes de base droites tracées autour des îles de l'Arctique en 1986. Cette revendication ferme du Canada a toutefois été remise en question, notamment par les États-Unis. Les États-Unis soutiennent que les cours d'eau qui forment le passage du Nord-Ouest constituent un détroit international, ce qui leur accorde un droit de passage en transit.

Le Plan provisoire indique aussi que « [l]a protection des passages de glace de mer contre les navires étrangers nécessite de les enregistrer avec les organismes internationaux ». En toute déférence, il n'en est rien parce qu'il s'agit des eaux intérieures du Canada. En général, il serait souhaitable de recourir à une organisation internationale pour désigner ces eaux en tant que zones spéciales, mais une telle action pourrait laisser entendre à d'autres pays que le Canada ne considère plus ces eaux comme étant des eaux intérieures. Le Plan provisoire mentionne également que « [l]a CAN recommande que le gouvernement du Canada envisage l'enregistrement des passages de glace de mer des caribous comme zone spéciale, zone de glace de mer particulièrement vulnérable ou zone à éviter ou une combinaison de celles-ci pour faire en sorte que les navires internationaux respectent cette disposition ». Il recommande au gouvernement que les autorités responsables travaillent pour soutenir les buts des zones de protection marines en enregistrant les sites du patrimoine écologique et culturel visés en tant que zones spéciales, zones maritimes particulièrement vulnérables ou zones à éviter auprès de l'OMI.

Le gouvernement du Canada comprend que la première désignation correspond à celle de « zone spéciale » en vertu de la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires* (MARPOL) et que la deuxième correspond à celle des *Directives pour la désignation de zones spéciales et*

*l'identification de zones maritimes particulièrement vulnérables* de l'OMI (résolution A.982 [24]).

L'attribution des désignations « zone spéciale » ou « zone de glace de mer particulièrement vulnérable » à un passage ne garantirait pas l'atteinte de l'objectif, soit le respect de toute fermeture par des navires internationaux, puisque ces désignations ont principalement pour but de prévenir la pollution et non d'empêcher tout simplement le passage. Par exemple, la désignation de « zone spéciale » en vertu de la MARPOL signifie qu'il faut adopter des méthodes obligatoires spéciales pour prévenir la pollution marine.

**Recommandation :** Le gouvernement du Canada suggère à la Commission de retirer toute référence qui remet en question la souveraineté du Canada sur les eaux du passage du Nord-Ouest et toute recommandation sur l'enregistrement des sites de passages de glace de mer des caribous auprès de l'OMI, comme il est indiqué ci-dessus.

### 3.1.2 Habitats essentiels pour les oiseaux migrateurs et échoueries des morses

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Tableau 2, « Zone de protection des oiseaux migrateurs » et tableau 1, « Échoueries des morses » du site 41.

**Commentaires :** Le tableau 2 propose des zones de protection marines pour le transport maritime afin de protéger les habitats essentiels des oiseaux migrateurs. Il indique que les zones de protection marine sont « [s]ous réserve des situations dans lesquelles la sécurité du navire, de l'équipage et des passagers nécessitera d'être prioritaire ». La formulation de cette phrase peut engendrer de fausses interprétations ou semer la confusion durant la mise en œuvre de l'exception.

Le site 41 du tableau 1 désigne une aire protégée pour les échoueries des morses. Les restrictions du site comprennent la condition suivante : « Aucun navire ne peut approcher dans les cinq km du côté de la mer d'une échouerie de morses, à aucun moment au cours de l'année ».

**Recommandation :** Le gouvernement du Canada recommande de modifier la formulation de l'exception du tableau 2 ainsi : « Il ne faut pas entrer dans les zones de protection marines sauf si, à l'appréciation du capitaine, une telle entrée dans la zone d'accès restreint est nécessaire pour des raisons de sécurité ou une intervention d'urgence (p. ex., pour protéger le navire ou en garantir la sécurité, pour la santé et la sécurité des marins ou des personnes à bord, pour un sauvetage en mer ou pour protéger l'environnement). » Le gouvernement du Canada recommande également d'ajouter des exceptions au site 41, dont les suivantes : « Aucun navire ne peut s'approcher à moins de cinq kilomètres du côté de la mer d'une échouerie de morses à aucun moment au cours de l'année, sauf si, à l'appréciation du capitaine, une telle entrée dans la zone d'accès restreint est nécessaire pour des raisons de sécurité ou une intervention d'urgence (p. ex., pour protéger le navire ou en garantir la sécurité, pour la santé et la sécurité des marins ou des personnes à bord, pour un sauvetage en mer ou pour protéger l'environnement » et « [l]es zones de protection ne s'appliquent pas aux navires de recherche scientifique, à la recherche scientifique ou à la chasse, à la pêche ou à toute autre activité de récolte. »

### 3.1.3 Restrictions saisonnières

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section 1.7.6, « Restrictions saisonnières », page 25.

**Commentaires :** Le Plan provisoire mentionne que, « [d]ans la mesure du possible, ces restrictions saisonnières sont basées sur des cycles et des systèmes saisonniers inuits ». La variation des dates de

début et de fin peut s'avérer problématique. Dans le Plan provisoire, parmi d'autres zones d'accès restreint saisonnières proposées, on suggère de fermer le passage du Nord-Ouest entre l'île Victoria et le continent à tous les navires, pour des raisons de sécurité de la navigation, durant les saisons Ukiuq et Upiingaksaq (saison Ukiuq exclue), et le Plan provisoire ordonne d'interdire tout projet au Nunavut qui comporte du transport maritime pouvant contrevenir à ces conditions. La Commission peut utiliser des dates variables pour déterminer la conformité, mais on ignore quel sera l'effet d'un tel usage sur les promoteurs, surtout dans le cadre de projets pluriannuels. On ne connaît pas le mécanisme que les exploitants de navire utiliseront pour déterminer si une restriction est en vigueur ou non, puisque les restrictions saisonnières associées aux dates de début et de fin varieront d'une année à l'autre, mais aussi d'une région à l'autre du Nunavut.

**Recommandation :** Le gouvernement du Canada recommande de modifier le Plan provisoire pour clarifier les dates de début et de fin des restrictions saisonnières.

### 3.1.4 Plans robustes de construction de pont sur glace

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section 5.5.2.3, « Corridors du transport maritime sur glace », page 52; et 7.3 Annexe B, « Facteurs de détermination de la robustesse d'un plan de construction de pont sur glace, applicable lorsqu'un déglacage est proposé pour traverser un itinéraire de transport sur glace reconnu », page 64.

**Commentaires :** Le Plan provisoire mentionne qu'« aucun navire maritime ne peut traverser le corridor marin de transport sur glace présenté à l'annexe A au cours des saisons Ukiuq, Upiingaksaq et Upiingaaq, sans d'abord présenter un plan robuste de construction de pont sur glace ». Le respect de la sécurité maritime et la protection des pratiques environnementales et culturelles sont des éléments primordiaux pour le gouvernement du Canada. L'exigence de la Commission quant aux plans robustes de construction de pont sur glace ne traite pas de la question du déglacage en cas d'urgence, et elle peut avoir des conséquences négatives sur les activités de réapprovisionnement des collectivités. Les renseignements qui sont décrits à l'annexe B et qui sont demandés dans le plan robuste de construction de pont sur glace sont considérables et tributaires de nombreuses variables. Par exemple, s'il est question des taux de congélation, il faut tenir compte de la température de l'air et de l'eau, de la vitesse et de la direction des vents, de la poussée des glaces, du courant, des vagues, de la géographie et d'autres éléments, dont certains ne peuvent pas être déterminés avec précision durant le processus de planification et ne sont pas simples à calculer. Le caractère exhaustif des renseignements demandés imposerait d'autres contraintes de temps aux planificateurs des missions de réapprovisionnement. En outre, l'exigence relative aux plans robustes de construction de pont sur glace devrait tenir compte d'autres incidences, comme les conséquences sur les relations internationales du Canada ou le non-respect des engagements internationaux du Canada.

**Recommandation(s) :** Le gouvernement du Canada comprend et respecte les besoins des collectivités quant à la protection des corridors de transport sur glace au moyen d'un plan robuste de construction de pont sur glace. Il recherche un équilibre entre la sécurité maritime, la protection des traditions culturelles et la protection de l'environnement, d'une part, et le régime de gestion de la circulation maritime, d'autre part. Une approche concertée de gestion des corridors de transport sur glace qui mobilise des intervenants de l'industrie, des Autochtones, des collectivités du Nord et d'importants ministères fédéraux et territoriaux permettra d'améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement et des zones fragiles sur le plan culturel. Le gouvernement du Canada recommande de retirer du Plan provisoire les questions relatives au transport maritime et de continuer d'appliquer

l'actuel régime de réglementation de la circulation maritime en tenant compte des commentaires des intervenants de l'industrie, des Autochtones, des collectivités du Nord et d'importants ministères fédéraux et territoriaux afin de mieux protéger le milieu arctique, les pratiques culturelles, les zones fragiles sur le plan culturel et la sécurité maritime.

Le Conseil du milieu marin du Nunavut est une institution découlant de l'Accord du Nunavut dont fait partie la CAN et pour laquelle elle peut agir. Le Conseil du milieu marin du Nunavut peut transmettre des conseils et des recommandations au gouvernement du Canada, et ce dernier a l'obligation juridique d'en tenir compte. Nous estimons que cette institution est en mesure de transmettre des recommandations et des commentaires à l'actuel régime de gestion de la circulation maritime afin d'améliorer le système.

Une approche concertée de gestion de la circulation maritime aidera à la protection des ponts sur glace et permettra au gouvernement du Canada et à la Garde côtière d'intervenir efficacement en cas d'urgence en mer et de protéger l'environnement, tout en facilitant le mouvement des gens et des marchandises dans la région du Nunavut.

### **3.1.5 Restrictions permanentes du transport maritime dans Moffatt Inlet et le bassin Foxe et restrictions saisonnières du transport maritime dans le passage du Nord-Ouest**

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section 5.5.2, « Navigation maritime », pages 51 et 52, restrictions saisonnières du transport maritime, passage du Nord-Ouest; et section 2.2.1.5, « Passages de glace de mer des caribous », page 30; annexe A et tableau 1, sites 152 à 154.

**Commentaires :** Selon une recommandation de la CAN, « [a]ucun projet/proposition de projet est autorisé au Nunavut qui inclurait ou impliquerait une navigation à toute période de l'année dans Moffatt Inlet ou le bassin de Foxe ». Selon la CAN, les collectivités considèrent que Moffatt Inlet et le bassin Foxe sont essentiels à diverses fins écologiques et elles demandent que l'accès à ces endroits soit interdit à tous les navires non inuits. La préoccupation sous-jacente n'est pas claire; la justification mise de l'avant par la Commission pour ces restrictions n'est donc pas comprise. En outre, on ignore ce que signifie « navire non inuit » et on ne sait pas comment cela serait déterminé.

L'imposition de restrictions saisonnières et permanentes au transport maritime dans ces zones pourrait avoir les effets importants et potentiellement négatifs exposés ci-dessous.

#### **a. Opérations du ministère de la Défense nationale**

Le fait de restreindre l'accès des navires de la Marine royale canadienne (MRC) et des navires commerciaux qui réapprovisionnent le Système d'alerte du Nord (NWS) aura un effet important sur les opérations de la Défense nationale et de l'Aviation canadienne. Le NWS fait partie de l'accord du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) que le Canada a conclu avec les États-Unis; le Canada doit donc respecter ses obligations.

La fermeture de Moffatt Inlet empêchera la MRC de mener des opérations de surveillance et d'application de la loi en vue de protéger cette zone fragile sur le plan environnemental.

Le bassin Foxe est l'une des deux entrées est du passage du Nord-Ouest. Si les conditions du détroit de Lancaster, c'est-à-dire la seconde entrée est, ne permettent pas un transit en toute sécurité, il n'y aurait

pas d'autre itinéraire pour atteindre l'installation de ravitaillement de Nanisivik. En outre, le gouvernement du Canada a inclus dans son mandat l'établissement de liens entre l'Aviation canadienne et les dirigeants, collectivités et peuples du Nord, ce qui comprend les collectivités autochtones. À cet égard, la capacité de la MRC à offrir du soutien aux collectivités, comme Igloolik, serait considérablement réduite si le transport était interdit tout au long de l'année. Enfin, le transport maritime à des fins de réapprovisionnement du NWS, au nom du MDN, a également besoin d'un accès à NWS FOX-1 (île Rowley). Ce site doit être en activité tout au long de l'année, et son réapprovisionnement se fait exclusivement par bateau.

Au sujet du détroit de Lancaster, la saison de navigation de la MRC commence habituellement vers la mi-juin, et parfois aussi tôt que la fin de mai. La restriction proposée pour la polynie du détroit de Lancaster s'étend jusqu'à la mi-juillet, mais l'accès précoce à Nanisivik est possible seulement en empruntant le détroit de Lancaster. Selon l'état des glaces, la restriction peut avoir des répercussions sur les opérations de la MRC. Nanisivik possède déjà une installation qui offre des services aux navires civils et du gouvernement du Canada durant la saison de navigation dans le Nord. Les navires de réapprovisionnement commerciaux, les navires de la Garde côtière et les navires de guerre de la MRC doivent pouvoir se rendre à Nanisivik dès le début de la saison de navigation pour remplir les réservoirs de carburant. On récupère le carburant de l'installation à la fin de chaque saison (vers le début d'octobre) afin de protéger l'environnement et d'en garantir la qualité l'année suivante; il est donc crucial de remplir les réservoirs de carburant au début de la saison. Les restrictions proposées jusqu'à la mi-juillet empêcheront le réapprovisionnement rapide de Nanisivik et elles auront des conséquences sur la capacité des navires à prendre du carburant, spécialement les navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (NPEA) dont le rayon de patrouille peut être grandement limité, ce qui aurait une incidence sur la surveillance des eaux de l'Arctique. En outre, l'interdiction jusqu'à la mi-juillet peut avoir un effet sur le réapprovisionnement rapide du Centre d'entraînement dans l'Arctique de Resolute Bay.

#### **b. Activités d'intervention d'urgence**

Une interdiction permanente de la circulation maritime dans le bassin Foxe et Moffatt Inlet et les autres restrictions saisonnières empêcheront les mouvements des navires du gouvernement du Canada et la tenue de travaux essentiels aux intérêts nationaux et territoriaux du Nunavut, ce qui comprend les services d'intervention d'urgence et le réapprovisionnement des collectivités.

Voici une liste non exhaustive des désignations avec des restrictions pour la circulation qui ne tiennent pas compte des opérations d'intervention d'urgence et qui empêcheront le gouvernement du Canada de protéger le milieu marin et d'intervenir efficacement en cas d'incident maritime.

- Section 2.2.1.5, page 30, Passage des caribous
- Section 5.5.2.3, page 52, Corridors de transport maritime sur glace
- Tableau 1, page 82, site 73, Zones communautaires d'intérêt – Bassin Foxe
- Tableau 1, page 82, site 74, Zones communautaires d'intérêt – Moffatt Inlet
- Tableau 1, page 76, site 152, Passage Nord-Ouest entre l'île Victoria et le continent
- Tableau 1, page 76, site 153, Détroit de Peel et de Franklin
- Tableau 1, page 76, site 154, Voies maritimes étroites entre l'île Bathurst et les petites îles au nord de l'île Bathurst
- Tableau 1, page 76, site 157, Polynies du détroit de Lancaster
- Tableau 1, page 76, site 158, Polynies des eaux du Nord

- Toute autre désignation visée par une restriction de la circulation maritime qui ne tient pas compte des interventions d'urgence.

### **c. Disponibilité des itinéraires de rechange**

Les restrictions proposées pour le transport maritime peuvent contraindre des navires à emprunter des itinéraires de rechange. Toutefois, dans de nombreuses circonstances, ces itinéraires de rechange ne sont pas cartographiés, et on ignore s'il existe des itinéraires de rechange sans danger. La section 5.5.2.1 du Plan provisoire fait référence à l'Initiative de corridors de transport maritime du Nord. Cette initiative a été mise en œuvre pour faciliter la priorisation des biens et des programmes dans le but d'améliorer la cartographie marine et les services aux marins. Toutefois, ces travaux n'ont pas assez progressé pour permettre au gouvernement de déterminer s'il existe des initiatives de rechange. Ces travaux demanderont beaucoup de temps, compte tenu de la vaste région géographique à l'étude. En outre, durant les opérations d'intervention d'urgence, les navires devront suivre les itinéraires les plus courts afin d'arriver sur les lieux le plus rapidement possible pour protéger les vies et l'environnement.

#### *Transport maritime historique*

Les restrictions proposées dans le Plan provisoire pour le site 73, bassin Foxe, rétrécissent le canal navigable entre l'île Jens Munk et l'île Neerlonakto. Les registres de transport maritime historique révèlent que des navires pénètrent dans la zone d'accès limité proposée. Onze navires ont fait de nombreux voyages dans la zone d'accès restreint proposée du site 73. L'imposition de restrictions à la circulation maritime du bassin Foxe peut avoir des conséquences négatives involontaires sur la sécurité de la navigation, surtout en présence de glaces. De la même manière, les restrictions saisonnières proposées pour le site 157, polynie du détroit de Lancaster, sont préoccupantes puisque la restriction à l'extrême ouest s'étend très loin dans le détroit de Lancaster. Les registres de transport maritime historique démontrent que des navires pénètrent dans la zone d'accès limité proposée. On ignore si les déplacements dans cette zone sont nécessaires pour garantir la sécurité du navire ou pour toute autre raison. Le détroit de Lancaster, dans son ensemble, sert beaucoup de canal de navigation, comme en témoignent les 36 navires qui y ont fait de multiples voyages durant l'été 2014. L'imposition de restrictions à la polynie du détroit de Lancaster peut avoir des conséquences négatives involontaires sur la navigation et la sécurité des navires, surtout en présence de glaces.

En outre, la Garde côtière canadienne lancera un brise-glaces polaire en 2023. Ce navire pourra demeurer dans l'Arctique neuf mois par année. Ces restrictions pourraient avoir un effet sur la capacité de ce navire à se déplacer et à intervenir en cas d'urgence sur les sites 73 et 157. Les tendances du transport maritime historique indiquent que des navires passent par les zones ciblées par les restrictions marines proposées. On ignore si les déplacements dans ces zones sont nécessaires pour garantir la sécurité du navire ou pour toute autre raison. La combinaison des effets des restrictions du transport maritime, de la présence de glaces et de l'établissement de cartes marines peut effectivement causer la fermeture des voies navigables menant au golfe de Boothia via le détroit de Fury et Hecla et, à l'inverse, au bassin Foxe via ce détroit et le canal du détroit de Lancaster.

### **d. Réapprovisionnement des collectivités**

Les interdictions saisonnières et permanentes imposées à la circulation maritime peuvent avoir un effet négatif sur le réapprovisionnement des collectivités. Les dates de début et de fin des restrictions saisonnières imposées à la circulation maritime peuvent varier de deux semaines. Cette variation peut

raccourcir la saison de navigation de quatre semaines à de nombreux endroits de la région du Nunavut, comme les sites 152, 153, 154, 157 et 158, entre autres. On s'attend à ce que cette variation des restrictions saisonnières ait aussi un effet négatif imprévu sur le réapprovisionnement des collectivités de la région du Nunavut. Les calendriers annuels de réapprovisionnement comportent des échéances très serrées. Tout retard des navires de réapprovisionnement devant passer par les collectivités du Nunavut peut se traduire par une incapacité de procéder au ravitaillement annuel par navire de certaines collectivités.

En outre, le gouvernement du Canada prolongera la saison d'exploitation des navires de la Garde côtière dans l'Arctique pour répondre aux demandes de service actuelles et futures sur une plus longue période, compte tenu de la circulation accrue et des plus longues périodes sans glace dans les eaux de l'Arctique.

#### **e. Relations internationales**

Les règles et règlements du gouvernement du Canada sur le transport maritime dans les eaux de l'Arctique canadien ont pour but de réduire au minimum les risques d'accident et de pollution; dans l'ensemble, ils se sont avérés efficaces. Le régime juridique national du gouvernement du Canada reflète le cadre juridique international dont on fait état dans les documents, comme la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) et les conventions négociées par des organismes spécialisés des Nations Unies telles l'OMI ainsi que l'Organisation internationale du travail (OIT). L'imposition d'une interdiction générale de la circulation maritime dans l'un des différents cours d'eau communément appelés le « passage du Nord-Ouest » peut être contestée par d'autres pays à cause de l'état de ces eaux en vertu du droit international. En outre, le gouvernement du Canada et les États-Unis ont conclu un traité juridiquement contraignant en 1988, appelé l'« Accord sur la coopération dans l'Arctique », dans lequel ces deux pays s'engagent à faciliter la navigation à l'aide de leurs brise-glaces dans leurs eaux arctiques respectives. Les interdictions générales sur le mouvement des navires (y compris les brise-glaces) dans les eaux de l'Arctique canadien risquent d'être perçues comme une violation des dispositions de cet accord.

**Recommandation(s) :** La Commission a déterminé que les données comportent des lacunes et que l'état des glaces se transforme dans l'Arctique en raison des changements climatiques. En conséquence de ces lacunes dans les données et de l'état changeant des glaces, la Commission a indiqué qu'il faudra revoir le Plan d'aménagement du Nunavut à mesure que d'autres renseignements deviendront disponibles. Le gouvernement du Canada appuie l'idée selon laquelle l'actuel régime de réglementation, conjointement avec les tribunes et initiatives existantes, peut servir à trouver des solutions communes et dynamiques pour apaiser les préoccupations relatives au transport maritime. Ces tribunes sont relativement souples et elles comportent des mécanismes qui facilitent le suivi et la modification des solutions au vu des nouveaux renseignements disponibles sans exiger une révision du Plan d'aménagement du Nunavut. Cette approche concertée de gestion de la circulation maritime permettra d'améliorer la sécurité maritime et la gérance de l'environnement dans l'Arctique.

Le gouvernement du Canada a fourni à la Commission, par l'entremise de présentations écrites et de sa participation aux ateliers techniques et à la conférence préalable à l'audience, des renseignements sur le régime juridique qui régit le transport maritime dans l'Arctique, notamment pour démontrer que le transport maritime dans le Nord est une activité fortement réglementée. La Commission a mentionné



qu'elle avait le but suivant : « Identifier et assurer la protection de l'environnement naturel, des zones d'importance biologique, des activités traditionnelles d'utilisation des terres et formations géologiques culturelles à travers la création des zones et des conditions d'utilisation des terres en dehors des processus législatifs formels [...]. » On ne comprend pas clairement la raison pour laquelle il faudrait établir des conditions en dehors des processus législatifs formels. Le processus d'aménagement du territoire est en soi un processus législatif en bonne et due forme qui ressemble à bien des égards à d'autres formes de législation par délégation, et il devrait fonctionner efficacement en tant que composante essentielle du système de réglementation « systématique » et « intégré ». Le solide régime national de transport maritime dans l'Arctique du gouvernement du Canada tente d'établir un équilibre entre la nécessité d'avoir un transport maritime sûr et respectueux de l'environnement, d'une part, et la nécessité d'avoir un transport maritime viable, efficace et économique qui favorise équitablement le commerce et le bien-être de la population canadienne, d'autre part. Voici des initiatives et des processus législatifs qui sont en cours de réalisation ou d'élaboration. Le gouvernement du Canada souhaite mieux comprendre la justification de la Commission et les lacunes qui semblent exister selon cette dernière. S'il est impossible de combler les lacunes relevées à l'aide d'un seul processus et d'un ensemble de processus présentés ci-après, le gouvernement du Canada propose d'élaborer un plan de travail qui s'inscrirait dans le cadre du Conseil du milieu marin du Nunavut (CMMN) afin que la Commission, le gouvernement du Canada et d'autres partenaires puissent élaborer conjointement des solutions significatives et efficaces.

### **Régime de réglementation national**

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC de 2001) est la loi principale régissant la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance, ainsi que la protection du milieu marin ainsi que l'outil qui permet au gouvernement du Canada de respecter ses accords bilatéraux et multilatéraux internationaux. L'un des objectifs de la LMMC de 2001 est de protéger le milieu marin contre les dommages causés par les activités de navigation et de transport maritime. Plus particulièrement, les parties 8 et 9 de la LMMC de 2001 traitent des pouvoirs relatifs à la prévention de la pollution et à l'intervention environnementales qui sont accordés aux ministres de Transports Canada et de Pêches et Océans Canada.

La *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA) vise à prévenir la pollution dans les eaux arctiques. La LPPEA est une loi prévoyant zéro rejet qui stipule qu'« il est interdit aux personnes et aux navires de déposer des déchets de toute nature – ou d'en permettre le dépôt – dans les eaux arctiques ». Elle décrit les infractions et les peines ainsi que les pouvoirs des fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution, afin que ces derniers puissent mettre en application la LPPEA suivant deux règlements importants, soit le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* et le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. La LPPEA offre une protection accrue pour les navires en activité dans une province ou un territoire canadien au nord du 60° parallèle. Elle présente des normes de construction précises pour les bâtiments effectuant du transport maritime dans l'Arctique, un système de zones de contrôle de la sécurité de la navigation, une interdiction des rejets d'hydrocarbures, de produits chimiques dangereux et de déchets, et des exigences selon lesquelles les bâtiments doivent souscrire à une assurance couvrant les dommages causés par l'un ou l'autre des types de rejet mentionnés.

Les dispositions de la LMMC de 2001 et des règlements connexes s'appliquent dans toutes les eaux canadiennes, mais tous les bâtiments qui naviguent dans les eaux arctiques au nord du 60° parallèle et jusqu'à la limite des 200 milles marins de la zone économique exclusive du Canada sont également

assujettis aux dispositions de la LPPEA. Les limites de rejet font l'objet d'une exception notable concernant l'application des dispositions dans l'Arctique par rapport aux autres régions du Canada. La LPPEA interdit le déversement d'huile, de produits chimiques, de rebuts et d'autres déchets produits à bord des navires, sauf les eaux usées non traitées qui peuvent être déversées. La LPPEA est fondée sur le principe du pollueur-payeur. Les règlements clés suivants appuient la LPPEA :

Le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* établit des exigences relativement à la construction des navires en activité dans les eaux arctiques et précise les conditions du régime d'interdiction total de rejet. Ce règlement établit également des systèmes de contrôle des navires visant à empêcher les bâtiments de naviguer dans des conditions de glace qui dépassent leur capacité.

Le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* comporte un régime de responsabilité civile visant les navires, afin de garantir qu'une assurance est en place pour couvrir les dommages en cas de dépôt de déchets.

La *Loi sur les océans*<sup>1</sup> accorde au ministre des Pêches et Océans la responsabilité de fournir les services suivants : aides à la navigation; communications et gestion du trafic maritime; déglacage et gestion des glaces; entretien des chenaux; recherche et sauvetage maritimes; intervention en cas de pollution marine; appui aux autres ministères, conseils et organismes du gouvernement. Pour y parvenir, le ministre fournit des services de navires et d'aéronefs ainsi que d'autres services.

### **Conseil du milieu marin du Nunavut**

Le gouvernement du Canada recommande que la Commission exerce le pouvoir que lui confère l'article 15.4.1 de l'Accord du Nunavut pour s'occuper des questions complexes en matière de transport maritime qu'elle a commencé à étudier. Le CMMN offre un forum propre au traitement de ces questions complexes au moyen d'un processus consultatif, inclusif et dynamique. Les aspects qui ne sont pas

---

<sup>1</sup> **41 (1)** Le ministre étant responsable des services de garde côtière, ses pouvoirs et fonctions s'étendent d'une façon générale à tous les domaines de compétence du Parlement non attribués de droit à d'autres ministères ou organismes fédéraux concernant :

- **a)** les services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes par la fourniture :
  - **(i)** de systèmes et de services d'aide à la navigation,
  - **(ii)** de services de communication maritime et de gestion du trafic maritime,
  - **(iii)** de services de brise-glaces et de surveillance des glaces,
  - **(iv)** de services d'entretien des chenaux;
- **b)** le volet maritime du programme fédéral de recherche et de sauvetage;
- **c)** [Abrogée, 2005, ch. 29, art. 36]
- **d)** l'intervention environnementale en milieu marin;
- **e)** les services de navigation maritime et aérienne et les autres services maritimes fournis aux ministères et organismes fédéraux.

**(2)** Le ministre devra s'assurer que les services mentionnés aux sous-alinéas (1)a)(i) à (iv) sont dispensés de la manière la plus économique et la plus judicieuse possible.

cernés complètement par l'actuel régime de réglementation peuvent faire l'objet de discussion dans le contexte de cette tribune. Comme il a été mentionné précédemment, la Commission, qui fait partie du Conseil, peut formuler des conseils et des recommandations pour le gouvernement du Canada au sujet des aires marines d'importance. L'Accord du Nunavut oblige le gouvernement du Canada à tenir compte de ces conseils et recommandations. Le Canada appuie le recours à cette tribune pour élaborer des solutions en collaboration avec la Commission, les groupes communautaires et les intervenants de l'industrie, tout au long de la planification et de la gestion de la saison de navigation et durant l'élaboration d'initiatives telles que le Plan de protection des océans, qui vise à améliorer la sécurité maritime et la navigation responsable et à protéger le milieu marin du Canada. Cela contribuerait à réduire au minimum les activités ayant un effet sur les zones marines sensibles et à poursuivre les discussions sur les préoccupations et les résolutions concernant le transport maritime. Le gouvernement du Canada propose que cette approche axée sur la collaboration et les solutions apaise ses grandes préoccupations quant aux composants maritimes du Plan provisoire et qu'elle contribue à l'achèvement de ce plan de première génération tout en permettant la poursuite des discussions sur les préoccupations relatives au transport maritime.

### **Forums consultatifs**

Outre le recours au CMMN, il existe d'autres tribunes du gouvernement ou de l'industrie favorisant les discussions concertées et continues sur le transport maritime dans l'Arctique avec la Commission, des membres des collectivités et des intervenants de l'industrie.

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de la région des Prairies et du Nord est composé de représentants de personnes ou de parties ayant un intérêt reconnu pour la navigation de plaisance et le transport maritime en lien avec la sécurité, les questions récréatives, la navigation, la pollution et l'intervention maritimes, et la sécurité maritime. Le CCMC est une tribune qui sert à échanger sur la préparation et l'acceptation de conventions, de règlements, de codes, de normes et de recommandations à l'échelle internationale; l'élaboration et la mise en œuvre de lois, de règlements, de codes, de normes, de recommandations et de procédures à l'échelle nationale; de même que les opérations et les services, ainsi que toute autre question liée à la sécurité maritime, aux services maritimes, à la prévention de la pollution marine et à l'intervention en cas de pollution marine.

La Commission consultative maritime nationale et ses six antennes régionales, dont le Conseil consultatif maritime de l'Arctique (CCMA), favorisent les discussions sur les priorités et les objectifs communs, et elles permettent à la Garde côtière canadienne, à titre de fournisseur de services, de recueillir des rétroactions essentielles sur la prestation de ces services. Les membres du CCMA comprennent le gouvernement du Canada, l'industrie et d'autres intervenants.

### **Plan de protection des océans**

On peut également s'occuper de beaucoup de préoccupations de la CAN à propos des effets du transport maritime sur les zones sensibles sur le plan culturel et environnemental à l'aide du tout nouveau Plan de protection des océans (PPO) du gouvernement du Canada. Ce plan national de 1,5 milliard de dollars favorise la sécurité maritime et le transport maritime responsable, permet de protéger les milieux marins canadiens et crée des partenariats plus forts avec les collectivités autochtones et côtières.

Le gouvernement du Canada collaborera avec des partenaires et mobilisera les collectivités autochtones et côtières afin d'élaborer, d'actualiser et de moderniser les règlements et autres outils pour mieux résoudre les problèmes des collectivités se rapportant au transport maritime ou aux incidents maritimes. Les marins, les groupes autochtones et les collectivités côtières auront accès en temps réel à des renseignements sur les activités et les outils de navigation maritime, ce qui rendra la navigation plus sûre dans leurs eaux locales. En outre, le gouvernement du Canada investira dans les collectivités du Nord, dont le Nunavut, afin d'améliorer la protection de l'environnement et de rendre les activités de réapprovisionnement plus sûres et efficaces. De plus, une Garde côtière auxiliaire canadienne sera créée pour l'Arctique, ce qui augmentera la capacité de répondre aux urgences et aux incidents liés à la pollution à l'aide de jusqu'à huit nouveaux bateaux communautaires d'intervention. Un poste d'embarcations de sauvetage côtier saisonnier sera également créé, ce qui rehaussera la capacité de recherche et sauvetage dans le Nord. La Garde côtière canadienne s'engage également à prolonger sa saison d'exploitation dans l'Arctique pour répondre à la demande croissante de services d'urgence dans cette région. On peut trouver de plus amples renseignements sur le PPO au <http://www.tc.gc.ca/fra/plan-protection-oceans.html>.

Par ailleurs, le PPO permettra de collaborer de façon renouvelée et coordonnée avec les groupes autochtones, dont les Inuits, pour les corridors de transport maritime du Nord (corridors) et le régime de transport maritime dans l'Arctique. Le cadre des corridors est fondé sur l'instauration d'un réseau de routes de navigation à faible impact, ce qui améliorera la sécurité de la navigation maritime dans le Nord, augmentera la prévisibilité des services offerts aux collectivités et aux marins, soutiendra le développement économique et réduira au minimum les répercussions sur l'environnement. Le cadre orientera les investissements fédéraux dans le Nord canadien, ce qui comprend les services de navigation (p. ex., hydrographie, cartographie, déglçage, aides à la navigation), les services de communication et de circulation maritimes et les investissements dans l'infrastructure maritime.

Le PPO comprendra l'élaboration d'un modèle de gouvernance pour les corridors et le régime de transport maritime dans l'Arctique, et ce modèle favorisera la participation des groupes autochtones et tiendra compte des divers traités modernes dans le Nord. La participation des populations locales garantira la prise en considération des zones sensibles sur le plan culturel et environnemental dans la planification et les décisions visant à réduire au minimum l'incidence du transport maritime dans le Nord canadien.

### **Conclusions sur le transport maritime**

Le gouvernement du Canada, notamment la Garde côtière canadienne, Transports Canada et les Forces armées canadiennes sont des facteurs déterminants de la navigation à faible impact et en toute sécurité pour le réapprovisionnement des collectivités et autres types de transport maritime. Ils veillent également au maintien de la sécurité maritime et de la souveraineté du Canada et ils sont les gardiens responsables du milieu marin.

Il est essentiel d'apporter les changements maritimes aux restrictions proposées pour le transport maritime dans le Plan provisoire. La Commission et le Conseil du milieu marin du Nunavut sont d'importants acteurs de ce processus, mais le gouvernement du Canada recommande que la Commission « change de rôle », à tout le moins durant l'élaboration du plan d'aménagement de première génération, et qu'elle travaille aux questions complexes du transport maritime à l'extérieur du processus d'aménagement du territoire. Le gouvernement du Canada recommande également que la CAN évalue les possibilités de veiller à la gestion de la circulation maritime dans l'Arctique de manière

concertée et inclusive avec les principaux partenaires, comme les collectivités inuites et les organisations comme la CAN, le CMMN et le CCMA. Le gouvernement du Canada s'engage à poursuivre les discussions et la collaboration avec la CAN en vue d'aider à l'élaboration d'un plan d'aménagement du Nunavut qui fait progresser les objectifs d'aménagement du territoire de l'Accord du Nunavut, tout en respectant l'actuel régime de transport maritime ainsi que les relations et les accords internationaux du Canada.

## 3.2 Infrastructure linéaire terrestre

**Renvoi dans le Plan provisoire :** « Définitions : Général », pages 8 à 13; « Définitions : Transport et communications », pages 14 et 15; section 1.7.5.3, « Zones à usages mixtes », page 24; section 5.5.1, « Infrastructures linéaires terrestres », pages 47 à 50; annexe A, pages 62 et 63.

**Commentaires :** Le Plan provisoire interdit toute infrastructure linéaire dans les aires protégées désignées (section 5.5.1.2 et tableau 1 du Plan provisoire et certaines zones spéciales de gestion (tableau 1 du Plan provisoire)). La définition d'une infrastructure linéaire comprend les lignes de communication ou téléphoniques, les routes, les corridors de services publics marins et sous-marins, les routes pour camion de vrac minier, les routes servant les mines, les routes publiques, les pipelines, les lignes électriques, les routes privées et les chemins de fer. Une zone à usages mixtes est une affectation du sol qui autorise la plupart des infrastructures linéaires, dont les lignes de communication ou téléphoniques, les routes pour camion de vrac minier, les routes servant les mines, les routes publiques, les pipelines, les lignes électriques et les routes privées, mais elle interdit les routes et les chemins de fer (section 1.7.5.3 et page 12 du Plan provisoire). Pour comprendre clairement les éléments inclus et exclus de chacun de ces termes, il faut consulter les décisions relatives au transport et aux communications aux pages 14 et 15 du Plan provisoire.

En outre, la section 5.5.1.2 du Plan provisoire demande que les infrastructures linéaires toute saison soient accompagnées d'une « solution de rechange robuste ». La Commission utilisera ces solutions de rechange pour déterminer si une proposition a retenu les types et les itinéraires appropriés pour le concept d'infrastructure linéaire.

La section 5.5.1.2 du Plan provisoire indique également que toutes les propositions de routes (c'est-à-dire les routes qui relient les collectivités) et les chemins de fer nécessiteront un processus de modification de plan. Cette même section indique également qu'« [u]n examen public d'une modification de plan peut être approprié dans certaines situations ».

Le gouvernement du Canada n'appuie pas l'approche proposée pour l'infrastructure linéaire dans le Plan provisoire, notamment les restrictions imposées aux chemins de fer et aux routes entre les collectivités. Ensemble, ces restrictions interdiraient les chemins de fer et les routes entre les collectivités sur la majorité du territoire visé par l'aménagement ainsi que tout type d'infrastructure linéaire dans la plupart des aires protégées désignées.

Le gouvernement du Canada considère qu'il s'agit d'une approche plus ou moins bonne et trop prohibitive pour les propositions qui renferme une composante d'infrastructure linéaire. Le recours intensif à l'interdiction comme point de départ par défaut et la modification possible du plan de façon ponctuelle sont problématiques. Cette approche qui consiste essentiellement à demander la levée des interdictions peut décourager le dépôt de propositions positives à un stade embryonnaire, puisqu'elle

transmet un message négatif d'entrée de jeu. Elle dépend trop de la modification du plan en fonction de la proposition déposée comme outil de planification. Les promoteurs peuvent proposer des modifications au plan, mais la planification ne devrait pas dépendre des modifications du plan demandées par ces promoteurs. Les planificateurs devraient plutôt s'efforcer activement de comprendre les besoins et les souhaits des Inuits et autres résidents de la région du Nunavut, d'y répondre et de prendre en considération les intérêts de la population canadienne.

**Recommandation :** Le gouvernement du Canada recommande d'apporter les modifications suivantes au Plan provisoire :

- Inclure l'infrastructure linéaire en tant qu'utilisation appropriée des terres dans les affectations des terres protégées, sauf en cas d'interdiction explicite dans des zones protégées précises.
- Inclure les routes et les chemins de fer aux utilisations appropriées de terres pour toutes les affectations de sol de zones à usages mixtes.
  - Il faut modifier la définition de « zone à usages mixtes » à la page 12 du Plan provisoire pour indiquer que les routes et les chemins de fer sont des utilisations autorisées dans le Plan provisoire, à moins d'interdictions explicites. Plus précisément, il faudrait retirer « sauf les routes et les chemins de fer » de la définition, comme suit : « Zone à usage mixte – Affectation du sol qui permet toutes utilisations ~~sauf les routes et les chemins de fer~~, mais peut identifier les composantes valorisées qui devraient être considérées dans la conception et l'examen réglementaire des projets/propositions de projets.
  - De la même manière, il faudrait réviser la section 1.7.5.3, « Zones à usages mixtes », du Plan provisoire pour qu'elle se lise comme suit : « Dans les zones à usages mixtes, tous les usages sont ~~considérés conformes au PAN à l'exception des routes et des chemins de fer~~; cependant, les zones à usages mixtes importantes pour certaines CVE et CSEV sont présentées à l'annexe B. »
- Il faut retirer l'exigence relative à l'inclusion d'une « solution de rechange robuste » pour toute infrastructure linéaire toute saison. En toute déférence, cela semble inapproprié à l'étape de la conformité du plan d'aménagement. Un projet est conforme aux exigences préexistantes du plan ou il ne l'est pas. L'existence de meilleures solutions de rechange à cette configuration d'un projet est un enjeu important pour l'évaluation des impacts, mais elle n'a aucune incidence sur la détermination de la conformité du projet en fonction du plan.
- Il faut retirer l'exigence relative à l'ajout d'une modification de plan aux demandes de routes (c'est-à-dire des routes entre les collectivités) et de chemins de fer. L'exception à cette règle serait, bien entendu, les situations pour lesquelles on propose une route ou un chemin de fer pour une affectation du sol où une telle route ou un tel chemin de fer constituerait une utilisation interdite des terres.

**Justification :** On a clairement reconnu que l'actuel déficit infrastructurel du Nunavut pose un problème et des limites dont il faut tenir compte pour éliminer les désavantages sociaux et économiques des collectivités du Nunavut. Le gouvernement du Canada ne croit pas qu'une affectation du sol des zones à usages mixtes qui interdit les routes et chemins de fer entre les collectivités reflète adéquatement l'intérêt commun de l'élaboration d'une infrastructure linéaire pour le territoire. La section 1.7.5.3, « Zones à usages mixtes », du Plan provisoire indique que le but de l'affectation du sol des zones à usages mixtes est de soutenir une variété d'utilisations des terres, ce qui comprend les usages industriels, les usages traditionnels, la conservation, le tourisme, la navigation, la recherche, le développement économique local ainsi que le transport et les infrastructures. Selon le gouvernement du Canada, ni le Plan provisoire ni le document sur les options et les recommandations ne renferment d'éléments probants qui justifient l'interdiction des routes et chemins de fer entre les collectivités pour

l'affectation du sol des zones à usages mixtes. Tous les autres composants de la définition d'infrastructure linéaire ont été autorisés dans l'affectation du sol des zones à usages mixtes. Le gouvernement du Canada ne voit aucune raison d'exclure les routes et chemins de fer entre les collectivités. Au contraire, il considère que l'inclusion des routes et chemins de fer entre les collectivités en tant qu'utilisations permises des terres dans l'affectation du sol des zones à usages mixtes soutient l'intérêt commun du renforcement des capacités des infrastructures du Nunavut et favorise l'atteinte des objectifs que sont l'instauration de collectivités saines et le développement économique durable.

De même, le gouvernement du Canada n'est pas d'accord avec l'interdiction générale de l'infrastructure linéaire pour les affectations du sol des aires protégées. Dans certains cas, c'est-à-dire pour certaines affectations du sol d'aires protégées, les interdictions relatives à l'infrastructure linéaire peuvent être justifiées; toutefois, compte tenu de l'importance de l'infrastructure linéaire suivant les explications données précédemment, il faudrait retirer les interdictions pour toutes les zones à l'exception des zones d'utilisation des terres des aires protégées, pour lesquelles les interdictions sont jugées absolument essentielles à la protection des composantes valorisées de l'écosystème et des composantes socio-économiques valorisées recensées.

Un plan d'aménagement est une règle d'application générale. Le concept d'aménagement du territoire s'appuie sur un examen proactif des activités d'aménagement du territoire en fonction des valeurs et objectifs des collectivités pour décider à quel endroit peuvent se dérouler ou non ces activités sur le territoire dans l'intérêt supérieur de ces collectivités. Le processus de modification d'un plan d'aménagement en fonction de chaque projet dénature les régimes de réglementation systématiques et intégrés de l'Accord du Nunavut, puisqu'il commence à dédoubler l'examen propre à chaque projet envisagé dans le régime d'évaluation des impacts. La modification du plan d'aménagement demeure évidemment possible afin de le mettre à jour en fonction de nouveaux renseignements ou de nouvelles priorités. Toutefois, à notre avis, il ne s'agit pas d'un outil adéquat pour la réglementation de projets en particulier. Le recours habituel à des modifications du plan d'aménagement en fonction des projets crée un système complexe et inutile de double réglementation dans lequel le processus de modification du plan d'aménagement ressemble à un processus d'évaluation des impacts écosystémiques et socio-économiques suivi du véritable processus d'évaluation des impacts. Il faudrait donc tenir deux audiences publiques et enquêtes portant essentiellement sur les mêmes enjeux, ce qui imposerait un fardeau inutile aux organismes publics, au promoteur et à toutes les autres parties intéressées, ce qui comprend les personnes et les organisations inuites.

L'évaluation du meilleur itinéraire et du type d'infrastructure linéaire le plus approprié comme le propose le modèle des « solutions de rechange robustes » du Plan provisoire oblige la Commission d'aménagement à analyser la pertinence de chaque proposition d'infrastructure linéaire toute saison. Cette approche pose plusieurs problèmes. Premièrement et en toute déférence, cela semble inapproprié à l'étape de la conformité du plan d'aménagement. Un projet est conforme aux exigences préexistantes du plan ou il ne l'est pas. L'existence de meilleures solutions de rechange à cette configuration d'un projet est un enjeu important pour l'évaluation des impacts, mais elle n'a aucune incidence sur la détermination de la conformité du projet en fonction du plan. En outre, ce modèle proposé commence à dédoubler des éléments des examens propres aux projets entrepris lors de l'évaluation des impacts environnementaux et socio-économiques d'une proposition de projet.

### **3.3 Protection du caribou**

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section 2.2, « Caribous », pages 29 et 30; tableau 1, page 75; annexe A, sites 38, 39, 40 et 159.

**Commentaires :** Le gouvernement du Canada comprend que la section concernant la protection du caribou dans le Plan provisoire ne s'applique qu'aux hardes du continent, comme l'indiquent les affectations du sol se rapportant au caribou. Le Plan provisoire interdirait la plupart des formes d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles dans les « zones importantes de mise bas des caribous », les « zones après-vélage », le « passage d'eau douce des caribous » et les « corridors d'accès principaux » en les désignant « aires protégées » visées par des interdictions permanentes. Cela empêcherait la plupart des projets d'exploration et d'exploitation de ressources non renouvelables.

Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance du caribou à l'échelle régionale et nationale, particulièrement pour le bien-être des gens du Nunavut et de leurs voisins. Le déclin marqué des populations de la toundra préoccupe les résidents du Nord et toute la population canadienne. On ignore dans quelle mesure le développement a contribué à ce déclin, mais le gouvernement du Canada reconnaît qu'il faut adopter une approche prudente et protéger efficacement les caribous par l'entremise du plan d'aménagement. On cherche à garantir l'atteinte des objectifs des restrictions proposées sur l'utilisation des terres avec le moins d'effets possible sur les possibilités économiques pour les Nunavummiut.

Pour le gouvernement du Canada, l'approche proposée quant à la mise en place d'aires protégées pour l'habitat du caribou qui interdirait les activités d'exploration et d'exploitation en permanence aurait des conséquences déraisonnables sur les possibilités économiques, et ce, même si elle vise à protéger le caribou. L'exploration minière, par exemple, contribue de façon importante à l'activité économique dans les zones désignées actuellement comme protégées pour les habitats du caribou dans le contexte du Plan provisoire.

**Recommandation :** Le gouvernement du Canada recommande de retirer du Plan les interdictions exhaustives sur l'exploration et l'exploitation minières dans les habitats désignés du caribou et de plutôt y insérer des conditions de protection saisonnières et générales afin de limiter les perturbations pour le caribou, tout en permettant les activités dans ces zones si aucun caribou ne s'y trouve. Le gouvernement du Canada estime que les interdictions saisonnières pourraient effectivement protéger le caribou contre toute perturbation et permettre la tenue d'activités à des endroits et à des moments où les caribous ne s'y trouvent pas. Cette possibilité serait toutefois assujettie à d'autres lois existantes applicables.

Les protections saisonnières interdiraient les activités dans les aires occupées par le caribou pendant et après la mise bas ainsi que le franchissement des cours d'eau douce durant la période de l'année appropriée pour la harde qui utilise ces habitats.

Les protections générales exigeraient l'interruption de certaines activités mentionnées dans le Plan d'aménagement du Nunavut lorsque le caribou en période de mise bas ou avec des petits occupe des zones à l'extérieur des aires de mise bas et d'élevage définies dans le plan d'aménagement.

Cette approche impose une exigence inhérente, soit celle des activités de surveillance et de recherche concernant le caribou, élaborées de concert avec les organismes de réglementation pertinents, les propriétaires fonciers et les parties intéressées, ainsi que des activités continues de surveillance et de recherche se rapportant à l'application et à l'efficacité des conditions de protection saisonnières et générales. Le gouvernement du Canada s'engage à participer aux futures discussions sur la surveillance



et la protection du caribou.

**Justification :** Selon le Plan provisoire, 16 % de la région du Nunavut serait couverte d'aires protégées. Le plan interdirait l'exploration et l'exploitation minières dans la plupart de ces aires. Une part importante de l'économie du Nunavut, qui est axée sur les salaires, dépend des activités minières et d'exploitation de carrière. Au cours des cinq dernières années, le secteur a contribué en moyenne à 16 % du produit intérieur brut du Nunavut, au second rang derrière le secteur de l'administration publique<sup>2</sup>.

La nécessité de disposer d'une source abondante de nourriture traditionnelle et la volonté d'avoir accès à des possibilités économiques sont des valeurs essentielles pour les Nunavummiut. Parmi les messages retentissants entendus durant la participation communautaire de la Commission, la sécurité alimentaire revêt une importance capitale, et l'accès à de la nourriture traditionnelle comme du caribou, du poisson et des mammifères marins est primordial. Selon un autre message clé formulé par les Nunavummiut (page 21) et recueilli par la Commission, « [I]es résidents souhaiteraient voir le développement d'une économie plus forte qui offrirait plus d'affaires et d'emploi, en particulier pour les jeunes. Dans le même temps, les résidents veulent maintenir le mode de vie traditionnel des Inuits. » (Plan provisoire, section 1.4.2.1, p. 21).

Les interdictions proposées dans le Plan provisoire préviennent toute future exploitation des ressources naturelles, mais elles auront également des conséquences sur les activités d'exploration en cours et les droits miniers existants. Beaucoup de ces aires protégées chevauchent des zones ayant déjà fait l'objet d'une multitude d'investissement et d'activités d'exploration minière. Étant donné que ces projets seraient visés par les interdictions et qu'ils ne pourraient donc pas passer à l'étape de l'exploitation minière, les promoteurs cesseront vraisemblablement leurs investissements dans l'exploration.

Aux pages 29 et 30, le Plan provisoire traite des risques de perturbation que posent des activités pour le caribou dans certains habitats. Nous sommes d'accord que les perturbations comportent des risques pour le caribou, surtout durant les moments vulnérables de son cycle de vie. Toutefois, aucun élément probant ne démontre encore que la quantité ou la qualité des habitats sont nettement insuffisants ou que d'autres formes de protection ne parviennent pas à atténuer les effets de ces perturbations. Il faudrait donc concentrer les efforts actuels sur la protection des caribous contre ces perturbations tout en poursuivant les recherches sur les causes des déclin et les solutions pour les inverser. Selon un rapport commandé par Affaires autochtones et du Nord Canada en 2007<sup>3</sup> dans le but d'évaluer l'efficacité des mesures de protection du caribou, les conditions relatives à l'utilisation de terres ayant pour objectif d'éviter les perturbations pour les caribous s'étaient avérées partiellement efficaces et elles pourraient l'être davantage si elles étaient adaptées à des mesures de surveillance et d'analyse actualisées.

Il est manifeste que les résidents du Nunavut et leurs voisins, ainsi que les gouvernements, ont des préoccupations légitimes à propos du bien-être de nombreuses populations de caribous dans la région

---

<sup>2</sup> Bureau de la statistique du Nunavut, « Produit intérieur brut réel du Nunavut selon l'industrie, 2011 à 2015 », <http://www.stats.gov.nu.ca/fr/Economic%20GDP.aspx>.

<sup>3</sup> Anne Gunn, Kim G. Poole, Jack Wierchowski et Mitch Campbell, *Assessment of Caribou Protection Measures*, mars 2007.

du Nunavut. Selon le gouvernement du Canada, les interdictions saisonnières et conditions générales proposées pour les activités afin d'éviter de perturber les hardes à des moments cruciaux de leur cycle de vie sont pertinentes en tant qu'outil d'aménagement du territoire. Il fait cependant remarquer que d'autres éléments du régime de réglementation (dont la CNER, le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut et la mise en application de la *Loi sur la faune et la flore* par le gouvernement du Nunavut) sont plus efficaces pour évaluer les risques propres à chaque projet, étudier les mesures d'atténuation, répondre aux derniers renseignements sur le caribou et déterminer les meilleures approches de gestion pour des projets précis. On recommande que le Plan provisoire utilise des conditions de protection saisonnières et générales pour orienter l'exploration et l'exploitation dans les habitats des caribous, et pour permettre à d'autres organismes de réglementation de mettre en application leur mandat et leur expertise afin de protéger le caribou d'autres conséquences découlant de projet précis.

### 3.4 Potentiel minier

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section 5.2, « Potentiel minéral », page 46.

**Commentaires :** En définitive, le bien-être des résidents du Nunavut dépend d'un environnement sain qui peut soutenir une économie traditionnelle et une économie axée sur les salaires. L'exploration minière et l'exploitation minière sont des facteurs importants du second élément. Le Plan provisoire met effectivement en évidence les avantages du secteur et mentionne le caractère attrayant du territoire pour les investissements. Il faut que le Plan facilite le développement durable du potentiel en ressources du Nunavut.

Comme on l'a mentionné précédemment, il est difficile de connaître les types et sources d'information utilisés pour déterminer la portée géographique des zones d'aménagement du territoire. En général, on peut comprendre de quelle manière certaines décisions ont été prises en fonction de la valeur centrale d'une zone, mais on ignore les données et les méthodes décisionnelles employées pour y parvenir. Il est difficile de savoir si d'autres usages possibles d'une même parcelle de terre ont été pleinement pris en compte. Par exemple, il est facile de comprendre comment les limites des aires protégées ont été déterminées pour l'habitat de mise bas du caribou dans la toundra et pourquoi on peut proposer de « réserver » cette aire pour la conservation du caribou. Il n'est toutefois pas évident de comprendre dans quelle mesure la Commission a tenu compte du « coût d'opportunité » de l'exclusion d'autres utilisations de terres de cette aire ou de quelle manière elle a analysé les autres utilisations possibles.

Les zones spéciales de gestion et les aires protégées peuvent exiger l'imposition de restrictions aux activités d'exploration et d'exploitation minières, mais les restrictions proposées dans le Plan provisoire semblent aller au-delà du nécessaire. L'exploration minière initiale nécessite un accès à de vastes bandes de terre et elle a habituellement peu d'incidences sur l'environnement. À mesure que l'exploration s'accroît, on réduit la superficie au sol et on augmente les incidences possibles et les efforts d'atténuation. Avant qu'une mine commence la production, le projet est soumis à un processus de réglementation pour évaluer de façon rigoureuse sa faisabilité économique, environnementale et sociale. Par conséquent, le gouvernement du Canada préconise que les interdictions géographiques visant les activités soient appliquées avec le moins d'incidences possible sur l'exploitation minière requise pour protéger la valeur centrale d'un endroit donné.

Le gouvernement du Canada a déjà fourni de l'information spatiale pour mettre en évidence des zones précises ayant un potentiel minier sous le titre « Exploration minière menant à des activités minières ». Il ne s'agissait toutefois que d'une liste partielle qui n'avait pas pour but d'illustrer la pleine ampleur des endroits où un potentiel minier avait été démontré. Le niveau de connaissances géoscientifiques concernant le territoire demeure insuffisant pour prédire à quels endroits surviendront les activités d'exploration, d'évaluation et d'exploitation minières, et il pourrait exister d'autres zones affichant une concentration économique de minéraux de valeur à l'extérieur du secteur présenté. On joint donc à cette présentation une nouvelle carte qui illustre mieux les zones ayant démontré leur potentiel minier, tout en sachant que la collecte de nouvelles connaissances géoscientifiques entraînera la modification de cette carte (annexe B, et méthodologie à l'annexe C).

**Recommandation(s) :** La Commission devrait adopter une méthode d'analyse décisionnelle transparente et explicite à suivre pour choisir parmi des usages concurrents dans des zones comme des sites ayant une grande valeur sur le plan environnemental ou culturel ou en raison d'activités minières existantes ou potentielles.

Le Plan devrait évaluer et assurer la portée géographique des interdictions imposées aux activités afin de les limiter au minimum requis et ainsi de protéger la valeur centrale d'un site donné.

Le Plan devrait intégrer des niveaux GIS comme l'illustre la nouvelle carte fournie à l'annexe B afin de montrer les zones ayant démontré leur potentiel minier.

### 3.4.1 Évaluations des ressources minérales

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section 5.2, « Potentiel minéral », page 46.

« Pour des soucis de clarté, dans l'éventualité d'un conflit entre les zones à potentiel minéral et les aires protégées, les interdictions dans les aires protégées sont applicables indépendamment du potentiel minéral. »

**Commentaires :** Cet énoncé impose un préjugé défavorable aux zones ayant un potentiel minier élevé sans examen de la relation entre le potentiel de la ressource et les caractéristiques de l'aire protégée. Il ne tient pas compte des organismes de réglementation existants qui peuvent caractériser la relation entre l'exploitation de la ressource et la sensibilité des écosystèmes. La politique des minéraux et des métaux du gouvernement du Canada énonce ce qui suit : « le gouvernement tiendra pleinement compte du potentiel minier de la région en cause avant de décider de créer des zones protégées sur des terres fédérales ». La politique a présenté une pratique normale pour les protections permanentes, comme les parcs nationaux et les aires de conservation qui sont établis en vertu de la loi précisément à cette fin. L'objectif est de s'assurer que l'importance économique et stratégique du potentiel en ressources minières et énergétiques est dûment prise en considération. Compte tenu du fait que le Plan provisoire propose des affectations de sol qui sont moins permanentes et sujettes à un examen périodique, il est raisonnable d'entreprendre une évaluation moins rigoureuse. Cela dit, le gouvernement du Canada s'attend à ce que tous les renseignements économiques, socioculturels et économiques disponibles soient pris en considération avant de déterminer des zones d'aménagement du territoire.

**Recommandation :** Le gouvernement du Canada recommande que tous les renseignements économiques, socioculturels et économiques disponibles soient pris en considération avant de déterminer des zones d'aménagement du territoire.

### 3.5 Projets et droits miniers, pétroliers et gaziers existants

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Sections 2.1, 2.2 et 2.4, pages 28 à 31; section 6.5.1, page 57; tableau 1, pages 69 à 84; annexe A.

**Commentaires :** Le Plan provisoire interdirait la plupart des formes d'exploration et d'exploitation des ressources non renouvelables dans les aires protégées désignées « zones importantes de mise bas des caribous », « zones après-vélage », « passage d'eau douce des caribous », « corridors d'accès principaux », « échoueries des morses » et certains « habitats essentiels pour les oiseaux migrateurs ». Plus particulièrement, beaucoup d'aires protégées du caribou chevauchent des zones ayant des claims miniers et où des investissements et des activités d'exploration minière considérables ont été faits pendant de nombreuses années.

Les interdictions qui s'appliqueraient à ces zones empêcheraient tous les projets d'exploration et d'exploitation minières. Elles empêcheraient également la transition des projets d'exploration existants vers une exploration plus poussée ou l'aménagement d'une mine si ces projets exigent des modifications importantes.

Si de telles interdictions sont mises en application, la possibilité de passer à une exploitation s'en trouverait grandement réduite, ce qui inciterait les entreprises et les investisseurs à abandonner les projets d'exploration actuels et à ne plus en entreprendre. Si des aires protégées chevauchent de façon importante des zones ayant fait l'objet d'une exploration minière par le passé, les conséquences sur les investissements économiques et les avantages socio-économiques connexes qui découleraient des dépenses d'exploration seraient considérables.

**Recommandation(s) :** Cet enjeu est lié aux recommandations du présent document à propos de la protection du caribou, mais il s'agit également d'un enjeu plus vaste qui aura des conséquences sur l'exploration et l'exploitation minières au Nunavut. Si la protection saisonnière et générale du caribou est acceptée (c.-à-d. ajoutée au plan sous forme de conditions au lieu de désigner certains habitats de caribous en tant qu'aires protégées où toute forme d'exploration et d'exploitation minières est interdite en permanence), il n'y a pas d'autres changements recommandés nécessaires.

En revanche, si les habitats du caribou demeurent des aires protégées visées par des interdictions permanentes, dont des interdictions pour les activités d'exploration et d'exploitation minières, alors le gouvernement du Canada considère qu'il faut ajuster les interdictions qui s'appliquent à ces aires pour permettre des projets d'exploration et d'exploitation minières découlant de droits existants pour se conformer au plan.

Le gouvernement du Canada propose que la Commission envisage un ajustement des désignations des aires protégées, mentionnées précédemment, afin que les règles de planification évitent d'imposer des interdictions à des endroits précis auxquels sont associés des droits existants quant à l'utilisation des minéraux. En d'autres termes, le plan indiquerait des endroits où existent des droits, désignés

actuellement en tant qu'aires protégées, et auxquels ne s'appliqueraient pas les interdictions relatives à l'exploration et à l'exploitation minières.

Le gouvernement du Canada et d'autres parties intéressées pourraient collaborer avec la Commission, avant et après l'audience publique de mars, pour cerner les emplacements précis auxquels s'appliqueraient ces règles de planification révisées. Même s'il est reconnu que la Commission doit tenir compte de divers facteurs pertinents pour faire de telles révisions, le gouvernement du Canada serait prêt à identifier les emplacements et à fournir des renseignements sur les droits existants qui sont en sa possession pour faciliter les réflexions de la Commission. On s'attend également à ce que les titulaires de droits miniers participent à ce processus et indiquent à la Commission à quels endroits la possibilité de continuer l'exercice de ces droits demeure encore importante pour eux.

**Justification :** Une part importante de l'économie axée sur les salaires du Nunavut dépend de l'exploitation minière et des carrières. Au cours des cinq dernières années, le secteur a contribué en moyenne à 16 % du produit intérieur brut du Nunavut, au second rang derrière le secteur de l'administration publique<sup>4</sup>. Beaucoup d'aires protégées du caribou chevauchent des zones où des investissements et des activités d'exploration minière considérables ont été faits, mais la question des droits existants concerne l'ensemble du Nunavut. Les interdictions empêchent les futures activités d'exploration et d'exploitation, mais elles ont aussi une incidence sur les projets d'exploration en cours. Compte tenu de ces interdictions, les promoteurs cesseront vraisemblablement leurs investissements dans l'exploration. D'autres pourraient ne pas pouvoir conserver leurs intérêts miniers en règle si les interdictions empêchent les promoteurs de pousser plus avant l'exploration.

Le tableau qui suit présente, de façon non exhaustive, les montants investis dans les projets qui se trouvent à des endroits visés par des interdictions suivant le Plan provisoire. Les données proviennent de documents publics, comme des communiqués de presse d'entreprise, des rapports techniques, des états financiers, des publications tirées de sources comme *Nunavut – Exploration minérale, exploitation minière et sciences de la Terre – Aperçu* ainsi que des renseignements fournis directement par les exploitants des projets en question.

**Tableau 1 – Investissement dans l'exploration minière pour les projets touchés**

Titre du projet	Exploitant	Investissement dans l'exploitation minière	Période
Aberdeen, Turqavik	Corporation Cameco	39,8 M\$	2005 à 2014
Angilak	Kivalliq Energy Corporation	56,7 M\$	2008 à 2016
ATLAS, Zac, RB	Anconia Resources Corporation	5,2 M\$	2011 à 2015
Ferguson Lake	Canadian North Resources Development Corporation (actuellement), divers autres	125 M\$	1950 à 2016

<sup>4</sup> Bureau de la statistique du Nunavut, « Produit intérieur brut réel du Nunavut selon l'industrie, 2011 à 2015 », <http://www.stats.gov.nu.ca/fr/Economic%20GDP.aspx>

Titre du projet	Exploitant	Investissement dans l'exploitation minière	Période
	depuis 1950		
Baker Basin	Kivalliq Energy Corporation	7,1 M\$	2006 à 2008
Coppermine River	Kaizen Discovery Inc.	2,8 M\$	2013 à 2015
Hackett River	Glencore plc	145 M\$	2004 à 2013
Hood	MMG Limited	4,5 M\$	2008 à 2015
High Lake East	MMG Limited	5 M\$	2010 à 2012
Kiggavik	AREVA Resources Canada Inc.	176,5 M\$	1974 à 2015
Nanuq, Nanuq North	Peregrine Diamonds Ltd.	12,9 M\$	2006 à 2016
North Thelon, accord d'exploration de NTI	Forum Uranium Corp.	10,5 M\$	2007 à 2015
Pistol Bay	Northquest Ltd.	19 M\$	2011 à 2015
Qilalugaq	North Arrow Minerals Inc.	45 M\$	2000 à aujourd'hui
<b>Total</b>		<b>665 M\$</b>	

Ces projets comportent également des avantages socio-économiques pour les emplois et les contrats locaux. Les exploitants n'ont pas l'obligation de publier ces données, mais certains le font.

**Tableau 2 – Avantages socio-économiques des projets d'exploration minière**

Titre du projet	Emplois (jours-personnes)		Salaires	Contrats	Période
	Total	Moyenne par année			
Aberdeen, Turqavik	1 327	147	483 735,00 \$	2,0 M\$	2006 à 2014
Angilak	1 413	157	Non disponible	29,5 M\$	2008 à 2016
Ferguson Lake	Non disponible		Non disponible	46,0 M\$	1950 à 2016
Hackett River	10 320	1 032	Non disponible	21,1 M\$	2004 à 2013
Kiggavik	75 000 heures (environ 9 375 jours-personnes)	1 042 env.	2 000 000,00 \$	24,5 M\$	2007 à 2015
North Thelon	3 850	385	Non disponible	Non disponible	2006 à 2016
Pistol Bay	2 962	592	567 500,00 \$	Non disponible	2011 à 2015

Qilalugaq	Non disponible		Non disponible	4,3 M\$	2002 à 2004
	1 405 heures (environ 175 journées-personnes)	175 env.	36 800,00 \$	1,0 M\$	2014
<b>Total</b>	<b>29 422</b>	<b>3530</b>	<b>3 088 035,00 \$</b>	<b>128,4 M\$</b>	

Les aires protégées du Plan provisoire qui interdisent l'exploration et la production minières pourraient réduire à néant les centaines de millions de dollars investis et les avantages socio-économiques pouvant découler de ces projets. Parmi les nombreuses valeurs que la Commission doit prendre en considération, l'effet possible d'un tel scénario sur les futurs investissements et avantages socio-économiques au Nunavut est important et négatif. Le gouvernement du Canada propose de réviser les règles de planification, comme l'indiquait la recommandation ci-dessus, afin de recenser les endroits où des projets d'exploration et d'exploitation minières installés à des emplacements actuellement interdits par le Plan provisoire pourraient se réaliser.

### 3.6 Rédaction

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Document complet

**Commentaires :** Le Plan d'aménagement du Nunavut approuvé aura force de loi; la clarté et la prévisibilité constituent donc des objectifs communs et essentiels. Le Plan provisoire contient des formulations ambiguës, contradictoires et imprécises qui rendent difficiles son examen minutieux et l'anticipation des conséquences possibles. Les préoccupations relatives à la rédaction portent sur des problèmes d'interprétation et, par extension, de mise en œuvre du Plan. Étant donné que le Plan provisoire est une ébauche avec un certain nombre de problèmes importants à résoudre de façon prioritaire, il faut veiller à la clarté et à l'uniformité des formulations du Plan d'aménagement du Nunavut pour en permettre l'acceptation, l'approbation et la mise en œuvre réussie.

**Recommandation(s) :** On recommande à la Commission d'offrir des possibilités de collaboration avec elle dans le but de peaufiner la formulation du Plan provisoire d'un point de vue juridique, stratégique et rédactionnel pour en garantir la clarté et l'uniformité interne.

**Justification :** Le Plan provisoire utilise un langage ambigu quant à la portée des activités auxquelles il s'applique. Il renferme également des énoncés contradictoires à propos de la portée de son application (p. ex., la section 1.7.3 par rapport à de nombreuses dispositions qui prétendent s'appliquer aux non-projets). Ce problème pourrait être lié au fait que la CAN a la conviction qu'il existe un conflit entre la définition de « proposition de projet » dans l'Accord du Nunavut et la définition de « projet » dans la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut* (voir la section 6.3.1). Le gouvernement du Canada estime qu'il n'y a pas de conflit. Il estime que le régime de planification

s'applique seulement aux choses visées par la définition de « projet » dans la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut*<sup>5</sup>.

Il faut revoir et réviser beaucoup de termes définis dans le Plan, et beaucoup de termes employés sans définition, pour s'assurer qu'ils sont cohérents et qu'ils ont toujours un seul et même sens. Dans un instrument juridique, une modification apportée à une modification est un changement fait à la règle de fond; la question est donc importante.

Le format du Plan en rend parfois le contenu imprécis lorsqu'il faut y trouver la « règle d'application » (c.-à-d. l'interdiction ou la modalité applicable). À plusieurs endroits, il semble y avoir des incohérences entre la formulation d'une section et les résumés des désignations fournis à la fin de chaque section et les sites en référence dans le tableau 1. Ces contradictions ne devraient pas être laissées à l'interprétation et elles devraient faire l'objet d'une révision avant l'approbation.

Le Plan provisoire ne parvient pas toujours à distinguer clairement les interdictions et les modalités concernant une utilisation autorisée. Parfois, le Plan provisoire fait état d'une modalité, mais la considère comme une interdiction, et inversement. Il s'agit d'un détail d'une grande importance puisque les dispositions transitoires varient selon cette distinction.

### Exemples –

Dans la section 1.7.3, le Plan provisoire mentionne qu'il s'applique « à tous les projets/propositions de projets », mais il n'indique pas clairement s'il s'applique uniquement aux projets (terme de la Loi) et propositions de projet (terme de l'Accord du Nunavut) ou si la Commission estime qu'un plan approuvé s'applique également aux choses en deçà du seuil d'un projet (ou d'une proposition de projet).

Pour illustrer le problème précédent, les sites 73 et 74 du tableau 1 donnent la condition « [a]ucun navire ne peut approcher » sans faire mention d'un projet, mais la section 5.5.2.2 du Plan, qui porte également sur ces sites, indique qu'« [a]ucun projet/proposition de projet est autorisé [...] qui inclurait ou impliquerait une navigation »; ainsi, il n'indique pas clairement si seuls les navires associés à des projets ou tous les navires ne peuvent pas naviguer dans les zones visées. Ce problème doit faire l'objet d'une révision, et cette révision doit respecter le principe selon lequel le Plan ne s'applique qu'aux projets.

Le Plan utilise la formulation « sous réserve de navigation en toute sécurité », mais celle-ci n'est pas claire; elle peut signifier que le passage est autorisé seulement pour des questions de sécurité ou que tout exploitant qui peut passer en toute sécurité peut le faire.

Dans la section 2.2.1.4, « Passage d'eau douce des caribous », le Plan provisoire mentionne que les passages comprennent des zones tampons de 20 km, mais que celles-ci n'ont pas pour but d'affecter la navigation maritime entre le lac Baker et Chesterfield Inlet pendant la « saison des eaux libres ». Il faudrait clarifier ce que signifie l'expression « eaux libres ». Par exemple, concerne-t-elle seulement la saison d'Aujaq ou, si l'on veut l'entendre plus largement, quelles sont les conditions d'eau et de glace englobées par le terme « eaux libres »?

Dans plusieurs cas, le Plan provisoire n'indique pas assez clairement que seuls les sites mentionnés expressément comme étant destinés à un usage précis le sont effectivement. Par exemple, les

---

<sup>5</sup> Rapport d'experts de Justice Canada sur l'utilisation des termes « projet » et « proposition de projet » dans le Plan.



échoueries des morses ne sont pas toutes des aires protégées. Seules les échoueries mentionnées expressément à l'annexe A le sont.

### **3.7 Recommandations de la CAN dans l'annexe C du Plan d'aménagement du Nunavut**

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section 7.4, annexe C, « Compendium des recommandations de la CAN dans le Plan d'aménagement du Nunavut », pages 65 et 66.

**Commentaires :** À certains endroits dans le Plan provisoire, la Commission examine un sujet en particulier et formule des recommandations à l'intention des ministères ou organismes gouvernementaux ou envisage de prendre des mesures précises (regroupées dans la section 7.4, annexe C). Comme il est indiqué qu'il s'agit de recommandations, le gouvernement du Canada est d'avis que la Commission n'avait pas l'intention de les inclure dans l'obligation générale du gouvernement quant à la mise en œuvre du plan d'aménagement et la réalisation de ses activités conformément à celui-ci (article 68 de la LATEPN et article 11.5.9 de l'Accord du Nunavut). Nous demandons que ce constat soit énoncé clairement dans le Plan.

En général, la description du problème qui précède la recommandation est claire. Toutefois, le gouvernement du Canada aimerait mieux comprendre le processus d'élaboration de ces recommandations. Sans connaître les enjeux sous-jacents et les discussions sur les options et les solutions disponibles, le gouvernement du Canada hésite à présumer que ces recommandations sont, dans tous les cas, la solution optimale aux problèmes sous-jacents.

**Recommandation(s) :** Si, comme nous croyons le comprendre, la Commission entend que ces recommandations soient seulement consultatives, nous lui suggérons de réviser le libellé de la section 7.4 pour indiquer que ces recommandations ne sont pas visées par le droit de mise en œuvre découlant de l'article 68 de la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut* et l'article 11.5.9 de l'Accord du Nunavut. Pour certaines de ces recommandations, veuillez consulter les commentaires spécifiques de la section 4 sur les recommandations et les considérations rédactionnelles du présent document.

**Justification :** La clarification de la formulation suivant les recommandations aiderait à distinguer ces recommandations des dispositions du Plan que le gouvernement du Canada a le devoir de mettre en œuvre.

### **3.8 Désignations chevauchantes/SIG**

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Annexe A

**Commentaire :** Dans de nombreuses aires, le Plan provisoire indique plusieurs désignations d'aménagement qui se chevauchent pour la même parcelle de terre. Étant donné la façon dont les couches du SIG sont présentées à l'annexe A, les chevauchements ne sont pas clairement identifiables. La grande échelle réduite à des copies imprimées en très petits caractères ajoute au problème. Il est difficile de bien voir l'ampleur de la disparité entre certaines désignations d'utilisation des terres.

Actuellement, toutes les désignations sont présentées en un seul fichier de formes. Étant donné qu'il est difficile de manipuler la représentation de données individuelles dans la base de données (c'est-à-dire les caractéristiques individuelles), utiliser la base de données pour afficher uniquement les aires protégées ou les zones spéciales de gestion s'avère problématique. En outre, la conservation dans une base de données unique masque l'existence de chevauchement des désignations, comme il a été indiqué ci-dessus.

De même, au sein des désignations, le chevauchement des caractéristiques rend pratiquement impossible de voir l'orientation et le nombre de zones de chevauchements, comme les divers habitats du caribou qui sont représentés dans la base de données, et donc de comprendre la liste complète des interdictions et des conditions à un point donné du paysage. Le développement du fichier de formes actuel, dans lequel une simple union de toutes les couches a été utilisée pour combiner les couches en un seul fichier de formes (c'est-à-dire une catégorie de caractéristiques) a également créé de nombreux petits fragments qui sont peut-être sans signification et qui devraient être connectés à d'autres zones plus grandes.

Voici deux exemples de désignations chevauchantes qui sont problématiques :

1. Les sources d'énergie alternatives des infrastructures de la rivière Thelon (zone spéciale de gestion 82) sont situées entièrement dans une zone de passage d'eau douce des caribous (aire protégée 159). La liste des utilisations interdites de terres prévues pour les passages d'eau douce dans le tableau 1 du Plan provisoire comprend les « Infrastructure hydroélectrique et infrastructure connexe », qui se trouve être la seule utilisation autorisée des terres dans la zone spéciale de gestion de la rivière Thelon. Suivant la logique selon laquelle les interdictions d'utilisation des terres les plus restrictives s'appliquent en cas de chevauchement des désignations, nous pourrions conclure que les utilisations liées à l'hydroélectricité ne sont pas autorisées dans la zone d'infrastructure de la rivière Thelon. Pourtant, cette conclusion est clairement incompatible avec l'intention de la désignation de cette zone spéciale de gestion.
2. Le site contaminé de Cape Dorset 2 (île Nottingham) (zone spéciale de gestion 96) est situé dans une zone d'utilisation et d'occupation égales (aire protégée 77) qui interdit les carrières et les infrastructures linéaires. Toutefois, les activités d'assainissement des sites sont permises dans la zone spéciale de gestion. Dans les cas où les activités d'assainissement exigent l'utilisation de carrières et de routes, il n'est pas certain que ces activités soient conformes au Plan provisoire.

**Recommandation(s) :** Le Plan doit indiquer clairement les utilisations autorisées des terres et entreprendre un examen afin de limiter les chevauchements de désignations. La Commission doit évaluer différentes méthodes pour structurer les données SIG et les désignations qui se chevauchent pour en faciliter l'utilisation tant pour les promoteurs que pour les organismes de réglementation. Une solution possible est fournie dans la section sur les documents à l'appui ci-dessous, mais d'autres méthodes doivent être envisagées pour optimiser l'accessibilité et la facilité d'utilisation de l'annexe A.

**Documents à l'appui :** La structure des données doit optimiser la convivialité, éliminer les données chevauchantes dans les classes d'entités et regrouper les sources de données par thème pour les utilisateurs intéressés uniquement à certaines couches.

Les groupements de niveau supérieur sont des bases de données géographiques qui permettent un sous-regroupement thématique des ensembles de données d'entités (regroupements de second niveau) qui contiennent des classes d'entités individuelles (groupements de niveau inférieur). Ces classes

d'entités doivent contenir des entités semblables réparties sur le paysage de façon à ne pas se chevaucher. Il faut faire preuve de jugement en cette matière à savoir si des entités individuelles voisines doivent être conservées en tant qu'éléments à une partie ou à plusieurs parties (par exemple, les échoueries des morces dans le bassin Foxe pourraient être conservées comme une entité en plusieurs parties ou comme une entité à une seule partie). Dans certains cas, en particulier dans la base de données géographiques des composantes valorisées, il peut y avoir des classes d'entités avec un seul enregistrement ou des ensembles de données d'entités avec une seule classe d'entité. Bien que cela semble être une méthode de stockage inefficace, elle permet une utilisation très flexible des données.

Enfin, pour une plus grande clarté au sujet des conditions d'utilisation des terres à un endroit donné, les couches de désignation (dans la base de données géographiques, ci-dessus) pourraient être fusionnées en une seule couche non chevauchante où les attributs de la couche décrivent l'ensemble des conditions d'un polygone. Une ébauche de structure de base de données géographiques est illustrée à l'annexe D.

### 3.9 Sites contaminés

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section 4.4.3.2, Objectifs, page 42.

**Commentaire :** Si le processus décrit à l'annexe D est utilisé pour établir la priorité des sites contaminés, il doit être harmonisé avec le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (PASCF) et s'aligner également avec le Conseil canadien des ministres de l'environnement : Système national de classification des lieux contaminés (SNCLC). Le texte renvoie au PASCF, mais indique qu'il est utilisé exclusivement par le MDN et qu'il s'applique aux sites de déchets dangereux. Ce système de classification est utilisé par tous les ministères fédéraux puisqu'il est utilisé pour établir la priorité des sites dans le PASCF. En outre, ce système a été développé pour traiter tous les types de sites contaminés. De plus, d'autres travaux doivent être entrepris dans le développement du processus d'établissement des priorités. Selon le processus d'établissement des priorités décrit à l'annexe D, un site situé près d'une collectivité mais présentant peu ou pas de risque pour l'environnement et la santé humaine pourrait avoir la même priorité qu'un site à haut risque qui est loin de toute collectivité, mais qui pourrait avoir des répercussions sur l'environnement.

Actuellement, le Plan provisoire ne décrit pas comment ces sites seront identifiés à l'avenir et ajoutés au Plan d'aménagement du Nunavut. Étant donné la nature du Programme des sites contaminés, de nouveaux lieux pourraient être ajoutés. Un processus visant à ajouter des sites doit être décrit pour tous les gardiens.

**Recommandation(s) :** Afin d'harmoniser les programmes et les systèmes de classification existants, la Commission doit collaborer avec le gouvernement du Canada pour intégrer le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (PASCF) et le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux du Conseil canadien des ministres de l'environnement dans la conception des critères d'établissement des priorités d'assainissement des sites contaminés tel qu'il est décrit à l'annexe D.

**Remarques :** De plus, les renseignements fournis sur les sites contaminés ne doivent pas être considérés comme une liste exhaustive de tous les sites du Nunavut. Bien qu'Affaires autochtones et du Nord et le ministère de la Défense nationale aient la majorité des emplacements, le Plan d'aménagement du Nunavut doit tenir compte du fait qu'il existe d'autres gardiens sur le territoire.

### 3.10 Recherches et études supplémentaires

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section 6.8 Recommandations pour des recherches et études supplémentaires, page 58.

**Commentaire :** Le Plan provisoire définit une liste de priorités de recherche « sans ordre particulier » et laisse la liste ouverte avec la mention « Autre ». On n'indique pas très bien quel est le but principal de ces recherches – est-ce une reconnaissance de lacunes? Ou cela vise-t-il à appuyer les versions futures du Plan d'aménagement? Dans sa forme actuelle, la liste aborde une grande variété de questions importantes, mais on ne comprend pas comment la liste a été élaborée ou comment elle sera mise en œuvre. De plus, les sujets de recherche correspondant à chaque priorité varient en détail et en spécificité.

En outre les priorités de recherche ne se rapportent pas toutes à la recherche. Par exemple, à la section 6.8.12 le libellé de la révision de l'information géologique prévoit la mise à jour des informations.

**Recommandation(s) :** Si, comme nous croyons le comprendre, la Commission entend que ces priorités de recherche soient seulement consultatives, nous lui suggérons de réviser le libellé de la section 6.8 pour indiquer que ces priorités ne sont pas visées par le droit de mise en œuvre découlant de l'article 68 de la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut* et de l'article 11.5.9 de l'Accord du Nunavut.

### 3.11 Recherches permises dans les aires protégées et les zones spéciales de gestion

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section Définitions générales p. 10 et 11, 6.4 Utilisations généralement autorisées et tableau 1 : Affectations du sol 69-84, tableau 2 : Zones de protection des oiseaux migrateurs p. 85 et 86, et échoueries des morses, p. 76.

**Commentaire :** En ce qui concerne les aires protégées, le Plan provisoire interdit la recherche liée aux utilisations interdites du sol dans des aires qui ont obtenu la désignation d'aire protégée, sauf dans le cas de la « recherche scientifique non exploitante ». Après examen, le gouvernement du Canada reconnaît que cette approche, combinée à la définition de recherche non exploitante, peut avoir comme conséquence inattendue d'interdire des activités de recherche qui ne nuisent pas aux valeurs qui sont à la base de la désignation des aires protégées. Par conséquent, le gouvernement du Canada estime que la recherche ne doit pas être une activité interdite.

**Recommandation(s) :** 1) Retirer des aires protégées au tableau 1 : « Recherche associée excepté la recherche scientifique non exploitante ». Supprimer de la section Définitions « recherche associée » et « recherche scientifique non exploitante ».

**Commentaire :** Certaines des zones spéciales de gestion qui figurent dans le Plan provisoire, comme les refuges des oiseaux migrateurs et les échoueries des morses, exigent l'établissement d'une zone de protection pour les navires. 1) À la page 85, tableau 2 : Zones de protection des oiseaux migrateurs, « Comment utiliser ce tableau », le Plan provisoire se lit comme suit : « Notez que les zones de protection ne s'appliquent pas aux navires de recherche scientifique, aux travaux de recherche scientifique ou aux activités traditionnelles de chasse ou de pêche. » 2) La note de bas de page « 1 » du tableau 2 stipule également ce qui suit : « Les avions doivent s'efforcer de maintenir, sous réserve de la discrétion du pilote concernant la sécurité humaine et des avions, et sauf pour des objectifs opérationnels spécifiques tels que les décollages et les atterrissages, etc., les zones de protection aériennes verticales et latérales proposées. » 3) À la page 76, tableau 1, Site 41, Échoueries des morses, une condition stipule ce qui suit : « Aucun navire ne peut approcher dans les cinq (5) km du côté de la mer d'une échouerie de morses, à aucun moment au cours de l'année. » « Tout projet au Nunavut impliquant la navigation maritime qui violerait ces dispositions est interdit. » Le gouvernement du Canada souhaite que les zones de protection navale et aérienne en ce qui concerne les zones spéciales de gestion du Plan provisoire continuent de permettre la recherche scientifique liée à la faune, comme les levés périodiques de mammifères marins.

**Recommandations :** 1) Supprimer la note qui figure actuellement à la fin de « Comment utiliser ce tableau » dans le tableau 2 et lui substituer le texte de la note de bas de page 6 du tableau 2 révisé, Zones de protection des oiseaux migrateurs (présenté à la page 66 du présent document). Cela permettra de préciser, par exemple, que les recherches sur les mammifères marins effectuées par des aéronefs à proximité des zones protégées telles que les refuges d'oiseaux migrateurs et les échoueries des morses sont autorisées. 2) Modifier la note de bas de la page 8 du tableau 2 révisé, Zones de protection des oiseaux migrateurs (présentée à la page 66 du présent document) pour inclure ce qui suit : « ... sauf les avions servant à de la recherche scientifique sur l'abondance, la distribution et l'état de santé de la faune ». 3) À la page 70, tableau 1, Site 41, Échoueries des morses, modifier cette condition pour ajouter ce qui suit à la fin de la première phrase : « ..., sauf les navires servant à de la recherche scientifique sur l'abondance, la distribution et l'état de santé de la faune ».

### 3.12 Présence du MDN dans le Nunavut/Souveraineté

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Section 4.5 Souveraineté, page 43.

**Commentaire :** Le Nord canadien est depuis longtemps une priorité pour le gouvernement du Canada et cette partie du pays demeure essentielle aux responsabilités de défense nationale et continentale du MDN et des FAC. En effet, le rôle du MDN et des FAC dans le Nord est vaste et multiple. Il exige une présence permanente par l'infrastructure, le personnel, les opérations et les exercices, et la projection de forces des éléments nationaux pouvant être déployés dans la région en cas de crise ou d'urgence. En tant que tels, le MDN et les FAC doivent maintenir une présence et une liberté de mouvement pour remplir le mandat de défense du pays.

Le Nord canadien est également important pour la relation de défense entre le Canada et les États-Unis, car la région représente la majorité des approches nord-américaines par air et par mer, et plus de 75 % des côtes du Canada. Comme le Canada et les États-Unis travaillent ensemble dans le cadre du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) pour défendre nos

approches aériennes et maritimes partagées, la capacité du MDN et des FAC de mener efficacement des opérations dans l'Arctique est vitale.

Compte tenu de l'évolution de l'environnement de sécurité dans l'ensemble de l'Arctique, le MDN et les FAC devront probablement accroître leur empreinte dans les années à venir. Parmi les éléments clés de l'évolution de la situation en matière de sécurité, mentionnons les changements climatiques et les progrès technologiques qui entraînent une augmentation des activités publiques, commerciales et touristiques dans la région, en particulier pour l'État et les entreprises qui cherchent à bénéficier d'un nouvel accès aux ressources et aux voies de transport. De plus, de nombreux États arctiques suivent attentivement les activités militaires de la Russie et le développement des capacités dans l'Arctique, en particulier à la lumière du rôle plus affirmé de la Russie dans le monde.

Opérations annuelles de protection de la souveraineté : Les Forces armées canadiennes (FAC) mènent des opérations depuis plus d'un siècle dans le Nord et maintiennent une présence toute l'année dans cette région du pays en y faisant une série d'exercices conjoints et d'opérations annuelles de protection de la souveraineté (Op NUNALIVUT, Op NUNAKPUT, Op NANOOK ou Op NEVUS) afin :

- d'assurer la souveraineté du Canada dans la région;
- d'accroître les capacités des Forces armées canadiennes relativement aux opérations dans l'Arctique;
- d'améliorer la coordination avec les partenaires et les intervenants aux fins de la sécurité et de la protection du Nord.

Entraînement : En dehors des opérations de souveraineté, les FAC s'entraînent régulièrement dans le Nord. À ce titre, les besoins des FAC en matière d'entraînement dans le Nord doivent être mentionnés et pris en considération dans le présent document. Le plan d'aménagement doit explicitement reconnaître le besoin des FAC de s'entraîner dans le Nord, même si les demandes formelles d'utilisation du sol doivent suivre plus tard.

Rangers : Les Rangers canadiens sont un sous-groupe de la Réserve des FAC. Ils sont les yeux et les oreilles des militaires dans les régions peu peuplées et affirment la présence continue des FAC dans l'Arctique canadien. Dans chacune des collectivités de la région, les Inuits participent au Programme des Rangers canadiens, qui leur donne une formation de force de surveillance locale. À leur tour, les Rangers agissent comme guides et donnent aux membres des Forces armées canadiennes des leçons de survie dans l'Arctique. Ils mènent des patrouilles de surveillance et de protection de la souveraineté, recueillent des données locales d'importance militaire, mettent leurs connaissances et leur expertise locales au service d'opérations de recherche et de sauvetage, et prêtent main-forte aux autorités fédérales, provinciales, territoriales ou municipales. Les patrouilles des Rangers traversent régulièrement des couloirs importants et doivent être reconnues dans le Plan d'aménagement du Nunavut comme une utilisation du sol par la Défense.

Centre d'entraînement des FAC dans l'Arctique : La section sur la souveraineté mentionne Alert, Eureka et Nanisivik, mais pas le Centre d'entraînement des FAC dans l'Arctique (et autres infrastructures mineures) à Resolute Bay. Même si le Centre d'entraînement dans l'Arctique partage une installation avec RNCAN, il doit être expressément mentionné afin qu'il soit reconnu comme un établissement de défense et qu'on en tienne compte dans le Plan d'aménagement du Nunavut. La baie de Resolute est particulièrement importante, car il s'y trouve une zone d'entraînement locale et saisonnière.

Marine royale canadienne (MRC) : La MRC joue un rôle clé dans la protection de la souveraineté du Canada sur ses trois littoraux par sa participation régulière aux opérations et aux patrouilles dans les eaux nordiques du Canada. La MRC aide également d'autres ministères à faire appliquer le droit national et international.

Aviation royale canadienne (ARC) : L'ARC mène des patrouilles aériennes, de protection de la souveraineté, de reconnaissance et de surveillance pour défendre l'espace aérien du Canada et des États-Unis, y compris celui du Nord. L'ARC contribue également à la souveraineté du Nord et aux opérations de recherche et de sauvetage. La BFC Alert maintient une capacité de géolocalisation (procédé de localisation géographique d'une personne ou d'un objet) et appuie les opérations de recherche et de sauvetage, les activités d'Environnement Canada, les chercheurs de l'Arctique et d'autres activités. L'ARC, en collaboration avec le NORAD, maintient des emplacements avancés d'opérations à Iqaluit et à Rankin Inlet, au Nunavut. Elle fournit l'infrastructure et les approvisionnements nécessaires au soutien du déploiement des avions de combat CF-188 Hornet dans des endroits éloignés.

**Recommandation(s)** : Le MDN souhaite qu'il soit fait mention de la présence de la Défense nationale et des Forces armées canadiennes, et de l'existence d'opérations de souveraineté dans le Plan d'aménagement du Nunavut, afin que chacun soit conscient de leur existence, de leur portée générale et de leur régularité.

Le MDN souhaite également que l'on tienne compte des secteurs généraux qui sont habituellement utilisés au cours des opérations, de sorte que le Plan d'aménagement reconnaisse ouvertement ce besoin et n'interdise ni ne limite l'accès à certains centres opérationnels essentiels à ces activités.

### **3.12.1 Utilisations interdites**

**Renvoi dans le Plan provisoire** : Tableau 1 : Affectations du sol, pages 69 à 84.

**Commentaire** : La définition des « utilisations interdites », dans les affectations du sol, aura des conséquences négatives sur les installations du MDN, en particulier aux sites 38, 39, 40, 43, 49 et 151. En effet, le ministère de la Défense nationale a un besoin opérationnel permanent de matériaux de carrière afin de maintenir son infrastructure, de mener des activités de mesures correctives, d'utiliser ses programmes de santé et de sécurité et de stabiliser ses aérodromes, pour ne nommer que quelques-uns de ses besoins. Les « utilisations interdites » doivent être clairement définies pour que le Ministère puisse continuer à fonctionner.

**Recommandation(s)** : Nous recommandons que les utilisations interdites ne s'appliquent pas au MDN pour s'assurer que le Ministère puisse poursuivre ses activités.

## **3.13 Exploration et exploitation du charbon – Île Axel Heiberg Est et péninsule de Fosheim**

**Renvoi dans le Plan provisoire** : Tableau 1 : Affectations du sol (sites 23 et 27), page 72.

**Commentaire :** L'exploration et l'exploitation charbonnières constituent une utilisation potentielle majeure des terres dans les deux sites d'habitat essentiel des oiseaux, qui sont tous deux considérés comme présentant une intolérance élevée au risque par ECCC. Dans le projet d'aménagement du territoire, les emplacements sont classés comme « protégés » et un certain nombre d'activités, y compris l'exploration et l'exploitation minières, y sont interdites. Toutefois, le charbon ne relève pas de la définition de « matière minérale » et l'exploration et l'exploitation du charbon sont encore autorisées.

**Recommandation(s) :** L'exploration et l'exploitation du charbon doivent être ajoutées à la liste des activités interdites pour ces sites.

**Justification :** L'exploration et l'exploitation du charbon doivent être interdites pour que l'effet voulu de la protection du zonage soit efficace.



## 4 Recommandations et considérations – rédaction

Le tableau ci-dessous traite de certaines préoccupations du gouvernement du Canada concernant le Plan provisoire.

Pour améliorer la clarté et la cohérence, le gouvernement du Canada formule les recommandations générales suivantes sur l'utilisation des définitions dans le Plan provisoire. 1) Supprimer les définitions des termes qui ne sont pas utilisés. 2) Examiner chaque définition pour savoir si elle est nécessaire ou si le sens ordinaire du terme est suffisant pour l'utilisation du terme. 3) Lorsqu'une définition générale d'un terme est suffisante pour son utilisation dans le Plan provisoire, éviter une définition très précise. 4) Si un terme a une définition faisant autorité, il faut se référer directement à cette source faisant autorité. Si l'on reproduit la définition dans le Plan provisoire, il faut indiquer que c'est uniquement pour des raisons de commodité et que c'est la définition de source qui est adoptée. 5) Éviter d'utiliser des acronymes dans les définitions. 6) Ne pas créer une règle de fond par une définition.

N° de page	Description	Recommandation	Justification
P. 10	<b>Définitions :</b> <b>Général</b> <b>Exploration avancée</b> se réfère à la phase après l'exploration et avant l'exploitation minière où un travail intensif est effectué sur une zone marquée. Cela inclut de manière non exhaustive : l'échantillonnage en vrac; le décapage et le creusement de tranchées de terres; le retrait de bas-fonds surchargés; l'utilisation d'explosifs; le forage.	L' <b>exploration avancée</b> est un ensemble d'activités visant à trouver les caractéristiques d'un gisement minéral et à évaluer la faisabilité économique et technique de la mise en exploitation du gisement minéral.	La définition actuelle définit mal le rôle de l'exploration avancée.
P. 8	<b>Définitions :</b> <b>Aire de conservation</b> telle que définie dans le Plan provisoire.	<b>Aire de conservation</b> a la signification donnée à ce terme dans la <i>Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut</i> .	Aire de conservation a la signification donnée à ce terme dans la <i>Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut</i> .
P. 12	<b>Définition :</b> <b>Zones contaminées</b> désigne une superficie de terres dont une autorité de réglementation a déterminé	Une <b>zone contaminée</b> est un lieu où l'on trouve des substances dont la concentration 1) dépasse les niveaux de départ (niveau naturel) et pose ou posera	AANC préférerait cette définition, qui est la définition utilisée dans la politique et les programmes fédéraux concernant les sites

	sa contamination en vertu des lois applicables en matière de réglementation des substances ou des produits, y compris les déchets dangereux ou marchandises dangereuses, et la protection de l'environnement.	vraisemblablement un danger immédiat ou à long terme pour la santé humaine et pour l'environnement ou 2) dépasse les niveaux prévus dans les politiques et les règlements.	contaminés.
P. 11	<b>Définition :</b> La <b>ligne avancée d'alerte précoce</b> est un système de stations radars.	Éliminer la définition. Lorsque les sites avancés d'alerte précoce sont mentionnés pour la première fois dans le Plan provisoire, inclure cette explication : La « ligne avancée d'alerte précoce » (DEW) servait dans les années 1950 et 1960 à la transmission de messages dans le Nord et outre-mer. Avec l'apparition de nouvelles technologies, ces stations sont devenues désuètes et certaines ont été abandonnées dans les années 1960. Affaires autochtones et Développement du Nord Canada et le ministère de la Défense nationale sont responsables de l'assainissement de ces sites.	Étendre la définition. Peut servir d'explication contextuelle dans la section pertinente du Plan.
P. 10	<b>Définitions :</b> <b>Exploration</b> désigne une recherche de minéraux par prospection, par prospections géologiques, géophysiques ou géochimiques, par creusement de tranchées, décapage, excavation ou forage ou par toute autre méthode.	Changer la définition pour « Désigne l'ensemble des activités visant à rechercher des gisements utiles et économiquement exploitables de minéraux, de pétrole et de gaz. »	
P. 10	<b>Définitions :</b>	Changer la définition pour	

	<p><b>Exploitation minière</b> désigne l'extraction des minéraux, des métaux précieux ou des spécimens de minéraux pour une période de temps, y compris les engagements suivants effectués concernant un claim enregistré :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Examen des affleurements et des dépôts superficiels</li> <li>b) Excavation</li> <li>c) Échantillonnage</li> <li>d) Étude ou analyse géochimique</li> <li>e) Forage</li> <li>f) Étude et analyse géophysique</li> </ul>	« extraction et concentration des minéraux ayant une valeur économique dans un gisement minéral ».	
P. 12	<p><b>Définitions :</b></p> <p><b>Recherche scientifique non exploitante</b> désigne la recherche qui ne vise pas l'exploitation ou l'extraction des ressources renouvelables ou non renouvelables, et utilisant des méthodes scientifiques de collecte de données dont les procédures et les résultats se conforment aux paramètres reconnus éthiques de non-exploitation.</p>	Le gouvernement du Canada recommande de supprimer cette définition.	Selon la méthode de recherche recommandée par le gouvernement du Canada, telle que décrite dans « 3.11 Recherches admissibles dans les aires protégées et les zones spéciales de gestion », cette définition ne serait plus requise.
P. 42	L'acronyme PSCN est utilisé dans le document mais n'est pas défini (il s'agit du Programme des sites contaminés du Nord d'AANC). (NdT : ne concerne que le texte en anglais.)	<b>PSCN</b> « Programme des sites contaminés du Nord d'AADNC »	Il existe deux options : elle peut être soit ajoutée à la liste des définitions, soit définie à la section 4.4.3 pour être utilisée dans cette section.
P. 12	<p><b>Définitions :</b></p> <p><b>Surveillance</b> se rapporte au processus de contrôles périodiques de la région qui a été touchée par une</p>	Changer la définition pour « approche systématique d'observation, d'étude et de déclaration des conditions écosystémiques et socio-	Élargissement au-delà de l'exploitation minière pour inclure d'autres formes de surveillance, telle que la surveillance socio-

	ancienne mine afin de garantir que les programmes de fermeture et d'assainissement sont menés à bonne fin.	économiques. »	économique.
P. 12	<b>Définitions :</b> <b>Prospection</b> désigne la recherche physique des minéraux, métaux précieux ou spécimens de minéraux dans leur état naturel.	Changer la définition de <b>prospection</b> pour « recherche d'affleurements ou d'expositions superficielles de minéraux ou de gisements ayant un potentiel économique. »	
P. 8	<b>Définitions :</b> <b>Aire protégée</b> désigne une affectation du sol qui interdit les activités désignées incompatibles avec les valeurs environnementales et culturelles; peut intégrer des conditions pour orienter l'utilisation des terres. Les composantes valorisées peuvent aussi être identifiées dans ces zones.	Changer la définition d' <b>aire protégée</b> qui se rapporte à une désignation d'affectation du sol qui interdit les utilisations précisées <del>spécifiées incompatibles avec les valeurs environnementales et culturelles, et peut intégrer des conditions pour orienter l'utilisation des terres</del> . Les composantes valorisées <del>peuvent aussi être identifiées dans ces zones.</del>  De plus, les « aires protégées » doivent être désignées comme des « aires de conservation ». De plus, les aires protégées en vertu de la loi pourraient figurer dans leur propre section sur les « aires protégées » du Plan d'aménagement.	<b>Commentaire :</b> L'utilisation de l'appellation « aires protégées » a causé de la confusion sur le statut législatif et à long terme des sites dans le Plan provisoire. Le terme « aire protégée » évoque fortement des aires établies en vertu d'une législation spécifique pour la protection à long terme d'une ou de plusieurs valeurs écologiques (par exemple, le terme est souvent associé aux parcs (nationaux, provinciaux et territoriaux), aux réserves fauniques et aux refuges d'oiseaux.  Le Plan d'aménagement du Sahtu comporte des aires protégées et de conservation. L'aire protégée est réservée aux sites protégés par des instruments de protection à long terme. Le terme « aire conservation » est utilisé pour les sites où la conservation des valeurs écologiques ou

			socioculturelles est l'utilisation prioritaire du site.
P. 12	<p><b>Définitions :</b></p> <p><b>Site de déchets</b> désigne une superficie de terres dont une autorité de réglementation a déterminé sa contamination en vertu des lois applicables en matière de réglementation des substances ou des produits, y compris les déchets dangereux ou marchandises dangereuses, et la protection de l'environnement.</p> <p>Cette définition ne correspond pas aux régimes juridiques ou à la pratique réglementaire.</p>	<p><b>Site de déchets</b> « désigne un terrain qui n'est plus utilisé pour toute licence, permis, ou activité autorisée autrement, où des substances, déchets, contaminants et autres substances réglementées :</p> <p>a) causent un effet néfaste pour la santé humaine ou de l'écosystème;</p> <p>b) sont d'apparence inesthétique;</p> <p>c) dépasse les niveaux indiqués dans les politiques et les règlements. »</p>	
P. 8	<p><b>Définitions :</b></p> <p><b>Assainissement</b> désigne le processus visant à remettre en état aussi près que possible de l'état initial un terrain précédemment utilisé de manière à pouvoir soutenir et préserver la faune et son habitat.</p>	<p><b>Assainissement</b> « Élimination, réduction ou neutralisation de substances, de déchets ou de matières dangereuses d'un site afin de prévenir ou de réduire au minimum les effets néfastes sur l'environnement ou la sécurité publique. »</p>	Définition proposée pour l'examen de toutes les parties.
P. 15	<p><b>Définitions :</b></p> <p><b>Routes d'accès</b> Voies non entretenues, informelles, chemins toutes saisons des communautés, sentiers et routes sans lit de gravier, minimalement conçues et adaptées comme routes secondaires pour les véhicules tout-terrain personnels. Les routes d'accès ne sont pas inspectées, et sont utilisées pour des activités traditionnelles ou communautaires, et non</p>	La définition n'apparaît pas dans le texte et doit être supprimée si elle n'est pas utilisée.	

	pour des activités industrielles.		
P. 18	<b>Figure 1 – E</b> La zone marine nationale de conservation du détroit de Lancaster (AMNC) et l'emplacement approximatif du lieu historique national du Canada des épaves du HMS Erebus et du HMS Terror ne sont pas indiqués sur la carte.	Afficher l'aire marine nationale de conservation du détroit de Lancaster (AMNC) et les emplacements approximatifs du lieu historique national du Canada des épaves du HMS Erebus et du HMS Terror.	Étant donné que d'autres secteurs administrés par Parcs Canada sont présents sur la carte, il serait souhaitable que ces zones soient représentées sur la carte.
P. 28	Le libellé actuel de la section <b>2.1 Habitats essentiels pour les oiseaux migrateurs</b> se lit comme suit : « Les habitats essentiels pour les oiseaux migrateurs qui présentent une intolérance au risque faible sont considérés comme des CVE. »	Nous recommandons le libellé suivant : « Les habitats essentiels pour les oiseaux migrateurs qui présentent une intolérance au risque élevée ou modérée, mais pour lesquelles une aire de protection n'est pas indiquée pour l'instant sont considérés comme des CVE. »	Le libellé original n'est pas exact.
P. 30	<b>Section 2.2.1.4 Passage d'eau douce des caribous</b> « Les passages d'eau douce des caribous incluent des zones tampons de 20 km. Pour des raisons de clarté, ce statut d'aire protégée ne vise pas la navigation maritime entre le lac Baker et Chesterfield Inlet pendant la saison des eaux libres. »	Il faut préciser davantage à quoi correspond la saison des « eaux libres ». En outre, délimiter la règle par référence à son effet prévu n'est pas optimal. Il serait préférable de dire quelque chose comme « ne s'applique pas à la navigation entre le lac Baker et Chesterfield Inlet ».	La saison des « eaux libres » ne concerne-t-elle que la saison d'Aujaq ou, si l'on veut l'entendre plus largement, quelles sont les conditions englobées par le terme « eaux libres »?
P. 31	<b>Section 2.6.1 Zones écologiquement et biologiquement significatives</b> <b>Commentaire :</b> Les ZEBS qui figurent actuellement à l'annexe B3 du Plan provisoire doivent être mises à jour afin de refléter la révision des ZEBS de la	Les nouveaux fichiers de forme, qui sont délimités à la terre, décrivent les ZEBS révisées pour la biorégion de l'Arctique de l'Est et doivent être utilisés pour mettre à jour l'annexe B3 pour montrer les limites précises des ZEBS.	

	<p>biorégion de l'Arctique de l'Est qui ont été fournies à la CAC le 12 août 2016. Comme les ZEBS qui figurent actuellement dans le Plan provisoire de 2016 ne sont pas délimitées à la terre, elles semblent couvrir à la fois l'environnement marin et terrestre.</p>		
P. 32	<p><b>Section 2.7 Enjeux transfrontaliers</b></p>	<p>L'inclusion des lacs de la morue franche dans cette section semble être une erreur. Il est recommandé de l'éliminer.</p>	<p>Bien que certaines des zones d'abondance de l'omble chevalier puissent comporter des enjeux transfrontaliers, on ne sait pas quels enjeux transfrontaliers pourraient s'appliquer aux lacs de la morue franche.</p>
35	<p><b>3.1.1</b> – Les parcs nationaux offrent un réseau d'aires protégées représentatives à l'échelle nationale. Au moment de la rédaction, il y a un parc en attente de création officielle conformément à la <i>Loi sur les parcs nationaux du Canada</i> au Nunavut.</p> <p>Zone de texte : Les parcs nationaux en attente de création officielle (île Ward Hunt) ont reçu une désignation d'aire protégée interdisant les utilisations incompatibles. [Voir l'annexe A et le tableau 1 – Site n° 42]</p>	<p>Les parcs nationaux offrent un réseau d'aires protégées représentatives à l'échelle nationale. Au moment de la rédaction, il y a un parc en attente de création officielle conformément à la <i>Loi sur les parcs nationaux du Canada</i> au Nunavut. Cependant, on a recommandé d'ajouter deux aires à des parcs nationaux.</p> <p>Zone de texte : Les aires qu'on a recommandé d'ajouter à des parcs nationaux (île Ward Hunt et Sila Lodge) ont reçu une désignation d'aire protégée interdisant les utilisations incompatibles. [Voir l'annexe A et le tableau 1 – Site n° 42 et XX (Sila Lodge n'a pas encore reçu de numéro)]</p>	<p>Actuellement, Parcs Canada n'a pas de parcs en attente de création officielle. Les deux zones mentionnées dans le Plan, l'île Ward Hunt et Sila Lodge, font partie des projets de modification des limites qui sont en cours d'exécution ou d'examen. À la fin de processus distincts, ces aires feraient partie du parc national Quttinirpaaq et du parc national Ukkusiksalik respectivement. En les qualifiant de « parcs nationaux en attente de création officielle », on peut donner à penser qu'il s'agit de nouveaux parcs ou que les parcs existants ne sont pas créés officiellement. Ce n'est pas le cas. Les parcs nationaux Quttinirpaaq et Ukkusiksalik ont été créés</p>

			<p>officiellement en vertu de la <i>Loi sur les parcs nationaux du Canada</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le cadre d'autres exercices d'aménagement, des aires comme celles-ci ont été regroupées sous la description « Ajouts à des parcs recommandés ». Cela décrit avec plus d'exactitude la raison qui a motivé l'attribution de la désignation (p. ex. « aire protégée »).</li> </ul> <p>En passant, Sila Lodge est mentionnée dans le document Options et recommandations, mais pas dans le Plan d'aménagement lui-même. Il est important d'assurer la cohérence entre les deux, et de garantir que les interdictions énumérées pour les deux aires sont les mêmes.</p>
P. 35	<p><b>Section 3.1.2 Parcs nationaux proposés</b></p> <p>La zone adjacente au parc national Qausuittuq et au nord-est de l'île Bathurst a reçu une désignation d'aire protégée qui interdit les usages incompatibles. [Voir l'annexe A et le tableau 1 – Site n° 43]</p> <p>3.1.2 Il n'y a pas de parcs nationaux proposés au Nunavut. Deux régions</p>	<p>Il n'y a actuellement aucun parc national proposé au Nunavut. Deux régions naturelles identifiées par le Plan du système de parcs nationaux, la plaine de Southampton et le plateau de la toundra d'Ungava, ne sont pas représentées dans un parc national établi pour le moment. La zone adjacente et à l'est du parc national Qausuittuq a été identifiée comme importante pour la</p>	<p>Dans cette section, on mentionne une aire adjacente à la limite est du parc national Qausuittuq. L'explication au paragraphe deux et la case de la légende sont correctes. Toutefois, des détails supplémentaires sont nécessaires pour mieux expliquer pourquoi cette parcelle a été désignée comme aire protégée. Outre son</p>



	<p>naturelles, la plaine de Southampton et le plateau de la toundra d'Ungava, ne sont pas représentées dans le Plan de réseau des parcs nationaux. La zone adjacente et à l'est du parc national Qausuittuq a été identifiée comme importante pour la survie du caribou de Peary de l'île Bathurst, qui est classé comme en voie de disparition en vertu de la LEP. Une aire protégée est établie à côté de ce parc afin d'appuyer les fonctions écosystémiques du parc.</p> <p><i>Zone de texte</i> : La zone adjacente au parc national Qausuittuq au nord-est de l'île Bathurst a reçu une désignation d'aire protégée qui interdit les usages incompatibles. [Voir l'annexe A et le tableau 1 – Site n° 59]</p> <p>Un retrait des terres (aucun jalonement, exploration ou exploitation n'est autorisé, et aucun nouveau permis, licence ou bail ne peut être émis) était en place pour un nouveau parc national proposé à côté du parc national existant de Tuktut Nogait. Aucune mesure de gestion provisoire n'a été estimée nécessaire par un partenaire en matière de</p>	<p>survie du caribou de Peary en vertu de la LEP. Avec la décision de délimitation du parc national Qausuittuq, les gouvernements fédéral et territorial ont convenu que la zone à l'est serait protégée pour le caribou de Peary par des mesures qui pourraient être levées si la population se rétablissait. Une aire protégée adjacente à ce parc a été créée pour appuyer les fonctions écosystémiques du parc et pour se conformer aux exigences légales de l'Entente-cadre sur les répercussions et les avantages pour les Inuits de l'exploitation du parc national Qausuittuq qui nécessite une gestion spéciale pour le caribou de Peary.</p> <p><i>Zone de texte</i> : La zone adjacente au parc national Qausuittuq au nord-est de l'île Bathurst a reçu une désignation d'aire protégée qui interdit les usages incompatibles. [Voir l'annexe A et le tableau 1 – Site n° 43]</p> <p>SUPPRIMER : tout le paragraphe suivant la zone de texte verte.</p>	<p>importance pour la survie du caribou de Peary et pour le soutien des fonctions écosystémiques, la zone est protégée en vertu d'une obligation légale dans l'Entente-cadre sur les répercussions et les avantages pour les Inuits en ce qui concerne le parc national Qausuittuq. Les sections 2.1.5, 4.2.5 et l'annexe 3 de l'Entente mentionnent expressément l'aire désignée dans le Plan d'aménagement comme étant protégée.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans la boîte de texte, on mentionne le numéro 59. Toutefois, dans l'annexe A et le tableau 1, on mentionne le site 43. Cela doit être corrigé.</li> <li>• Nous suggérons en outre que cette section soit mise en évidence dans le Plan d'aménagement ainsi que d'autres renseignements concernant la gestion du caribou, puisqu'elle concerne directement ce sujet. Toutefois, il doit être clair que cette aire est unique en ce sens qu'il existe des engagements</li> </ul>
--	--	---	---

	planification.		<p>juridiques qui en font une aire protégée. Elle doit faire l'objet de mesures particulières et être soustraite à toute solution globale relative aux aires de protection du caribou.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• À l'annexe A, ce polygone recouvre actuellement une parcelle de terre appartenant aux Inuits. Les commentaires des collectivités et de l'Association des Inuits de Qikiqtani serviront à décider si les terres inuites seront incluses ou non dans le polygone de protection du caribou. Dans la carte jointe à l'Entente-cadre sur les répercussions et les avantages pour les Inuits de Qausuittuq, la parcelle de terre appartenant aux Inuits n'est pas incluse dans cette protection, bien que les terres du sous-sol actuellement inaliénables comprennent la zone sous-jacente aux terres des Inuits.</li> </ul> <p>Le paragraphe qui suit la boîte verte est inutile. Étant donné que la zone précédemment couverte</p>
--	----------------	--	---

			<p>par le retrait des terres ne sera pas présente sur la carte, ceux qui liront le Plan ne sauront pas à quel lieu le paragraphe fait référence. Bien qu'il existe une documentation importante du processus décisionnel visant à supprimer la désignation d'utilisation des terres pour la zone précédemment retirée pour l'agrandissement du parc national de Tuktut Nogait, l'inclusion de ce paragraphe dans le document ne ferait que créer de la confusion pour le lecteur. Parcs Canada recommande qu'elle soit entièrement supprimée. La section 3.1.3 du document sur les options et les recommandations doit également mentionner ce qui suit : « Il n'y a actuellement aucun parc national proposé dans la région du Nunavut. » Il n'est pas nécessaire de fournir des renseignements supplémentaires.</p>
P. 35	<p><b>3.2</b> Aucune de ces régions n'est représentée dans une aire marine nationale de conservation (AMNC) existante. Le détroit de Lancaster est reconnu comme l'une des aires marines les plus importantes de l'Arctique. On s'efforce actuellement de faire du détroit de Lancaster une AMNC. Tant que la question du détroit de Lancaster n'aura pas été réglée et</p>	<p>Aucune de ces régions n'est représentée dans une aire marine nationale de conservation (AMNC) existante. Une proposition visant à protéger le détroit de Lancaster, une région dont l'importance pour la biodiversité marine et les Inuits est reconnue, est à l'état avancé sous la direction d'un comité directeur composé de Parcs Canada, du gouvernement du Nunavut et</p>	<p>Le libellé proposé correspond plus exactement au statut d'AMNC proposé du détroit de Lancaster. Dès que les limites de l'aire seront approuvées, Parcs Canada les fournira à la CAN.</p>

	qu'on ne se sera pas entendus sur les limites, cette aire devra faire l'objet de mesures de gestion provisoires. La proposition de faire du détroit de Lancaster une aire marine nationale de conservation est à un stade avancé.	de l'Association des Inuits de Oikiqtani. Jusqu'à ce qu'elle ait reçu le statut d'AMNC, l'aire devrait bénéficier de mesures de protection intérimaires. On prévoit que les limites finales de l'AMNC proposée du détroit de Lancaster seront établies avant que le Plan d'aménagement du Nunavut soit approuvé.	
P. 35	<b>3.2</b> Aucune restriction de navigation n'est recommandée par rapport à l'aire marine de conservation proposée. Cependant, des restrictions de navigation existent pour les polynies du détroit de Lancaster et les voies de transport sur la glace existantes (voir les chapitres 2 et 5).	Normalement, les aires marines nationales de conservation ne restreignent pas la navigation. Actuellement, il existe des restrictions à la navigation dans la polynie du détroit de Lancaster et pour les routes de transport sur glace de la région (voir les chapitres 2 et 5).	Le libellé proposé correspond plus exactement aux restrictions actuelles.
P. 34	<b>3.4.1</b> Il existe 12 lieux historiques nationaux dans la région du Nunavut. Aucun n'est administré par Parcs Canada.	Il existe 12 lieux historiques nationaux au Nunavut. L'un d'entre eux, celui des épaves du HMS Erebus et HMS Terror, est administré par Parcs Canada.	Il y a une inexactitude et le libellé proposé indique le lieu historique national administré par Parcs Canada.
P. 37	<b>3.4.1</b> – Figure 7 : Lieux historiques nationaux du Nunavut	Tableau 7 : Lieux historiques nationaux du Nunavut	Tout au long du document, les tableaux sont appelés figures. Il faudrait faire la distinction.
P. 42	<b>Section 4.4.3.1 Aperçu de la situation actuelle</b> La première ligne indique ce qui suit : « Le Secrétariat du Conseil du Trésor maintient l'inventaire des sites de	Le libellé devrait être : « Le Secrétariat du Conseil du Trésor maintient l'inventaire des sites contaminés fédéraux ... »	

	déchets fédéraux ... »		
P. 42	<p><b>Section 4.4.2 Assainissement des terres</b></p> <p>Le Plan provisoire mentionne les sites de la ligne avancée d'alerte précoce. Toutefois, plusieurs des sites qui ont été assainis ou sont en voie de l'être ne sont pas des sites de la ligne avancée d'alerte précoce.</p> <p>Le Plan provisoire mentionne également des sites de radar à courte et à longue portée. Ce ne sont pas des sites de la ligne avancée d'alerte précoce.</p>	<p>La Commission devrait envisager d'ajouter d'autres sites à la liste tels que les sites miniers abandonnés, les sites d'exploration abandonnés, les stations météorologiques historiques, les camps historiques, etc.</p> <p>Les sites de radar à courte et à longue portée ne font pas l'objet de mesures d'assainissement, car certains sont opérationnels. La référence doit être clarifiée.</p>	
P. 51	<p><b>Section 5.5.2.1 Identification des lieux à haut risque pour la sécurité marine</b></p> <p>« la totalité du passage du Nord-Ouest se trouve au Nunavut ».</p>	Le gouvernement du Canada recommande que cet énoncé soit retiré ou modifié, car une partie du passage du Nord-Ouest se trouve hors de la région du Nunavut.	En réalité, le passage du Nord-Ouest dépasse les limites de la région du Nunavut.
P. 51	<p><b>Section 5.5.2.1 Identification des lieux à haut risque pour la sécurité marine</b></p> <p>Les résultats de l'Initiative ont indiqué six (6) emplacements le long des corridors principaux de navigation qui doivent être prioritaires pour l'amélioration de la cartographie et des infrastructures marines, car ils sont les plus dangereux en raison de leur étroitesse et</p>	Les six emplacements ne sont pas précisés et il est difficile de savoir à quels endroits on se réfère ou si ces endroits sont englobés dans les recommandations qui suivent cette observation.	

	de leur faible profondeur.		
P. 51	<p><b>Section 5.5.2.1 Identification des lieux à haut risque pour la sécurité marine</b></p> <p>À la page 51 du Plan d'aménagement, il est écrit : « Il est à noter que les routes de la plupart des communautés du Nunavut, ou de l'un des ports, n'ont pas été tracées de manière appropriée. »</p>	Il semble que cela se rapporte au degré de précision des relevés cartographiques et hydrographiques de certains secteurs. Toutefois, « tracées de manière appropriée » se rapporte plus généralement à l'échelle de présentation des publications nautiques officielles.	
P. 51, 66	<p><b>Section 5.5.2.1 Identification des lieux à haut risque pour la sécurité marine</b></p> <p>(Recommandations au gouvernement)</p> <p>Le Plan provisoire indique ce qui suit à la page 51, dans la troisième boîte de texte bleu marine : « Il est recommandé que la GCC examine les besoins des collectivités dans la région du Nunavut lors du classement par ordre de priorité et du financement des travaux liés aux relevés hydrographiques et cartographiques, les aides à la navigation nouvelles ou améliorées, et les infrastructures d'intervention en cas d'urgence ou de déversement. »</p>	Réviser le libellé tel que recommandé à la section 3.7 du présent document. En ce qui concerne l'établissement des priorités et le financement des relevés hydrographiques, remplacer GCC par « Service hydrographique du Canada (SHC) de Pêches et Océans Canada ».	La GCC n'effectue pas de relevés hydrographiques. Le Service hydrographique du Canada (SHC) de Pêches et Océans Canada fait des relevés hydrographiques, souvent avec des navires de la GCC.
P. 51, 66	Le Plan provisoire comprend ce qui suit à la page 51 dans la quatrième boîte de texte : Il est recommandé que le MPO donne la priorité à la cartographie marine sur les corridors de navigation maritime marqués comme priorité 1, 2 ou 3 par	Réviser le libellé tel que recommandé à la section 3.7 du présent document. Fournir des précisions sur les corridors de navigation recommandés pour la hiérarchisation des cartes marines et indiquer la base de cette recommandation.	On ne sait pas exactement quels sont les corridors de navigation maritime à priorité 1, 2 et 3 qui sont mentionnés ou pourquoi on a choisi une profondeur de 50 mètres.

	<p>l'Initiative des corridors de transport maritime du Nord qui sont à 50 mètres de profondeur ou moins. La CAN recommande que les autorités responsables travaillent en collaboration pour mettre au point les itinéraires alternatifs des navires autour des îles ou des détroits représentant une variété de glaces et les conditions météorologiques; une meilleure compréhension des impacts des navires circulant en convois; et les meilleures procédures normalisées d'endiguement des déversements dans des conditions lâches de glace.</p>		
<p>P. 52 P. 84</p>	<p><b>P. 52 :</b> Les corridors de transport sur glace sont attribués d'une zone spéciale de gestion qui exige, pour des raisons de sécurité de la navigation, qu'aucune navigation traversant le corridor de transport sur glace, présenté à l'annexe A, ne peut se produire au cours des saisons <b>Ukiaq, Ukiuq, Upingaksaq et Upingaaq, Ukiaq, Ukiuq, Upingaksaq, et Upingaaq</b> sans la présentation au préalable d'un plan solide de construction de pont sur glace.</p> <p><b>P. 84</b> Corridors de transport sur glace – Fermés à toute circulation des navires, pour des raisons de sécurité de la navigation, durant la saison <b>Ukiaq et Upingaksaq</b>. Tout projet au Nunavut impliquant</p>		

	<p>la navigation maritime qui violerait ces dispositions est interdit. Cette condition peut être annulée en présentant un plan solide de pont de glace.</p> <p>Les deux passages cités ne concordent pas à divers égards. On notera, en particulier, une divergence quant aux saisons.</p>		
P. 57	<p>6.4 – Les projets/propositions de projets ci-après sont généralement considérés conformes au PAN et peuvent avoir lieu dans différentes affectations du sol :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Assainissement et réhabilitation</li> <li>2. Recherche scientifique non exploitante;</li> <li>3. Création de lieux historiques nationaux gérés par Parcs Canada</li> <li>4. Commémoration des lieux historiques nationaux</li> </ol>	<p><b>Recommandation –</b> Les utilisations suivantes sont permises dans toutes les zones :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Assainissement et réhabilitation [mais voir les autres commentaires sur les termes définis]</li> <li>2. La recherche (voir 3.11)</li> <li>3. Création de parcs nationaux, d'aires marines nationales de conservation et de lieux historiques nationaux administrés par Parcs Canada.</li> <li>4. Commémoration des lieux historiques nationaux.</li> </ol>	<p><b>Justification –</b> Parcs Canada souhaite que la liste comprenne la création de parcs nationaux et d'aires marines nationales de conservation.</p> <p>L'assainissement des sols devrait être permis dans toutes les zones à moins qu'une raison particulière ne le justifie. Les détails des projets d'assainissement doivent être assujettis à une évaluation des impacts.</p> <p>Il faut éviter l'expression « sont considérés conformes ». Il serait préférable d'employer des expressions comme « X est conforme » ou « X est permis » pour éviter des problèmes d'interprétation.</p>
P. 59	<p><b>Section 6.8.12 Zones à fort potentiel minéral</b> Les zones considérées comme ayant un fort potentiel minéral devraient être révisées au fur et à mesure que des informations géologiques et des évaluations économiques</p>	<p>Ces données doivent être mises à jour et tenues à la disposition de tous les utilisateurs dans chacune des versions du Plan. Les renseignements sur le potentiel minéral doivent être mis à jour et analysés pour faciliter la prise de décisions.</p>	<p>Certains renseignements sur le potentiel minéral sont utilisés par la CAN. Toutefois, une analyse plus poussée de la part d'autres utilisateurs n'est pas possible parce que les données et la méthodologie originales</p>



	sont mises à jour.		de SIG ne font pas partie du dossier de consultation.
P. 77	<b>Tableau 1 – Site 43</b> Titre – Habitat du caribou de Peary voisin du projet de parc national Qausuittuq	Recommandation – Habitat du caribou de Peary voisin du projet de parc national Qausuittuq.	Justification – Le parc national Qausuittuq est actuellement mal orthographié.
P. 81	<b>Tableau 1 – Site 64</b> Titre – Lieux historiques nationaux du Canada – Erebus et Terror	Recommandation – Lieux historiques nationaux du Canada – Épaves du HMS Erebus et du HMS Terror.	Justification – Le nom officiel est lieu historique national du Canada des épaves du HMS Erebus et du HMS Terror.
P. 81	<b>Tableau 1 – Sites 59 et 66</b> - Sur les douze sites du Nunavut, seulement huit figurent sur la liste. Tous les sites doivent être énumérés comme il est indiqué dans le texte.	Les sites suivants ne figurent pas dans le Plan d'aménagement du Nunavut et à l'annexe A : - Lieu historique national de la Station baleinière de l'île Kekerten (près de Pangnirtung) - Lieu historique national de la Station baleinière de l'île Blacklead (Baie Cumberland) - Lieu historique national archéologique de l'île Igloodik (près d'Igloodik) - Lieu historique national de Bloody Falls (près de Kugluktuk)	La liste actuelle est incomplète.
P. 81	<b>Tableau 1 – Sites 63 et 68</b> Beechey Island est un lieu historique national. Le n° 68 est-il une répétition?	Éliminer le dédoublement.	Le numéro 63 ne figure pas sur la carte.
P. 91	<b>Tableau 6 – Sources de données pour le Plan d'aménagement du Nunavut</b>	Omissions : – Les limites des parcs nationaux créés ne sont pas indiquées. L'information a été	

		<p>fournie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Changer « Parcs nationaux en attente de création » par « Ajout recommandé à des parcs nationaux ».</li> <li>– La limite du lieu historique national du Canada des épaves du HMS Erebus et du HMS Terror n'avait pas été fournie. Cela doit figurer sur toutes les cartes pertinentes.</li> </ul>	
P. 92	<b>Tableau 6 – Sources de données pour le Plan d'aménagement du Nunavut</b>	Il est incorrect de faire référence à Pêches et Océans Canada pour de l'information relative aux aires d'abondance de l'omble chevalier et du turbot, car cette information provient du rapport de l'Atelier maritime sur l'Arctique.	Ce rapport a été publié en 2010 (et non en 1991) à titre de rapport provisoire et n'a pas été revu par les pairs.
Cartes et données spatiales		Les fichiers cartographiques interactifs n'incluent pas d'éléments importants tels que les parcs nationaux existants. Bien que ces parcs ne soient pas assujettis au Plan d'aménagement, ils représentent encore une part importante de la superficie totale protégée du Nunavut.	Les cartes et les données spatiales doivent être mises à jour pour chaque version du plan de façon à inclure toutes les désignations d'utilisation des terres. Les informations et données GIS doivent être accessibles à tous les utilisateurs.
Annexe A	<b>Omissions :</b> Le lieu historique national du Canada des épaves du HMS Erebus et du HMS Terror n'est pas représenté à l'annexe A.	Le lieu historique national du Canada des épaves du HMS Erebus et du HMS Terror doit être représenté à l'annexe A.	L'information et les coordonnées ont été fournies. L'aire devrait être représentée de la même façon que les parcs nationaux existants (cette zone ne serait pas assujettie au Plan d'aménagement car elle relève de l'administration de Parcs Canada). Elle devrait figurer en tant que telle dans cette carte ou toutes les autres cartes associées au Plan

			d'aménagement du Nunavut.
Annexe A	<b>Erreurs :</b> Les terres du parc national Ukkusiksalik (baie Wager) n'appartiennent plus aux Inuits.	Indiquer ce changement dans le parc national Ukkusiksalik (baie Wager).	Cette parcelle de terre (RE-32) a été échangée pour deux nouvelles parcelles à l'extérieur du parc (RE-RE32 et RE-EX32) en 2012.

## 5 ANNEXE A – Statut des sites contaminés – AANC, 2016

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Annexe A, tableau 1, sites n° 85-98, page 83.

Le tableau suivant énumère les sites contaminés d'AANC, y compris les sites d'enfouissement, pour qu'ils soient inclus dans le Plan.

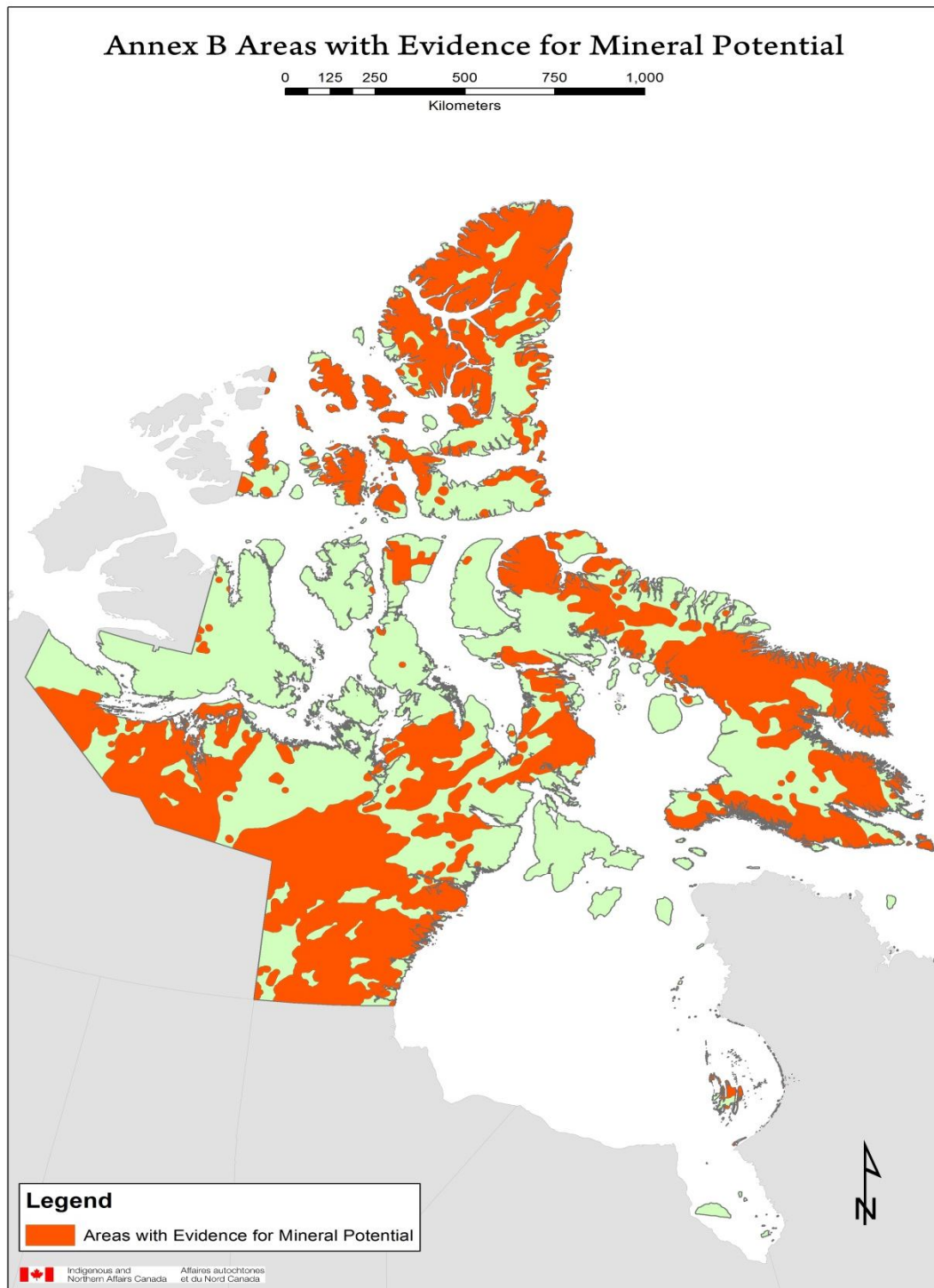
Site	Région	Lieu	Coordonnées des sites d'enfouissement	Légende	Année terminée (y compris les prévisions)
CAM-E (baie Keith)	Kitikmeot	68 16'15,54" N 88 7' 16,87" O		Assainissement en cours	2020
FOX-D Kivitoo	Qikiqtani	67 56'0" N 64 51'60" O		Assainissement en cours	2019
Île Durban (FOX-E) :	Qikiqtani	67°05'22"N – 62°9'21" O		Assainissement en cours	2016
Île Nottingham	Qikiqtani	63 06' 43" N et 77 56' 19" O		Assainissement en cours	2016
Île Padloping	Qikiqtani	67°02'18"N – 62°42'5" O		Assainissement en cours	2016
Île Bear	Qikiqtani	54°20' 42" N, 81°05' 50"O		Assaini – fermeture	Automne 2010-été 2011
CAM-A (pointe Sturt)	Kitikmeot	68°47'39"N – 103°20'41"O		Assaini – fermeture	Été 2014
Île Contwoyto	Kitikmeot	65° 29' 5.3160" N, 110° 22' 33.3480" O		Assaini – fermeture	Printemps 2015
Lac Hope	Kitikmeot	67°26'7.08"N – 116°26'2.76"O		Assaini – fermeture	Été 2014
PIN-E (cap Peel)	Kitikmeot	69°03'13"N – 107°18'39"O		Assaini – fermeture	Automne 2012
Île Radio	Qikiqtani	61°18' 42"N, 64°52'		Assaini – fermeture	Été 2007

		19"O			
Bras Chantrey	Kivalliq	66°57'25"N – 95°45'46"O		assaini/ en cours de transfert	En cours
Île Resolution	Qikiqtani	61 35'45,46" N 64 38'22,75" O		Assaini – travaux en cours	2007 et années subséquentes
CAM-D (lac Simpson)	Kitikmeot	68°34' 52" N, 91°59' 40" O	68° 35' 36"N 91° 58' 52"O	Assaini – LTM	Été 2012
Cap Christian	Qikiqtani	70°31'7.24"N, 68°17'38" O	70° 31' 33"N 68° 18' 14"O	Assaini – LTM	Été 2011
Ennadai	Kivalliq	61° 07' 51" N, 100° 53' 15" O		Assaini – LTM	Printemps 2015
FOX-C, fjord Ekalugad	Qikiqtani	68° 43' 45" N, 68°39' 7" O	68° 43' 48"N 68° 39' 12"O	Assaini – LTM	Automne 2008
Iqaluit, base supérieure	Qikiqtani	63°46'45" N 68°32'39" O		Assaini – LTM	1996
Mine de nickel à North Rankin Inlet	Kivalliq	62°48'48"N - 92°04' 40"O		Assaini – LTM	1994 et 2011
PIN-B (pointe Clifton)	Kitikmeot	69°12'49"N, 118°38'41"O	69° 12' 18"N 118° 37' 58"O	Assaini – LTM	Automne 2010
PIN-D (pointe Ross)	Kitikmeot	68°35'44"N – 111°07'32"O	68° 35' 42"N 111° 06' 45"O	Assaini – LTM	Automne 2012
Baies Roberts et Ida	Kitikmeot	68 10'45" N 106 33'29" O	68° 10' 49"N 106° 33' 31"O	Assaini – LTM	Automne 2010
CAM-F (lac Sarcpa)	Kitikmeot	68 32'60" N 83 19'00" O	68° 33' 07"N 83° 18' 46"O	Assaini – LTM	Printemps 2008
Bras de mer Young	Qikiqtani Haut-Arctique	76 20'18"N 98 41'40"O		Non assaini	
Bent Horn	Qikiqtani Haut-Arctique	76 19'31,32"N 104 4'59,45"O		Non assaini	
CAM-C (pointe	Kitikmeot	68 48'60" N		Non assaini	

Matheson)		95 16'25" O			
Pointe Drake (île Melville)	Qikiqtani Haut- Arctique	76 24'46,21"N 108 29'8,74"O		Non assaini	
Île Vanier	Qikiqtani Haut- Arctique	78 9'43.76""N 104 4'19.06" O		Non assaini	
Dale Payne	Qikiqtani Haut- Arctique	77 26'12.12"N 105 26'41.56" O		Non assaini	
Île Thor	Qikiqtani Haut- Arctique	78 7'25.24" N 103 10'37.69"O		Non assaini	
Pointe Rea	Qikiqtani Haut- Arctique	75 21'39.56"N 105 43'38.75O		Non assaini	
Lac Romulus	Qikiqtani Haut- Arctique	79 51'9"N 84 22'34"O		Non assaini	
Chaîne Stokes	Qikiqtani Haut- Arctique	76 20' 40" N 101 35'8" O		Non assaini	
N-12	Qikiqtani Haut- Arctique	75 33' 31" N 98 43' 0" O		Non assaini	
Île Loughheed (L1)	Qikiqtani Haut- Arctique	77 20' 57" N 105 19' 30" O		Non assaini	
Jericho	Kitikmeot	65 59' 53,85" N 111 28' 56,05" O		Non assaini	
PIN-C (havre Bernard)	Kitikmeot	68 46'52,17" N 114 49'25,03" O		Non assaini	
CAM-B (île Hat)	Kitikmeot	68 18'60" N 100 4' 0" O		Non assaini / partagé	

FOX-A (île Bray)	Qikiqtani	69 14'35,87"N 77 16'10,3"O		Non assaini / partagé	
FOX-1 Île Rowley	Qikiqtani	69 03' 55" N 79 04' 05" O		Non assaini / partagé	
FOX-B (lac Nadluardjuk)	Qikiqtani	68 37' 11 N 73 13' 0 'O		Non assaini / partagé	
Île Akpatok	Qikiqtani	60 25'35" N 68 20' 2" O		Non assaini	

## 6 Annexe B – Couche révisée de la carte du potentiel minéral





## 7 ANNEXE C – Méthodologie de la couche révisée de la carte du potentiel minéral

### Contexte

Le gouvernement du Canada a d'abord fourni à la Commission d'aménagement du Nunavut un projet de description du « potentiel minéral du Nunavut » dans le cadre des priorités et des commentaires techniques du gouvernement du Canada de 2013 concernant l'ébauche du Plan d'aménagement du Nunavut pour 2011-2012 (Plan provisoire). La Commission a ensuite demandé qu'on lui fournisse des données plus précises sur le potentiel minéral du Nunavut. Peu de temps avant la publication du Plan de 2014, AANC a fourni à la Commission deux catégories d'utilisation des terres proposées : l'une, intitulée « Développement minéral menant à une activité minière », était destinée à illustrer les zones terrestres qui auraient le plus de chance de susciter des travaux d'exploration, d'évaluation et d'exploitation des ressources minérales au cours des cinq à dix prochaines années. La seconde, intitulée « Zones ouvertes à l'exploration minérale », englobait toutes les autres zones du territoire, dans l'attente que les zones sensibles (Parcs territoriaux et nationaux, communautés, refuges et réserves fauniques) soient retirées de cette catégorie par la Commission.

La catégorie d'utilisation des sols « Développement minéral menant à une activité minière » a été élaborée en fonction des paramètres suivants : emplacement des occurrences minérales sélectionnées; examen du régime minier historique depuis 1999; étendue des unités géologiques favorables fondées sur les connaissances géologiques disponibles du territoire; emplacement des mines en production actuelles et emplacement des projets d'exploration avancés. Les aires comprises dans cette catégorie ont été définies à un faible degré de précision cartographique (1:2 000 000 ou moins). Cette catégorie d'utilisation des terres proposée comprenait des zones où se concentraient des connaissances géologiques favorables et des activités historiques d'exploration minière, représentant 12 à 13 % du territoire, mais qui ne constituaient pas une carte exhaustive ou définitive du potentiel minéral existant dans le territoire. Il serait naïf de croire qu'une prévision aussi précise que celle présentée dans cette catégorie d'utilisation du sol est possible. Cela est particulièrement vrai hors de la catégorie d'utilisation des terres proposée « Zones ouvertes à l'exploration minérale » destinée à l'accompagner.

Le Plan provisoire de 2014 comprenait des secteurs de gestion spéciale désignés « Potentiel minéral élevé » et « zones de mise bas des caribous et zones importantes d'après-vêlage présentant un fort potentiel minéral », qui reflétaient l'ensemble de données sur le « Développement minéral menant à une activité minière » fourni par AANC. Ni le plan de 2014, ni les documents Options et Recommandations de 2014 n'ont mentionné les limites associées à ces données. Ces deux zones spéciales de gestion ont été une source de préoccupation pour les parties prenantes parce qu'elles donnaient à entendre que seules les zones incluses dans celles-ci présentaient un « fort potentiel minéral ». Le Plan provisoire de 2014 ne comportait rien de semblable à la catégorie des « zones

ouvertes à l'exploration minérale » proposée par AANC, mais comprenait de vastes zones interdisant l'exploration minière, ce qui aurait invalidé l'inclusion de cette catégorie.

Par suite des commentaires reçus, AANC a préparé une version révisée du « Potentiel minéral » en supprimant toutes les restrictions temporelles ou aériennes. La méthodologie de cette couche est fournie ci-dessous. Nous fournissons ces informations pour faciliter les décisions de gestion des ressources par la CAN.

## **Intrants**

### **1. Indices**

Les indices minéraux sont des endroits où l'on a observé des concentrations anormales de minéraux présentant un intérêt économique. La base de données NUMIN (Nunavut Minerals) montre des indices dans le territoire à partir des sources suivantes :

- Relevés géologiques du Canada de la base de données, des cartes et des études géologiques de CanMinindex (Canada Mineral Occurrence Index);
- Évaluation des rapports de l'industrie soumise par AANC pour le maintien du régime minier;
- Documents et projets préparés par des universités et autres organismes de recherche.

### **2. Géologie prospective**

La carte de relevés géologiques du Canada 2159A a servi à détecter les types de formations rocheuses géologiques prospectives. C'est une carte récente qui fournit des renseignements géologiques à une échelle de 1:5 000 000. La carte fournit des informations sur les paramètres géologiques, les âges et les descriptions des unités lithologiques, et l'emplacement des caractéristiques structurales comme des failles.

### **3. Régime minier**

AANC maintient un ensemble de données sur le régime minier de 1999 à nos jours. Ces données et les produits dérivés, tels que les résumés des rapports d'évaluation et les descriptifs des propriétés d'exploration, ont été utilisés pour identifier les zones où beaucoup de travaux d'exploration ont été menés.

## **Marge de sécurité (Buffer Distance)**

On a utilisé une marge de sécurité de 10 km. C'est la même valeur qui a été utilisée dans la soumission précédente et a été jugée une distance raisonnable pour tenir compte de toute extension souterraine des unités géologiques prospectives et toute autre anomalie inconnue possible autour d'indices existants.

## **Processus**

### **1. Sélection des données**

#### **a. Choix des indices**

Les indices minéraux sont par définition « prospectifs ». Une zone tampon polygonale de 10 km a donc été créée autour de l'emplacement du point de chaque indice.

#### **b. Géologie prospective**

Les ensembles de données de la carte 2159a des relevés géologiques du Canada ont été examinés et les unités géologiques prospectives ont été sélectionnées en fonction des descriptions lithologiques, de l'âge, des paramètres géologiques et structuraux des types de gisements minéraux connus trouvés au Nunavut. Les unités lithologiques spécifiques sélectionnées comprennent les roches supracrustales (telles que les ceintures de roches vertes), les bassins sédimentaires protérozoïques, les formations de fer, les roches ultramafiques et le charbon. Une zone tampon polygonale de 10 km a été créée autour des unités géologiques choisies.

#### **c. Choix de régime minier**

Les deux zones tampons créées ci-dessus ont été affichées sur la carte et les données relatives au régime et les données connexes ont été superposées. Les zones où une exploration minérale importante a été effectuée mais qui n'ont pas été couvertes par les zones tampons ont été identifiées et une zone tampon polygonale de 10 km a été créée autour de ces zones identifiées. Il s'agissait généralement de zones où les types de gisements n'étaient pas associés à une unité géologique cartographiée ou étaient associés à une sous-unité au sein d'une unité cartographiée.

### **2. Création d'ensembles de données**

- a. Les trois ensembles de données des zones tampons de 10 km ont été fusionnés en un seul ensemble de données.
- b. Les polygones du nouvel ensemble de données ont été fusionnés en un seul polygone pour supprimer les chevauchements.
- c. Le polygone fusionné a été divisé en différents polygones spatialement distincts.
- d. L'ensemble de données a été coupé à une échelle de 1:50 000 pour l'ensemble de données de la masse continentale du Nunavut.
- e. Le nettoyage des données a été effectué sur l'ensemble de données en lissant les limites des polygones et en supprimant les petites surfaces (trous d'anneaux) dans des polygones qui n'ont pas été sélectionnés par les opérations de SIG.

## 8 Annexe D – Structure provisoire de la base de données SIG

Le tableau ci-dessous montre comment la base de données peut être organisée, où « 1 » signifie qu'une utilisation particulière est interdite, et « 0 » indique que l'utilisation n'est pas interdite.

Identité du secteur	Minéraux	Pétrole et gaz	Infrastructure linéaire	Hydroélectricité	Tourisme	Restrictions saisonnières?
1 (AP)	1	1	1	0	0	0
2 (AP)	1	1	1	1	1	Navigation
3 (ZSG)	0	0	0	0	0	Navigation

### 1. Désignations

#### a. Aires protégées

- i. Aires de mise bas des caribous
- ii. Passages d'eau douce des caribous
- iii. Corridor d'accès principaux des caribous
- iv. Aires occupées par le caribou immédiatement après la mise bas
- v. Refuges d'oiseaux migrateurs
- vi. Habitat clé pour les oiseaux
- vii. Réserves nationales de faune
- viii. Zones d'utilisation et d'occupation égales
- ix. Échoueries des morses
- x. Rivières du patrimoine
- xi. Lieux historiques
- xii. Bassins versants des sources d'eau des collectivités
- xiii. Zones d'intérêt communautaire
- xiv. AMNC du Détroit de Lancaster

#### a. Zones spéciales de gestion

- i. Sites contaminés
- ii. Sites du Système d'alerte du Nord du MDN
- iii. Sites de communications
- iv. Habitat clé pour les oiseaux
- v. Zones de mise bas des bélugas
- vi. Sources énergétiques alternatives
- vii. Passages maritimes des caribous
- viii. Polynies
- ix. Aire du turbot

### 2. Composantes valorisées

#### a. Habitat clé pour les oiseaux

- i. Habitat clé pour les oiseaux

#### b. Caribou

- i. Aire de répartition à la fin de l'été
- ii. Couloir de migration
- iii. Aire du rut

- iv. Aire de répartition estivale
- c. Aires d'abondance pour la pêche commerciale
  - i. Aires d'abondance de l'omble chevalier
  - ii. Aires d'abondance du turbot
- d. Lacs de la morue
  - i. Lacs de la morue
- e. Zones d'intérêt communautaire
  - i. Corbett
- f. Bassins versants des sources d'eau des collectivités
  - i. Bassin versant du lac Baker
  - ii. Bassin versant Kugluktuk
- g. ZEBS
  - i. ZEBS
- h. Rivières du patrimoine
  - i. Rivière du patrimoine Thelon
  - ii. Rivière du patrimoine Kazan
- i. Aires de développement économique possible
  - i. Fort potentiel minéral
  - ii. Permis d'activités pétrolières et gazières
- j. Ours polaire
  - i. Aires de vèlage de l'ours polaire
- k. Polynies
  - i. Polynies
- l. Bassins transfrontaliers
  - i. Bassin versant du Grand Lac de l'Ours

## 9 Annexe E – Habitat clé pour les oiseaux : Désignations d'utilisation des terres et révision du tableau des zones de protection

**Renvoi dans le Plan provisoire :** Tableau 1 : Désignation d'utilisation des terres, tableau 2 : Zones de protection des oiseaux migrateurs, pages 69-86.

**Commentaire :** En mai 2016, ECCC a remis à la Commission une version révisée des « Sites d'habitats clés pour les oiseaux migrateurs dans la région du Nunavut ». Le présent document contenait des avis à jour sur les désignations et les termes appropriés pour l'utilisation des terres en ce qui concerne un certain nombre de sites d'habitats clés. Les révisions reflétaient les conversations avec Nunavut Tunngavik Inc. et les associations inuites régionales concernant les principaux sites d'habitats et l'examen des mesures de conservation appropriées pour certains sites par le personnel d'ECCC. La plupart de ces changements ont été intégrés à l'ébauche finale du Plan d'aménagement du Nunavut (juin 2016).

Depuis la production de ce document, ECCC a

- a. mis à jour certaines informations géospatiales afin de permettre une communication plus précise des exigences relatives aux aires de protection;
- b. simplifié le tableau des zones de protection des oiseaux migrateurs pour le rendre plus convivial.

**Recommandation(s) :** Nous recommandons que la Commission examine ces nouvelles révisions. Pour plus de commodité, les modifications spécifiées concernant le tableau 1 du Plan et la révision des zones de protection du tableau 2 du Plan sont fournies ci-dessous.

Habitat clé pour les oiseaux	Zonage actuel dans le Plan	Changement de zonage recommandé	Justification du changement
Détroit Frozen	Aire protégée	Utilisation mixte, CVE; CAN doit faire du relevé des oiseaux dans cette zone une priorité pour la recherche avant la première révision du Plan.	On ignore où se trouvent précisément les emplacements des colonies. C'est pourquoi on a établi une aire de protection excessivement grande. La surveillance de la conformité n'est pas possible si les emplacements des colonies ne sont pas connus.
Cours intermédiaire de la rivière Back	Gestion spéciale	Gestion spéciale (légère révision des limites)	À la demande de NTI, un léger ajustement des limites a été fait pour éviter l'inclusion de la parcelle de sous-sol appartenant aux Inuits.

<b>Habitat clé pour les oiseaux</b>	<b>Zonage actuel dans le Plan</b>	<b>Changement de zonage recommandé</b>	<b>Justification du changement</b>
Île Axel Heiberg – Est	Aire protégée	Aire protégée – mais aucune zone de protection pour les activités non interdites	Les zones de protection de gestion spéciale ne sont pas pertinentes pour les espèces de ce site.
Île Devon – Est	Aire protégée	Aire protégée – a fourni des fichiers de forme plus précis pour les zones de protection	La projection des fichiers de forme était incorrecte, a fourni des fichiers de forme précis.
Péninsule Fosheim	Aire protégée	Aire protégée – mais aucune zone de protection pour les activités non interdites; a fourni des fichiers de forme excluant Eureka des sites d'habitat clé	Les zones de protection de gestion spéciale ne sont pas pertinentes pour les espèces de ce site.  La zone autour d'Eureka est un habitat pauvre en raison de l'utilisation humaine courante, donc exclue du site d'habitat clé.
Péninsule Grinnell	Aire protégée	Aire protégée – a fourni des fichiers de forme plus précis pour les zones de protection	La projection des fichiers de forme était incorrecte, a fourni des fichiers de forme précis.
Monts Inglefield	Aire protégée	Aire protégée – a fourni des fichiers de forme plus précis pour les zones de protection	La projection des fichiers de forme était incorrecte, a fourni des fichiers de forme précis.
Baie Markham	Aire protégée	Aire protégée (légère révision des limites)	À la demande de NTI, légère modification des limites pour exclure la parcelle CD-46 appartenant aux Inuits.
Péninsule Brodeur – Nord-Ouest	Aire protégée	Aire protégée – a fourni des fichiers de forme plus précis pour les zones de protection	La projection des fichiers de forme était incorrecte, a fourni des fichiers de forme précis.

Révisions des zones de protection dans la mise à jour de mai 2016 d'Environnement Canada proposées à la CAN concernant les principaux sites d'habitat des oiseaux migrateurs dans la région du Nunavut<sup>6,7</sup>

Groupe d'oiseaux <sup>8</sup>	Dans tous les cas, les promoteurs doivent consulter Environnement et Changement climatique Canada – Service canadien de la faune pour obtenir des renseignements sur l'emplacement et le calendrier de l'activité des oiseaux dans la région et discuter des couloirs empruntés par les navires par les principaux habitats clés maritimes.		
	Zones de protection aérienne <sup>9</sup>	Zones de protection marine <sup>10</sup>	Zones de protection terrestre
Tous les oiseaux migrateurs	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> Tous les avions qui survolent les lieux doivent : <ul style="list-style-type: none"> <li>maintenir une zone de protection verticale minimum de 1100 m (3500 pieds) dans les zones où la concentration d'oiseaux<sup>11</sup> est présente</li> <li>Maintenir une zone de protection aérienne latérale minimale de 1,5 km des zones de concentration d'oiseaux</li> </ul>	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> Aucune	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Distance de protection de 300 m des concentrations d'oiseaux</li> </ul>
Oiseaux marins	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> Zones de protection pour « tous les oiseaux migrateurs » (ci-dessus), plus : <ul style="list-style-type: none"> <li>Zone de protection latérale de 3 km par rapport au côté mer des colonies d'oiseaux.</li> </ul>	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zone de protection de 500 m des colonies d'oiseaux marins pour tous les navires, sauf les navires de lancement</li> <li>Zone de protection de 100 m des colonies d'oiseaux marins pour les zodiacs, kayaks et d'autres petits navires de lancement</li> </ul>	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zones de protection pour « tous les oiseaux migrateurs » (ci-dessus)</li> </ul>

<sup>6</sup> Les zones de protection ne s'appliquent pas au droit des Inuits à un accès illimité aux fins de la récolte en vertu de l'article 5.7.16 de l'Accord du Nunavut.

<sup>7</sup> Les zones de protection ne s'appliquent pas aux activités de recherche, d'étude de la santé de la faune, de l'abondance et de la répartition.

<sup>8</sup> La zone de protection ne s'applique qu'aux espèces étudiées dans une zone particulière. Par exemple, si le groupe d'espèces étudiées d'une zone est « oiseaux aquatiques côtiers et canards marins – oies communes, les aires de protection s'appliquent aux canards marins qui sont présents dans l'habitat clé.

<sup>9</sup> Sous réserve de la discrétion du pilote concernant la sécurité humaine et des aéronefs, et sauf pour des objectifs opérationnels précis tels que les décollages et les atterrissages, et pour des avions participants à des travaux de recherche, à des activités d'évaluation de l'abondance de la faune, de sa répartition et de son état de santé.

<sup>10</sup> Sous réserve des situations d'urgence et dans lesquelles la sécurité du navire est en jeu.

<sup>11</sup> Les concentrations d'oiseaux comprennent des colonies de nidification d'oiseaux marins, de canards marins et d'oies; des oiseaux aquatiques non volants; des concentrations d'oiseaux aquatiques, d'oiseaux de mer, d'oiseaux de rivage et d'oiseaux marins au printemps et à l'automne.



Mouette blanche	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> Zones de protection pour les « oiseaux marins » (ci-dessus)	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Distance de protection de 2 km des colonies de reproduction</li> </ul>	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Distance de protection de 2 km des colonies de reproduction</li> </ul>
Sauvagine côtières et canards de mer	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> Zones de protection pour « tous les oiseaux migrateurs » (ci-dessus), plus : <ul style="list-style-type: none"> <li>Zone de protection latérale de 3 km des bandes de sauvagine côtières et de canards de mer</li> </ul>	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Distance de protection de 500 m des colonies, des concentrations d'oiseaux</li> </ul>	<b>SAISONNIERS (LORSQUE LES OISEAUX SONT PRÉSENTS)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zones de protection pour « tous les oiseaux migrateurs » (ci-dessus)</li> </ul>