



ᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕᑕᑕᑕᑕ ᑕᑕᑕᑕᑕᑕ
Comité consultatif de l'environnement Kativik
Kativik Environmental Advisory Committee

Kuujuuaq, le 14 juin 2021

Pêches et Océans Canada
Secrétariat de la Stratégie relative à l'économie bleue
200, rue Kent
Ottawa, ON K1A 0E6

OBJET : Commentaires du CCEK concernant la Stratégie de l'économie bleue

Monsieur / Madame,

Le Comité consultatif de l'environnement Kativik (CCEK) a été créé en vertu du chapitre 23 de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ). Le CCEK est un organisme consultatif en matière de protection de l'environnement et du milieu social du Nunavik auprès des gouvernements responsables. En cette matière, il est l'intermédiaire privilégié et officiel des gouvernements du Canada et du Québec ainsi que de l'Administration régionale Kativik (ARK) et des corporations municipales nordiques. Par la présente, le CCEK souhaite faire part à Pêches et Océans Canada de ses commentaires dans le cadre de la phase d'engagement visant à élaborer la *Stratégie de l'économie bleue* du Canada.

L'économie bleue au Nunavik

Le Nunavik est le territoire septentrional de la province du Québec s'étendant au nord du 55^e parallèle et couvrant une superficie de 507 000 km². Une population de 14 174 habitants dont environ 90% est inuite¹ y vit au sein de 14 corporations de villages nordiques (Carte 1). Ces villages sont répartis sur les pourtours de la baie d'Hudson et de la baie d'Ungava, dont les rivages totalisent une longueur d'environ 10 000 km². Aucun réseau routier ne relie les 14 villages nordiques entre eux ni avec le sud de la province. Il en va de même pour deux projets miniers situés au sud de la baie Déception, entre les villages de Salluit et de Kangiqsujaq. Pour contrebalancer l'absence d'accès par voie terrestre, le transport maritime joue un rôle déterminant. Si les liaisons aériennes permettent de transporter les personnes et certaines marchandises, dont les aliments périssables, le transport maritime est essentiel pour le ravitaillement général des communautés et des sites miniers. Il en va de même pour l'expédition des ressources minérales vers les marchés internationaux.

Peu d'emplois sont actuellement associés à l'économie bleue au Nunavik. Par exemple, bien que le développement de ce secteur ait déjà été envisagé par le passé, il n'y a pas d'exploitation commerciale des ressources halieutiques au Nunavik. La réduction du couvert de glace permet

¹ Statistique Canada, 2016

au secteur des croisières de se développer peu à peu dans la région². Son déploiement demeure toutefois timide et les quelques compagnies qui s'aventurent dans les eaux du Nunavik ne sont pas basées dans la région. Afin de soutenir l'économie régionale, les programmes de recrutement de la Garde côtière canadienne (GCC) et de Pêches et Océans Canada (MPO) devraient favoriser le transfert de connaissances, la formation et l'embauche d'employés provenant du Nunavik.

Les données sur l'emploi lié au secteur océanique au Nunavik ne doivent cependant pas occulter le fait que l'économie informelle des Inuits dépend largement de l'exploitation des poissons, mammifères marins et fruits de mer présents dans la région. Les produits de la mer, en plus de fournir une part importante de l'alimentation, permettent de procurer certains matériaux ainsi que de la fourrure. La pratique des activités de subsistance en mer contribue au maintien de la culture et à sa transmission vers la nouvelle génération³. Des infrastructures maritimes ont été construites dans les 14 villages nordiques entre 1999 et 2012 afin d'améliorer la sécurité nautique des communautés. Toutefois, leur entretien est une source de préoccupation, car leur dégradation réduit l'accessibilité des zones de chasse et de pêche.

² Dawson, J. Johnston, M.E. & Stewart, E.J. (2014) «Governance of Arctic expedition cruise ships in a time of rapid environmental and economic change», *Ocean and Coastal Management*, 89: 88-99.

³ Lemire, P. (2015) Infrastructures de transport en milieu nordique. Nous relevons le défi depuis 30 ans, Communication présentée à la conférence Le Nord et sa logistique, Secrétariat aux Alliances Économiques Nation Crie Abitibi-Témiscamingue.



Carte 1 : Carte du Nunavik (Société Makivik, 1995)

L'environnement naturel et les changements climatiques

Le document de consultation sur la *Stratégie de l'économie bleue* mentionne qu'une telle stratégie pourrait favoriser des initiatives qui encouragent la création d'emplois et des possibilités économiques durables ainsi qu'une nouvelle économie de conservation dans les collectivités autochtones, dans une perspective de « croissance et de prospérité pour tous ». Le CCEK est d'avis que ce sont avant tout les efforts de conservation qui assureront la prospérité à long terme des habitants du Nunavik. Pour le CCEK, il importe ainsi de trouver le juste équilibre entre la conservation et les autres initiatives, car les milieux naturels du Nunavik sont sensibles, se rétablissent plus lentement après une perturbation et les populations locales en dépendent pour leur subsistance et le maintien de leur culture. L'application du principe de précaution est particulièrement pertinente dans la région, où les données sur l'état de référence

du milieu sont rares et où il existe des lacunes dans la compréhension des fonctions écologiques importantes des systèmes arctiques⁴.

Les changements climatiques et l'adaptation à des conditions météorologiques imprévisibles sont déjà une réalité au Nunavik. Les changements climatiques menacent l'intégrité et la qualité de la chaîne alimentaire marine, qui est source de nombreux composés essentiels pour la santé des communautés inuites⁵. Des initiatives de surveillance climatique ont été entreprises par l'Administration régionale Kativik (ARK), en partenariat avec des programmes dirigés par le gouvernement fédéral. La *Stratégie de l'économie bleue* pourrait contribuer à renforcer ces initiatives en développant des activités de recherche pour le suivi et l'adaptation aux changements dans les communautés.

La science et les données

Les projets de recherche combinant les savoirs traditionnels et la science occidentale ont fait leurs preuves pour améliorer la résilience de l'environnement et du milieu social dans le nord et la *Stratégie de l'économie bleue* devrait s'en inspirer. Le projet *Arctic Corridors*⁶ en est un bon exemple : l'intégration des deux types de connaissances a permis d'identifier des couloirs de navigation à faible impact qui permettront de réduire les risques posés par l'augmentation du trafic maritime dans l'Arctique⁷. Des solutions simples ont émergé de ce processus, comme le fait de ne pas ancrer les embarcations dans certaines zones pendant certaines périodes, de ralentir la vitesse de navigation durant les saisons de chasse afin de faire moins de bruit sous l'eau ou de ne pas briser la glace pendant des périodes spécifiques.

Un autre enjeu concernant des lacunes dans la science et les données concerne les informations disponibles sur la bathymétrie nordique. Ces informations sont fragmentées et le développement d'une meilleure connaissance à ce sujet serait judicieux avant d'envisager une hausse marquée de la circulation dans la région marine du Nunavik. Comtois *et al.* (2019) soulignent que les transporteurs maritimes sont en possession de grandes quantités de données et qu'une stratégie gouvernementale orientée vers la navigation intelligente basée sur l'interconnectivité des systèmes d'information permettrait d'augmenter la résilience de la navigation marchande au Nunavik.

La sécurité dans la région marine du Nunavik

Afin de soutenir la participation des Nunavimmiut à l'économie bleue, des enjeux de sécurité doivent être considérés. Le réchauffement du climat permettra un accroissement de la circulation dans les eaux nordiques et certains acteurs espèrent que la route maritime du nord permettra bientôt de sauver temps et argent pour relier les océans Atlantique et Pacifique⁸. Or, les conditions météorologiques qui prévalent au Nunavik, tel que le brouillard, les vents et la variation des niveaux d'eau exercent d'ores et déjà un impact important sur le mouvement des

⁴ Arctic Environment Protection Strategy (1997). Guidelines for Environmental Impact Assessment (EIA) in the Arctic. Sustainable Development and Utilization. Finnish Ministry of the Environment, Finland, 50 p.

⁵ Lemire, P. op.cit.

⁶ <https://www.arcticcorridors.ca/>

⁷ <https://nunatsiaq.com/stories/article/research-team-injects-inuit-views-into-ottawas-plan-for-safe-arctic-shipping/>

⁸ Stephenson, S.R., Smith, L.C., Brigham, L.W. & Agnew, J.A. (2013) «Projected 21st-century changes to Arctic marine access», *Climatic change*, 118: 885-899.

navires ainsi que sur les activités de chargement et déchargement⁹. De plus, une étude réalisée par le ministère des Transports du Québec et l'Université de Montréal en 2019 révèle qu'à « l'horizon 2040, l'accès maritime de tous les villages nordiques du Nunavik sera confronté à une hausse du niveau de vulnérabilité en lien avec les changements climatiques associés aux variabilités importantes de la température (25°C en une journée). Cette vulnérabilité pourrait affecter la manœuvrabilité des navires et accroître les risques des opérations de déchargement de produits pétroliers. »¹⁰. À titre d'exemple, les auteurs de cette étude mentionnent des facteurs de vulnérabilité tels qu'une visibilité réduite et un risque accru d'inondations des quais ainsi que des aires de manutention du fret.

À l'heure actuelle, il n'y a pas de station d'embarcation de sauvetage côtier au Nunavik. La possibilité de créer une unité à Kuujuaq a été discutée lors d'une séance de mobilisation de la GCC et de MPO tenue au printemps 2019 avec des représentants du Nunavik. La région ne compte pas non plus de lieu de stockage d'équipement pour les interventions environnementales de la GCC. Au Nunavik, l'approvisionnement en carburant est effectué par voie maritime. Bien que les navires disposent de tout l'équipement réglementaire en cas de déversement, de l'équipement supplémentaire devrait être disponible dans les principales communautés afin d'améliorer les délais d'intervention. Les lieux de stockage les plus proches sont actuellement situés à Iqaluit et à Churchill. Une telle situation augmente le temps de réponse dans le traitement des urgences environnementales.

Selon les conclusions de l'étude commandée par le ministère des Transports du Québec, la construction d'un port refuge permettrait d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la région marine du Nunavik dans le contexte des changements climatiques. Un port refuge « fournirait un abri et garantirait la sécurité des navires dans toutes les circonstances climatiques. Un port refuge aurait les capacités nécessaires pour réparer les navires et disposerait des moyens pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures dans les eaux arctiques. Un port refuge disposerait également de la capacité d'offrir des services médicaux pour les blessés et un hébergement provisoire pour les autres membres de l'équipage affectés par les pannes de navire et les accidents »¹¹.

Enfin, la communication entourant la circulation maritime est une préoccupation dans la région, notamment pour assurer la sécurité des habitants locaux lorsqu'ils se déplacent sur la glace pour pratiquer leurs activités de subsistance. Les radios maritimes VHF constituent un moyen de communication important dans la région. Toutefois, elles ne sont pas toujours fiables en raison de l'âge des équipements et des mauvaises conditions météorologiques. À l'image de la pratique instituée par Mine Raglan qui transmet des avis aux communautés et aux organisations régionales lorsqu'un bateau circule à proximité de la baie Déception, il serait intéressant de réfléchir à un mode de surveillance du mouvement des navires dans la région marine du Nunavik. Un système de surveillance disponible en tout temps aiderait les communautés à planifier leurs activités de subsistance et à demander de l'aide en cas d'urgence.

⁹ Comtois, C., Slack, B., Champagne-Gélinas, A., Savard, S. et Lagacé, M. (2019) Transport maritime au Nunavik: Vulnérabilité, opportunités et défis d'adaptation, Rapport au Bureau de la coordination du Nord-du-Québec, Rouyn-Noranda: MTQ, 2019, 332 p.

¹⁰ Comtois et al., op.cit.

¹¹ Comtois et al., op.cit.

Conclusion

Le document de consultation mentionne que la région de l'Arctique est de plus en plus importante dans l'économie bleue. Les activités dans l'océan Arctique se développent grâce à « l'exploration des ressources naturelles terrestres, aux pêches autochtones et aux moyens de subsistance traditionnels, à l'accès accru des navires de transport et aux expériences touristiques uniques ». Afin que ces secteurs puissent ouvrir de nouvelles perspectives économiques au Nunavik, les objectifs de conservation, l'économie informelle des Inuit et la sécurité de tous les usagers de la région marine doivent être priorités. Le CCEK remercie le MPO pour l'occasion de transmettre des commentaires et souhaite être tenu informé des prochaines étapes de l'élaboration de la Stratégie de l'économie bleue.

Veillez agréer, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président,

Tunu Napartuk