



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

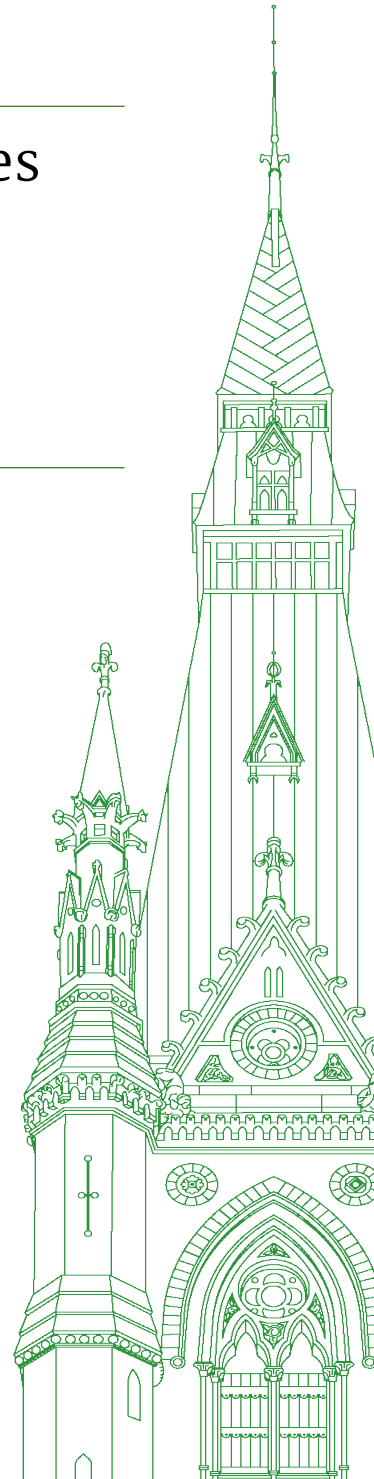
Comité permanent des pêches et des océans

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 125

Le mercredi 30 octobre 2024

Président : M. Ken McDonald



Comité permanent des pêches et des océans

Le mercredi 30 octobre 2024

• (1630)

[Traduction]

Le président (M. Ken McDonald (Avalon, Lib.)): La séance est ouverte.

Bienvenue à la 125^e réunion du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes.

La séance d'aujourd'hui se déroule en format hybride, conformément au Règlement.

Avant de procéder, je veux faire quelques observations pour la gouverne des témoins et des membres du Comité.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Les personnes présentes dans la pièce peuvent utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré. Veuillez adresser tous vos commentaires à la présidence.

Bien entendu, conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le 8 février 2024, le Comité reprend son étude sur les bateaux délaissés et abandonnés.

Bienvenue à nos témoins du premier groupe.

Nous avons dans la pièce la cheffe Lenora Joe, de la nation shishálh.

Sur Zoom, nous avons M. Gordon Edwards, conseiller de la Première Nation snaw-naw-as.

Nous accueillons également Paul Macedo, directeur des communications du Council for the Advancement of Native Development Officers.

Merci de prendre le temps de comparaître aujourd'hui. Vous aurez chacun cinq minutes pour faire votre déclaration liminaire.

Cheffe Joe, vous serez la première à prendre la parole, mais je crois que M. Arnold veut d'abord dire quelque chose.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

C'est avec tristesse que j'annonce — je pense que la plupart des députés le savent — que nous avons perdu un ancien membre du comité des pêches et des océans. Nous l'avons appris vendredi. Il s'agit de M. Bob Sopuck, qui a siégé au Comité pendant de nombreuses années en tant que représentant de Swan River—Neepawa. Il était biologiste des pêches. Il savait vraiment de quoi il parlait, et le Comité a grandement profité de sa sagesse pendant de nombreuses années.

J'ai eu le plaisir de siéger avec lui pendant mes quatre premières années. Je pense que M. McDonald, M. Morrissey et M. Hardie se

souviendront de son impétuosité, mais rien ne lui échappait quand il s'agissait des pêches.

Pourrions-nous observer un moment de silence pour rendre hommage à M. Sopuck?

Le président: Oui, observons 30 secondes de silence.

[On observe un moment de silence.]

Merci tout le monde.

Vous avez raison, monsieur Arnold. M. Sopuck était un membre estimé du Comité qui connaissait très bien tout ce que nous étudions lorsqu'il siégeait ici. Il connaissait beaucoup de choses nécessaires pour effectuer les travaux du Comité et pour questionner les ministres et les autres témoins. Il savait sans aucun doute de quoi il parlait.

Une fois de plus, nous exprimons nos regrets à sa famille et nous lui présentons nos condoléances.

Nous allons maintenant passer à la cheffe Lenora Joe pour un maximum de cinq minutes, s'il vous plaît.

• (1635)

La cheffe Lenora Joe (Première Nation shishálh): [La témoin s'exprime en sechelt.]

Je souhaite remercier tout le monde, monsieur le président.

Mon nom traditionnel est Yalxwemult. Ma grand-mère et mon arrière-grand-mère avaient le même. Je suis cheffe de la nation sechelt, la première femme élue pour assumer ces fonctions. Voici un fait intéressant: lorsque nous avons dû renoncer à nos chefs héréditaires et suivre un processus électoral, ma grand-mère a été la première femme élue au poste de conseillère à l'époque. J'ai un certain héritage à honorer.

Merci de me permettre de venir vous parler aujourd'hui des bateaux délaissés partout au Canada. En Colombie-Britannique, la Sunshine Coast est la « terre entre deux eaux ». Notre communauté se situe entre l'océan et le bras de mer. Nous sommes entourés d'eau. Le peuple sechelt est connu comme le « peuple du saumon ». Le saumon et les ressources marines font partie intégrante de qui nous sommes. En tant que peuple sechelt, notre mode de vie est unique. La santé de notre environnement marin est essentielle. Au cours des dernières années, nous avons observé un effondrement des espèces de saumon ici, comme nous le voyons également partout ailleurs au Canada. La santé de notre environnement marin est affectée au point où nos ressources sont touchées par de nombreux problèmes, y compris les bateaux délaissés. Pendant de nombreuses années, nous avons cherché à nous attaquer à ce problème dans notre *swiya*. L'irresponsabilité d'autres personnes est triste pour notre communauté, qui a l'énorme responsabilité de remédier à la situation. C'est énorme.

En tant que gardiens de nos terres, nous avons toujours déployé des efforts pour protéger et plus récemment restaurer notre environnement. Nous sommes déterminés à assurer l'épanouissement de notre peuple. Nous cherchons des moyens de protéger nos forêts, nos eaux et nos terres. Notre dernier partenariat avec la Colombie-Britannique portait sur le plan de gestion de quai dans notre *swiya*. Nous avons eu beaucoup de succès. Le travail effectué en partenariat pour tenir compte de tous les éléments qui ont une incidence sur notre mode de vie a été un long processus.

La sécurité alimentaire est de la plus haute importance pour notre communauté. Le fait que nous ne pouvons pas recueillir d'aliments comme le faisaient nos ancêtres est très préoccupant et très grave. Nous essayons de travailler pour restaurer tout ce qui est touché. Les efforts déployés pour s'attaquer au problème des bateaux délaissés jouent un rôle important à cet égard. J'ai la grande chance de vivre en bordure de l'eau, mais quand je regarde par ma fenêtre le matin avec ma tasse de café, je vois tous les bateaux abandonnés. C'est très triste. Nous avons longuement parlé de la façon de s'attaquer au problème et de ce qui serait nécessaire pour nous aider à entamer le processus de restauration et retirer ces bateaux de nos eaux.

Je vous remercie, monsieur le président, de me donner l'occasion d'exprimer notre point de vue.

Le président: Merci de votre déclaration.

Nous allons passer à M. Edwards pour un maximum de cinq minutes.

M. Gordon Edwards (conseiller, Snaw-naw-as First Nation): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Gord Edwards. Je suis conseiller auprès de la Première Nation snaw-naw-as. Nous sommes sur l'île de Vancouver, au centre sur la côte ouest de l'île. Comme l'a dit l'intervenante précédente, la cheffe Lenora Joe — et bonjour, madame —, nos préoccupations sont compatibles.

Lorsqu'on m'a appelé pour me demander de parler des bateaux délaissés et abandonnés, des bateaux à la dérive — des bateaux utilisés pour les loisirs, le travail ou des activités industrielles —, j'ai dit que c'était évidemment une préoccupation. Nous avons eu notre part de bateaux abandonnés, des bateaux qui flottent jusqu'au bord de notre communauté, qui sont laissés derrière ou qui restent sur l'eau pendant des jours et des semaines. Il n'a fallu vivre qu'une seule expérience pour comprendre que cela pourrait devenir préoccupant. Il y a notamment le risque de fuites, le risque que de l'huile soit déversée sur notre bord de mer qui est déjà limité. Nous avons des huîtres, des palourdes, y compris des palourdes japonaises, des fruits de mer et des concombres de mer. Nous avons ces choses dont nous dépendons: c'est ce qui permet de nourrir notre communauté d'environ 200 personnes.

Il n'aura fallu que la seule expérience vécue lorsqu'un voilier abandonné se heurtait au brise-lame. Bien entendu, notre principale préoccupation était le risque de contamination. Puis la deuxième chose était évidemment le risque que ces choses se détachent et se retrouvent sur la côte de notre communauté. D'autres personnes ont des bateaux, et ces bateaux finissent par se heurter les uns les autres, par s'endommager. Nous sommes chanceux que rien de tout cela ne se soit produit, mais cela nous a fait réfléchir. Lorsque Mme Barron a parlé de la discussion sur les bateaux délaissés, ce sont les premières choses qui nous sont venues en tête.

Je vous transmets les salutations de notre chef, Brent Edwards. Il n'a pas pu participer aujourd'hui. Je suis heureux de comparaître en son nom et de faire ces commentaires sur nos préoccupations concernant la partie limitée du littoral que nous avons pour avoir accès aux produits de la mer.

J'attire également l'attention sur ce qui suit: à qui devons-nous nous adresser lorsqu'il y a un bateau délaissé? J'ai vu la photo d'un voilier abandonné sur la plage, et une partie de la voile était enterrée puisqu'il était là depuis longtemps. Cela peut endommager le bord de mer où nos enfants jouent, où j'ai moi-même joué quand j'étais jeune, tout comme mes grands-parents, mes tantes et mes oncles. Je ne veux pas voir cela le long de la zone que nous partageons avec beaucoup d'autres personnes venant du sud, par exemple de Lantzville et de Nanaimo, et du nord à Nanoose et Parksville. Nous n'avons peut-être pas autant de navires délaissés, abandonnés ou endommagés que des gens ou des entreprises laissent tout simplement là, ou qui se retrouvent là à cause du développement de la région, mais nous en avons eu.

Une question importante me vient en tête lorsque je pense à ce que je dois dire ici: à qui devons-nous nous adresser? Au ministère des Pêches et des Océans, aux responsables de la municipalité locale? Devons-nous nous occuper nous-mêmes du problème? Pouvons-nous prendre les bateaux? Je ne me souviens pas de la façon dont les pirates percevaient la propriété à l'époque, mais quelles sont les règles qui s'appliquent? Quels sont les processus à suivre pour gérer les débris, la contamination et des dommages potentiels à nos élevages d'huîtres et de palourdes — nous en avons. Quelle est l'incidence sur la capacité de nos membres de se rendre sur la plage pour ensuite servir des fruits de mer au repas?

Huy ch q'u. Merci de me permettre de comparaître. J'ai hâte de voir ce que ce groupe de témoins nous donnera à considérer en tant que citoyens.

• (1640)

Le président: Merci de votre déclaration. Vous avez pris cinq minutes pile.

Nous passons maintenant à M. Macedo pour un maximum de cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Paul Macedo (directeur des communications, Council for the Advancement of Native Development Officers): Monsieur le président et distingués membres du comité permanent, bonjour. Merci de m'accueillir ici aujourd'hui. Je m'appelle Paul Macedo. Je suis directeur des communications au Council for the Advancement of Native Development Officers, qu'on appelle aussi le CANDO. Aujourd'hui, je prends la parole sur les territoires traditionnels non cédés des Musqueam, des Squamish et des Tsleil-Waututh à Vancouver. Merci de me donner l'occasion de participer à l'étude sur les bateaux délaissés et abandonnés.

Je vais donner un peu de contexte. Le CANDO est une organisation autochtone nationale qui a été établie en 1990 par des agents de développement économique des Premières Nations de partout au Canada. Sa mission consiste à renforcer la capacité pour les agents de développement économique et les communautés en offrant des services, des possibilités d'éducation, de la formation et une certification. Depuis 2020, le CANDO appuie un projet pilote pour la participation des Premières Nations avec la Garde côtière canadienne, Transports Canada ainsi que Services publics et Approvisionnement Canada. Ce projet porte sur les épaves et les navires abandonnés ou dangereux. Dans le cadre de ce projet pilote, huit Premières Nations du Sud de l'île de Vancouver collaborent avec des entreprises technologiques et le gouvernement du Canada. L'objectif est d'accroître les possibilités de participation autochtone dans la gestion des épaves et des navires abandonnés ou dangereux le long de la côte en appuyant la participation communautaire ainsi qu'en comprenant la capacité des communautés, et en les soutenant, afin qu'elles déterminent elles-mêmes comment elles participeront aux processus.

Le CANDO croit qu'il est essentiel d'avoir des communautés autochtones qui participent le plus tôt possible dans le processus de gestion des épaves et des navires abandonnés ou dangereux. Il faut d'abord veiller à ce que ces communautés, leurs gouvernements et leurs membres possèdent la formation, les compétences, les outils et les plateformes nécessaires pour être présents sur l'eau. De plus, en comprenant les processus décisionnels gouvernementaux et les exigences gouvernementales, les communautés autochtones pourront commencer à cogérer les bateaux sur leurs territoires.

Le CANDO a envisagé l'inclusion de connaissances traditionnelles, car il sait que les territoires et les sites ayant une importance culturelle sont un élément clé du processus d'évaluation. Ces connaissances, de pair avec des technologies de pointe comme l'unité à déploiement rapide de BRNKL et les plateformes d'apprentissage conçues par des Autochtones de RaceRocks 3D, permettent aux communautés de protéger leurs territoires tout en acquérant de nouvelles compétences et une nouvelle capacité. Le CANDO se sert des pratiques exemplaires pour l'Initiative de développement économique communautaire, ou IDEC, dont l'objectif est de trouver des solutions novatrices, en tant que base pour établir des partenariats plus forts. L'IDEC crée des occasions de nouer des relations positives entre les communautés autochtones et les gouvernements pour collaborer à la réalisation d'un projet mutuellement avantageux.

Je vais donner l'exemple du partenariat de l'IDEC entre les Premières Nations des Hupacasath et des Tseshaht et la Ville de Port Alberni. Elles participent à un effort commun pour améliorer l'infrastructure portuaire.

La nation haisla et le district de Kitimat font également partie des partenariats de l'IDEC, et on a reconnu leur travail en leur accordant un prix de la réconciliation en 2024.

Une des principales leçons à retenir est que les communautés autochtones sont les gardiennes de nos eaux depuis des temps immémoriaux et que ce sont elles qui ont le plus à perdre si les eaux territoriales ne sont pas bien gérées. La Première Nation locale est souvent la première à voir les bateaux, à signaler leur présence, à évaluer la situation et à déclencher le processus. Je donne l'exemple du *MV Leviathan II* près d'Ahousaht et du remorqueur *Nathan E. Stewart* à Heiltsuk.

Il est important d'élaborer des approches d'intendance régionale pour gérer les épaves et les bateaux abandonnés ou dangereux. À cette fin, il faut notamment protéger l'ensemble de l'écosystème, les sites culturellement fragiles, les sources de nourriture et la création de débouchés économiques. Le recours à un processus de participation facilitée comme le programme Plus forts ensemble dans le modèle de l'IDEC aide à établir des partenariats régionaux entre les collectivités autochtones et non autochtones et les différents ordres de gouvernement. L'élaboration de contrats ou de programmes de surveillance et d'évaluation souples pour les Premières Nations peut accroître l'efficacité des efforts locaux tout en assurant un signalement rapide et précis des épaves et des bateaux abandonnés ou dangereux. Cette approche réduira le coût de surveillance des bateaux et, au bout du compte, permettra de créer des partenariats solides et d'améliorer l'intendance environnementale. Les communautés peuvent offrir une capacité de communication directe avec les propriétaires des bateaux au moyen d'avis placés sur les bateaux qui peuvent avoir un effet considérable en encourageant les propriétaires à se conformer à la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux.

• (1645)

La Garde côtière et Transports Canada n'ont pas assez de navires et d'équipages pour assurer cette communication d'un bout à l'autre de la côte. Les communautés autochtones peuvent cogérer l'inventaire d'épaves et de bateaux abandonnés ou dangereux en recueillant des données à jour qu'elles saisiront directement dans les systèmes du gouvernement du Canada, ce qui leur permettrait de participer au processus décisionnel dès le début.

Merci.

Le président: Merci de votre déclaration.

Nous allons passer aux séries de questions.

M. Small sera le premier à prendre la parole, pour un maximum de six minutes. Je vous en prie.

M. Clifford Small (Coast of Bays—Central—Notre Dame, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais également remercier les témoins, surtout la cheffe Joe, qui a traversé le pays pour être ici.

Cheffe Joe, je vais commencer par vous.

Pouvez-vous expliquer au Comité certains des effets sur la culture et sur le mode de vie traditionnel de votre nation de ces épaves et de ces bateaux abandonnés sur votre territoire?

La cheffe Lenora Joe: Les répercussions sont énormes.

À cause de la contamination, notre peuple doit se déplacer beaucoup plus loin pour avoir accès aux ressources marines. Dans le bras de mer, lorsqu'il y a des bateaux délaissés, ils contaminent tout, ce qui a donc des répercussions sur toutes nos sources de nourriture. Pour les membres de notre communauté, l'accès aux ressources marines, y compris les palourdes, les huîtres et les zostères... Nous avons toujours puisé dans l'environnement marin pour déjeuner. C'est notre panier de provisions. Nous en sommes tributaires depuis de nombreuses années. Nous sommes arrivés à un point où nous ne pouvons pas profiter de la moindre source de nourriture dans l'eau. Nous ne pouvons pas prendre quoi que ce soit, ce qui a d'énormes conséquences pour nous.

Nous avons les bateaux dans notre bras de mer. La contamination est... c'est très difficile à voir. C'est sous nos yeux. Nous ne savons pas quoi faire. Par ailleurs, qui devons-nous contacter? On nous a dit que si nous voulons envisager de faire une sorte de nettoyage... Avons-nous le pouvoir nécessaire? C'est notre *swiya*. Avons-nous le droit d'aller sur l'eau et de retirer ces choses comme bon nous semble? Comment pouvons-nous procéder au nettoyage? Qu'est-ce que cela va coûter?

Si ces bateaux restent là, les conséquences seront très graves. Certains sont là depuis des années. Plus récemment, un traversier a coulé dans notre *swiya*. Il a été acheté par un groupe de personnes qui pensaient que ce serait une excellente idée pour avoir un endroit où fabriquer leurs drogues. C'était un bateau de trafiquants. Ils fabriquaient toute la drogue à bord. Ils y faisaient la fête. Nous avons essayé de déterminer ce que nous pouvions faire pour mettre fin à cela, mais le bateau a coulé et il se trouve toujours là. Personne ne savait quoi faire. Nous ne savons pas quelles seront les répercussions dans cette zone. Nous ne savons pas quel genre de drogues se trouvaient sur le bateau et encore moins ce qu'il y a dans le bateau proprement dit. Quels sont les matériaux? Quelle sera l'incidence des seuls matériaux sur l'environnement? C'est énorme.

Nous n'avons tout simplement pas les ressources pour nous rendre sur place et tout nettoyer, et nous ne les avons pas plus pour restaurer les sources de nourriture dans les eaux pour que les membres de notre communauté y aient accès. En tant que Première Nation, il y a certaines choses qui comptent plus que tout pour nous. Nous préservons notre langue, car elle nous définit. C'est notre identité. Notre territoire fait également partie de nous, tout comme la nourriture que nous recueillons pour nourrir notre peuple conformément à notre mode de vie traditionnel. Nous nous battons pour garder nos traditions. Chaque jour, nous perdons quelque chose. Nous perdons une partie de nous. Une partie de nous disparaît dans le grand nuage, et nous nous battons pour la préserver.

La principale incidence est sur notre sécurité alimentaire. La sécurité alimentaire, tout comme le logement, est extrêmement importante pour nous. Sans endroit pour nous loger, nous n'avons nulle part pour cuisiner notre nourriture.

L'incidence sur notre peuple est énorme. La sécurité alimentaire est extrêmement importante, et nous essayons d'envisager toutes les avenues pour voir comment nous pouvons nous attaquer au problème et entamer la restauration de ces ressources pour notre peuple.

• (1650)

M. Clifford Small: Merci.

Je vous remercie beaucoup, cheffe Joe.

J'ai une question à poser à M. Macedo.

Représentez-vous des intérêts commerciaux et des pêcheurs dans votre région?

M. Paul Macedo: Merci de cette question.

Nous ne représentons pas de pêcheurs. Nous représentons un groupe d'agents de développement économique qui travaillent pour des Premières Nations. Ces agents travaillent avec des personnes, des entreprises privées, dont des pêcheurs, dans leurs régions respectives, ainsi qu'avec des entreprises communautaires.

M. Clifford Small: Quelle est l'incidence de ces bateaux délaissés et abandonnés sur votre communauté?

Comment pourrait-on mieux gérer la situation pour enlever certains de ces bateaux délaissés plus rapidement?

• (1655)

Le président: Veuillez répondre brièvement, s'il vous plaît.

M. Paul Macedo: Nous cherchons à travailler avec la Garde côtière canadienne pour élaborer des processus permettant aux équipes marines des Premières Nations de transmettre des données directement à la Garde côtière pour bien évaluer les bateaux préoccupants. Nous pensons que cela accélérerait les choses.

De son côté, la Garde côtière peut travailler avec les équipes marines des Premières Nations pour réaliser des évaluations préliminaires et récupérer ou enlever ces bateaux.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Small.

Nous passons à M. Weiler pour six minutes ou moins, s'il vous plaît.

M. Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Merci, monsieur le président.

À notre dernière réunion, nous avons eu une discussion intéressante sur le meilleur organisme fédéral qui pourrait régler cet enjeu très frustrant des bateaux délaissés et abandonnés. Je pense que c'est pourquoi je suis si reconnaissant aujourd'hui que nous ayons des témoins autochtones et des témoins représentant des gouvernements autochtones qui sont ici pour nous dire comment le gouvernement du Canada peut mieux travailler avec les peuples et les gouvernements autochtones pour régler cet enjeu.

Ihe hīvus, vous avez mentionné dans votre exposé et en réponse à mon collègue, M. Small, certaines conséquences pour le peuple shíshálh. Je sais que c'est un enjeu auquel votre nation travaille depuis un certain temps.

J'aimerais que vous nous expliquiez une partie du travail que votre nation accomplit pour résoudre cet enjeu.

La cheffe Lenora Joe: Merci, monsieur le président.

Pour travailler avec la province sur la gestion des quais, nous avons notamment... Le plan de gestion des quais comptait beaucoup pour nous, parce que les nombreux quais dans notre *swiya* et notre anse avaient une grande incidence sur notre sécurité alimentaire. Nous avons accès à tellement de sortes de nourriture: des palourdes, des huîtres, des graminées marines et des œufs de hareng; je pourrais continuer longtemps. Nous avons perdu cet accès. Nous avons travaillé au plan de gestion des quais pendant plus de 40 ans, et ce n'était qu'une seule mesure.

Nous savions que nous devions résoudre la question des quais, mais aussi que nous devions aussi régler l'enjeu des bateaux délaissés. Ce n'est pas quelque chose qui s'est produit du jour au lendemain. Nos ancêtres et nos prédécesseurs ont planché là-dessus et ont cherché à travailler avec les divers ordres de gouvernement pour trouver une solution. Essentiellement, nous avons laissé le gouvernement fédéral s'en charger. Nous avons exprimé nos inquiétudes et nos frustrations et parlé des incidences sur notre communauté, nos familles et notre sécurité alimentaire.

Nous en sommes à un point où nous voulons travailler avec vous. Comment pouvons-nous régler ce problème?

Nous avons travaillé d'arrache-pied avec la Colombie-Britannique pour régler la gestion des quais. Nous pouvions voir qu'elle peinait à régler la question à elle seule, donc nous lui avons prêté main-forte. En tant que peuples autochtones, notre rôle le plus important consiste à faire état de toutes les incidences environnementales qui touchent notre communauté, concernant l'eau, la terre, la forêt, l'océan, les lacs et les rivières. Dans tous les domaines, nous nous attachons à régler tous les problèmes qui entraînent des incidences.

Actuellement, une des principales incidences concerne les bateaux délaissés et touche notre sécurité alimentaire. Nous y travaillons avec diligence avec le MPO. Des membres de notre personnel travaillent avec lui pour trouver des solutions. Mais je pense que nous avons, si je puis dire, frappé un mur, et nous ne savons pas si nous pouvons progresser beaucoup encore.

Ce que nous vous disons, c'est que nous voulons travailler avec vous. Comment pourrions-nous aider à régler cet enjeu?

Il faut savoir comment cela s'est produit, quelles sont les incidences, comment nous pouvons régler le problème et comment nous pouvons le prévenir à l'avenir?

Je dirais que c'est essentiel à se rappeler: la prévention. Nous devons mettre fin à ce qui se passe, mais nous devons aussi mettre une structure en place pour voir comment nous pouvons prévenir ce phénomène. Quelles mesures pourrions-nous appliquer ensemble?

M. Patrick Weiler: Tout à fait. Je pense que c'est bien compris. Les peuples et les gouvernements autochtones sont plus près de la terre. Ils sont des intendants des terres et des eaux depuis des temps immémoriaux. Ils sont un peu nos yeux et nos oreilles pour savoir ce qui se passe.

Je comprends que par le passé, votre nation avait des programmes et travaillait avec le MPO à une chose dont il faut selon moi parler dans cette discussion: le programme des gardiens. Quel genre de rôle ces programmes peuvent-ils jouer pour régler ce problème et d'autres enjeux qui touchent le milieu marin?

• (1700)

La cheffe Lenora Joe: Nous avons un programme de gardiens. Nous travaillions avec le MPO. Nous avons un programme dans nos anses.

Notre anse est l'une des plus profondes dans le monde et la plus profonde au Canada. Elle est très profonde et très longue. Dans notre programme des gardiens, nous travaillions en partenariat avec le MPO. Je ne suis pas sûre de ce qui lui est arrivé. Dans mes discussions avec nos prédécesseurs, j'ai appris que pour une raison ou une autre, on avait arrêté le financement. Nous en discutons abondamment. Nous avons indiqué qu'à ce point-ci, nous croyions qu'il fallait en faire une priorité. Nous devons trouver une façon de financer ce programme. Pourrions-nous procéder sans le MPO? Voilà la question. Je crois que nous ne le pouvons pas. Nous demandons au MPO de se réengager et de travailler en partenariat avec nous.

C'est très important pour les membres de notre nation de patrouiller dans les eaux, de les surveiller et de nous faire savoir si quelque chose se produit. C'est très difficile en ce moment. Notre anse est très longue. Pour ma part, je m'y rends sans doute deux ou trois fois par année. Chaque fois que j'y vais, je suis stupéfaite de voir ces navires délaissés et bien des choses illégales. Nous nous demandons comment nous pouvons surveiller et protéger notre anse.

Je pense que nous pourrions très bien le faire. Nous avons la capacité de faire ce travail dans notre nation. Nous voulons travailler avec le MPO à ce propos. C'est très, très important. Les membres de notre communauté sont passionnés et diligents. Ils veulent protéger notre terre et les eaux. Ils vont aller sur le terrain et s'assurer de bien faire les choses. C'est dans notre intérêt à tous de veiller à ce qu'on fasse ce travail.

Nous avons bien confiance de pouvoir travailler avec le MPO pour nous attaquer à nouveau à cet enjeu et remettre notre programme des gardiens sur les rails. Je suis les programmes des gardiens dans le Nord avec la nation haïda et d'autres nations, et ils ont beaucoup d'importance. Je suis si impressionnée par la façon dont on travaille avec le MPO aux programmes des gardiens. Nous accueillons favorablement l'occasion de fournir le même soutien.

Le président: Merci, monsieur Weiler.

Avant de passer à Mme Desbiens, on vient de me remettre une note. M. Edwards doit partir à 17 h 15. Si quelqu'un veut lui poser une question, vous devriez peut-être essayer de le faire avant 17 h 15.

Nous passons à Mme Desbiens pour six minutes ou moins, s'il vous plaît.

[Français]

Mme Caroline Desbiens (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, BQ): Merci, monsieur le président.

Je remercie également nos précieux témoins, qui ajoutent leurs propres connaissances à notre réflexion.

Comme vous le savez, je représente le Bloc québécois; mes questions porteront donc davantage sur le fleuve Saint-Laurent et le golfe du Saint-Laurent.

J'aimerais savoir si vous avez, de quelque façon, certaines relations, informations ou correspondances, ou certains échanges avec les peuples des Premières Nations du côté est du pays.

Je commencerais par la cheffe Lenora Joe.

[Traduction]

La cheffe Lenora Joe: Merci, monsieur le président.

J'ai eu un peu de mal à entendre la question, mais je crois qu'elle porte sur la relation que nous avons avec les communautés autochtones sur la côte Est pour ce qui est de nos préoccupations communes.

Actuellement, nous n'avons des relations avec aucune communauté de la côte Est, sauf dans le cadre de groupes autochtones comme les gouvernements autochtones autonomes et l'APN. Nous parlons toujours de toutes nos préoccupations. Lorsque nous tenons ces discussions, nous cherchons à y répondre en groupe et nous nous soutenons tous les uns les autres.

Je ne connais personne sur la côte Est qui pourrait m'aider à régler cette situation. Cependant, je dirais que si une nation pouvait nous aider et était très heureuse de collaborer avec nous, nous serions très enthousiastes de travailler en ce sens.

• (1705)

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je vous remercie de votre réponse, cheffe Joe.

Je vais maintenant m'adresser à M. Macedo.

Vous avez parlé du Conseil pour l'avancement des agents de développement autochtones, le CAADA, un organisme offrant une formation aux peuples des Premières Nations sur le développement économique.

Que manque-t-il à cet organisme pour qu'on apporte davantage d'expertise en matière de récupération des navires fantômes ou, à tout le moins, pour atténuer les répercussions liées à l'épanchement de matières dangereuses?

Que manque-t-il à cette équipe, à cette formation, pour arriver à s'investir davantage et à obtenir des résultats concrets, ce qui vous permettrait d'obtenir des résultats plus concluants de votre côté?

Manque-t-il d'argent? Manque-t-il de soutien de la Garde côtière canadienne? Faut-il plus de scientifiques du MPO, soit le ministère des Pêches et des Océans, ou avez-vous tout ce qu'il vous faut en main pour faire avancer les choses?

[Traduction]

M. Paul Macedo: Merci, monsieur le président.

Je veux simplement dire que je ne suis pas chef. Merci beaucoup. Je ne suis que le directeur des communications du CANDO. De quoi avons-nous besoin?

Nous avons présentement le soutien de la Garde côtière canadienne pour créer un projet pilote dans le Sud de l'île de Vancouver. Nous bénéficions d'un assez bon soutien, mais c'est un petit projet pilote. Notre objectif consiste à tirer des leçons et à utiliser les processus que nous développons pour les amplifier et les élargir au milieu de l'île, dans le Nord de l'île et sur toutes les côtes, y compris dans le Saint-Laurent, où les communautés signalent que c'est un problème et où l'on veut appliquer ces leçons et ces processus, mais aussi chercher des occasions en matière de sécurité alimentaire et de développement économique. Nous voulons prendre de l'expansion.

Avec la Garde côtière, nous nous sommes aperçus que notre formation et notre mobilisation des Premières Nations se faisaient plus vite que nos processus internes visant à gérer nos résultats et nos constats. Nous devons attendre que la Garde côtière et le gouvernement renforcent et accélèrent leurs processus pour qu'ils correspondent à la vitesse à laquelle les communautés veulent aller. C'est un enjeu important.

Je pense qu'il pourrait être utile de dispenser de la formation. Un des enjeux, c'est la sécurité sur les navires et sur l'eau. Il faut s'assurer que ceux qui participent à l'évaluation et à l'enlèvement éventuel de ces bateaux soient bien formés et puissent bien évaluer le risque pour que tout le monde reste en sécurité en menant certaines de ces tâches.

Merci.

Le président: Merci, madame Desbiens.

Nous passons à Mme Barron pour six minutes ou moins, s'il vous plaît.

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins qui sont ici aujourd'hui.

Bienvenue, cheffe Joe. C'est bon de vous entendre, ainsi que M. Macedo.

Je vais me concentrer sur le conseiller Edwards aujourd'hui. Nous aurons juste assez de temps pour que je vous pose mes questions avant votre départ, donc tout se déroule à merveille.

Monsieur le conseiller Edwards, et ancien chef Edwards, c'est un grand honneur de travailler avec vous et d'apprendre de vous. Je suis heureuse que vous soyez ici aujourd'hui pour nous parler d'informations importantes sur la Première Nation Snaw-naw-as et tous ceux qui ont résidé dans votre nation depuis des temps immémoriaux, bien sûr.

Vous nous avez fourni des informations importantes. Tout d'abord, je voulais voir si vous pouviez nous parler davantage des élevages d'huîtres et de palourdes et de leurs retombées dans votre communauté.

• (1710)

M. Gordon Edwards: Ces élevages sont très importants pour nous. Nous avons un groupe de développement économique qui supervise notre gestion et l'élevage des huîtres, des palourdes japonaises et des palourdes jaunes. Nous voulons nous assurer que notre production améliore l'économie de la réserve, ainsi que rehausser notre niveau de priorité.

Ces élevages sont importants à deux égards. Tout d'abord, ils sont importants en matière de développement économique, mais aussi pour nos gens. Dans notre communauté, quand nous nommons un enfant, que nous pleurons un mort ou que nous tenons une commémoration, la nourriture offerte se compose de produits de la mer: des huîtres, des palourdes, des palourdes japonaises — des panopes du Pacifique en général. Nous nous rendons sur place, nous récoltons ces produits et nous nourrissons les gens qui viennent dans notre communauté pour participer à une cérémonie pour donner un nom ou une commémoration.

C'est très important pour nous que nos élevages d'huîtres et de palourdes ne soient pas contaminés. C'est important pour nous qu'il n'y ait pas de déversement majeur de pétrole. Nous avons eu deux frousses. J'ai parlé du bateau qui a fait naufrage sur la digue. Un navire du MDN a aussi perdu tout son carburant, son diésel ou quelque chose du genre. C'était très préoccupant. Si ce carburant avait dérivé jusqu'à notre baie, qu'on appelle souvent la baie de Nanoose sur les cartes, nous aurions été très inquiets, parce que nous aurions perdu notre accès.

Comme vous l'avez mentionné, ces ressources sont là pour nous depuis des temps immémoriaux. Nous les récoltons depuis aussi longtemps que je puisse me souvenir, que ma mère puisse se souvenir et que mon grand-père puisse se souvenir. Nous mangeons ces aliments dans nos pratiques dans la communauté. Nous pouvons appuyer les autres membres de notre famille et consolider nos liens selon nos pratiques culturelles comme les maisons longues et les cérémonies de purification. Lorsque nous faisons une purification durant une commémoration, nous nourrissons nos aînés avec les produits de la mer que nous mettons sur la table.

Comme l'ont mentionné les deux témoins précédents, M. Macedo et cheffe Joe, c'est une pratique extrêmement importante pour nous sur le plan économique, mais aussi sur le plan personnel, spirituel et culturel avec les membres de notre communauté.

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup, monsieur le conseiller Edwards.

Vous avez parlé de tellement de choses que je voulais préciser avec vous à propos des incidences non seulement sur ces élevages, mais aussi sur bien d'autres choses, s'ils étaient contaminés ou touchés par les débris venant de bateaux délaissés et abandonnés. Je vous remercie de parler de mettre la table et d'y placer tous ces produits de la mer quand il en manque tellement pour les gens qui comptent là-dessus, non seulement pour leur sécurité alimentaire, mais aussi pour des raisons culturelles. C'est si important. J'aime aussi comment vous avez parlé de votre famille qui passe du temps là.

Je vais passer à une autre question, parce que j'estime que vous nous avez bien décrit la situation.

Selon vous, comment pourrait-on mieux vous expliquer ce qu'il faut faire quand votre nation trouve un bateau délaissé et abandonné le long de la côte? Qu'en pensez-vous? Vous avez fait état de certaines questions que vous aviez. Avez-vous des suggestions sur la façon d'améliorer les communications pour que l'on comprenne bien le processus en pareil cas?

M. Gordon Edwards: Je pense que M. Macedo et la cheffe Joe ont formulé d'excellentes idées à prendre en considération. La participation de nos structures de gouvernance, comme notre chef et notre conseil, et de celles des communautés locales et du ministère fédéral des Pêches et des Océans, ainsi que du ministère de la Défense nationale, ou MDN... Nous avons deux stations du MDN juste en face de nous, de l'autre côté de la baie. C'est très important.

Je suis heureux d'entendre M. Macedo et la cheffe Joe parler de collaboration. Que pouvons-nous faire pour travailler tous ensemble?

Les gens savent déjà qu'ils peuvent se tourner vers Internet pour y trouver toutes sortes de renseignements fournis par le gouvernement fédéral, et notamment par le ministère des Pêches et des Océans et celui de la Défense nationale quant à la façon de déposer une plainte. Les contacts personnels sont cependant toujours beaucoup plus appréciés en raison des liens plus étroits qu'il nous faut tisser avec les personnes avec lesquelles nous devons communiquer.

Je pense que le processus de transmission de l'information par Internet est bon. Il faut toutefois redoubler de prudence. Lorsque nous accédons aux renseignements fournis par le MPO, par exemple, nous devons vérifier ce que dit sur le même sujet le MDN, le district régional ou le gouvernement fédéral. Nous devons constamment pousser l'enquête plus loin. La communication directe est toujours l'avenue à privilégier.

• (1715)

Mme Lisa Marie Barron: *Huy ch q'u*, conseiller Edwards.

Le président: Merci, madame Barron.

Nous passons maintenant à M. Arnold qui dispose d'un maximum de cinq minutes.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président.

Monsieur Edwards, s'il vous reste 60 secondes avant de devoir partir, j'aimerais revenir un peu sur ce que vous avez dit, puis avoir votre avis sur ce qui doit être fait.

Vous vous êtes demandé à qui vous deviez vous adresser. Il semble qu'il y ait peu d'information facilement accessible sur la façon dont une collectivité ou qui que ce soit devrait réagir s'il trouve

un navire délaissé, ou si un tel bâtiment est abandonné sur son territoire.

Pourriez-vous nous dire ce qui manque, à votre avis?

M. Gordon Edwards: Je pense que nous faisons ce que nous pouvons. Je parle ici de la structure de gouvernance formée par le chef et le conseil. Nous faisons de notre mieux pour établir des liens avec la communauté, avec nos membres, afin d'assurer l'accès nécessaire.

Aux échelons fédéral, provincial et local, des mécanismes sont toujours mis à la disposition de tous, mais je pense que lorsqu'il s'agit de s'asseoir et de rencontrer les gens, par exemple... C'est bien sûr un tout autre dossier, mais il y a toujours beaucoup de dialogue avec le MPO lorsque vient le temps d'élaborer un processus ou de créer un programme ou quoi que ce soit d'autre concernant les stocks de poissons. Pour ce qui est des navires abandonnés, bien des membres de notre communauté se demandent simplement ce qu'ils doivent faire.

Il y a un de nos membres, ou je devrais peut-être dire trois de nos membres, qui ont grimpé sur un bateau, ont mis du carburant dans le moteur, l'ont mis en marche et l'ont utilisé pour la pêche. Nous faisons ce que nous pouvons avec les capacités que nous avons localement.

La cheffe Joe a mentionné plus tôt — je suis désolé, c'était peut-être vous, monsieur Macedo; je ne sais plus trop — qu'il est toujours bon d'avoir une sorte de programme d'éducation local qui se concentre uniquement sur les navires abandonnés et la contamination qui peut se produire lorsque les gens relâchent le contenu de leurs installations sanitaires.

M. Mel Arnold: Merci.

Mon temps est vraiment limité, et je vous remercie d'être resté un peu plus longtemps que prévu.

Cheffe Joe, vous avez indiqué que le nombre de quais dans la région a limité l'accès de votre bande à la zone intertidale. Pouvez-vous nous dire brièvement quelle proportion de cette zone est ainsi occupée par des quais, et aussi, combien de navires abandonnés se trouvent sur votre territoire? D'après ce que vous êtes à même d'observer dans votre région, pensez-vous que l'inventaire établi par le MPO est exact?

La cheffe Lenora Joe: Merci, monsieur le président.

Dans le cadre de notre plan de gestion des quais, nous effectuons une évaluation de la situation dans notre *swiya*. Nous voulons ainsi nous assurer que ces quais — il y en a plus de 500 — sont conformes à la norme que nous avons établie. Nous évaluons l'état de tous les quais pour déterminer lesquels ont besoin d'une mise à niveau, et nous laissons un certain temps aux responsables pour faire le nécessaire.

Un processus a été mis en place, et il a fallu beaucoup de temps pour élaborer le tout avec la province afin de s'assurer que les résidents de notre *swiya* sont en mesure de s'y conformer et de mettre à niveau leurs quais. Bien évidemment, il y a eu beaucoup de résistance, et il y en a encore. Encore une fois, il s'agit de protéger l'environnement et de veiller au rétablissement de la faune aquatique.

• (1720)

M. Mel Arnold: Pouvez-vous me donner une idée du nombre d'épaves et de navires abandonnés dans votre région? Pensez-vous que l'estimation du MPO...

La cheffe Lenora Joe: Je pense qu'il y en a 50.

M. Mel Arnold: Y en a-t-il 50 dans votre seule région?

La cheffe Lenora Joe: Oui, et j'ai pu constater dans certains documents qu'en 2018, le Canada a donné au district de Sechelt, nos voisins, 80 000 \$ pour procéder à une évaluation des navires abandonnés. Lorsque je leur ai demandé quel était le résultat et s'ils avaient élaboré un plan pour régler le problème, ils ont répondu qu'ils n'avaient pas de plan. Ils ont simplement fait l'évaluation et envoyé l'information, alors je ne sais pas où cela s'est retrouvé.

M. Mel Arnold: D'accord.

Je pense que mon temps est écoulé.

Le président: Il vous reste environ une seconde.

M. Mel Arnold: C'est très bien.

Merci.

The Chair: Nous passons maintenant à M. Hardie pour une période de cinq minutes.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Je vais donc prendre la seconde de M. Arnold et l'utiliser.

Des voix: Ha, ha!

M. Ken Hardie: Cheffe Joe, pouvez-vous nous dire si votre communauté a un statut municipal? Avez-vous les mêmes pouvoirs qu'une municipalité?

La cheffe Lenora Joe: Oui.

La cheffe Lenora Joe: D'accord.

La Cadboro Bay Dead Boats Society nous a transmis des informations fort intéressantes. Tout indique que vous jouiriez de pouvoirs considérables relativement au littoral, en incluant même les étendues marines, parce que le gouvernement de la Colombie-Britannique est propriétaire de tout ce territoire. Il serait peut-être souhaitable d'envisager cette avenue, parce que vous auriez alors la possibilité d'adopter des règlements et d'injecter une plus grande rigueur dans le système. Il vaut la peine d'y jeter un coup d'oeil.

Avez-vous une idée du financement que vous avez reçu pour le Programme des gardiens autochtones dont vous avez parlé, avant qu'il ne soit annulé?

La cheffe Lenora Joe: Malheureusement, non, parce qu'il a été annulé à la fin des années 1990.

La cheffe Lenora Joe: Si vous avez des dossiers à ce sujet, pourriez-vous...

La cheffe Lenora Joe: Je pourrais certes retracer cette information et vous la transmettre.

La cheffe Lenora Joe: À la lumière de certains des témoignages, nous avons constaté que l'un des problèmes avec les gens qui abandonnent des bateaux, c'est l'absence d'un capitaine de port. C'est un peu anarchique. Le rétablissement de votre Programme des gardiens autochtones pourrait aider à payer un maître de port qui pourrait assurer le contrôle nécessaire.

Monsieur Macedo, j'ai noté que le développement économique est votre domaine d'expertise.

Selon vous, y a-t-il des possibilités qu'une industrie puisse en quelque sorte se développer pour la prise en charge des navires abandonnés?

M. Paul Macedo: Tout à fait. Il y a d'énormes possibilités notamment pour ce qui est de l'enlèvement des épaves et de la récupération des navires. Le CANDO a été sollicité pour élaborer des plans prévoyant une participation autochtone et aider à la formulation de la demande de propositions de manière à favoriser la participation des entreprises autochtones à l'enlèvement et à la récupération des navires, que ces entreprises soient privées ou détenues par une communauté. Cependant, nous avons constaté que nous étions rendus trop loin dans le processus pour que les communautés puissent s'y engager activement. Comme l'ont souligné d'autres témoins, y compris la cheffe Joe, leurs priorités se situent à une étape moins avancée de ce processus, et concernent plutôt la sécurité alimentaire, la préservation culturelle et la gestion de l'environnement.

Si nous pouvons gagner la confiance des Premières Nations et renforcer leurs capacités en misant sur leurs équipes maritimes dès le départ, nous pouvons aussi leur montrer... Au fur et à mesure qu'ils recueillent des données sur les navires préoccupants dans leurs eaux territoriales, ils peuvent commencer à analyser la situation. Ils peuvent ainsi comprendre qu'il leur est possible de protéger leur environnement et d'assurer leur sécurité alimentaire tout en tirant profit des possibilités économiques associées à l'enlèvement de ces navires. Cela leur montre toutes les possibilités qui s'offrent à eux. Ensuite, ils peuvent faire le nécessaire pour acquérir les compétences requises, acheter de l'équipement, concevoir des programmes de formation et travailler avec les signataires d'entente du Programme de formation pour les compétences et l'emploi destinée aux Autochtones afin d'organiser la formation de leurs jeunes, de telle sorte qu'ils puissent bénéficier davantage de tout l'éventail des perspectives que peuvent offrir les activités de surveillance, d'évaluation, d'enlèvement et de récupération.

Merci.

• (1725)

La cheffe Lenora Joe: Merci, monsieur Macedo.

J'aurais une brève question pour la cheffe Joe.

Je voulais en fait poser cette question au conseiller Edwards avant qu'il nous quitte. Il a mentionné le *Nathan E. Stewart*. Je me souviens qu'à l'époque, l'un des principaux points litigieux venait du fait que le savoir autochtone n'était pas du tout pris en compte lorsqu'on tentait de récupérer le pétrole et de s'occuper du *Nathan E. Stewart*.

Est-ce que les relations avec le MPO et la Garde côtière se sont améliorées à ce chapitre?

La cheffe Lenora Joe: Je n'en suis pas certaine.

La cheffe Lenora Joe: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Hardie.

Nous passons maintenant à Mme Desbiens qui dispose de deux minutes et demie.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Monsieur le président, je vais céder mon temps de parole à ma collègue Mme Barron, puisque les témoins habitent dans sa circonscription.

[Traduction]

Le président: D'accord, c'est très généreux de votre part.

Madame Barron, vous avez donc cinq minutes.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

[Français]

Merci, madame Desbiens. C'est très gentil.

[Traduction]

Je vais poursuivre avec quelques questions, dont la prochaine qui s'adresse à la cheffe Joe.

Je vous remercie de nous avoir communiqué aujourd'hui toutes ces précieuses informations qui sauront certes nous éclairer lorsque viendra le temps de formuler nos recommandations à l'intention du gouvernement quant à la meilleure façon d'aller de l'avant.

Vous avez dit que votre peuple était connu comme étant le peuple du saumon. Je me demande si vous pourriez nous en dire un peu plus sur les répercussions des polluants d'origine humaine, comme les navires abandonnés. Pourriez-vous nous parler d'avantage des impacts culturels de ce phénomène?

Tout ce que vous pourriez ajouter à ce sujet serait vraiment utile.

La cheffe Lenora Joe: Pour faire écho aux commentaires de M. Edwards sur les répercussions culturelles, je vous rappelle que notre nourriture fait partie de notre culture. La façon dont nous recueillons les aliments, la façon dont nous trouvons de quoi nous nourrir, la façon dont nous célébrons — pour tout ce que nous faisons, nous sommes tributaires des aliments que nous pouvons recueillir. Si nous pensons à tout ce que nous, Autochtones, avons perdu au cours des 150 dernières années, il nous reste très peu de choses auxquelles nous rattacher pour connaître notre identité et la protéger.

Notre langue, notre terre, notre culture et nos traditions sont tout ce que nous avons en tant qu'Autochtones, et une grande partie de cela s'articule autour de la collecte de nourriture et de la sécurité alimentaire, l'océan étant notre principale source d'approvisionnement.

Il y a tellement de types d'aliments différents que nous recueillons normalement sur une base régulière pour toutes sortes d'événements que nous organisons et pour notre survie au quotidien. Quand j'étais enfant, je le faisais avec mes grands-parents. Je suis sortie avec eux sur tout le territoire de notre *swiya* pour trouver de quoi nous alimenter. Ces différentes collectes s'inscrivaient dans les efforts que nous déployions pour nous assurer d'avoir assez de nourriture pour passer l'hiver.

En tant que jeune mère, j'ai fait la même chose. Nous vivons le long du bras de mer et, malheureusement, je peux regarder par ma fenêtre et voir tous ces bateaux abandonnés. Je ne peux plus nager devant ma maison; il y a ce bel océan, mais je ne peux pas y nager. L'eau est contaminée par tous les bateaux qui s'y trouvent. Je ne peux plus y cueillir de nourriture.

Mon fils sait que j'adore les coques; nous allons creuser tout au long de la *swiya* pour en faire la récolte. Il a décidé un jour d'aller faire cela devant notre maison, et il m'a rapporté un grand seau de coques qu'il voulait faire cuire. « Nettoyons-les, maman, cuisons-les et mangeons-les ensemble. » J'ai dû lui dire: « Nous ne pouvons pas; elles sont contaminées. » Nous avons dû retourner à pied les rejeter dans l'océan.

Comment puis-je expliquer à mon fils de 10 ans que nous ne pouvons pas nous nourrir? Nous devons aller ailleurs. Nous devons remonter le bras de mer pour essayer de ramasser une partie de

notre nourriture. C'est très difficile, et pas seulement pour nos aînés qui n'ont pas accès à la nourriture qu'ils consomment au quotidien. Nous n'y avons plus accès. Le risque est énorme pour que nos enfants, nos petits-enfants et mes arrière-petits-enfants n'aient pas cette possibilité ou ne sachent même pas de quoi il s'agit.

Nous sommes très préoccupés et très contrariés. Nous voulons y travailler, et nous faisons ce que nous pouvons. Nous avons retiré certains bateaux à nos frais parce que leur présence nous préoccupait. L'impact est gigantesque; nous n'avons pas le temps, le personnel et le financement nécessaires pour entreprendre la remise en état de tous ces secteurs. La situation est donc très difficile.

Merci, monsieur le président.

● (1730)

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup. Ce sont des renseignements très utiles.

Il ne me reste que peu de temps, mais j'aimerais poser une question à M. Macedo.

Pourriez-vous nous dire à quel point il est important, selon vous, que les navires soient nettoyés avant de sombrer, et pourquoi c'est le cas?

M. Paul Macedo: Certainement. Nous avons constaté que les Premières Nations avec lesquelles nous avons travaillé sont de plus en plus frustrées par le fait qu'elles savent que certains navires risquent de sombrer, mais qu'aucune mesure ne peut être prise tant qu'ils n'ont pas coulé. La situation est d'autant plus contrariante, que non seulement les coûts, mais aussi les efforts à déployer et les dommages potentiels aux écosystèmes deviennent dès lors beaucoup plus considérables de part et d'autre.

Nous tentons de faire en sorte que les Premières Nations sachent que les informations à ce sujet sont valorisées et deviennent une priorité pour la Garde côtière dès qu'on la saisit d'un cas semblable à la suite de la surveillance exercée. Il y a un écart marqué entre le nombre de bâtiments figurant sur la liste des navires préoccupants et le nombre de ceux inscrits sur la liste établie pour chaque Première Nation; les deux ne sont pas les mêmes.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Macedo.

Merci, madame Barron.

Je tiens à remercier chaleureusement les témoins de notre premier groupe pour aujourd'hui, la cheffe Joe, M. Macedo et M. Edwards, même si je sais qu'il a quitté l'appel Zoom. Encore une fois, merci d'avoir fait bénéficier le Comité de vos connaissances dans le cadre de cette étude que nous avons entreprise.

Nous allons suspendre la séance quelques instants avant d'accueillir notre prochain groupe de témoins.

La séance est suspendue.

● (1730)

(Pause)

● (1735)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je souhaite la bienvenue à notre groupe de témoins pour la seconde heure de notre séance.

Nous recevons ici même avec nous M. John White, directeur de la division marine de la Première Nation Snuneymuxw. Via Zoom, nous accueillons le conseiller en chef élu Ken Watts de la Première Nation Tseshaht.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de comparaître aujourd'hui. Vous disposez chacun d'un maximum de cinq minutes pour nous présenter vos observations préliminaires.

Monsieur White, c'est vous qui allez partir le bal.

M. John White (directeur, Division Marine, Snuneymuxw First Nation): Merci, monsieur le président.

'Uy' skweyul, tout le monde.

[*Le témoin s'exprime en Hul'q'imi'num'.*]

[Traduction]

Je m'appelle John White et je suis, comme vous l'avez dit, directeur de la division marine de la Première Nation Snuneymuxw.

La Première Nation Snuneymuxw vit au cœur de la mer des Salish, à l'est de l'île de Vancouver. Depuis des temps immémoriaux, les membres de la Première Nation Snuneymuxw résident sur leur territoire traditionnel et y assurent la durabilité de leurs terres, de leurs ressources, de leur culture et de leur spiritualité. Notre territoire englobe l'une des régions les plus riches en ressources au cœur de la mer des Salish. Je comprends qu'on m'a convoqué ici en tant que témoin. Toutefois, les Premières Nations du Canada doivent participer au processus législatif dans son ensemble. Je pense qu'il est important que j'en parle ici aujourd'hui.

La division marine de la Première Nation Snuneymuxw, la nation Snuneymuxw et les Canadiens sont confrontés à d'importants problèmes concernant la gestion des navires abandonnés sur notre territoire traditionnel. Les navires abandonnés compromettent la souveraineté alimentaire et le mode de vie traditionnel des Snuneymuxw. Les Snuneymuxw estiment que la gestion de leurs eaux et de leurs terres est leur plus grande priorité pour que leur peuple et les générations à venir puissent continuer à vivre comme leurs ancêtres et leurs aînés l'ont fait pendant des milliers de générations avant l'arrivée des Européens. Il devient essentiel que la division marine de la Première Nation Snuneymuxw intervienne pour protéger l'environnement et atténuer l'incidence des risques.

Il y a les risques de dommages environnementaux et écologiques que les navires abandonnés posent pour les stocks de saumon du Pacifique et l'habitat de grossissement dans l'un des plus grands estuaires de la Colombie-Britannique, soit l'estuaire de la rivière Nanaimo. La Première Nation Snuneymuxw assiste au plus grand déclin des stocks de saumon du Pacifique de l'histoire, en particulier des montaisons de saumon rouge du Fraser. On parle de montaisons de plus de 100 millions de poissons, qui sont tombées à 500 000 depuis cette année. On constate donc une forte diminution du saumon rouge, de toutes les autres espèces de saumon dans notre région et des stocks de saumon chinook de l'unité désignable 21 dans la rivière Nanaimo. Tous les saumons du Pacifique qui vivent dans le réseau de la rivière Nanaimo sont en déclin, comme je l'ai mentionné. Les répercussions cumulatives d'origine humaine ont été préjudiciables à la survie de ces saumons du Pacifique.

En octobre 2021, on apprenait que près de 1 600 navires abandonnés avaient été découverts sur la côte de la Colombie-Britannique. En juillet 2019, le gouvernement canadien a promulgué la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Avant

que cette loi ne soit adoptée, les propriétaires de bateaux pouvaient légalement laisser des navires à l'abandon sur la côte de la Colombie-Britannique, ce qui arrivait couramment, de sorte que l'abandon des navires est un problème de longue date.

Depuis son adoption, la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux a donné à la Garde côtière canadienne et à Transports Canada des outils pour agir à l'égard des navires abandonnés. Elle a transféré aux propriétaires la responsabilité liée aux épaves et aux bâtiments abandonnés ou dangereux, ce qui est une grande priorité pour nous en tant que membres des Premières Nations.

Cela étant dit, il devient de plus en plus évident que la Garde côtière canadienne et Transports Canada n'ont pas la capacité nécessaire et qu'ils ne peuvent pas intervenir rapidement. L'intervention des Premières Nations est devenue de plus en plus pertinente.

Bien que l'on crée des outils afin d'empêcher que d'autres navires abandonnés ne posent un risque environnemental pour nos côtes — par exemple, l'Élaboration conjointe de l'intervention communautaire, un programme de la Garde côtière canadienne —, il est nécessaire d'en faire davantage, tant à l'échelle fédérale que provinciale, notamment par un financement durable à long terme à l'appui du travail d'identification et de prévention.

Des navires ont jeté l'ancre puis ont été abandonnés sur le territoire de la Première Nation Snuneymuxw, ce qui pose un problème comportant plusieurs aspects à l'équipe d'intervention d'urgence de notre division marine. Lorsqu'un propriétaire laisse un navire sans surveillance, souvent, il peut sombrer et mettre en péril l'intégrité de l'environnement marin qui l'entoure. En réponse à de telles situations, la division marine prend la responsabilité d'évaluer les répercussions de l'abandon de ces navires et d'agir en conséquence.

● (1740)

La nation travaille activement avec BC Parks, les ports locaux, la Garde côtière canadienne, les habitants de la région et la collectivité des Snuneymuxw afin d'observer la situation et de répondre au programme des navires abandonnés. Lorsqu'elle trouve un navire abandonné, la division marine de la Première Nation Snuneymuxw utilise de l'équipement spécialisé pour en surveiller l'état et la détérioration au fil du temps. Des avis sont apposés sur le navire pour informer le propriétaire de la situation. Cependant, en réalité, dans de nombreux cas, le navire est laissé à l'abandon, ce qui peut poser des risques pour l'environnement.

Le président: Monsieur White, je dois vous interrompre. Vous avez dépassé les cinq minutes prévues pour votre déclaration préliminaire. Espérons que lorsque les membres du Comité vous poseront des questions, vous pourrez dire tout ce que vous n'avez pas pu dire.

Nous passons maintenant à M. Ken Watts, qui dispose d'un maximum de cinq minutes.

M. Ken Watts (conseiller en chef élu, Tseshaht First Nation): Merci.

[*Le témoin s'exprime en Nuuh-chah-nulth.*]

[Traduction]

Je m'appelle Ken Watts, *waamiis̄*, et je suis conseiller en chef élu de la Première Nation des Tseshaht. Nous sommes sur la côte Ouest de l'île de Vancouver. Notre collectivité se trouve à Port Alberni et notre territoire s'étend sur le bras de mer Alberni, sur une grande partie de la baie Barkley et au large.

Notre nation compte environ 1 300 membres. Nous n'avons jamais cédé ou abandonné notre territoire. Cependant, nous avons la responsabilité sacrée de nous occuper de ce territoire que nous appelons notre *ha'houlthee*. Il s'agit d'un don du créateur à nos chefs héréditaires. Il est de la responsabilité de notre conseil et de notre collectivité de les soutenir dans leur travail lorsqu'il s'agit de s'occuper de ce que nous appelons *Uu-a-thluke*, en en prenant soin, et ce, avec *iisaak*, respect, et en reconnaissant que tout est un, que tout est relié, *hish-uk ts'a-walk*.

Merci.

Comme je n'ai pas beaucoup de temps, je vais essayer d'aller droit au but.

J'aimerais pouvoir vous montrer des photos. Je sais que cela ne fait pas partie du programme, mais j'aimerais pouvoir vous montrer certains des navires abandonnés sur notre territoire, en particulier dans le bras de mer Alberni et dans certaines parties de la baie Barkley. Or, j'aimerais aussi attirer votre attention sur les problèmes des maisons flottantes et des bateaux-logements et sur cette étrange question de compétence entre la province et le gouvernement fédéral concernant ce type particulier d'installation sur l'eau qu'on laisse souvent à l'abandon également.

Encore une fois, le problème pour la Première Nation des Tseshaht, c'est que souvent, ces bateaux abandonnés deviennent dangereux pour l'environnement et, évidemment, finissent par couler, ce qui provoque des déversements de pétrole sur notre territoire.

C'est pourquoi je pense qu'il faut se concentrer sur la prévention pour éviter que des bâtiments ne soient abandonnés. De plus, il faut s'en occuper, car ce que nous voyons actuellement ici, à Port Alberni, et sur notre territoire, c'est que lorsqu'un problème survient relativement à un bateau, il est laissé là, on attend que son propriétaire s'en occupe, puis le bateau coule. Pendant ce temps, d'autres personnes se tiennent prêtes à aider à retirer ces bateaux avant qu'ils ne deviennent un problème. Voilà pourquoi j'encourage vraiment le gouvernement fédéral à se concentrer sur la prévention.

C'est comme un accident de voiture. Lorsqu'un accident de voiture se produit, nous n'attendons pas que le propriétaire de la voiture ou son assureur intervienne. On s'en occupe. La facture leur sera envoyée plus tard. Il devrait en être de même pour les bateaux et le gouvernement devrait intervenir, aider à les retirer immédiatement et envoyer la facture au propriétaire du bateau, sans attendre que ce dernier et son assureur interviennent et règlent le problème.

Une fois de plus, je vous encourage à examiner des lois pour résoudre les problèmes avant qu'ils ne deviennent importants, comme cela s'est produit sur notre territoire.

Par ailleurs, la Première Nation des Tseshaht a pu voir le soutien apporté par la WCMRC, soit la Western Canada Marine Response Corporation, le travail qu'elle a accompli, de même que l'équipe d'intervention en cas de déversement en milieu marin, ici, sur la côte Ouest. Les gens sont intervenus et se sont tenus prêts à s'occuper de ces bateaux abandonnés avant qu'ils ne deviennent un problème.

De plus, des groupes comme la Coastal Restoration Society, ici sur la côte Ouest, ont accompli un travail considérable de nettoyage sur nos territoires, en collaboration et en partenariat avec des Premières Nations comme celle des Tseshaht.

Il y a également les questions de compétences fédérales et provinciales en ce qui concerne les emplacements. Pour la Première Nation des Tseshaht, il y a l'Administration portuaire de Port Alberni, le gouvernement provincial et la responsabilité de la zone intertidale sur notre territoire. Je pense que l'on s'embrouille souvent dans les questions de responsabilité.

Une autre recommandation que je formulerai plus tard porte sur la nécessité de veiller à ce que la responsabilité de consulter les Premières Nations et de travailler avec elles ne soit pas simplement transférée à l'administration portuaire, qui peut, parfois, ne jamais consulter les Premières Nations sur ce qui se passe dans leur propre cour. En fin de compte, la Couronne a toujours l'obligation de consulter, de prendre des mesures d'adaptation et d'obtenir le consentement de la Première Nation et, à l'heure actuelle, ce n'est pas ce qui se passe sur notre territoire.

Sur le territoire des Tseshaht, l'Administration portuaire de Port Alberni disposait d'un bail principal de la province de Colombie-Britannique, mais ce bail est venu à échéance.

À ce jour, peu de consultations ont eu lieu et peu d'engagements ont été pris au sujet des cours d'eau de notre territoire, qu'il s'agisse des lacs, des rivières, du bras de mer ou du port. Cependant, nous travaillons en collaboration avec certains de vos homologues de Parcs Canada, car la réserve de parc national Pacific Rim se trouve sur le territoire non cédé des Tseshaht.

Encore une fois, je pense qu'une partie des mesures devraient consister à améliorer les choses sur le plan des responsabilités fédérales et à veiller à ce que l'on ne se décharge pas simplement sur les administrations portuaires de la responsabilité de collaborer avec les Premières Nations. Le gouvernement fédéral a toujours la responsabilité sous-jacente.

Je vais passer directement à mes recommandations sur la voie à suivre.

Tout d'abord, il faut investir dans la prévention de l'abandon des bateaux. N'attendons pas que les choses tournent vraiment mal et que les bateaux coulent et deviennent des désastres environnementaux dans notre cour. Établissons plutôt un partenariat, comme l'ont mentionné d'autres témoins, avec le programme de gardiens des Premières Nations. Nous avons ici un programme de gardiens de plage qui est mis en œuvre depuis un certain nombre d'années en collaboration avec Parcs Canada. Nous avons des employés qui sont les premiers à se rendre sur place lorsque quelque chose ne va pas. Ce sont les premières personnes qui voient les visiteurs arriver sur nos côtes et ils sont évidemment en mesure d'apporter une aide essentielle en matière de communication et de formation.

● (1745)

Ensuite, il s'agit de donner une formation liée aux programmes de gardiens afin que l'on puisse s'occuper des bateaux laissés à l'abandon.

En outre, plus de fonds...

Le président: Je dois vous interrompre, monsieur Watts. Nous avons un peu dépassé le temps prévu. Espérons que la période réservée aux questions vous donnera l'occasion de dire tout ce que vous n'avez pas pu dire.

Je cède la parole à M. Small, qui dispose d'un maximum de six minutes.

M. Clifford Small: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Watts. Je vois ici que vous avez une division marine et une division de l'environnement.

Comment le programme d'élimination des navires abandonnés du gouvernement pourrait-il mieux fonctionner, grâce aux connaissances que votre nation a acquises en participant à l'élimination des navires abandonnés?

Comment pouvez-vous améliorer le programme?

M. Ken Watts: Je pense qu'on vous a déjà parlé du savoir traditionnel et de la compréhension des voies navigables. Nous sommes sur le terrain plus que n'importe qui d'autre. Nos pêcheurs sont là. Nos gardiens de plage sont là. Je pense que le recours au savoir traditionnel est essentiel.

Je pense également que la collaboration... Les Premières Nations travaillent déjà avec des organisations qui aident au nettoyage des côtes et le gouvernement fédéral doit soutenir ces organisations. À mon avis, il devrait s'agir en fait d'une exigence. Je pense que le gouvernement fédéral l'a déjà fait en ce qui concerne le nettoyage des plages et d'autres aspects. Il a fait de la collaboration des entreprises concernées avec les nations une norme.

Je pense qu'investir de façon continue dans ces organisations qui travaillent en collaboration avec nous est l'un des éléments clés. Vous avez le pouvoir de créer ce type de conditions dans le cadre des programmes de financement.

Encore une fois, je pourrais continuer à répéter qu'il faut plus d'argent, mais je pense qu'il s'agit aussi de soutenir les groupes qui nous appuient et qui travaillent avec nous. C'est notre territoire et nous voulons travailler avec tout le monde pour nous assurer de prévenir ces catastrophes.

M. Clifford Small: Merci.

J'aimerais poser la même question à M. White.

M. John White: Merci.

À l'heure actuelle, notre division marine comprend une division des interventions en cas d'urgence. Nous avons des programmes avec la Garde côtière et Transports Canada. Un financement durable et à long terme doit... Je sais que le financement du programme Élaboration conjointe de l'intervention communautaire tire à sa fin et nous ne savons pas ce qu'il adviendra de ce programme à long terme. C'est un travail important que nous avons entrepris avec la Garde côtière canadienne pour que la division marine de la Première Nation Snunemuxw ait la capacité d'aller sur l'eau et de prendre des mesures contre les navires abandonnés.

Cela étant dit, un financement durable et à long terme nous permettant de poursuivre nos programmes est une priorité absolue.

En ce qui concerne notre partenariat continu avec la Garde côtière canadienne dans le cadre de l'Élaboration conjointe de l'intervention communautaire et du projet de portail de communication pour l'intervention intégrée en cas d'incident, nous sommes en train

de mettre au point un portail de communication avec la Garde côtière canadienne afin d'élaborer un régime d'intervention qui permettra aux Premières Nations, au MPO et à la Garde côtière canadienne d'intervenir rapidement en cas d'incident le long de la côte et le long de la côte Est de l'île de Vancouver. La poursuite de ces partenariats et le renforcement des capacités...

Nous avons des bateaux, du matériel, des véhicules télécommandés, des drones et de l'équipement. Nous avons toute une liste d'équipements. Nous disposons d'une sonde de conductivité, de température et de profondeur et il y a la gestion de la qualité de l'eau. Nous pouvons ainsi examiner les microparticules qui pénètrent dans le système. Il s'agit simplement d'une question de durabilité pour créer les programmes et renforcer la capacité.

Nous collaborons depuis deux ans avec la Garde côtière canadienne dans le cadre de ces programmes, mais il s'agit de programmes de deux ans et d'un an. Nous ne savons pas si nous pouvons continuer à aider notre collectivité à progresser dans le cadre de ces programmes, et ce travail constitue une partie importante du processus.

• (1750)

M. Clifford Small: Si les personnes responsables des navires abandonnés payaient pour leur crime, pourriez-vous créer une occasion économique?

Faut-il nécessairement que ce soit financé par le gouvernement fédéral? Les propriétaires de ces navires, leurs compagnies d'assurance et autres ne devraient-ils pas...?

Il semble qu'il pourrait y avoir une industrie parfaite ici, financée essentiellement par le secteur privé, pour que le travail soit fait et que les navires soient retirés, si les responsables sont tenus de rendre des comptes.

Qu'en pensez-vous?

M. John White: Absolument. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Dites-nous comment vous allez rendre ces gens responsables concernant les permis pour les bateaux. Le processus d'immatriculation manque tellement de rigueur qu'on ne peut même pas contacter le bon propriétaire. Il y a des bateaux qui ont été transférés entre cinq ou six personnes différentes et on ne peut même pas trouver le propriétaire. Il faut donc absolument changer la façon dont on légifère et dont on applique la loi pour faire avancer les choses comme vous le dites. On ne peut pas demander des comptes à quelqu'un si l'on ne sait pas de qui il s'agit.

M. Clifford Small: Selon vous, le gouvernement fédéral devrait-il être responsable du ramassage des débris laissés par d'autres?

M. John White: À mon avis, cela ne devrait pas du tout revenir au gouvernement fédéral, mais comme je l'ai mentionné... Je suis désolé. J'ai essayé de fournir au Comité une foule d'informations pertinentes et importantes sur un problème de longue date. Ils enlèvent des bateaux qui sont là depuis plus de 30 ans. Nous avons un problème chronique de bateaux abandonnés depuis des décennies entre autres dans l'estran d'un parc provincial sur l'île Satsutshun.

Je suis d'accord avec vous, mais il faut tout de même déterminer une voie à suivre. Nous pourrions dès maintenant établir une procédure comparable, comme le proposait le chef Watts, à celle de l'assurance auto. Les propriétaires de bateau auraient à payer une franchise si leur embarcation a un accident ou qu'elle est abandonnée.

Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. Clifford Small: Le gouvernement fédéral ne devrait pas être responsable.

Le président: Merci, monsieur Small.

M. Weiler a la parole pour six minutes.

M. Patrick Weiler: Merci, monsieur le président.

Je remercie les deux témoins de comparaître par vidéoconférence et en personne.

Je vais commencer avec M. White.

Avant de poser ma question, puisque vous avez manqué de temps pour terminer votre déclaration liminaire, je voudrais vous donner l'occasion de mentionner les quelques dernières choses que vous vouliez nous communiquer.

• (1755)

M. John White: J'ai mis fin abruptement à ma déclaration. Je suis vraiment désolé. Comme je le disais, j'essayais de transmettre à toute vapeur un tas d'informations pertinentes. Je ne voulais oublier aucune information importante.

Je m'apprêtais à formuler des recommandations.

Une des recommandations serait d'établir un financement à long terme pour permettre aux Premières Nations de poursuivre ou d'entamer les travaux parce que nous sommes les résidents du territoire. Nous allons en mer et nous sommes habituellement les premiers intervenants lors des incidents. Nous sommes les premiers à arriver sur les lieux. Nous vivons à cet endroit et allons sur le terrain. Si un bateau sombre, nous le signalons, nous mettons une barrière flottante tout autour pour l'immobiliser et nous appelons la Garde côtière. Ils demandent à présent aux membres de la Première Nation Snuneymuxw d'envoyer des photos et des informations et de les tenir au courant de ce qui se passe.

Ce qui s'impose, c'est de trouver une solution au problème. Comme un autre témoin l'a indiqué, il faut mettre au point les différentes portions du processus, notamment la portion historique. Un des organismes de réglementation qui prélèvent de l'argent lorsque des incidents surviennent dans l'environnement marin est un organisme fédéral. Cette responsabilité revient traditionnellement au gouvernement fédéral, et c'est toujours le cas.

Une autre de mes recommandations serait de permettre aux Premières Nations de participer à l'élaboration des lois dans un esprit de collaboration de nation à nation afin de déterminer la voie à suivre. Après tout, ne devons-nous pas faire partie du processus? Aidons les autres Premières Nations qui ne sont pas rendues au même point que nous à s'y rendre.

Merci.

M. Patrick Weiler: Je suis très impressionné par le nombre et la diversité des programmes et des capacités dont dispose votre nation.

Je vais revenir sur une chose que vous avez mentionnée à propos de votre relation de travail avec la Garde côtière canadienne. J'ai

merais que vous en disiez plus sur cette relation de travail qui me semble très solide. Visiblement, on s'attend à ce que vous soyez les premiers intervenants dans certains cas. Quel est le processus à suivre avec la Garde côtière lorsque vous trouvez un bâtiment pré-occupant? Je sais que cela prend du temps parfois pour obtenir l'autorisation de faire quelque chose particulièrement dans le cas des bateaux abandonnés.

M. John White: À l'heure actuelle, les agents de la division marine observent, prennent des notes et produisent des rapports. Dans certains cas, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, nous déplaçons des bateaux. Notre relation avec la Garde côtière me permet de communiquer avec les agents de l'initiative sur les navires préoccupants dès que nous voyons quelque chose. Lorsque nous répondons à un incident, je réclame de l'aide. Si rien ne bouge, je les talonne et je leur demande une rencontre.

Nous entretenons de bonnes relations de travail avec la Garde côtière dans le cadre de certaines de nos initiatives de financement, mais puisque c'est une grande organisation, nous devons communiquer avec différents niveaux de gestion. Dans le cadre de mon travail, je dois négocier avec tous les échelons. Si le cas que nous avons signalé n'atterrit pas au bon échelon, je le soumetts à un échelon supérieur. Nous insistons auprès d'eux pour que les bateaux en question soient enlevés de notre territoire.

Nous cultivons nos relations de travail. Les employés de la division sont en contact avec tous les services et les bureaux de la Garde côtière canadienne.

M. Patrick Weiler: Je vous remercie de votre implication et du travail que vous faites.

Monsieur Watts, une de vos recommandations était d'investir dans la prévention. J'estime que ce devrait être la grande priorité. Les mesures que nous pouvons prendre pour prévenir ces incidents coûtent beaucoup moins cher que d'enlever des bâtiments une fois qu'ils ont coulé et qu'ils ont commencé à déverser des hydrocarbures ou que la situation se détériore d'une quelconque manière.

Vous avez mentionné que la prévention pouvait se faire en partenariat avec les nations. Pourriez-vous étayer cette idée devant le Comité? Vous avez parlé notamment de la nécessité d'améliorer le processus de délivrance des permis pour que ce soient les pollueurs qui paient la facture.

• (1800)

M. Ken Watts: Merci de la question. Je vais vous expliquer.

Les membres de la Première Nation Tseshahht sont les premiers à intervenir dans la Réserve de parc national Pacific Rim. Nous avons des gardiens sur le terrain qui réagissent lors des incidents. Du point de vue de la prévention, plusieurs nations ont déjà des patrouilleurs en mer qui font la surveillance dont parlait M. White ou qui accomplissent d'autres tâches selon les besoins de chacun des territoires. Des membres de la communauté sont sur place. Une possibilité de collaboration qui permettrait de commencer à recenser les cas — en observant et en produisant des rapports, comme je l'ai mentionné — et à recueillir des données sur les bateaux préoccupants serait de recourir aux gens qui vont déjà en mer.

Quant à l'autre point que vous avez soulevé, le problème, c'est que nous attendons que quelque chose de grave survienne pour enlever les bâtiments au lieu de prendre des mesures comme dans le cas des accidents d'automobile. Comme je le disais, lors des accidents de la route, nous n'attendons pas que quelqu'un d'autre enlève le véhicule. La personne concernée reçoit la facture ultérieurement. Pourquoi ne pas procéder de la sorte pour les bateaux? C'est notre environnement et ce sont nos cours d'eau. La rivière nourrit notre communauté. La pêche économique injecte une somme de 2 à 8 millions de dollars dans l'économie locale. Nous ne pouvons pas attendre le feu vert d'un assureur pour remettre les choses en état. Il faut rationaliser le processus. Un instrument existe au fédéral qui s'appelle le principe de Jordan. Il faut régler le problème immédiatement et s'occuper ensuite du remboursement par le groupe concerné, que ce soit la province, le fédéral — ou dans ce cas, le propriétaire du bateau ou son assureur. Enlevons les bâtiments avant de déterminer qui va régler la note. Les espèces de poissons et la nature qui se trouvent dans notre territoire ne peuvent pas attendre.

Je suis désolé d'avoir parlé si vite. Je voulais maximiser mon temps.

Le président: Merci.

Madame Desbiens, vous avez la parole pour six minutes.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins. Je suis heureuse de les entendre.

Évidemment, comme je représente le Bloc québécois, je m'intéresse davantage à la côte Est, au fleuve Saint-Laurent et au golfe Saint-Laurent. Des représentants de la Garde côtière canadienne et d'autres témoins qui sont venus précédemment nous ont appris qu'il y avait, dans le fleuve Saint-Laurent, quelques problèmes aussi criants que les vôtres. Il y a un manque d'expertise, de toute évidence.

Le fleuve Saint-Laurent est un fleuve extrêmement profond avec énormément d'écueils et des courants contraires très complexes, ce qui fait qu'il y a pas mal de naufrages dans le golfe. Il y a donc des navires involontairement abandonnés en raison des naufrages. De notre côté, nous ne comprenons pas pourquoi la Garde côtière canadienne n'arrive pas à mettre en place des mécanismes pour repérer ces bateaux, dont certains sont dans des parties extrêmement profondes du fleuve Saint-Laurent. On ne sait pas non plus ce qu'ils contiennent.

Avez-vous aussi ces problèmes sur la côte Ouest, monsieur White, ou vos défis sont-ils différents? Est-ce l'accumulation des bateaux abandonnés qui pose problème, plutôt que la complexité liée à leur repérage?

[Traduction]

M. John White: Merci de la question.

L'argent est le nerf de la guerre. Ces opérations sont très coûteuses. L'enlèvement d'un bateau abandonné s'élève à environ 15 000 \$. Pour aller chercher un bateau en haute mer, la division de la marine... Nos véhicules télécommandés qui descendent jusqu'à 400 mètres nous permettent d'inspecter les bateaux pour établir l'historique du bâtiment. Si le bâtiment est là depuis des années, comme les cas dont nous avons parlé, il faut consacrer du temps, de

l'énergie et de l'argent pour l'inspecter avec un véhicule télécommandé et décider de la suite des choses. Le coût des opérations visant à récupérer et à déplacer les gros bâtiments se chiffre probablement à quelques millions.

Il faut des moyens et des technologies. En cette ère des technologies, rien ne devrait nous empêcher de mener ces opérations. Nous le faisons avec les engins fantômes. Nous récupérons et enlevons ces engins tout le long de la côte ouest de l'île de Vancouver. Nous devrions être en mesure de le faire avec les morceaux des épaves de bâtiments abandonnés. Les bateaux qui ont sombré depuis bon nombre d'années finissent par se désintégrer. Il faudra donc enlever une multitude de morceaux éparpillés un peu partout.

Merci de la question.

• (1805)

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je vous remercie de votre réponse très éclairante.

Je pense que nous faisons face aux mêmes problèmes à cet égard. Depuis 2016, on a quand même investi 2,2 milliards de dollars dans cette espèce de mécanisme de recherche de bateaux abandonnés et de récupération du matériel en question. C'est quand même beaucoup d'argent.

Avez-vous vu la couleur de ces milliards de dollars, de votre côté? Chez nous, en tout cas, on les cherche encore. Ils sont peut-être dans un coffre au trésor enfoui sous l'océan.

[Traduction]

M. John White: C'est une excellente question. Oh, oh!

Des voix: Oh, oh!

M. John White: C'est en effet un mystère.

Le chef Watts a parlé des équipements impressionnants de la Western Canada Marine Response Corporation. Cette entreprise a les reins assez solides pour acheter de gros navires et des équipements très performants qui lui permettent d'aller récupérer les bâtiments préoccupants. Elle est financée par les gros joueurs de l'industrie. Je vous invite à réfléchir au lien entre la grande industrie et la responsabilité à assumer pour les navires qui coulent.

Nous travaillons en partenariat avec WCMRC, qui elle, exécute du travail en sous-traitance pour une personne ou une entreprise. WCMRC doit obtenir un bon de commande avant de répondre à un signalement de bâtiment préoccupant. Elle ne fait pas partie du plan du gouvernement. Elle ne travaille pas pour le gouvernement — quoiqu'elle le pourrait — lorsqu'elle envoie ses employés et ses équipements en mer. Voilà un parfait exemple de ce que vous avez évoqué dans votre question. Ils ont les fonds, les systèmes et la structure. Bref, ils ont tout ce qu'il nous faut pour répondre à ce genre de situation.

L'argent est là. Une bonne part du financement que j'utilise en ce moment pour gérer nos programmes provient des mesures d'accommodement de TMX, plus particulièrement du programme de préparation en vue de déversements importants d'hydrocarbures. Quelque chose se fait sur le plan de la prévention. Des fonds sont affectés à la préparation en vue des déversements qui arriveront un jour ou l'autre.

Des possibilités de financement existent.

Le président: Merci, madame Desbiens.

Je cède la parole à Mme Barron pour six minutes.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Je remercie chaleureusement les témoins de leur présence aujourd'hui.

Monsieur le président, je vais consacrer les 20 premières secondes de mon temps de parole pour présenter oralement une motion dont nous pourrions débattre lors d'une prochaine réunion. La greffière va vous en remettre un exemplaire à l'instant.

Je vous lis la motion:

Que, étant donné que les services de restauration et de traiteur de l'Administration de la Chambre des communes ne servent que du saumon d'élevage, que les piscicultures à enclos à filet ouvert polluent nos eaux et propagent des maladies dans l'écosystème marin environnant et que le gouvernement s'est engagé à éliminer les élevages de saumon en enclos en filet, le Comité écrive une lettre au Président de la Chambre des communes pour demander à l'Administration de la Chambre des communes de cesser d'acheter du saumon d'élevage provenant de piscicultures à enclos à filet ouvert.

Sur ce, je vais passer à mes questions.

Je remercie encore une fois les témoins. C'est un grand plaisir de vous voir. Vous avez livré des témoignages très importants.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur White.

Je me suis sentie honorée de monter à bord d'un bateau de la division marine de la Première Nation Snuneymuxw et de constater de visu les bateaux qui ont sombré le long des côtes dans le territoire de cette nation.

Vous avez mentionné le grand nombre de bâtiments abandonnés le long des côtes de la Colombie-Britannique. Pourriez-vous nous décrire ce que nous voyons lorsque nous allons en mer le long de la côte du territoire de la Première Nation Snuneymuxw? Combien de bateaux sont abandonnés là? Combien de bateaux ont fini par couler? Je voudrais que tous se fassent une image de la situation.

M. John White: L'autre jour, nous avons répondu à deux incidents — en une seule semaine, pour vous donner une idée. Il y avait eu une tempête de vent.

Le territoire de la nation Snuneymuxw compte probablement trois principaux sites de mouillage, où des gens — je pourrais parler de la tangente marquée que prend le logement en ce moment, mais ce sera pour une autre fois — vivent à bord de leur embarcation. De nombreuses personnes habitent dans un bateau en face du parc provincial Saysutshun. Toutefois, elles l'abandonnent dès que celui-ci ne répond plus à leurs besoins, qu'il est trop délabré, qu'il s'incline dangereusement d'un côté ou qu'il prend l'eau.

Probablement quatre ou cinq bateaux se trouvent en ce moment dans l'estran du parc provincial. Ils sont là, échoués, dans un endroit visité par des milliers de touristes chaque année.

Une des choses que nous faisons, c'est de convaincre les gens d'éviter l'ancrage. La loi permet l'ancrage pour une période limitée dans ce site de mouillage. Les propriétaires de bateau se déplacent donc d'un site à l'autre à l'intérieur de notre territoire.

Lorsque vous êtes allée en mer avec nous... Un autre de ces sites de mouillage occupe une partie de la réserve indienne n° 5 sur l'île Gabriola. Trois bateaux s'y trouvaient. L'an dernier, un de ces bateaux s'est démantelé et ses débris se sont échoués à un site visé par un de nos baux de culture commerciale de palourdes. Environ trois

baux sont détenus par différentes personnes dans ces gisements commerciaux de palourdes.

Ce problème a une incidence non seulement sur l'environnement, mais aussi sur l'économie. Selon mes estimations — au cours des trois années que j'ai passées à la division marine —, nous avons répondu à environ 40 ou 50 incidents impliquant des bâtiments préoccupants. Ce taux est très inquiétant. Nous avons posé des barrages. Nous avons eu des déversements majeurs d'hydrocarbures. Nous avons enlevé des microparticules, comme je l'ai dit, dans l'estuaire de la rivière Nanaimo.

Notre territoire est aux prises avec un problème considérable.

● (1810)

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup.

Je vais poursuivre avec vous pendant le reste de mon temps de parole. Je vais m'adresser au chef Watts à la prochaine série de questions.

Monsieur White, je suppose que la contamination dont vous parlez affecterait les sites de conchyliculture commerciale dans le territoire de la nation Snuneymuxw. Ces zones sont utilisées également pour la récolte de nourriture.

Pourriez-vous nous expliquer en quoi cette contamination est une menace directe aux titres et aux droits de la nation Snuneymuxw?

M. John White: Tout à fait. Comme vous, nous avons déjà entendu des témoins. Nous nous efforçons de vivre de l'océan. Les gens pêchent actuellement pour se nourrir dans l'estuaire de la rivière Nanaimo dans notre territoire. Le fait que des navires flottent autour de nous, laissant des microparticules, du carburant et d'autres choses, a une incidence sur nous. Nous ne sommes pas en mesure de manger en toute sécurité les mollusques et crustacés sur le territoire. On a entendu des témoignages à ce sujet. Nous ne pouvons pas pêcher dans les zones où nous pêchons. Nous avons du saumon. Le volume de trafic élevé dans le port de Nanaimo est tel que nous ne pouvons même pas pêcher. J'ai participé aujourd'hui à une réunion visant à planifier une pêche pour le développement économique de la Première Nation Snuneymuxw. L'une des préoccupations est le nombre d'emplacements disponibles pour poser nos filets. J'ai parlé à un autre homme aujourd'hui, qui a vu trois hors-bord passer sur son filet commercial. Cela empiète complètement sur nos droits et nos titres en tant que peuple d'une Première Nation.

Merci de la question.

Le président: Merci, madame Barron.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Arnold pour au plus cinq minutes, je vous prie.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président. Merci aux deux témoins. Il y a tant de questions et si peu de temps.

Je veux commencer avec M. Watts, si vous le permettez, car il est sur la côte Ouest de l'île de Vancouver.

Les navires ou les matériaux qui se sont échoués sur les côtes de votre territoire sont-ils d'origine internationale?

M. Ken Watts: Non, ce n'est pas le cas sur notre territoire. Je sais que d'autres Premières Nations sur la côte Ouest de l'île de Vancouver ont eu des problèmes. Je pense que sur le territoire des Tla-o-qui-aht, à Tofino, il y a eu un bateau ou une barge qui venait d'un autre pays. La plupart de ceux qui se sont échoués sont des barges, et les autres bateaux qui ont été abandonnés sont des bateaux locaux. Plus particulièrement, les entreprises forestières, par exemple, ont des baux pour les zones intertidales avec la province. La dernière barge abandonnée était très vieille, n'aurait probablement pas dû se trouver sur l'eau, n'était pas sécuritaire et a coulé. Il s'agit en grande partie de bateaux appartenant à des entités locales.

• (1815)

M. Mel Arnold: D'accord. Merci.

Monsieur White, vous avez mentionné que vous devez travailler avec de nombreux niveaux différents du MPO.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, brièvement, ou nous fournir plus de détails par écrit, si la réponse est longue?

M. John White: Merci de la question.

Oui, j'ai soulevé ces questions à différents niveaux. Nous traitons avec le gouvernement fédéral dans des groupes de travail sur la réconciliation qui portent ces questions à un niveau un peu plus élevé. De plus, j'assiste à des réunions de la haute direction avec la Garde côtière locale et le MPO. Enfin, sur le terrain, j'appelle les lignes de RDC de la Garde côtière et la ligne pour les navires préoccupants pour signaler ces incidents.

Tout commence sur le terrain, lorsque nos pêcheurs sortent sur l'eau. Si nous ne voyons aucune action concernant le retrait du navire, les contaminants ou les renseignements que nous fournissons, je m'adresse à quelqu'un d'un peu plus haut dans la chaîne pour commencer à faire bouger les choses et à déplacer les navires.

M. Mel Arnold: Doit-il s'agir d'un simple appel téléphonique, d'un guichet unique?

M. John White: Eh bien, oui.

M. Mel Arnold: Ça devrait l'être. Merci.

J'imagine que la question est pour vous deux et que vous pouvez y répondre individuellement. Je commencerai avec vous, monsieur White.

À votre avis, le dernier propriétaire enregistré doit-il s'assurer que le transfert d'enregistrement a bien été fait ou être responsable du retrait du navire ou du nettoyage?

M. John White: Je pense que si nous le faisons, ce serait formidable. Je pense qu'ils devraient être tenus responsables. Je vais vous donner un exemple d'un bateau de pêche sur la côte Ouest de l'île de Vancouver dont je me suis occupé l'an dernier. Il s'agissait d'un bateau de pêche abandonné qui contenait du pétrole et des contaminants. La Garde côtière a été appelée à maintes reprises. Elle est enfin intervenue. Pour une raison quelconque, le bateau a été remorqué à Victoria parce qu'il n'y avait pas la capacité de s'en débarrasser. La facture pour retirer le bateau s'élevait à 90 000 \$. Le propriétaire du bateau n'avait pas cet argent. Que doit-on faire? Vous avez une facture de 90 000 \$. Vous obligez un homme à faire faillite. C'est son bateau, sa responsabilité, mais on ne peut pas presser un citron qui n'a plus de jus.

M. Mel Arnold: Merci.

Monsieur Watts, avez-vous des observations à faire? Que pensez-vous de l'idée que le dernier propriétaire enregistré soit responsable

du transfert du permis au nouveau propriétaire ou qu'il soit responsable du coût des navires?

M. Ken Watts: Oui, je pense que vous avez frappé en plein dans le mille. Le propriétaire du bateau devrait être responsable de ce qui arrive au bateau. Je pense qu'il faut également simplifier les transferts de propriété. Encore une fois, je déteste évoquer l'exemple des voitures, mais il faut simplement s'assurer de savoir clairement qui sont les propriétaires.

Je pense que ce qui arrive souvent — et ce que je vois, en tout cas —, c'est que ces transferts ne se font pas à temps ou des personnes ne les effectuent pas tout de suite et elles achètent un bateau de quelqu'un, par exemple, et commencent à s'en servir.

Je pense qu'il est évident que le propriétaire du bateau au moment de l'accident doit en être responsable. Je le répète. Avant que l'incident se produise, évitons qu'il se produise, mais s'il se produit, n'attendons pas qu'une compagnie d'assurance intervienne pour régler le problème. Réglons le problème nous-mêmes.

M. Mel Arnold: Je vous remercie.

J'essayais d'aborder la question de la prévention, car c'est ce que je pense.

Merci.

Le président: Je vous remercie.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Hardie pour au plus cinq minutes.

La cheffe Lenora Joe: Merci, monsieur le président.

C'est un problème où l'on amarre et déguerpit ou bien qu'on met un bateau à l'eau et l'abandonne. Cela fait ressortir le conservateur en moi. Je veux une étoile dorée pour cela.

Il y a évidemment beaucoup de ruses pour essayer de sortir un bateau sans que personne le remarque. J'imagine, monsieur White, que des bateaux sont abandonnés dans des endroits très difficiles et de manière très dangereuse, ou du moins le risque que quelque chose de malheureux se produise augmente. Ai-je raison?

• (1820)

M. John White: Oui, tout à fait. Je vais vous donner un exemple.

La cheffe Lenora Joe: Faites-le très rapidement.

M. John White: Je serai très rapide.

La semaine dernière, nous avons ciblé un navire préoccupant. Nous sommes allés voir. Une grosse tempête a éclaté et le navire est maintenant éparpillé sur la plage. Il n'y a pas eu de réponse. En ce moment, nous n'avons pas la capacité d'enlever les navires. Nous pourrions remarquer...

La cheffe Lenora Joe: Je dois vous interrompre ici.

Monsieur Watts, vous avez mentionné que vous avez des gardiens de plage qui font ce genre de travail et qui s'occupent de la plage. Nous avons eu une discussion avec la cheffe Joe, avant votre comparution ici, et elle a parlé d'un programme de gardiens qui existait, mais qui a malheureusement perdu son financement. Pouvez-vous me donner une idée du coût de votre programme de gardiens de plage?

M. Ken Watts: Oui. Il est financé principalement par Parcs Canada. Selon les saisons, le financement peut s'élever à plusieurs centaines de milliers de dollars par année. Ce n'est pas donné. Comme vous le savez, le carburant est très cher.

Toutefois, les gardiens ont d'autres tâches à accomplir. Ils ne font pas que surveiller les bateaux abandonnés. Ils offrent des services aux visiteurs. Ils sont souvent les premiers répondants ou les premiers à arriver sur le rivage, alors ils accomplissent de multiples tâches. Ils comptent également les épaulards résidents du Sud. Comme les autres et nos amis à la Première Nation Snuneymuxw, ils ont une foule d'autres tâches à accomplir en plus de surveiller les bateaux abandonnés.

La cheffe Lenora Joe: C'est formidable. Suivent-ils toujours leur formation à la station de la Garde côtière à Kitsilano?

M. Ken Watts: Oui, je pense que ce qui est formidable, c'est qu'il y a une grande collaboration. J'ai déjà dit que la WCMRC est financée par l'industrie, mais elle nous fournit des formations, et nous collaborons avec elle ainsi qu'avec la Coastal Restoration Society. Là encore, nous collaborons avec d'autres groupes, si bien que les gardiens reçoivent d'autres formations. Ils suivent également des formations avec la Garde côtière. Ils reçoivent des formations à de nombreux endroits avec différents partenaires.

La cheffe Lenora Joe: Vous avez parlé de collaboration. Il y a de nombreuses collectivités le long de la côte, et même si les problèmes sont différents d'un endroit à l'autre, il semble que l'on pourrait faire un bon usage du temps et des efforts fournis pour collaborer à la mise sur pied d'une initiative qui couvre toute la côte, et dans le cadre de laquelle on pourrait réfléchir ensemble aux pistes de solutions possibles. On pourrait peut-être ainsi obtenir de bons conseils sur les stratégies à adopter pour faire face à cette situation. Monsieur White, aimeriez-vous faire un bref commentaire?

M. John White: Oui, certainement.

C'est ce que nous faisons en partenariat avec la Garde côtière canadienne, car nous mettons au point un outil qui permettra aux Premières Nations de toute la côte de collaborer avec les équipes d'intervention et de fournir des renseignements en temps réel dans ce portail de communication, ce qui permettra ensuite d'élaborer un plan d'intervention.

La cheffe Lenora Joe: C'est très bien.

Voici une idée qui sort de l'ordinaire. Les gens abandonnent ces bateaux dans des endroits inappropriés, ce qui crée toutes sortes de difficultés. Et si nous mettions en place un système où ils pourraient simplement céder leur bateau, mais en s'assurant qu'il est envoyé dans un endroit approprié? Ils pourraient l'apporter à cet endroit, signer un formulaire pour le céder et s'en aller. Je suis sûr que le traitement des bateaux recueillis dans un tel système nécessiterait moins de temps, d'efforts et d'argent que dans la situation actuelle, où les gens ne font qu'abandonner leur bateau n'importe où.

M. John White: L'an dernier, j'ai assisté au symposium sur la stratégie de la mer des Salish. J'ai participé à une séance d'information avec la Garde côtière canadienne au cours de laquelle il était question d'un programme d'amnistie pour les bateaux, ce qui ressemble à l'idée que vous venez de décrire.

Ce serait une excellente idée d'offrir aux gens la possibilité de céder leur bateau pour que son enlèvement soit pris en charge. Je connais bien cette idée, car j'ai travaillé avec certaines personnes concernées, comme l'a dit M. Watts, par exemple avec les membres de la Coastal Restoration Society, afin de mettre au point des sys-

tèmes d'enlèvement en partenariat avec eux. Je pense toutefois qu'un programme d'amnistie pour les bateaux serait très utile. De nombreuses personnes pourraient en profiter.

La cheffe Lenora Joe: Je voulais poser d'autres questions, mais le temps qui m'est imparti est écoulé. Je vous remercie.

Le président: La parole est maintenant à Mme Desbiens. Elle a deux minutes et demie. Mme Barron aura ensuite la parole pour conclure cette série de questions.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je veux simplement saluer la compétence de M. Watts et de M. White et leur détermination à vraiment s'investir dans la récupération proenvironnementale. Je le fais avec beaucoup de cœur et d'admiration.

Vos efforts sont vraiment axés sur un mode de vie sain et mieux équilibré.

Je profite de mon temps de parole pour dire que nous entendons votre position et vos besoins et que nous leur écho le plus possible à vos recommandations dans notre rapport.

Je cède la minute et demie de temps de parole qu'il me reste à ma collègue Mme Barron.

• (1825)

[Traduction]

Le président: D'accord. Cela fait une minute et 40 secondes, en plus des deux minutes et demie qui vous sont imparties.

[Français]

Mme Lisa Marie Barron: D'accord. Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je suis désolée, j'attendais une réponse à votre question.

[Français]

Merci beaucoup, madame Desbiens.

[Traduction]

Je suis très heureuse d'avoir ce temps supplémentaire, car j'espérais vous poser, à tous les deux, une question un peu plus complexe.

J'aimerais d'abord m'adresser à M. Watts. J'aimerais savoir une chose. Si les Premières Nations avaient les capacités nécessaires et qu'elles souhaitaient contribuer au travail d'enlèvement de ces navires, et si elles profitaient du financement et du soutien nécessaires pour y arriver, que serait-il possible d'accomplir, à votre avis, et quelles seraient les grandes différences comparativement à la situation actuelle? À quoi une telle initiative ressemblerait-elle?

M. Ken Watts: Comme je l'ai déjà dit, même avec la capacité nécessaire, notre nation a 10 bateaux. Nous avons du personnel de surveillance, mais nous avons 10 personnes qui font des choses différentes. Notre nation effectue également beaucoup d'autres travaux. Nous avons de multiples tâches à accomplir et nous souhaiterions probablement nous associer à d'autres groupes. J'ai utilisé la Coastal Restoration Society à titre d'exemple, mais il existe d'autres groupes.

En résumé, il est évident que les ressources et les bateaux sont importants, mais pour mieux réussir, comme je l'ai déjà dit, il faut nous concentrer sur la prévention. Il faut tenir les bateaux à l'œil pour éviter qu'ils ne posent problème en premier lieu. C'est là que le financement et les ressources doivent être investis. Il ne faut pas attendre qu'un bateau soit pratiquement défoncé pour s'en occuper.

Comment peut-on y arriver? De nombreux experts pourraient proposer des façons de vérifier les bateaux qui soulèvent des préoccupations dans les ports et proposer ensuite une véritable méthode pour évaluer les bateaux avant qu'ils ne posent problème.

Notre nation serait ravie de participer à un tel projet. Nous aimerions beaucoup trouver des partenaires. Nous ne prétendons pas avoir toutes les réponses, mais nous sommes là et nous nous engageons à travailler avec tous les intervenants, car cette côte est sacrée pour nous aussi, puisqu'on y trouve nos voies d'eau et des sources de nourriture pour nos collectivités.

Mme Lisa Marie Barron: Je vous remercie beaucoup, monsieur Watts.

Monsieur White, avez-vous des commentaires à formuler?

M. John White: Oui, j'aimerais me faire l'écho des propos de M. Watts. Nous avons notre propre direction maritime et nous avons 20 employés. Nous avons un personnel spécialisé dans les interventions d'urgence. Cependant, comme je l'ai dit, nous n'avons pas l'infrastructure et les capacités nécessaires, et nous travaillons donc en partenariat avec la Coastal Restoration Society. Nous avons établi des partenariats avec un grand nombre de groupes pour intervenir sur le terrain.

Si nous avons accès à une source de financement durable et à long terme, nous pourrions nous rendre sur place et procéder à des travaux d'enlèvement et d'atténuation... Nous sommes maintenant à l'étape où nous vérifions les bateaux. Nous avons installé des systèmes Bernacle sur ces bateaux, car ils nous avertissent lorsqu'un bateau gîte. Ils nous avertissent également si un bateau prend de l'eau. Nous apposons des autocollants sur les bateaux. Nous sommes sur la bonne voie et nous devons juste aller un peu plus loin, comme M. Watts l'a dit, soit en établissant des partenariats avec d'autres intervenants, soit en mettant au point notre propre méthode d'enlèvement des bateaux en partenariat avec la Garde côtière canadienne et Transports Canada.

Mme Lisa Marie Barron: Je vous remercie, monsieur White

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste une minute et demie.

Mme Lisa Marie Barron: Je vous remercie.

Monsieur White, vous pourriez peut-être nous en dire un peu plus. Nous savons qu'il ne devrait pas être plus facile pour les propriétaires de bateaux d'abandonner leur bateau que de s'en défaire correctement. C'est un point important qui revient dans toutes les discussions auxquelles j'ai participé.

Êtes-vous au courant de la mise sur pied d'un quelconque programme de retour des bateaux ou connaissez-vous les mesures qu'il faudrait prendre pour élaborer un tel programme, afin que les propriétaires sachent exactement ce qu'ils peuvent faire de leur bateau une fois qu'il a atteint la fin de sa vie utile?

M. John White: Oui, certainement.

Il suffit de bien communiquer avec les gens sur les quais et dans les ports. La communication sera donc un élément très important. Il s'agit aussi de fournir un financement adéquat pour ce type de programme et de trouver un site d'élimination approprié. Comme je l'ai dit, j'ai parlé à certains constructeurs de bateaux dans le port de Nanaimo, et ils m'ont dit qu'ils étaient prêts à s'occuper des bateaux délaissés, mais qu'il fallait établir un plan.

Je pense que la mise en œuvre d'un programme d'amnistie pour bateaux serait extrêmement utile pour le littoral.

• (1830)

Le président: Je vous remercie, madame Barron.

Au nom du Comité, je tiens à remercier chaleureusement MM. White et Watts de nous avoir transmis leurs connaissances aujourd'hui dans le cadre de notre étude.

À titre d'information seulement, nous reprendrons notre étude sur la pêche à la morue lors de la réunion de lundi.

Je vous remercie.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>