



Native Women's  
Association of Canada

~~~~~  
L'Association des  
femmes autochtones  
du Canada

# SÉCURITÉ MARITIME ET PROTECTION ENVIRONNEMENTALE DES OCÉANS ET DES VOIES NAVIGABLES : LES VOIX DES FEMMES AUTOCHTONES

DOCUMENT DE TRAVAIL INITIAL

FINANCEMENT ATTRIBUÉ PAR TRANSPORTS  
CANADA OTTAWA (ONTARIO) 2020

Bureau central  
85, rue Albert, 6<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1P 5Y9  
Téléphone : (613) 722-3033  
Télécopieur : (613) 722-7687  
Sans frais : 1-800-461-4043  
Courriel : [reception@nwac.ca](mailto:reception@nwac.ca)



# TABLE DES MATIÈRES

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| RÉSUMÉ ORGANISATIONNEL                                                | 4  |
| INTRODUCTION                                                          | 5  |
| VUE D'ENSEMBLE DU PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS                       | 6  |
| NON-INCLUSION DES FEMMES AUTOCHTONES<br>DANS LE PROCESSUS DÉCISIONNEL | 8  |
| NON-INCLUSION DES FEMMES<br>AUTOCHTONES DANS LE PROCESSUS DÉCISIONNEL | 11 |
| NON-INCLUSION DES EAUX INTÉRIEURES                                    | 16 |
| PERSONNALITÉ JURIDIQUE DE L'EAU                                       | 18 |
| ANALYSE ENVIRONNEMENTALE – COMPOSANTE JURIDIQUE                       | 20 |
| ANALYSE ENVIRONNEMENTALE – EN GÉNÉRAL                                 | 24 |
| RECOMMANDATIONS                                                       | 24 |
| RÉFÉRENCES                                                            | 26 |
| ANNEXE A : PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS                              | 30 |



## RÉSUMÉ ORGANISATIONNEL

**L'Association des femmes autochtones du Canada (AFAC) est un organisme autochtone national qui représente la voix politique des femmes, des filles et des personnes de diverses identités de genre autochtones au Canada, y compris les citoyennes des Premières Nations, avec ou sans statut ou émancipées, sur et hors réserve, les Métisses et les Inuites. Regroupement de 12 organisations de femmes autochtones, l'AFAC est fondée sur l'objectif commun d'améliorer, de promouvoir et de favoriser le bien-être social, économique, culturel et politique des femmes autochtones, dans leurs communautés respectives et dans les sociétés canadiennes.**

Pendant plus de 44 ans, l'AFAC a établi des structures de gouvernance, des processus décisionnels, des politiques et des procédures financières solides et durables, de même que des réseaux pour contribuer à la réalisation de sa mission et de l'ensemble de ses objectifs. Aujourd'hui, l'AFAC s'engage dans un plaidoyer national et international qui vise des réformes législatives et politiques faisant la promotion de l'égalité pour les femmes, les filles, les personnes Deux-Esprits et de diverses identités de genre autochtones, y compris les personnes LGBTQ2E+. Par le plaidoyer, les politiques et l'analyse législative, l'AFAC agit pour préserver la culture autochtone et faire avancer le bien-être de toutes les femmes, les filles et les personnes de diverses identités de genre autochtones, ainsi que leurs familles et leurs communautés.

L'AFAC compte développer la capacité de faire avancer les voix des femmes autochtones dans les discussions sur la sécurité maritime et pour encourager les femmes autochtones à s'engager davantage dans les débats sur la conservation des écosystèmes et la protection environnementale des océans et des voies navigables du Canada. Nous allons rassembler les membres du conseil d'administration de l'AFAC, qui se compose d'aînées, de jeunes et de représentantes des associations provinciales et territoriales membres (APTM) de l'AFAC pour parler des plus grands défis à relever en matière de sécurité maritime et de protection des océans et des voies navigables dans leurs régions et guider l'AFAC dans l'élaboration de ses positions de principe et ses recommandations.

# INTRODUCTION

Les communautés autochtones portent les fardeaux les plus extrêmes des changements climatiques, qui menacent leurs pratiques économiques, culturelles et spirituelles. La pollution des eaux et des terres modifie la manière dont les Autochtones interagissent avec l'environnement. L'AFAC est d'avis que les femmes autochtones touchées par la dégradation environnementale et les changements climatiques doivent être au cœur des conversations sur les changements climatiques et qu'elles doivent être considérées comme des participantes actives et consentantes à la guérison et au bien-être du territoire et de ses habitants.

Ce document de travail initial a été créé pour présenter un premier aperçu du Plan de protection des océans et des lacunes qu'il comporte dans l'optique des femmes autochtones. Cet aperçu a pour but de familiariser et de guider le conseil d'administration, le but ultime étant l'élaboration de la position de principe de l'AFAC relativement à la sécurité maritime, aux océans et aux voies navigables au Canada. Le gouvernement du Canada s'efforce d'améliorer nos côtes et nos voies navigables, mais il y a encore du travail à faire.

Dans ce document, l'AFAC parle des lacunes perçues relativement à la politique sur les changements climatiques au niveau fédéral. Parmi ces lacunes, soulignons un certain nombre de manquements : non-inclusion des femmes autochtones dans le processus décisionnel, non-application d'une optique de l'analyse comparative entre les sexes (ACS+) au processus du Plan de protection des océans, absence de mention des effets négatifs additionnels qu'auront les pipelines sur les écosystèmes marins, non-inclusion des eaux intérieures précieuses dans la discussion et absence de considération de la personnalité juridique de l'eau. Afin de mieux protéger les océans et les voies navigables du Canada et de faire avancer la réconciliation avec les peuples autochtones du Canada, il est important d'exprimer nos préoccupations et de nous impliquer dans tous les aspects de l'élaboration et de la modification des politiques.



## VU D'ENSEMBLE DU PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

Le gouvernement du Canada a lancé le Plan de protection des océans (PPO) en 2016 (voir un infographique du Plan à l'annexe C), promettant d'investir 1,5 milliard \$ pour protéger nos côtes et nos voies navigables pour les générations actuelles et futures. Ce projet quinquennal est géré par Transports Canada en partenariat avec Pêches et Océans Canada et Environnement et Changement climatique Canada. Quatre thèmes principaux couvrent plus de 50 initiatives interreliées qui ont toutes pour but de protéger les littoraux du Canada. Nous présentons un bref aperçu de chaque thème. Les priorités du Plan comprennent la création d'un système de sécurité maritime de calibre mondial, la préservation et la restauration des écosystèmes côtiers marins, l'introduction de nouveaux programmes de recherche et l'amélioration des modèles océaniques actuels. Le PPO a pour but d'améliorer la prévention des incidents de pollution des eaux marines ainsi que la réaction à ces incidents et d'élaborer un meilleur plan d'intervention d'urgence en partenariat avec les communautés autochtones et les collectivités côtières.

Afin d'améliorer la **sécurité maritime** dans les eaux côtières du Canada, le PPO prévoit l'établissement d'un système d'intervention d'urgence et de gestion des incidents 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Ce système accélérera la prise de mesures en réponse à des situations de pollution marine. Cette initiative implique en partie une capacité accrue de réponse environnementale sur place, y compris l'acquisition de nouveaux équipements de réponse environnementale, mesures qui contribueront à l'amélioration du plan actuel de réponse environnementale en cas de déversement d'hydrocarbures.

Afin de **préserver et restaurer les écosystèmes marins côtiers**, le PPO vise à mieux protéger les mammifères marins et les délicats écosystèmes qui sont vulnérables au transport maritime en augmentant le nombre d'agents des pêches ainsi que les activités de surveillance des aires protégées. Un total de 75 millions \$ ont été réservés pour le Fonds pour la restauration côtière et le Programme amélioré de surveillance et d'application de la loi dans les zones de protection marine et d'intervention auprès des mammifères marins. On prévoit également l'élaboration d'initiatives visant à éliminer les navires abandonnés et naufragés, en mettant l'accent sur la prévention, le retrait et le recyclage, ainsi que la capacité de tenir les propriétaires pour responsables des coûts du nettoyage.



De nouveaux programmes de recherche à partenaires multiples ont pour but de rassembler les scientifiques dans un certain nombre de domaines. L'un de ceux-ci vise une meilleure compréhension du comportement des déversements d'hydrocarbures et des meilleurs moyens de les nettoyer. Notons aussi le besoin d'**améliorer les modèles océaniques actuels** qui mèneront à des améliorations dans la navigation maritime et les délais de réponse en cas d'urgence pour retracer les déversements et prédire leur cheminement. Un autre élément livrable mettra l'accent sur l'évaluation des bruits sous-marins causés par le transport maritime et les effets de celui-ci sur les mammifères et les écosystèmes marins. Grâce à ces projets de recherche à partenaires multiples, le PPO vise à établir des limites de vitesse et des passages sécuritaires et à moderniser la *Loi sur le pilotage* et les règlements afférents ainsi que d'autres règlements du transport maritime.

Depuis le lancement du PPO en 2016, Transports Canada travaille sans relâche dans le cadre de ses initiatives, avec certaines réalisations notables dans des communautés autochtones. Jusqu'à présent, plus de 350 séances de mobilisation ont eu lieu avec des groupes autochtones. Sur la côte ouest, chez la nation Haïda, en Colombie-Britannique, Transports Canada a révisé un plan régional et établi des lieux de refuge autour des îles pour que les navires qui ont besoin d'aide pendant des tempêtes aient un lieu désigné où se stabiliser; non seulement cette initiative réduira-t-elle les dangers pour la navigation, mais elle aura des répercussions positives sur la vie humaine et l'environnement.

Le gouvernement du Canada a également travaillé avec nos nations de la côte ouest pour offrir une formation en recherche et sauvetage en milieux marins et en réponses environnementale. En Colombie-Britannique, un partenariat de collaboration a également été mis en œuvre pour gérer la gouvernance de 14 communautés de Premières Nations de la côte du Pacifique, de la côte nord et des côtes centrales pour parler de la planification, du transport et de la sécurité maritimes ainsi que des enjeux de protection. Sur la côte nord du Canada, à Rankin Inlet, au Nunavut, une station d'embarcation de sauvetage côtier a été ouverte pour étendre la zone locale de recherche et sauvetage afin de réduire les délais de réponse lors d'incidents dans les eaux locales. Le PPO a également facilité le financement versé à quatre communautés autochtones du Nord pour acheter des bateaux et de l'équipement de recherche et sauvetage.

Le Canada ayant le littoral le plus long au monde, Transports Canada travaille d'arrache-pied pour améliorer nos océans et nos voies navigables. Si le Plan de protection des océans est le fondement qui garantit la protection des littoraux du Canada pour les générations à venir, il y a encore des domaines critiques en mal d'amélioration. Dans la section suivante, nous cernons les lacunes – et les implications qui en découlent – qui concernent les femmes autochtones ou qui ont des répercussions sur elles. Le cas échéant, nous proposons des recommandations à prendre en considération.

# DÉTERMINATION DES LACUNES

Liste sommaire des lacunes que nous avons repérées dans le Plan de protection des océans, qui nécessiteront des modifications. Chaque lacune est commentée dans les sections suivantes.

1. Non-inclusion des femmes autochtones dans le processus décisionnel
2. Non-application à toutes les initiatives d'une optique de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)
3. Absence de mention des effets négatifs additionnels qu'apportera un pipeline proposé
4. Non-inclusion des eaux intérieures
5. Non-considération de la personnalité juridique de l'eau

## NON-INCLUSION DES FEMMES AUTOCHTONES DANS LE PROCESSUS DÉCISIONNEL

**Le Plan de protection des océans ne mentionne pas l'importance d'inclure les voix des femmes autochtones dans le processus décisionnel. Les femmes et les peuples autochtones sont généralement inclus dans des initiatives particulières, mais les « femmes autochtones » ne sont pas mentionnées spécifiquement. À titre de femmes autochtones, nos voix sont d'une importance vitale dans le processus décisionnel, étant donné que nous sommes connues traditionnellement comme transporteuses de l'eau ou protectrices de l'eau.**

En tant que premiers véritables environmentalistes de l'Île de la Tortue, les peuples autochtones jouissaient d'une relation étroite avec l'eau. Pour beaucoup d'Autochtones, l'eau est considérée comme un membre de la famille, qui enseigne, qui guérit, qui est un remède. En tant que premiers peuples de cette terre, nous caractérisons l'eau comme une « plus-que-personne-humaine » ou un « esprit » [traduction] (Wilson et Inkster, 2018) avec laquelle nous avons une relation de réciprocité qu'il faut nourrir et respecter continuellement. Nous partons du principe fondamental selon lequel l'eau prendra soin de nous si nous en prenons soin. Les Autochtones comprennent qu'un écosystème sain est essentiel à l'exercice de nos droits ancestraux et à l'application de nos lois autochtones, essentiel à la pêche, la chasse, la cueillette et la pratique de nos cérémonies traditionnelles. Pour les femmes autochtones, ce lien est encore plus intime à cause de notre rôle de procréatrices. Tout comme l'eau de la Terre Mère nous apporte la vie, nous en tant que femmes portons aussi la vie et l'eau dans notre ventre pendant la grossesse. Nous reconnaissons ainsi que tous les aspects de la création sont étroitement liés.

Avec l'arrivée des colons, la loi naturelle des Autochtones a été remplacée par les lois du gouvernement colonial, qui caractérisaient l'eau non pas comme « semblable à un être humain », mais plutôt comme une « ressource » qu'on peut acheter ou vendre. Ces lois coloniales ont modifié le respect envers l'eau. Le colonialisme a eu des ramifications négatives, lesquelles ont mené à une déconnexion qui a eu pour effet de réduire le transfert intergénérationnel du savoir lié à la connaissance des rôles et des responsabilités des femmes (Cave et McKay, 2016). Ces façons d'être ne se sont pas transmises de grands-mères en mères, mères qui n'ont pas pu les enseigner à leur tour à leurs enfants. Il en est résulté l'émergence d'une culture de discrimination, des femmes et des enfants dépouillés de leurs droits ainsi que la perte de pratiques, de responsabilités et de rôles traditionnels.

Sur une note encourageante, le gouvernement du Canada a commencé à comprendre le vaste savoir que possèdent les peuples autochtones. Le PPO se tournera vers les communautés autochtones et les collectivités côtières pour solliciter leur avis et leur expertise dans certains secteurs, compte tenu de l'intention générale qui sous-tend le plan de former des partenariats avec les Autochtones, de leur demander leur avis et de mettre le savoir traditionnel à contribution. Le gouvernement cherchera à former des partenariats en tenant des séances locales de mobilisation, par la cueillette de données de base qui pourront mener à l'élaboration d'un cadre de gestion collaborative entre le gouvernement fédéral et une communauté en particulier, ainsi qu'à de nouveaux programmes de formation pour aider les Autochtones à lancer un programme communautaire de bénévolat en sécurité nautique et à former une équipe de réponse autochtone dans leurs propres communautés. C'est un début, mais il reste encore du travail à faire.

Pour commencer, les voix des femmes autochtones devraient être incluses dans les initiatives du Plan de protection des océans, ce qui aiderait les femmes autochtones à rétablir le lien modifié ou perdu par suite d'influences occidentales et à revendiquer les rôles qui nous reviennent dans la gouvernance de l'eau. On peut y arriver s'il y a des femmes aux tables décisionnelles dans un contexte hybride de cogestion autochtone-coloniale. Le plus grand défi à relever dans la cogestion, pour les deux parties, c'est d'arriver à intégrer des visions du monde différentes pour faire avancer des mesures de gestion durable de l'eau.

On ne connaît pas actuellement de tables où des femmes autochtones participent aux processus décisionnels; il y a toutefois dans l'Ouest du Canada un certain nombre de Premières Nations qui sont au premier plan de la gouvernance.

L'Okanagan National Alliance (ONA) de la Nation Syilx, en Colombie-Britannique, est un exemple de communauté autochtone qui affirme sa compétence en matière de gouvernance de l'eau (*siwllkw*). Formée en 1981, l'Alliance représente des communautés de la côte ouest, au Canada et aux États-Unis, notamment la bande indienne Okanagan, la bande Upper Nicola, la Première Nation de Westbank, la bande indienne de Penticton, la bande indienne d'Osoyoos, la bande indienne de Lower et Upper Similkameen ainsi que les Colville Confederated Tribes [Tribus confédérées de Colville] (Okanagan Nation Alliance, 2017). En véritable exemple d'intendants du territoire, les membres de l'ONA ont donné leur appui à la Syilx Water Declaration [Déclaration syilx sur l'eau] en 2014. Ce document à caractère évolutif communique l'importance de l'eau et définit les responsabilités de la communauté syilx en matière de gouvernance, de durabilité et de gestion de l'eau. Par suite d'une mauvaise gestion par le gouvernement, il y a eu surallocation des approvisionnements en eau; les ressources en eau ont été maltraitées et polluées. L'ONA soutient aussi que le peuple syilx détient le titre foncier et des droits inhérents à l'eau, y compris celui de décider comment elle est utilisée sur son territoire et autour de celui-ci, que les gouvernements fédéral et provincial n'en sont pas propriétaires et n'ont pas compétence en la matière (Syilx Nation Siwllkw Declaration, 2014).

Les cinq Premières Nations de la vallée Nicola sont aussi des chefs de file parmi les dirigeants autochtones. Leurs communautés (les bandes de Coldwater, Lower Nicola, Nooaithe, Shackan et Upper Nicola) ont signé en 2018 un protocole d'entente avec la province de la Colombie-Britannique qui comprend l'engagement de cogérer le bassin hydrographique (Curran, 2019). Les parties considèrent le protocole qu'elles ont signé comme un partenariat « de gouvernement à gouvernement » pour la gestion durable du bassin hydrographique de Nicola qui fait l'objet d'une double compétence. Il est intéressant de noter que cette entente est aussi un engagement à mettre en œuvre la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, que ces Premières Nations considèrent comme un premier pas dans le sens de la réconciliation.

La Nation Syilx et les cinq Premières Nations de la vallée Nicola sont d'excellents exemples de contournement par des communautés autochtones du cadre restrictif de la consultation et des accommodements; elles démontrent que nous, en tant que communauté, pouvons dépolitiser et gouverner de multiples façons.

En plus de faire participer les femmes autochtones à ces tables décisionnelles, l'AFAC pourrait contribuer davantage en étant la voix nationale qui aide à rééduquer les femmes autochtones en général et, en particulier, à propos de leurs rôles relativement à l'eau. L'AFAC pourrait partager des connaissances avec les populations autochtones et non autochtones par des séances de mobilisation, des trousseaux d'outils, des activités sur l'eau et des ateliers d'apprentissage financés par le gouvernement.

En tenant régulièrement des séances de mobilisation avec des femmes autochtones, non seulement nous ferions-nous entendre au niveau national, mais ces réunions seraient également un forum pour prendre connaissance des divers points de vue des femmes autochtones à travers le Canada. Nos voix pourraient être transmises à ceux et celles qui siègent aux tables décisionnelles. Nous pourrions élaborer et utiliser des trousseaux d'outils pour sensibiliser le public aux enjeux de sécurité maritime et d'écosystèmes durables. Ces trousseaux d'outils pourraient être accessibles sur notre site Web et nous pourrions en remettre des exemplaires aux femmes et aux communautés par l'intermédiaire des bureaux de nos associations provinciales et territoriales membres (APTM). Nous pourrions organiser une « marche pour l'eau de la Terre Mère » au printemps de chaque année, avec la participation à l'échelle nationale de chacune des APTM. Le printemps est la saison idéale, car il représente la renaissance naturelle de la terre. Grâce à chacune de ces activités, l'AFAC aidera à sensibiliser les femmes autochtones et à tisser des liens entre elles.

# NON-APPLICATION D'UNE OPTIQUE DE L'ANALYSE COMPARATIVE ENTRE LES SEXES PLUS

Selon Femmes et Égalité des genres Canada (FEGC), auparavant Condition féminine Canada (Condition féminine Canada, 2018), l'« analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) sert à évaluer les répercussions potentielles des politiques, des programmes ou des initiatives sur divers ensembles de personnes — femmes, hommes ou autres ». Avoir un tel processus en place serait conforme à la Charte canadienne des droits et libertés et à la Loi canadienne sur les droits de la personne. Le gouvernement du Canada s'est engagé, en 1995, à inclure l'ACS+. Dans son rapport de l'automne 2015, le vérificateur général du Canada rappelait qu'il faut intégrer une optique de l'ACS+ à l'ensemble des politiques et des programmes gouvernementaux, dans tous les ministères et organismes fédéraux (Gouvernement du Canada, 2016).

Au Canada, selon Statistique Canada (2016), la population des Autochtones de sexe féminin compte pour 51,3 % de la population autochtone totale. Faisant référence à l'Intervention en matière de sécurité maritime du Canada, le rapport sur l'égalité entre les sexes du Canada du budget (Ministère des finances, 2019, 152) dit que « les communautés autochtones et côtières devraient profiter de cette mesure au moyen de l'élaboration conjointe des plans d'intervention, de la formation et du renforcement des capacités, de sorte qu'elles puissent participer plus activement au régime de sécurité maritime du Canada » et que « [c]ette mesure touchera indirectement les hommes puisque l'industrie maritime (p. ex. la pêche récréative et commerciale, les services de recherche et de sauvetage et l'expédition) a été dominée par les hommes dans le passé ». À la lumière de cette déclaration, comment peut-on s'attendre à ce que les femmes autochtones bénéficient ou contribuent de manière significative? Sans ACS+, les Autochtones deviennent « pan-autochtones », c'est-à-dire que nous sommes perçus comme un groupe homogène, plutôt que des êtres complètement distincts les uns des autres. L'élaboration d'un programme plus inclusif révélerait probablement de nouveaux éléments qui n'ont pas été pris en considération auparavant. L'application

d'une optique de l'ACS+ établirait une approche plus équitable et inclusive de l'élaboration des politiques, où l'on viserait à produire des résultats égaux entre les genres. L'ACS+ considère les femmes relativement aux hommes dans la société plutôt qu'isolément (Association des femmes autochtones du Canada, 2011). Le résultat final garantirait que les initiatives atteignent effectivement les populations visées.

Les femmes autochtones connaissent les taux les plus élevés de maladies chroniques, de problèmes de santé mentale et de violence conjugale et elles sont exposées au risque le plus élevé de succomber à l'abus d'alcool et de substances toxiques. Elles ont également, par comparaison au reste de la population canadienne, les taux plus élevés de chômage, de pauvreté, d'incarcération et de victimisation. Malheureusement, les femmes autochtones sont aussi cinq fois plus susceptibles que les autres Canadiennes de disparaître ou d'être tuées. De ce fait, il faut que les expériences de vie particulières des femmes autochtones et leurs points de vue particuliers jouent un rôle important dans les processus d'élaboration de politiques et les processus décisionnels, quel que soit l'objet des politiques envisagées, que les femmes autochtones soient directement ciblées par ces politiques et décisions ou qu'elles en subissent indirectement les répercussions.

Le rôle de l'AFAC dans la représentation des femmes autochtones est de tenter d'ébranler les attitudes sociétales par des efforts d'éducation et de sensibilisation. C'est la raison pour laquelle l'analyse comparative entre les sexes culturellement pertinente (ACSCP) a été élaborée. L'analyse porte sur quatre aspects : elle est fondée sur les distinctions [entre les trois grands groupes autochtones] et tient compte de la diversité de sexe et de genre, de l'intersectionnalité et du savoir autochtone (Association des femmes autochtones du Canada, 2019, document inédit). L'intégration de cette analyse au Plan de protection des océans fournirait une occasion de contester la présomption selon laquelle tous sont touchés par les politiques et les programmes de la même façon.

## LES PIPELINES PROPOSÉS AJOUTENT AUX PROBLÈMES DU TRANSPORT MARITIME

Le Plan de protection des océans ne mentionne pas les effets négatifs additionnels que le pipeline proposé aurait sur les écosystèmes marins. En 2016, le premier ministre Justin Trudeau approuvait le projet d'expansion de l'oléoduc Trans Mountain de Kinder Morgan (figure 1). Malgré le fait qu'il y a d'autres pipelines à l'état de projet (Northern Gateway, Energy East, Keystone XL), celui-là en particulier transporterait du pétrole brut d'Edmonton, en Alberta, à un terminal marin à Burnaby, en Colombie-Britannique. L'agrandissement de cet oléoduc en triplerait la capacité, qui passerait de 300 000 à environ 890 000 barils par jour (Alini, 2018).

Un des problèmes majeurs à propos du pipeline Trans Mountain, c'est qu'il fera augmenter le nombre de pétroliers dans les eaux de la Colombie-Britannique, qui passera, si le projet d'expansion se réalise, de la moyenne mensuelle de cinq (Hopper, 2018) à plus de 30 pétroliers par mois (360 par année).



Figure 1. Trajet proposé de l'oléoduc Trans Mountain, d'Edmonton, en Alberta, à Burnaby, en Colombie-Britannique. Carte reproduite avec la permission de Trans Mountain; <https://www.transmountain.com/planning-the-route>

Les répercussions négatives d'un tel accroissement comprennent la pollution de l'air, le potentiel de déversements de navires, la gestion inadéquate des déchets, l'élimination de navires en fin de vie, l'eau de ballast contenant des espèces envahissantes, le bruit sous-marin, les collisions de navires avec de gros animaux marins ainsi que des dommages à l'habitat terrestre et à l'écosystème marin environnants (Walker et al., 2019).

Voici un bref résumé de chacun de ces problèmes.

## POLLUTION DE L'AIR

La pollution atmosphérique causée par le transport maritime a des impacts sur la santé de l'environnement et celle des êtres humains. Environ 70 % de tous les polluants provenant de navires maritimes se trouvent à moins de 400 km de la côte (Walker et al., 2019). Le type de combustible (mazout marin, combustibles marins, mazout lourd et gaz naturel liquéfié) ainsi que l'efficacité des moteurs dictent le niveau d'émissions. Les polluants caractéristiques sont les oxydes de soufre (SOx), les oxydes d'azote (NOx), la matière particulaire (MP), les composés organiques volatiles (COV), le monoxyde de carbone (CO), le carbone noir (CN), le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le méthane (CH<sub>4</sub>) et l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O). On sait que les niveaux élevés de SOx et NOx causent des problèmes respiratoires, forment du smog, augmentent l'acidité des océans et créent de la matière particulaire avec des produits chimiques présents dans l'atmosphère qui ont été liés à des milliers de cas de cancer du poumon et de maladies cardiopulmonaires (USEPA, 2016); et il est connu que les gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> et N<sub>2</sub>O) contribuent aux changements climatiques.

## DÉVERSEMENTS DE NAVIRES

Les déversements de pétrole (pétrole, diesel, combustible de soute et pétrole brut) et de vracs solides (fer, minerai, charbon, céréales, bauxite et roche phosphatée) se produisent pour différentes raisons, y compris l'erreur humaine, les explosions et la négligence (Walker et al., 2019). On ne comprend pas bien comment les hydrocarbures déversés réagissent lorsqu'ils atteignent l'eau; cela dépend en partie du temps qu'il fait. S'il y a des vagues, le pétrole se mélange à l'eau à la verticale; en eau calme, il se répand habituellement à l'horizontale. Dans l'éventualité d'un déversement, l'entreprise qui prélève le pétrole (c'est-à-dire Kinder Morgan) n'est plus responsable une fois que le navire a quitté le port. C'est la collectivité avoisinante qui doit chercher à obtenir un dédommagement du quelconque navire étranger qui transporte la cargaison. Les cinq principaux pays propriétaires de navires sont la Grèce, le Japon, la Chine, l'Allemagne et Singapour (Walker et al., 2019).

Les dommages causés par les déversements d'hydrocarbures touchent pour la plupart les oiseaux et les mammifères marins en leur souillant la peau et les plumes, mais les déversements peuvent également leur causer des problèmes des systèmes digestif, respiratoire et circulatoire, ce qui peut entraîner une réduction de la vigueur, la perturbation ou le déplacement de collectivités marines ou en causer la mort. D'un autre côté, si les déversements de vracs solides sont habituellement non toxiques, ils peuvent quand même avoir des effets négatifs sur l'écosystème marin lorsqu'ils sont déversés en grande quantité (par exemple, en 1975, le M.V. Lindenbank a déchargé 17 797 tonnes d'huile végétale près de l'île Fanning, dans l'océan Pacifique, entraînant de la mortalité dans le biote marin) (Russel et Carlson, 1978). Les déversements de vracs solides demeurent largement non déclarés; ils ne sont donc pas bien documentés. Il faut réaliser plus d'études pour mieux en comprendre les impacts au complet.



## GESTION DES DÉCHETS

Les navires de croisière (~3,000 passagers) peuvent générer quelque 70 tonnes de déchets solides par semaine (Walker et al., 2019). Les déchets comprennent du verre, du métal, du plastique, des déchets organiques, de l'eau de cale huileuse, des eaux usées et des déchets dangereux. Un certain traitement a lieu à bord (p. ex. écrasement du verre, incinération de déchets organiques), mais il y en a aussi lorsque le navire arrive au port (p. ex. recyclage du plastique). Habituellement, l'élément qui contribue au principal impact environnemental, ce sont les déchets alimentaires, qui peuvent être rejetés directement par-dessus bord. Malgré le fait qu'il y a des restrictions quant à la distance de la terre à laquelle on peut rejeter des déchets alimentaires, il en résulte une réduction de la qualité de l'eau et des sédiments, des dommages au biote marin, une turbidité accrue et des niveaux plus élevés d'éléments nutritifs (Walker et al., 2019).

## ÉLIMINATION DES NAVIRES ARRIVÉS EN FIN DE VIE

Le démantèlement de navires [« shipbreaking » en anglais] est une méthode par laquelle les navires immergés sont découpés en pièces. Elle peut avoir des impacts négatifs sur l'environnement et sur la santé humaine en raison de la décharge d'huiles et de fragments de métal et peut causer du bruit et des vibrations sous l'eau. Sur l'eau, les émanations peuvent avoir des impacts sur la santé. Plus un bateau est calé longtemps, plus grande est la possibilité de contamination par des précipités de fer et de rouille, qui peuvent coller aux œufs et aux larves et modifier les systèmes d'alimentation et de respiration d'organismes marins (Walker et al., 2019).

## EAU DE BALLAST

L'eau de ballast est considérée comme une menace considérable pour les écosystèmes marins car elle peut introduire des espèces envahissantes dans l'eau, y compris des bactéries, des microbes et des algues. L'eau de ballast est habituellement pompée à bord pour aider à stabiliser les bateaux lors du chargement et du déchargement de la cargaison. Elle est importante pour les navires, parce qu'elle aide à en maintenir la flottabilité et la sécurité. Le pompage se fait habituellement aux ports de chargement et nécessite des ajustements des niveaux d'eau de ballast à mesure que la cargaison est déchargée. Par exemple, un bateau décharge sa cargaison à un port de Singapour, pompe de l'eau à bord et se rend ensuite à Burnaby, en Colombie-Britannique. Une fois que le navire décharge sa cargaison, il doit ajuster les niveaux de l'eau de ballast pour tenir compte de l'allègement de la cargaison. Pour ce faire, il rejette l'eau pompée initialement (lorsqu'il était à Singapour) dans l'eau à Burnaby. Des espèces envahissantes peuvent être introduites ainsi dans les eaux canadiennes et elles sont difficiles à contrôler.

## BRUIT

Les océans sont des environnements naturellement sonores en raison du bruit sous-marin ambiant. Cependant, le bruit produit par l'homme au cours des 50 dernières années a augmenté de ~15 décibels en raison de l'accroissement du transport maritime, de l'extraction des ressources, de la pêche et des activités récréatives (Walker et al., 2019). La documentation démontre que cet accroissement du bruit a modifié les mouvements et les habitudes de la morue et du hareng de l'Atlantique (Slabbekoorn et al., 2010). Le bruit peut avoir des impacts sur le

poisson, de même que sur les mammifères marins, dans tous les aspects de leur vie, comme leurs habitudes de nage (direction, vitesse, durée de l'immersion, réduction du temps consacré à la recherche de nourriture, comportement d'évitement, prédation, évitement de dangers) et leurs cycles respiratoires, des perturbations de la reproduction, de l'allaitement, des migrations, des lésions, des abandons et même la mort (Pine et al., 2016; Walker et al., 2019).

## COLLISIONS DE NAVIRES

La plupart du temps, c'est aux baleines que le transport maritime porte atteinte, mais il peut avoir des effets sur d'autres espèces également, comme les tortues, les lamantins et les dugongs. Les baleines noires de l'Atlantique nord sont l'espèce la plus impactée; de nombreuses collisions de navires ne sont toutefois pas signalées parce que ce n'est pas exigé par différentes compétences législatives (Walker et al., 2019). Pour beaucoup de gros navires, l'équipage ne se rend même pas compte qu'une collision a eu lieu jusqu'à ce qu'ils arrivent au port et constatent qu'une baleine est drapée sur la proue du navire.

## ÉCOSYSTÈMES TERRESTRES ET MARINS

Le transport maritime, les activités portuaires et l'agrandissement de ports construits pour accommoder une augmentation de la production, comme celle de l'oléoduc Trans Mountain proposé, peuvent occasionner beaucoup de perturbations des écosystèmes terrestres et marins. Cette perturbation entraîne une perte totale d'habitat pour tout ce qui existait là auparavant (c'est-à-dire plantes, animaux, insectes et alevinières). Les navires qui arrivent au port génèrent du bruit, causent des déversements de pétrole et rejettent de l'eau de ballast. Avec le temps, les accumulations de dépôts de cargaisons s'accumulent et restent en grande partie dans l'eau ou calent jusqu'aux sédiments benthiques; tout cela rend l'environnement terrestre et marin inhabitable pour les espèces indigènes (Walker et al., 2019).

En résumé, il est impossible d'éliminer tous les impacts environnementaux des pipelines. Pour l'instant, les risques de ces pipelines proposés l'emportent sur les avantages. D'ici à ce qu'il y ait de meilleures technologies pour réduire les impacts environnementaux potentiels, nous ne devrions pas accroître la circulation maritime dans nos eaux. Pour la multitude de navires déjà en mouvement, il existe de meilleurs moyens de protéger l'environnement. D'abord, le Canada a besoin d'un système de gestion portuaire plus durable. Nous pouvons adopter une approche axée sur le marché dans tous les ports canadiens et récompenser les émetteurs qui produisent peu de pollution en leur imposant des droits portuaires moins élevés et pénaliser les émetteurs qui en produisent beaucoup. Cette stratégie peut être mise en œuvre à court terme pour donner aux propriétaires des navires le temps de corriger d'autres problèmes. Nous devrions rendre obligatoire plutôt que volontaire l'observation de tous les règlements, faire en sorte que l'accès en eaux canadiennes soit refusé aux navires qui enfreignent les règlements.

D'autres pays utilisent des tactiques similaires pour d'autres industries. Par exemple, les États-Unis et l'Europe ont récemment mis en œuvre (en janvier 2020) de nouveaux règlements relatifs aux systèmes de navigation aérienne qui exigent que les avions soient équipés du nouveau système ADS B. À cause de l'accroissement du trafic aérien, les avions commenceront à voler à différentes altitudes pour réduire les possibilités de collision (p. ex. 1 500 pieds et 2 500 pi., plutôt que 1 000 et 2 000 pi.). Certains vieux aéronefs ne sont pas équipés de cette nouvelle technologie. Ces nouveaux règlements ont des implications pour le gouvernement Trudeau, qui devra acquérir de nouveaux jets d'affaires pour remplacer les avions plus vieux. Le premier ministre devra se conformer à ces mises à jour sinon l'entrée lui sera refusée dans l'espace aérien des États-Unis et de l'Union européenne (McGregor, 2019).

Des modifications législatives au Canada devraient garantir le remplacement des anciens moteurs et les navires devraient être tenus de passer à des carburants à faible teneur en soufre et d'appliquer de meilleures méthodes d'épuration des gaz d'échappement (p. ex. par la réduction catalytique sélective, qui peut, selon Han (2010), réduire les émissions de NOx de ~95%). Les ports devraient intégrer des centrales électriques côtières pour que les navires puissent s'y brancher et éteindre leurs moteurs, ce qui réduirait encore davantage les émissions. De plus, les ports devraient être équipés d'installations adéquates pour recevoir les déchets générés par les navires. L'Europe a déjà mis en œuvre une directive similaire dans tous ses ports afin de promouvoir l'élimination appropriée des déchets. Pour ce qui est de réduire le bruit sous l'eau, les navires devraient être tenus de réduire leur vitesse de croisière et de n'entrer qu'avec des hélices qui réduisent les émissions sonores et qui sont régulièrement entretenues. Non seulement ces recommandations réduiront-elles le bruit, elles réduiront aussi les émissions et le nombre de collisions de navires avec la mégafaune marine. On pourrait réduire encore davantage les impacts du bruit et des collisions de navires en imposant des restrictions géographiques strictes (p. ex. éviter les aires marines protégées et les voies migratoires) et saisonnières (éviter de briser les glaces pour améliorer les possibilités de déplacement des ours polaires et la période d'accouplement des baleines) (Williams et al., 2014).

## NON-INCLUSION DES EAUX INTÉRIEURES

**Le Plan de protection des océans a également manqué des occasions d'assurer la protection de nos eaux intérieures. Le PPO mentionne que ses initiatives englobent nos trois littoraux, les Grands Lacs, la voie maritime du Saint-Laurent et certaines eaux intérieures. La protection de ces voies navigables sera assurée par l'établissement de la gestion des incidents et des interventions d'urgence en tout temps, le développement des capacités d'intervention environnementale sur place, l'amélioration de plans d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, l'acquisition de nouveaux équipements d'intervention environnementale, le partage d'information avec les communautés autochtones et les collectivités côtières sur la circulation maritime en temps réel et la modernisation des règlements de sécurité marine et du régime d'application des règlements du Canada.**

Ces initiatives sont d'importantes améliorations pour notre eau. Cependant, il y a d'autres problèmes auxquels il faut s'attaquer dans le fleuve Fraser et la voie maritime du Saint-Laurent. Pour entrer au port de Vancouver, les navires doivent passer par le fleuve Fraser. De nombreuses communautés autochtones vivent à proximité du Fraser et dépendent de la santé de ce fleuve comme source d'alimentation. C'est aussi une zone à forte circulation maritime. En plus des initiatives déjà mentionnées, le fleuve Fraser est dragué annuellement (Sweet, 2016). Le dragage implique l'excavation du fond d'une masse d'eau, après quoi les matières draguées sont retirées de l'eau. Les matières (sable, vase, etc.) sont habituellement transportées dans une autre zone de l'eau à moins qu'elles ne soient enlevées et rejetées.

Les courants, les flux et les afflux de ruisseaux et de rivières tributaires font que beaucoup de vase se dépose dans le Fraser, ce qui réduit la profondeur de l'eau au fil du temps. Les travaux de dragage ont lieu annuellement pour retirer la vase et augmenter la profondeur de l'eau, ce qui permet aux bateaux de naviguer dans la voie maritime en sécurité.

Bon nombre d'enjeux environnementaux connus sont liés au processus du dragage proprement dit ainsi qu'au rejet des matières draguées (Haider, 2016). Avec le temps, le dragage régulier décompose la force structurelle naturelle des sédiments du lit des cours d'eau, ce qui rend la zone draguée plus sensible à l'érosion. En fin de compte, les rives érodées contribuent davantage à l'accumulation de vase, ce qui exacerbe le problème. Le dragage enlève également la végétation, qui fait de l'ombre à l'eau. Sans végétation, la lumière peut pénétrer une zone plus grande et par conséquent faire augmenter la température de l'eau. Beaucoup d'espèces juvéniles en eau peu profonde dépendent de la végétation pour se protéger des courants et des prédateurs. De plus, lorsque les sédiments sont retirés de l'eau, ils peuvent agripper des œufs de poissons, des alevins, des larves, des mollusques et des amphibiens, causant des blessures, du stress, de la désorientation, des écorchures, des infections et la mort (Erftemeijer et al., 2012). Le retrait des sédiments fait aussi augmenter la turbidité, ce qui réduit la photosynthèse et mène à la suffocation et la mort.

Dans la voie maritime du Saint-Laurent, la pollution est un sujet de préoccupation. Non seulement la pollution est-elle causée par le transport maritime, mais elle résulte également de l'activité agricole et manufacturière (Neufeld, King et Roberge, 2015). La voie maritime du Saint-Laurent est la seule voie pour les navires qui veulent entrer dans les Grands Lacs. Le fleuve soutient plus de 100 ports et des navires qui transportent des cargaisons de plus de

160 millions de tonnes chaque année (Research and Traffic Group, 2014). Le fleuve est également sous la menace constante d'expansion (Save the River, 2019). Le Research and Traffic Group [Groupe recherche et circulation] (2014) rapportait un total de 801 accidents (collisions, frappes ou échouages) de navires (271 au Canada, 530 aux États-Unis) et des incidents liés à la sécurité dans la voie maritime entre 2002 et 2011. Sur les incidents signalés, 130 étaient des déversements. En plus des déversements de pétrole, on dit qu'il y a 186 différentes espèces envahissantes dans le fleuve Saint-Laurent qui ont été introduites par l'eau de ballast (Save the River, 2019). Lorsque ces espèces non indigènes s'établissent dans nos écosystèmes locaux, elles perturbent et supplantent les espèces qui ont évolué spécifiquement pour vivre là. Les espèces envahissantes dégradent aussi le sol, ce qui peut entraîner l'érosion et un déclin de la qualité de l'eau. Même si le ministère des Ressources naturelles et des Forêts (2012) a mis en place un plan stratégique pour contrôler et gérer les espèces aquatiques envahissantes, le retrait et l'éradication complète sont difficiles une fois que des espèces envahissantes se sont établies. Avec la circulation maritime et les espèces envahissantes viennent des pertes de biodiversité et la réduction de la qualité de l'eau.

Malgré le fait que les gouvernements du Canada et du Québec se penchent sur ces questions depuis 1988 (Gouvernement du Canada, 2017), les problèmes persistent. Actuellement, aux termes du Plan d'action Saint-Laurent 2011-2026, on continue de s'attaquer autant que faire se peut aux problèmes de biodiversité, de durabilité et de qualité de l'eau. Mais la voie maritime du Saint-Laurent demeure fragile. Malheureusement, les pressions du transport maritime persistent, ce qui rend difficile la tâche de relever des défis aussi complexes.

## PERSONNALITÉ JURIDIQUE DE L'EAU

Dans les modes d'existence autochtones, il y a longtemps qu'on reconnaît l'eau comme une entité vivante. Tristement, les communautés autochtones ont dû assister à la dégradation de l'eau sacrée depuis la promulgation de lois coloniales protectrices. Il s'est ensuivi un mouvement mondial pour la gouvernance de l'eau, allant de certaines Premières Nations qui gouvernent l'eau dans leur territoire elles-mêmes à la reconnaissance de fleuves et de rivières comme personnalités juridiques distinctes. Bien qu'il n'y ait pas eu de cas au Canada jusqu'à présent, nous devrions envisager la possibilité de reconnaître une personnalité juridique à nos littoraux et nos eaux intérieures puisque le Canada a l'intention de combler les lacunes laissées par la réglementation de protection de l'environnement.

Appliqué à certaines entités naturelles (comme des fleuves ou des rivières, des lacs ou des montagnes), le terme de personnalité juridique, concept introduit en 1972, leur confère le statut de personne juridique. Cela signifie que ces entités naturelles acquièrent des droits, des protections, des privilèges et des responsabilités, notamment la responsabilité juridique d'une personne. Même si l'intention est de mieux protéger l'environnement, cette désignation peut également avoir un double objectif d'agir comme véhicule pour reconnaître les relations des peuples autochtones avec la nature et leur permettre d'exercer leurs droits fondamentaux en tant qu'êtres humains.

Les Maoris de la Nouvelle-Zélande sont devenus en 2017 la première communauté autochtone à obtenir le statut juridique pour un fleuve.

Ce changement historique a eu lieu après de nombreuses années de dégradation du fleuve Whanganui et de son bassin hydrographique. Les dommages comprenaient le dynamitage de rapides pour faciliter le passage des touristes payeurs, l'extraction de gravier pour l'utiliser comme ballast ferroviaire et empiérement de routes ainsi que le drainage des effluents d'une ville (Warne, 2018). C'est ce qui a abouti à l'adoption d'une loi déclarant que le fleuve Whanganui, appelé *Te Awa Tupua* par les Maoris, est « un tout vivant et indivisible des montagnes à la mer, intégrant le fleuve Whanganui et tous ses éléments physiques et métaphysiques [traduction] » (O'Bryan, 2018). Cette reconnaissance juridique signifie que *Te Pou Tupua* (le visage humain du fleuve Whanganui) peut intenter des actions en justice pour se protéger s'il subit des dommages ou si l'une ou l'autre de ses valeurs sont compromises. Composé de deux personnes seulement – une du gouvernement, l'autre membre du peuple maori – ce « visage humain » représente le fleuve dans un rôle de tuteur plutôt que les intérêts de la communauté. À cette dernière fin, un autre conseil a été établi, qui compte 17 membres, dont six Maoris.

Le fleuve Yarra, en Australie, est un autre exemple de cours d'eau ayant acquis une protection juridique. Le tutorat du fleuve Yarra diffère en quelques points de celui du Whanganui. La voix du fleuve est gérée par le Conseil Birrarung, qui compte 12 membres des communautés choisis pour leurs compétences, dont deux par le peuple autochtone Wurundjeri. Il en résulte un conseil qui représente un vaste éventail de valeurs et de perspectives : autochtones, environnementales, sociales, récréatives et gestionnaire. Les représentants du gouvernement ne sont pas autorisés à faire partie du Conseil Birrarung. Celui-ci a pour rôle de conseiller le ministre et de plaider pour la protection et la préservation du fleuve Yarra (O'Bryan, 2018). *La Yarra River Protection Act* [Loi pour la protection du fleuve Yarra] protège le fleuve en tant qu'entité naturelle vivante et intégrée,

mais elle ne lui accorde pas un statut juridique indépendant, avec tous les droits et responsabilités que cela implique. Le Conseil Birrarung ne peut que plaider au nom du Yarra; il n'est pas considéré comme son tuteur légal et n'a pas de pouvoirs législatifs. Le Conseil Birrarung est essentiellement un conseil consultatif.

La tutelle légale et des conseils consultatifs peuvent sembler être de bonnes idées, mais nécessitent une réflexion approfondie. À moins de prendre les précautions nécessaires, il peut être plutôt à l'avantage des tuteurs d'agir à titre de conseil consultatif avec moins de responsabilité. C'est le cas en Inde où le tribunal de grande instance de l'État d'Uttarakhand a accordé le statut juridique au Gange et son affluent le fleuve Yamuna et désigné des individus au sein du gouvernement de l'État pour agir à titre de tuteurs. Le gouvernement a immédiatement interjeté appel de cette décision auprès de la Cour suprême de l'Inde de crainte d'être poursuivi pour tout dommage que les cours d'eau pourraient causer ultérieurement en cas d'inondations (O'Donnell, 2018). Sans un soutien institutionnel et financier plus étendu, cela signifie que seuls les riches pourront contester des décisions et s'engager dans des litiges coûteux si le fleuve ou la rivière veut intenter des poursuites ou fait l'objet de poursuites en justice.

Finalement, il y a beaucoup de variables à prendre en compte et il est trop tôt pour prédire quelles répercussions ces nouvelles lois auront sur l'eau. O'Donnell (2018) affirme qu'un paradoxe émerge déjà de ces nouvelles personnalités juridiques : avec l'augmentation des droits juridiques, le soutien communautaire à la protection de l'environnement qui était à l'origine du concept pourrait être affaibli. Il faut plus de temps pour observer la situation et plus de recherche et d'analyses afin de prendre une décision éclairée.

Voir l'annexe B pour obtenir plus d'information à ce sujet.

# ANALYSE ENVIRONNEMENTALE – COMPOSANTE JURIDIQUE

Cette analyse a révélé 16 initiatives qui comprennent la participation, la consultation ou une autre forme de mobilisation des Autochtones. Aucune ne faisait explicitement référence aux femmes autochtones, mais bon nombre de ces initiatives pourraient faire de la place pour que des femmes autochtones puissent y contribuer ou s’y impliquer.

L’analyse environnementale présente aussi un aperçu des enjeux où il y a intersection entre femmes autochtones et changements climatiques. Elle comprend également un rapide survol de la jurisprudence en matière de gouvernance de l’eau et de lois s’appliquant à l’eau, ainsi que le cadre permettant d’actualiser les droits ancestraux relatifs à l’eau. La jurisprudence concernant ce à quoi pourrait ressembler la souveraineté autochtone sur la législation de l’eau est insuffisante.

## La gouvernance autochtone de l’eau s’appuie sur une compréhension pré-contact de l’eau comme être non humain qui a des droits

- ◇ Christensen, R., Linter, A. M. Trading our Common Heritage? The Debate over Water Rights Transfers in Canada [Troquer notre patrimoine commun? Le débat entourant le transfert de droits de l’eau au Canada], dans K. Bakker, dir., *Eau Canada*. Vancouver: UBC Press, 2007.
- ◇ Curran, D. Indigenous Processes of Consent: Repoliticizing Water Governance through Legal Pluralism [Processus autochtones de consentement : repolitiser la gouvernance de l’eau au moyen du pluralisme juridique], *Water* (2019) 11:3, 571.
- ◇ Butterly, L., Richardson, B. J., Indigenous Peoples and Saltwater/Freshwater Governance [Les peuples autochtones et la gouvernance de l’eau salée et de l’eau douce], *Indigenous Law Bulletin* (2016) 8:26, 3.
- ◇ Wilson, N. J. Respecting Water: Indigenous Water Governance, Ontologies, and the Politics of Kinship on the Ground [Respecter l’eau : gouvernance et ontologies autochtones et politique de la parenté sur le terrain], *Environment and Planning E Nature and Space* (2018) 1:4, 516.
- ◇ MacGregor, D. Traditional Knowledge and Water Governance [Le savoir traditionnel et la gouvernance de l’eau], *Alternatives Journal* (2014) 10:5, 493.

- ◆ Assemblée générale des Nations Unies. *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones* : résolution adoptée par l'Assemblée générale le 2 octobre 2007 A/RES/61/295, Article 25 : « Les peuples autochtones ont le droit de conserver et de renforcer leurs liens spirituels particuliers avec les terres, territoires, eaux et zones maritimes côtières et autres ressources qu'ils possèdent ou occupent et utilisent traditionnellement, et d'assumer leurs responsabilités en la matière à l'égard des générations futures. »

## L'eau est sacrée, elle donne des enseignements spirituels

- ◆ Assemblée des Premières Nations. *Changements climatiques et ressources hydriques : Impacts et adaptation dans les collectivités des Premières nations*, APN, Groupe de l'intendance environnementale, mars 2008.
- ◆ Walkem, A. Water Philosophy [Philosophie de l'eau], *Alternatives Journal* (2007) 33:4.
- ◆ Maracle, L. Water, in D. Christian et R. Wong, dir., *Downstream: Reimagining Water* [En aval : réimaginer l'eau]. Waterloo: Wilfrid Laurier University Press, 2017, 33.
- ◆ Laboucane-Benson, P. Are We Seeking Pimatisiwin or Creating Pomewin? Implications for Water Policy [Sommes-nous à la recherche de pimatisiwin (la bonne vie) ou créons-nous du pomewin (désespoir)? Implications pour une politique de l'eau], *International Indigenous Policy Journal* (2012) 3:3.
- ◆ Profile of Josephine Mandamin, Anishinaabe Elder. The Water Walker [Portrait de Joséphine Mandamin, aînée anishinaabée. La marcheuse de l'eau], *Indigenous Rising*, Sept. 25, 2014, <http://indigenusrising.org/josephine-mandamin/>
- ◆ Cave, K. Water Song: Indigenous Women and Water [Le chant de l'eau : les femmes autochtones et l'eau], *The Solutions Journal* (2016) 7:6b, 64
- ◆ Szack, Natasha J. Keepers of the Water: Exploring Anishinaabe and Métis Women's Knowledge of Water and Participation in Water Governance in Kenora, Ontario [Gardiennes de l'eau : exploration du savoir des femmes anishinaabées et métisses au sujet de l'eau et leur participation à la gouvernance de l'eau à Kenora, en Ontario] (2013, inédit, document archivé à l'Université Manitoba)
- ◆ Transcriptions de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées :
  - ◆ Moncton (N.-B.), 2018-02-13, Audience publique Volume No 44(a), Gardiennes du savoir, 58.
  - ◆ Vancouver (C.-B.), 2018-04-05, Public Volume 90, Heiltsuk Panel, 38-39 : intendance de l'eau

## Les femmes sont des protectrices de l'eau

- ◆ Les politiques de l'AFAC relatives à l'eau [en anglais seulement] (<https://www.nwac.ca/policy-areas/water/>)

## Rapport final de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées (FFADA)

### Volume 1a

- ◆ Avant-propos, Rebecca Moore, protectrice de l'eau
- ◆ Les femmes comme transporteuses de l'eau, Dawnis Kennedy, 167
- ◆ Les femmes comme protectrices de l'eau, quatre types d'eau, 175
- ◆ L'eau comme un droit culturel, une entité vivante, 625

## Les femmes sont vulnérables aux changements climatiques et aux modifications des écosystèmes marins

- ◆ Williams, L., et al. *Women and Climate Change Impacts and Action in Canada* [Les femmes et les répercussions et l'action en matière de changements climatiques au Canada]. Canadian Research Institute for the Advancement of Women/Institut canadien de recherches sur les femmes et Alliance for Intergenerational Resilience [Alliance pour la résilience intergénérationnelle], 2018); [https://www.criaw-icref.ca/images/userfiles/files/Women%20and%20Climate%20Change\\_FINAL.pdf](https://www.criaw-icref.ca/images/userfiles/files/Women%20and%20Climate%20Change_FINAL.pdf)
- ◆ Ford, J. D., et al. Vulnerability of Indigenous Health Systems in Canada to Climate Change [Vulnérabilité des systèmes de santé autochtones], *Global Environmental Change*

## Survol de la common law

Droits relatifs à l'eau :

- ◆ Droit à l'eau
- ◆ Droit à l'autonomie gouvernementale
- ◆ Droit à la protection environnementale en territoires autochtones (par titre, traité ou droits non cédés)

(Voir : Phare, M. A. S. *Indigenous Water Rights Primer*, April 6, 2009; <https://arts.ucalgary.ca/cih/annotated-bibliography/indigenous-water-rights>)

## Droits relatifs à l'eau

1. *R. c. Van der Peet* (1996) 2 RCS 507.

McLachlin, J. (dans une opinion divergente, mais sur un autre point) :

- ◆ « Ce droit des autochtones visés d'utiliser les terres et les eaux y adjacentes comme ils l'avaient fait traditionnellement pour assurer leur subsistance peut être considéré comme un droit ancestral fondamental. Il trouve appui dans la common law et dans l'histoire du pays. Il est possible d'affirmer avec confiance que ce droit est constitutionnalisé au par. 35(1) de la *Loi constitutionnelle de 1982*. » (par. 275)
  - ◆ « Dans la mesure où un peuple autochtone avait, en vertu de ses lois ou coutumes internes, utilisé les terres et les eaux s'y trouvant dans le passé, il doit être considéré comme ayant toujours le droit de les utiliser, en l'absence d'extinction ou de traité. » (par. 269)
  - ◆ Le critère des droits distincts (de *Van der Peet*) pourrait être satisfait par des activités relatives à l'eau qui pourraient inclure la pêche de subsistance, les déplacements pour se procurer de la nourriture, les activités culturelles ou les utilisations cérémoniales.
2. *Claxton v Saanichton Marina Ltd* (1989) 3 CLNR 46.
- ◆ La Cour d'appel de la Colombie-Britannique a soutenu que le droit de pêcher, le poisson et son habitat, le droit de se déplacer pour se rendre à la pêcherie sont des droits protégés à titre accessoire au droit de pêche de l'appelant (Traité de Saanich 1852).
3. *Halalt First Nation v British Columbia (Minister of the Environment) [Première Nation Halalt c. Colombie-Britannique (Ministre de l'Environnement)]* 2011 BCSC 945.
- ◆ La Première Nation revendique un titre ancestral et des droits de propriété sur toutes les étendues qui englobent un projet de développement, y compris le droit au poisson et à l'eau souterraine, en mettant l'accent sur leur lien culturel et spirituel à la rivière Chemainus, qui allait être grandement touchée par le projet de développement.

- ◇ Les ressources en eau douce régies par le traité Hul'qumi'num, dont la Première Nation de Halalt est signataire.
- ◇ L'enjeu de la cause est l'obligation de consulter.
- ◇ « La province était également consciente du fait que la Première Nation Halalt revendiquait le droit ancestral de pêcher dans la rivière Chemainus et de cueillir certaines plantes dans la rivière et sur ses berges pour différents usages, de se baigner dans la rivière Chemainus à des fins de bain cérémoniel, chasser dans des étendues soutenues par la rivière et utiliser l'eau souterraine de l'aquifère de Chemainus pour s'approvisionner en eau potable. » (par. 450)
- ◇ Titre relatif à l'eau : la common law ne reconnaît que des droits de riverain le long des berges ou sous le lit des rivières.
- ◇ Le critère du titre aborigène, ou titre ancestral, a-t-il été appliqué à des voies navigables occupées par le passé?
- ◇ Pourrait-on invoquer ces droits pour protéger les voies navigables, les littoraux ou les environnements marins du point de vue de la conservation?

## Droit à l'autonomie gouvernementale

- ◇ On pourrait soutenir que l'article 35 [de la *Loi constitutionnelle de 1982*] reconnaît le droit à la gouvernance de l'eau.
  - ◇ Causes portant sur le droit de pêche.
  - ◇ Les droits ancestraux des Autochtones en matière de gouvernance de l'eau pourraient aussi être contraires à la common law canadienne et aux conventions juridiques internationales sur la conservation et la protection des océans (entre autres).
1. *Klahoose First Nation v Sunshine Coast Forest District (District Manager) [Première Nation Klahoose c. le district forestier Sunshine Coast] 2008 BCSC [Cour supérieure de la Colombie-Britannique] 1642*

- ◇ L'autorité sur les voies navigables, l'utilisation des voies navigables et la région du bassin hydrographique est donnée à la nation.
2. *Tsleil-Wauthuth Nation c. Canada 2018 CAF 153*
    - ◇ Transport maritime, obligation de consulter à la phase III non satisfaite.
  3. *Delgamuukw c. Colombie-Britannique (1997) 3 RCS 1010*
    - ◇ Critère applicable aux revendications du titre aborigène énoncé dans cette cause, mais absence de pistes indiquant que le critère s'applique à l'eau, autrement que dans la notion de propriété en common law.
  4. *Bande indienne des Lax Kw'alaams c. Canada (Procureur général) 2011 RCS 56*
    - ◇ Application moderne du critère juridique du droit de pêche aux pratiques traditionnelles s'étendant à la pêche commerciale; l'appel échoue parce que cette Première Nation n'était pas traditionnellement un peuple commerçant.

## Droit à la protection de l'environnement

- ◇ La protection et la conservation de l'eau et la relation avec les Autochtones peut être résumée adéquatement par les luttes de nombreuses réserves pour avoir accès à de l'eau potable salubre; c'est-à-dire « pas fort ». Le PPO ne traite pas de la question de l'eau potable, mais plutôt la conservation du littoral océanique.
- ◇ On pourrait peut-être soutenir qu'une responsabilité fiduciaire découle du par. 91(24) de la *Loi constitutionnelle de 1982* :
  - ◆ L'environnement relève de plusieurs compétences, le principe de la suprématie fédérale suggère que la responsabilité est investie en eux (pour les terres des Indiens, les terres visées par des traités et autres). La tendance est à une consultation accrue avec les groupes autochtones concernant toupement dans un bassin hydrographique.

1. *Nation haïda c. Colombie-Britannique (Ministre des Forêts) 2004 CSC 73.*

- ◇ La Couronne peut avoir des « raisons stratégiques » pour justifier l’empiètement sur un droit ancestral (par. 76), qui pourraient inclure la gestion d’un bassin hydrographique.
- ◇ La connaissance d’une revendication crédible mais non encore établie du titre ancestral déclenche l’obligation de consultation et d’accommodement. Donc, lorsqu’il s’agit de revendications relatives à l’eau et à des terres submergées, c’est aux tribunaux qu’il reviendra de déterminer ce qui est *crédible* (par. 37)

Les initiatives énumérées dans le PPO (jusqu’ici) représentent un réel début pour la participation véritable des Autochtones. Il y a encore beaucoup à faire, toutefois, pour reconnaître les rôles traditionnels des femmes autochtones à titre de gardiennes de l’eau dans les initiatives de front de mer.

## ANALYSE ENVIRONNEMENTALE – EN GÉNÉRAL

L’analyse documentaire a révélé un manque évident d’inclusion ou d’exemples de participation de femmes autochtones à la prise de décisions en ce qui concerne la sécurité maritime, les océans et les voies navigables. En réalité, nous n’avons trouvé aucun exemple jusqu’à présent. Il est évident que les femmes autochtones devront être à l’avant-garde de ces tables décisionnelles à l’avenir.

## RECOMMANDATIONS

Chaque lacune reconnue et les recommandations déjà mentionnées dans le présent document sont résumées ci-dessous.

### **Non-inclusion des femmes autochtones dans le processus décisionnel**

1. Le gouvernement du Canada devrait inclure les voix des femmes autochtones aux tables décisionnelles relatives à la sécurité maritime, aux océans et aux voies navigables puisque les femmes autochtones tenaient traditionnellement des rôles et assumaient des responsabilités à l’égard de l’eau.
2. L’AFAC devrait être la voix nationale qui aide à rééduquer les femmes autochtones et à les sensibiliser à leurs rôles concernant l’eau, au moyen :

- I. de séances de mobilisation;
- II. d’ateliers d’apprentissage;
- III. de trousse d’outils;
- IV. d’activités sur l’eau.

### **Non-application d’une optique d’analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) appliquée à toutes les initiatives**

1. Le gouvernement du Canada devrait intégrer l’analyse comparative entre les sexes culturellement pertinente de l’AFAC (ACSCP).



### **Absence de mention des effets négatifs ajoutés qu'apportera l'oléoduc proposé**

- I. Le gouvernement du Canada devrait modifier la législation d'application volontaire pour la rendre obligatoire. Ensure that old engine systems are replaced
- I. veiller au remplacement des vieux systèmes moteurs;
- II. exiger que les navires passent à l'utilisation de carburants à teneur en soufre réduite;
- III. acquérir de meilleures méthodes d'épuration des gaz d'échappement;
- IV. exiger que des stations électriques côtières soient intégrées aux ports;
- V. équiper les ports d'installations adéquates pour la réception des déchets générés par les navires;
- VI. exiger la réduction de la vitesse des navires;
- VII. n'entrer dans les ports qu'avec des hélices qui réduisent les émissions sonores;
- VIII. imposer au transport maritime des restrictions géographiques et saisonnières strictes.

### **Non-inclusion des eaux intérieures**

1. Le gouvernement du Canada devrait élargir ses initiatives pour y intégrer les eaux intérieures, particulièrement le fleuve Fraser et la voie maritime du Saint-Laurent.

### **Manque de considération de la personnalité juridique de l'eau**

1. Il faut plus de temps pour observer, étudier et analyser afin de prendre une décision éclairée.

# RÉFÉRENCES

- Alini, E. (2018). Trans Mountain pipeline: Some of the main arguments for and against it . Global News. Document consulté le 19 novembre 2019, en ligne : <https://globalnews.ca/news/4149689/trans-mountain-pipeline-arguments-pro-against/>
- Cave, K., McKay, S. (2016). Water Song: Indigenous Women and Water. *The Solutions Journal*, 7(6), 64-73. En ligne : <https://www.thesolutionsjournal.com/article/water-song-indigenous-women-water>
- Curran, D. (2019). Indigenous Processes of Consent: Repoliticizing Water Governance through Legal Pluralism. *Water*, 11(3), 571. <https://doi.org/10.3390/w11030571>
- Department of Finance Canada. (2019). Gender Report Budget 2019. Document consulté le 13 décembre 2019, en ligne : <https://www.budget.gc.ca/2019/docs/gba-acsgbs-acsgbs-en.pdf>
- En français : Ministère des Finances Canada. (2019). Rapport sur l'égalité entre les sexes : le budget de 2019. Document consulté le 13 décembre 2019, en ligne : <https://www.budget.gc.ca/2019/docs/gba-acsgbs-acsgbs-en.pdf>
- Environmental personhood [Statut de personne en matière d'environnement], [https://en.wikipedia.org/wiki/Environmental\\_personhood](https://en.wikipedia.org/wiki/Environmental_personhood)
- Erfremeijer, P. L. A., Riegl, B., Hoeksema, B. W., Todd, P. A. (2012). Environmental Impacts of Dredging and Other Sediment Disturbances on Corals: A Review [Impacts environnementaux du dragage et autres perturbations des sédiments sur les coraux : étude]. *Marine Pollution Bulletin*, 64(9), 1737-1765. <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0025326X12001981?token=CB61612EC29B33DF9712B85EBE2E886EFAFB104C-54622573069C7DB3A7C7595305DE429B0FB4E152E0948D2F3836A152>
- Government of Canada. (2016). Gender-Based Analysis. Document consulté le 12 décembre 2019, en ligne : <https://www.canada.ca/en/treasury-board-secretariat/services/treasury-board-submissions/gender-based-analysis-plus.html>
- En français : Gouvernement du Canada. (2016). Analyse comparative entre les sexes. En ligne : <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/presentations-conseil-tresor/analyse-comparative-entre-sexes-plus.html>
- Government of Canada. (2017). St. Lawrence Action Plan 2011-2026. Document consulté le 15 décembre 2019, en ligne : [http://planstlaurent.qc.ca/en/home/about\\_us.html](http://planstlaurent.qc.ca/en/home/about_us.html)
- En français : Gouvernement du Canada. (2017). L'Entente Canada-Québec sur le Saint-Laurent : une collaboration depuis 1988. En ligne : [http://planstlaurent.qc.ca/fr/accueil/a\\_notre\\_sujet.html](http://planstlaurent.qc.ca/fr/accueil/a_notre_sujet.html)
- Haider, Q. (2016). Adverse Effects of River Dredging on the Aquatic Ecosystem. *The Daily Star*. Document consulté le 12 décembre 2019, en ligne : <https://www.thedailystar.net/opinion/environment/adverse-effects-river-dredging-the-aquatic-ecosystem-1302262>
- Han, C. (2010). Strategies to Reduce Air Pollution in Shipping Industry. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 26(1), 007-030.
- Hopper, T. (2018). Is the Trans Mountain Pipeline Really an Ocean-Murdering Hellspawn like B.C. Says It Is? *National Post*. Document consulté le 19 novembre 2019, en ligne : <https://nationalpost.com/news/is-the-trans-mountain-pipeline-really-an-ocean-murdering-hellspawn-like-b-c-says-it-is>

- McGregor, G. (2019). Air-traffic Control Changes in U.S., Europe May Force Ottawa to Buy New Executive Jets. CTV News [Des changements en matière de contrôle du trafic aérien aux É. U. et en Europe pourraient forcer Ottawa à acheter de nouveaux avions d'affaires]. Document consulté le 13 décembre 2019, en ligne : <https://www.ctvnews.ca/politics/air-traffic-control-changes-in-u-s-europe-may-force-ottawa-to-buy-new-executive-jets-1.4668608>
- Ministry of Natural Resources and Forestry. (2012). Invasive Species Strategic Plan. Accessed on December 15, 2019 from <https://www.ontario.ca/page/invasive-species-strategic-plan-2012>.
- En français : Ministère des Ressources naturelles et des Forêts [de l'Ontario]. (2012). Plan stratégique contre les espèces envahissantes. Document consulté le 15 décembre 2019, en ligne : <https://www.ontario.ca/fr/page/plan-strategique-contre-les-especes-envahissantes-2012>
- Native Women's Association of Canada/Association des femmes autochtones du Canada. (2011). A Culturally Relevant Gender Application Protocol [en anglais seulement]. Document consulté le 13 décembre 2019, en ligne : <https://www.nwac.ca/wp-content/uploads/2015/05/2010-NWAC-What-is-a-Culturally-Relevant-Gender-Application-Protocol.pdf>
- Neufeld, J., King, S., Roberge, P. (2015). Pollution in the St. Lawrence River [La pollution dans le fleuve Saint-Laurent]. The University of British Columbia [Université de la Colombie-Britannique]. Student Research on Environment and Sustainability Issues [Recherche d'étudiants sur des questions d'environnement et de durabilité]. Document consulté le 15 décembre 2019, en ligne : <https://environment.geog.ubc.ca/pollution-in-the-st-lawrence-river/>
- O'Bryan, K. (2018). The Yarra River Protection (Wilip-gin Birrarung murrong) Act 2017 (Vic), the Te Awa Tupua (Whanganui River Claims Settlement) Act 2017 (NZ), Indigenous Rights and River Rights [La Loi de 2017 sur la protection du fleuve Yarra, Loi de 2017 sur le règlement des revendications relatives à la rivière Whanganui]. Oceana, Rights of Nature [Océanie; droits de la nature]. Document consulté le 18 janvier 2020, en ligne : <https://www.internationalwaterlaw.org/blog/category/rights-of-nature/>
- O'Donnell, E. (2018). Legal Rights for Rivers: More Power, Less Protection? [Des droits juridiques pour des rivières?] Rights of Nature [Droits de la nature]. Document consulté le 18 janvier 2020, en ligne : <https://www.internationalwaterlaw.org/blog/category/rights-of-nature/>
- Okanagan Nation Alliance [Alliance de la nation Okanagan]. (2017). Siwilk Water Declaration [Déclaration siwilk au sujet de l'eau]. Document consulté le 13 novembre 2019, en ligne : <https://www.syilx.org/about-us/syilx-nation/water-declaration/>
- Pine, M. A., Jeffs, A. G., Wang, D., Radford, C. A. (2016). The Potential for Vessel Noise to Mask Biologically Important Sounds Within Ecologically Significant Embayments. *Ocean and Coastal Management* 127, 63-73.

- Research and Traffic Group. (2014). Safety Profile of the Great Lakes – St. Lawrence Seaway System [Portrait de la sécurité de la voie maritime des Grands Lacs et du St-Laurent. Document consulté le 15 décembre 2019, en ligne : <https://www.seaway.dot.gov/sites/seaway.dot.gov/files/docs/Safety%20Profile%20-%20Full%20Report.pdf>
- Russel, D. J., Carlson, B. A. (1978). Edible-Oil Pollution on Fanning Island [Pollution par de l'huile comestible sur l'île Fanning]. *Pacific Science*, 32(1). Document consulté le 12 décembre 2019, en ligne : <http://hdl.handle.net/10125/1346>
- Slabbekoorn, H., Bouton, N., van Opzeeland, I, Coers, A., ten Cate, C., Popper, A. N. (2010). A Noisy Spring: The Impact of Global Rising Underwater Sound Levels on Fish [Un printemps bruyant : l'impact sur les poissons des niveaux croissants d'émissions sonores sous-marines à l'échelle mondiale]. *Trends in Ecology and Evolution*, 25(7), 419-427.
- Status of Women Canada. (2018). Gender-based Analysis Plus (GBA+). Document consulté le 12 décembre 2019, en ligne : <https://cfc-swc.gc.ca/gba-acsc/course-cours-en.html>
- En français : Condition féminine Canada. (2018). Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+), en ligne : <https://cfc-swc.gc.ca/gba-acsc/course-cours-fr.html>
- Syilx Nation Siw'ik Declaration [Déclaration de la nation Siw'ik]. (2014). Document consulté le 13 novembre 2019, en ligne : [https://www.syilx.org/wp/wp-content/uploads/2016/11/Okanagan-Nation-Water-Declaration\\_Final\\_CEC\\_Adopted\\_July\\_31\\_2014.pdf](https://www.syilx.org/wp/wp-content/uploads/2016/11/Okanagan-Nation-Water-Declaration_Final_CEC_Adopted_July_31_2014.pdf)
- Statistics Canada. (2016). Indigenous Identity Population by Sex, Canada, 2011. Document consulté le 12 décembre 2019, en ligne : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/89-503-x/2015001/article/14313/tbl/tbl1-eng.htm>
- En français : Statistique Canada. (2016). Population d'identité autochtone selon le sexe, Canada, 2011, en ligne : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/89-503-x/2015001/article/14313/tbl/tbl1-fra.htm>
- Sweet, M. (2016). Port of Vancouver. Keeping the Fraser Mighty [Port de Vancouver. Préserver la puissance du Fraser]. Vancouver Fraser Port Authority. Document consulté le 12 décembre 2019, en ligne : <https://www.portvancouver.com/tag/fraser-river/>
- United States Environmental Protection Agency (USEPA). (2016). Particulate Matter (PM) Basics [Matière particulaire : notions de base]. Document consulté le 12 décembre 2019, en ligne : <https://www.epa.gov/pm-pollution/particulate-matter-pm-basics#PM>
- Walker, T., Adebambo, O., Del Aguila Frijoo, M. C., Elhaimer, E., Hossain, T., Johnston Edwards, S., Morrison, C. E., Romo, J., Sharma, N., Taylor, S., Zomorodi, S. (2019). Environmental Effects of Marine Transportation [Effets environnementaux du transport maritime]. *World Seas: An Environmental Evaluation* [Les mers du globe : évaluation environnementale] (Second Edition [deuxième édition]), Vol. 3: 505-530. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-805052-1.00030-9>
- Warne, K. (2018). A Voice for Nature [Une voix pour la nature]. National Geographic Partners, LLC. Document consulté le 18 janvier 2020, en ligne : <https://www.nationalgeographic.com/culture/2019/04/maori-river-in-new-zealand-is-a-legal-person/>

Williams, R., Ashe, E., Blight, L., Jasney, M., Nowlan, L. (2014). Marine Mammals and Ocean Noise: Future Directions and Information Needs with respect to Science, Policy and Law in Canada [Les mammifères marins et le bruit dans les océans : directions futures et besoins d'information concernant la science, les politiques et les lois au Canada]. *Marine Pollution Bulletin*, 86(1-2), 29-38. En ligne : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0025326X14003579>

Wilson, N. J., Inkster, J. (2018). Respecting Water: Indigenous Water Governance, Ontologies, and the Politics of Kinship on the Ground [Respecter l'eau : la gouvernance et les ontologies autochtones de l'eau et les politiques de parenté sur le terrain]. *Environment and Planning: Nature and Space*, 1(4), 516-538. En ligne : <https://doi.org/10.1177/2514848618789378>

# ANNEXE A : PLAN DES PROTECTION DES OCÉANS

## PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

Les côtes et les voies navigables du Canada constituent un aspect important de la vie des Canadiens et de notre culture. Il s'agit d'un milieu de travail pour certains et d'un terrain de jeu pour d'autres. Elles nous permettent de nous déplacer et d'échanger des biens. Elles sont une source d'inspiration et de fierté pour nous tous. Le Plan de protection des océans de 1,5 milliard de dollars est l'investissement le plus important jamais effectué pour protéger les côtes et les voies navigables du Canada, tout en favorisant l'essor de notre économie. Grâce à ce plan, les générations futures continueront de jouir et de tirer profit de cet élément clé de l'identité canadienne.



### OBJECTIFS

- Créer un système de sécurité maritime de calibre mondial qui protège les côtes du Canada.
- Restaurer et protéger les écosystèmes et habitats marins.
- Créer une meilleure capacité d'intervention locale en cas d'urgence par l'établissement de partenariats avec les peuples autochtones et par la participation des collectivités côtières.
- Investir dans la recherche et les méthodes de nettoyage en cas de déversement d'hydrocarbures, de manière à s'assurer que les décisions prises pour protéger le milieu marin sont fondées sur des preuves.

### APPROCHE DE MOBILISATION DU PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

Les mesures que prend le gouvernement du Canada pour protéger nos côtes reposent sur le partenariat et la collaboration. Nous nous associons avec les peuples autochtones et les collectivités côtières, et sollicitons leurs conseils et leur savoir traditionnel dans plusieurs domaines concernant le Plan de protection des océans. Notre engagement est coordonné à l'échelle locale, transparent, axé sur la collaboration, et soutient la réconciliation avec les peuples autochtones.



Pour obtenir de plus amples renseignements : [www.tc.gc.ca/fr/campagnes/protegeons-cotes.html](http://www.tc.gc.ca/fr/campagnes/protegeons-cotes.html)

### GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET PARTENAIRES



## PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

### PRÉSERVATION DES ÉCOSYSTÈMES

- **Conserv**er ou **re**tablir les **écosystèmes marins**, grâce au Fonds pour la restauration côtière de 75 millions de dollars, au Programme d'intervention auprès des mammifères marins et au Programme de surveillance des zones de protection marine.
- **Atténuer les risques du transport maritime pour les mammifères marins et l'environnement**, y compris le bruit sous-marin, suite à des évaluations des mesures d'atténuation actuelles et éventuelles, et à des évaluations de la qualité de l'environnement marin.
- **Évaluer les effets du transport maritime sur l'environnement**, en évaluant les effets cumulatifs de la navigation sur les écosystèmes essentiels, et en élaborant un programme visant à évaluer les répercussions potentielles de toute croissance future.
- **Éliminer les bateaux abandonnés et les épaves** en élaborant un plan mettant l'accent sur la prévention, l'enlèvement et le recyclage; **en rendant les propriétaires de navire responsables des coûts de nettoyage**; et en mettant en place des programmes d'éducation et de sensibilisation.
- **Recueillir des données de référence sur l'environnement** en mobilisant les peuples autochtones et les collectivités côtières.

### PROCESSUS DÉCISIONNEL FONDÉ SUR DES DONNÉES PROBANTES

- **Mieux comprendre les déversements de pétrole dans l'eau.** Financement de la recherche sur la façon dont les hydrocarbures se comportent dans l'eau; financement multipartite de la recherche sur la technologie d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures; prévisions sur la dérive en cas de déversement d'hydrocarbures.
- **Mener des recherches en vue d'améliorer les mesures aux fins de la planification de l'intervention en cas de déversement, et du nettoyage.**

### PARTENARIATS ET MOBILISATION

- **Établir des partenariats avec les peuples autochtones dans le système de sécurité maritime**, en créant deux nouvelles sections de la Garde côtière auxiliaire, en lançant un programme communautaire autochtone de bénévolat en sécurité nautique, en mettant sur pied des équipes d'intervention communautaires autochtones.
- **Élaborer des cadres de la gestion coopérative des océans** avec le public, les peuples autochtones et d'autres intervenants.
- **Accroître la participation les peuples autochtones, des collectivités côtières et des femmes**, en offrant des opportunités de formation, et en incluant le savoir traditionnel autochtone dans le processus décisionnel.
- **Créer des forums publics nationaux** pour permettre aux Canadiens de discuter de la sécurité de la navigation et des questions environnementales.



### SYSTÈME DE SÉCURITÉ MARITIME DE CLASSE MONDIALE

- **Fournir et diffuser des renseignements sur le trafic maritime en temps réel** à l'intention des collectivités locales.
- **Collaborer à la gestion de la circulation maritime locale**, y compris la mise en place de limites de vitesse, et des itinéraires de déplacement sécuritaire.
- **Améliorer la gestion des incidents pour assurer une intervention homogène** en mettant en œuvre le Système de commandement d'intervention, de nouveaux postes de commandement mobiles, et des services de communication et de trafic maritimes.
- **Étendre la planification de l'intervention fondée sur le risque et adaptée aux besoins locaux**, avec une analyse des risques renforcée des services de recherche et de sauvetage en mer.
- **Moderniser les lois et règlements** pour renforcer le principe du pollueur-payeur en modifiant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, pour inclure l'accès à une indemnisation adéquate, et modifier la *Loi sur le pilotage* et d'autres règlements sur le transport maritime.
- **Moderniser l'hydrographie et la cartographie des zones principales**, des zones côtières et des ports de priorité élevée.
- **Augmenter la présence en mer et la capacité d'intervention en cas d'urgence maritime**, en mettant sur pied des équipes principales d'intervention environnementale et en modernisant l'équipement d'intervention environnementale de la Garde côtière.
- **Investir dans l'équipement de sécurité et les infrastructures marines de base** en augmentant le nombre de stations radars, en dotant les grands navires de la Garde côtière de nouvelles trouses de remorquage, et en améliorant les capacités de communication maritime et les centres des Services de communication et de trafic maritimes.



Pour obtenir de plus amples renseignements : [www.tc.gc.ca/fr/ocampagnes/protecteons-cotes.html](http://www.tc.gc.ca/fr/ocampagnes/protecteons-cotes.html)

Janvier 2012



Native Women's  
Association of Canada

L'Association des  
femmes autochtones  
du Canada