



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 089 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 7 février 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mercredi 7 février 2018

• (1535)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La réunion 89 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est ouverte conformément à l'ordre de renvoi du mardi 5 décembre 2017, le projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance.

Nous avons plusieurs témoins qui participent à notre table ronde aujourd'hui. Veuillez prendre quelques minutes pour vous présenter.

Commençons avec M. White.

M. Patrick White (fondateur et directeur exécutif, Projet Distinction Navale): Merci, madame la présidente. Je m'appelle Patrick White et je suis fondateur et directeur exécutif du Projet Distinction Navale.

Vice-amiral (à la retraite) Denis Rouleau (À titre personnel): Je m'appelle Denis Rouleau et je suis vice-amiral à la retraite. J'ai été vice-chef d'état-major de la Défense ici au Canada ainsi qu'à Bruxelles. Aujourd'hui, je suis simplement un assistant du capitaine Paul Bender, dont nous parlerons du projet aujourd'hui.

Mme Sara Anghel (présidente, Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques): Je m'appelle Sara Anghel, je suis présidente de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques et je représente l'industrie de la navigation de plaisance.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Anghel, voulez-vous commencer par un exposé de cinq minutes? Nous essayons de limiter le temps de parole à cinq minutes puisque les membres du Comité ont toujours beaucoup de questions à poser.

Je vous en prie, allez-y.

Mme Sara Anghel: Absolument. Merci, madame la présidente ainsi que messieurs et mesdames les membres du Comité.

Au nom de toute l'industrie et de la communauté de la navigation de plaisance, je vous remercie de me permettre de venir discuter du projet de loi C-64 avec vous aujourd'hui.

L'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, connue sous le nom de NMMA, est la principale association nationale représentant l'industrie de la navigation de plaisance au Canada et aux États-Unis. Nos entreprises membres fabriquent plus de 80 % des bateaux, des moteurs, des remorques, des accessoires et du matériel utilisés par les plaisanciers nord-américains.

La NMMA, au moyen d'initiatives régionales, représente également les exploitants de marinas, les concessionnaires ainsi que les sociétés de financement et d'assurance. Au Canada,

l'industrie de la navigation de plaisance génère des revenus de 10 milliards de dollars, contribue à hauteur de 5,6 milliards de dollars au PIB national et emploie plus de 75 000 personnes partout au pays. Plus de 4 000 entreprises offrent leurs services à environ 12,4 millions d'adultes canadiens qui pratiquent la navigation de plaisance chaque année sur nos eaux.

Nous attachons une grande importance à la sécurité maritime, à la préservation des écosystèmes marins et à la promotion d'une meilleure gestion de l'environnement. Voilà pourquoi la NMMA appuie l'essentiel du projet de loi et du plan de protection des océans.

L'investissement de milliards de dollars de la part des manufacturiers de produits nautiques partout en Amérique du Nord pour la conception de moteurs plus propres, plus silencieux et plus efficaces qui réduisent les émissions de 75 à 90 % et augmentent l'efficacité énergétique de plus de 40 % témoigne bien de notre volonté d'agir dans ces dossiers au cours des 20 dernières années. En 2010, la NMMA a réellement intensifié ses efforts en travaillant sur une base volontaire avec Environnement Canada à l'élaboration d'un nouveau règlement pour que les moteurs vendus au Canada respectent les normes de l'EPA des États-Unis.

Chaque année, nous publions des statistiques sur le nombre total de bateaux vendus. À titre d'information pour les membres du Comité, en 2017, 39 000 nouveaux bateaux et 61 000 bateaux d'occasion ont été vendus au Canada. Nous estimons qu'il y a environ 8,6 millions de bateaux de plaisance en service aujourd'hui, dont plus de 50 % sont des embarcations à propulsion humaine sans moteur.

La NMMA adhère à un programme d'octroi de permis qui soit solide et qui a force exécutoire et se réjouit à la perspective de voir ce programme élargi et amélioré. La collecte de données précises contribuera à régler le problème des navires abandonnés et celui de la sécurité et permettra de fournir des données précieuses à l'industrie de la navigation de plaisance.

Si Transports Canada demande l'aide des provinces pour mettre en œuvre un nouveau programme d'octroi de permis, nous recommandons de tout mettre en œuvre pour que le cadre de prestation soit uniforme et qu'il soit assorti du même barème de prix, peu importe la province ou le territoire. En passant, je crois que les représentants du secteur des assurances présents ici pourront nous éclairer à ce sujet, et je serais heureuse d'obtenir leur expertise.

La NMMA appuie l'essentiel des dispositions du projet de loi, mais nous avons une préoccupation fondamentale. Nous sommes conscients que la loi a été rédigée de façon à englober toutes les embarcations et que bon nombre des bateaux dont on doit disposer sont des bateaux de plaisance. J'insiste toutefois sur l'importance de veiller à ce que, au fur et à mesure que des règlements sont élaborés, les navires commerciaux soient traités différemment des bateaux de plaisance. La disposition d'un navire commercial est une tâche plus compliquée et coûteuse que celle d'un bateau de plaisance.

Notre industrie veut s'assurer que les charges financières ne retombent pas de façon disproportionnée sur les bateaux de plaisance. Si des droits ou une taxe devaient être imposés au moyen de permis aux bateaux de plaisance, les fonds générés devraient servir expressément à financer la disposition des bateaux de plaisance.

Notre Association continuera de contribuer à la recherche de solutions dans ce dossier. Nous avons présenté une demande de financement dans le cadre du Programme de bateaux abandonnés de Transports Canada, et notre objectif serait d'évaluer l'ampleur du problème dans l'ensemble du pays et ensuite d'examiner les options de recyclage. Une partie de la solution existe peut-être déjà à l'extérieur du Canada.

La NMMA a joué un rôle de chef de file sur la scène internationale dans ce dossier et dans bien d'autres dossiers liés à la navigation de plaisance. La majorité de nos efforts ont été déployés par l'intermédiaire du Conseil international des associations des industries nautiques; j'y représente le Canada au sein du comité de direction. Cet organisme mondial de coordination rassemble les associations de l'industrie de la navigation de plaisance sous un même cadre international, étudie de façon proactive la question de la fin de vie des bateaux et permet d'échanger des pratiques exemplaires en vue de trouver de nouvelles possibilités de recyclage.

Il existe des solutions de recyclage judicieuses dans des pays comme la France, la Suède, les Pays-Bas et le Japon, pour n'en nommer que quelques-uns. Je serais heureuse de communiquer ces renseignements à Transports Canada et au Comité, afin que nous ne travaillions pas en vase clos au Canada dans ce dossier dont la portée est mondiale.

Nous félicitons le gouvernement d'avoir présenté le projet de loi C-64 et nous continuerons d'offrir notre aide et notre soutien à mesure que le projet de loi progressera.

Je vous remercie de m'avoir accordé du temps aujourd'hui et de m'avoir invitée.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Rouleau.

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je suis ici pour représenter bien humblement le capitaine à la retraite Paul Bender, de la marine marchande, qui, malheureusement, est tombé il y a deux semaines. Il aura 91 ans cette année et il est à l'hôpital en convalescence. Je ne m'attribue aucun mérite pour le travail qu'il a fait, c'est-à-dire la recherche, au cours des cinq dernières années.

C'est lui qui a pris la tête des efforts dans ce projet, à l'exception de deux personnes qui étaient sur le banc avec lui, contrairement à tous ceux qui sont restés spectateurs. Ces personnes étaient moi et la secrétaire parlementaire, Mme Karen McCrimmon, laquelle a eu l'amabilité de nous accorder un peu de temps pour examiner ce projet.

Au printemps 2013, il a mis en branle ce projet en partant du principe selon lequel si vous allez à Halifax ou à Londres et que vous regardez les monuments commémoratifs, vous verrez pour les marins les mentions: « ceux qui n'ont aucune sépulture connue » ou « leurs sépultures sont inconnues ». Son opinion est que ces mentions sont fausses. Nous savons où ils sont. Nous savons exactement où sont ces navires. Non seulement nous savons où se trouvent les navires, mais nous savons aussi combien de personnes ont coulé avec ceux-ci.

En 2013-2014, il s'est tout d'abord rendu — seul encore une fois — où le navire avec le plus grand nombre de soldats à bord a coulé, l'*Athabaskan*, au large des côtes de la France. Il y avait 128 marins à bord. Il a traité directement avec la France par l'intermédiaire de l'ambassade ici et il a obtenu de la France qu'elle inclue les deux navires de guerre canadiens dans les eaux territoriales françaises conformément au Code du patrimoine français. Cela signifie que des sanctions sont maintenant imposées si quelqu'un s'introduit dans ces épaves. Le droit maritime international ne prévoit aucune sanction. Il ne fait qu'établir la compétence.

Il s'est ensuite rendu au Royaume-Uni, où nous avons trois corvettes qui ont coulé dans les eaux territoriales britanniques. Encore une fois de sa propre initiative, il est passé par le haut-commissariat ici pour présenter une demande pour que ces trois navires soient protégés par une loi spéciale du Royaume-Uni, appelée la Protection of Military Remains Act. Cette loi vise strictement à ajouter des sanctions au droit maritime international pour les navires qui sont coulés dans les eaux britanniques.

Il y est allé de son propre chef. Fait intéressant, quand les autorités au Royaume-Uni ont examiné la demande, elles ont mentionné qu'elle provenait d'une seule personne et ont demandé s'il était possible qu'une autorité supérieure la présente. Il est allé voir l'Association navale du Canada. Il a obtenu bien entendu l'appui de tous ces gens, mais le Royaume-Uni a insisté pour obtenir un mémoire sur la position canadienne à ce sujet.

Nous avons donc fait appel à Affaires mondiales Canada pour tenter d'obtenir une demande de la délégation britannique ici, en espérant qu'elle puisse passer par l'Angleterre. Les responsables de la délégation étaient prêts à le faire. Malheureusement, Affaires mondiales du Canada a examiné le mémoire et a indiqué que celui-ci pourrait miner les lois en vigueur en vertu desquelles ces navires sont protégés. Eh bien, ils ne sont pas protégés. Il est intéressant de noter que des sous-marins allemands sont protégés par cette loi britannique, mais que nous ne pouvons obtenir la même protection pour les navires de guerre canadiens qui sont coulés dans ces eaux.

La prochaine étape pour lui sera de trouver un ambassadeur politique afin de mener à bien ce projet, et nous croyons que ce comité pourrait probablement le faire. Nous devons aussi faire en sorte que toutes ces épaves avec des marins à bord — comme je l'ai dit, nous savons où elles se trouvent — soient reconnues légalement comme sépultures de guerre marines.

C'est d'ailleurs le titre de ce projet: sépultures de guerre marines. La responsabilité pourrait être confiée à l'organisme canadien, la Commission des sépultures de guerre du Commonwealth, à laquelle le Canada octroie chaque année une somme importante.

Affaires mondiales Canada doit revoir sa position sur la différence entre domaines de compétence et application des domaines de compétence, ce qui n'existe pas actuellement. Une fois que ce sera fait, nous pourrons présenter de nouveau la demande au Royaume-Uni. Les autorités britanniques attendent actuellement d'inclure les trois navires de guerre canadiens dans leur loi de protection.

Une fois que ce sera fait, nous nous tournerons vers le Canada. Rien qu'au Canada, nous avons 9 navires de guerre dans les eaux territoriales canadiennes et 10 navires marchands qui ont été coulés par l'ennemi. Tous ces bâtiments sont connus. Leur emplacement est connu. Le nombre de personnes qui étaient à bord est connu. Il s'agit simplement soit d'adopter une loi comme celle du Royaume-Uni pour la protection des épaves et des vestiges de la guerre, soit d'adopter notre propre loi.

Pour les navires marchands, il s'agit de modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. Il serait très facile de faire en sorte que la même protection soit appliquée à ces navires marchands et à ces navires de guerre que celle appliquée à tous nos cimetières dans le monde où reposent les soldats et les aviateurs tombés au combat.

C'est tout ce qu'il souhaite, c'est-à-dire offrir à ces marins dans leurs sépultures au fond de la mer cette même protection, qu'ils n'ont pas actuellement, mais qui peut leur être offerte.

• (1540)

Merci beaucoup.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur. Je vous remercie pour ces renseignements.

Monsieur White, vous avez cinq minutes.

M. Patrick White: Madame la présidente et membres de ce comité, merci de votre invitation à contribuer à l'étude par votre comité du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance, en portant une attention particulière au devoir d'assurer la protection des cimetières militaires sous-marins du Canada.

Je serais négligent si, avant de vous faire part de mes observations, je ne soulignais pas l'incroyable travail abattu par M. Paul Bender, capitaine à la retraite de la marine marchande, qui mène la charge visant à protéger les cimetières militaires sous-marins du Canada. Les efforts du capitaine Bender sur cette question s'ajoutent aux accomplissements remarquables d'une vie entière consacrée au service du Canada, notamment ses années de service dans la Marine royale canadienne au cours de la Deuxième Guerre mondiale et après. C'est véritablement un honneur d'apporter notre appui au combat du capitaine Bender qui, à 90 ans, lutte pour veiller à ce que les lieux du dernier repos des marins et marins marchands du Canada reçoivent la protection dont ils ont incontestablement besoin.

Je m'appelle Patrick White. Je suis fondateur et directeur exécutif du Projet Distinction Navale.

Le Projet Distinction Navale est une initiative citoyenne indépendante ayant pour objectif d'assurer à toutes les branches des Forces armées canadiennes une reconnaissance appropriée dans l'ensemble du Canada. Comme la Marine royale canadienne fait face à un obstacle naturel dans ses relations avec les Canadiens n'habitant pas au sein des collectivités côtières, ce qu'on appelle la « cécité maritime », nos efforts visent à ce que les marins de la Marine royale canadienne reçoivent la même reconnaissance que les soldats de l'Armée canadienne et les aviateurs de l'Aviation royale du Canada.

C'est par un échange de gazouillis sur Twitter avec M. Holloway, doyen de la faculté de droit de l'Université de Calgary et ministre responsable de Parcs Canada, que nous avons été mis au courant du projet du capitaine Bender d'assurer la protection des cimetières militaires sous-marins du Canada. Le 1^{er} janvier, en réponse au gazouillis de M. Holloway à propos de l'article sur les cimetières militaires sous-marins de Joseph Breen dans le *National Post*, la ministre McKenna a indiqué, je cite: « Je vais étudier cela », fin de la citation. Nous avons formulé la proposition d'amender le projet de

loi C-64, un instrument idéal pour assurer la protection législative des cimetières militaires sous-marins du Canada.

Dans le même article du *National Post*, le capitaine Bender énumère plusieurs raisons importantes pour lesquelles il faut accorder une protection immédiate aux cimetières militaires sous-marins du Canada. Son commentaire final nous interpelle sur un plan fondamental: la protection des cimetières militaires sous-marins du Canada est davantage qu'un symbole, puisqu'elle mettrait, et je cite, « la perte des marins sur le même pied que la perte des soldats et des aviateurs », fin de la citation.

Il existe des raisons évidentes et pratiques pour lesquelles il faut traiter cette question avec un authentique sentiment d'urgence. Comme l'indique le capitaine Bender, il possède, et je cite, « la latitude et la longitude de tous les bâtiments de la Marine royale du Canada ayant sombré au cours de la Deuxième Guerre mondiale », fin de la citation. Ces données sont déjà connues des récupérateurs et des chasseurs de trésor. La question n'est pas de savoir si ces tombeaux pourraient être violés, mais quand ils le seront si on ne fait rien. En novembre, on a trouvé sur les côtes d'Irlande des hamacs de toile tachés de sang qui avaient servi aux soldats canadiens embarqués sur le navire de ligne RMS *Hesperian*, ce qui indique que ce cimetière sous-marin a été récemment violé. Des pillages similaires d'autres cimetières sous-marins canadiens pourraient avoir lieu en ce moment même, pendant la présente réunion.

À la lumière de cette information, je demande au Comité de faire ce qui suit: modifier le projet de loi C-64 afin de définir et d'assurer la protection des cimetières militaires sous-marins du Canada dans les eaux canadiennes, aux termes du paragraphe 163(2) de la Loi sur la marine marchande du Canada, et veiller à ce que les sanctions imposées aux contrevenants soient similaires à celles prévues pour les pillards de sépultures.

En outre, et à titre individuel de députés, je presse les membres du Comité tout d'abord de demander au ministre des Transports, au ministre responsable de Parcs Canada et au ministre de la Défense nationale d'assurer une protection immédiate à tous les cimetières militaires sous-marins du Canada dans le cadre des pouvoirs conférés par le paragraphe 163(2) de la Loi sur la marine marchande du Canada; ensuite de prier la ministre des Affaires étrangères de demander au gouvernement du Royaume-Uni d'ajouter les cimetières militaires sous-marins du Canada à la liste des lieux protégés et des sites contrôlés en vertu de la Protection of Military Remains Act, de 1986, du Royaume-Uni; enfin, compte tenu de l'urgence avec laquelle il faut protéger les cimetières militaires sous-marins, de demander au Président de la Chambre des communes de tenir un débat d'urgence sur la protection des cimetières militaires sous-marins du Canada.

Les hommes et les femmes ayant fait le sacrifice ultime en donnant leur vie pour le Canada ont le droit de reposer en paix dans leur dernière demeure. Que ce soit sur les champs de bataille, dans les cimetières européens ou dans un NCSM gisant au fond de l'océan, les soldats, les aviateurs et les marins du Canada méritent la même protection que celle à laquelle tout Canadien s'attend pour lui-même et pour sa famille.

Je vous remercie et je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1545)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur White.

Commençons par une période de questions de six minutes.

Monsieur Lloyd, je vous souhaite la bienvenue au Comité.

M. Dane Lloyd (Sturgeon River—Parkland, PCC): Merci. Je suis ravi de représenter mon collègue et confrère albertain Ron Liepert.

Nous sommes aux prises avec un grave problème de navires abandonnés. J'ai été heureux d'entendre les témoignages aujourd'hui. Je souhaite demander à l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques quelles seraient les conséquences de ces dispositions législatives sur leurs membres qu'il s'agisse d'une augmentation des coûts ou du fardeau administratif.

Mme Sara Anghel: Jusqu'à présent, il n'existe pas d'endroit officiel pour le recyclage des bateaux; trouver un endroit où les apporter constituera peut-être une partie du fardeau. Je pense que l'industrie se réjouit de pouvoir étudier le projet de loi, et je n'ai entendu personne dire que c'est un fardeau. Nous sommes ici pour aider à faire avancer les choses, pour régler le problème, pour examiner des options de recyclage viables et pour mettre sur pied un programme qui permettra de dégager des fonds pour régler le problème. Je me réjouis de pouvoir me pencher sur la question.

M. Dane Lloyd: Il serait raisonnable d'envisager qu'un programme de recyclage des bateaux doive être créé, ce qui entraînerait une augmentation des coûts pour les détaillants ou les fabricants qui construisent ces bateaux.

• (1550)

Mme Sara Anghel: Ce n'est pas tellement l'augmentation des coûts de construction qui est la question. Ce que nous cherchons, je pense, c'est ce qui est recyclable. Pour le moment, je ne vois pas en quoi la situation actuelle aurait une incidence sur les coûts de fabrication ou les prix au détail tant que nous n'aurons pas trouvé quelque chose à faire avec les matières résiduelles. Les constructeurs sont sans cesse à la recherche de moyens d'améliorer et de rendre les produits plus respectueux de l'environnement, et ce facteur entre en ligne de compte. Je ne vois toujours pas que cela entraîne, dans l'avenir immédiat, une augmentation des coûts, à moins que nous n'envisagions d'autres options qui leur imposeraient, par exemple, une charge fiscale. Comme je l'ai déjà dit, si cette voie devait être adoptée, nous serions heureux de mettre sur pied un programme de recyclage viable.

Je ne sais pas trop ce qu'ils vont faire des vaisseaux abandonnés, qui se trouvent là où ils ont été abandonnés. Nous devons travailler ensemble pour déterminer comment les démanteler et où s'en débarrasser. Pour le moment, la seule option est de les envoyer dans une décharge, et ce n'est probablement pas ce que nous voulons faire.

M. Dane Lloyd: Compris. Vous avez dit dans votre témoignage qu'un grand nombre de navires abandonnés sont des bateaux de plaisance. Avez-vous des chiffres concernant les grands navires abandonnés?

Mme Sara Anghel: Je ne suis pas sûre d'avoir dit que je pensais qu'il y avait beaucoup de navires abandonnés. Je crois plutôt avoir mentionné qu'il y a environ 8,6 millions de bateaux en usage au pays, dont la moitié sont des bateaux à propulsion humaine, soit des canots, kayaks et bateaux de moins de 10 chevaux-vapeur, qui n'ont pas à être immatriculés. Disons que c'est un aspect bien mineur du problème.

Je ne sais pas trop. Nous avons présenté une demande de financement, depuis que ce programme est établi, afin de pouvoir bien déterminer l'ampleur du problème. Il pourrait y en avoir des centaines de cas d'un bout à l'autre du pays, quoique surtout sur la côte Ouest, mais je n'ai aucun moyen de le mesurer pour l'instant. Encore une fois, je serais heureuse d'avoir l'occasion de collaborer avec le gouvernement à cet égard.

M. Dane Lloyd: Je vous remercie.

Je n'ai pas d'autres questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Jordan, la parole est à vous.

Mme Bernadette Jordan (South Shore—St. Margarets, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de s'être déplacés aujourd'hui.

Madame Anghel, je m'adresserai d'abord à vous. Lorsqu'un propriétaire de bateau de plaisance en a fini, qu'est-ce qu'il en fait? S'il ne peut plus être utilisé, où va-t-il?

Mme Sara Anghel: Il n'y a actuellement aucune loi ni...

Mme Bernadette Jordan: Je veux dire: en général. Nous savons que les propriétaires de bateau responsables s'occupent de leur bateau. Que faire si un bateau n'est plus...?

Mme Sara Anghel: Je pense que certains d'entre eux ont probablement cherché, avec leur marina, à trouver un endroit où s'en débarrasser. Il a probablement été envoyé dans une décharge après récupération des différents composants recyclables.

Il y avait un programme en Ontario, financé par le ministère de l'Environnement, dont l'objet était d'utiliser la fibre de verre broyée dans la fabrication du béton. Il y a beaucoup de possibilités de ce genre dans d'autres parties du monde. Le financement ayant cessé il y a quelques années, le programme a disparu. Il y a une possibilité d'y revenir.

Il n'y a pas beaucoup de bonnes solutions pour s'en débarrasser de façon responsable.

Mme Bernadette Jordan: La plupart des bateaux de plaisance sont-ils en fibre de verre?

Mme Sara Anghel: Je dirais que non. Mes chiffres sont quelque peu approximatifs, mais je dirais que 60 % sont probablement en aluminium, qui est recyclable, et qu'environ 40 % sont en fibre de verre. N'oubliez pas que la durée de vie d'un bateau de plaisance est assez longue. Ils sont construits suivant les normes de Transports Canada et de notre programme de certification. Ce sont des bateaux beaucoup plus vieux — datant probablement des années 1950 et 1960 — que nous trouvons à l'abandon.

Mme Bernadette Jordan: Une partie du problème que nous constatons, en particulier, je pense, sur la côte Ouest — et peut-être que ma collègue Mme Malcolmson en parlera plus longuement —, c'est que la côte Ouest semble avoir beaucoup plus de bateaux de plaisance laissés à l'abandon, tandis que sur la côte Est, il s'agit plutôt de navires plus gros, du genre porte-conteneurs.

Je suis heureuse d'apprendre que vous êtes en faveur de ce texte législatif et que vous pensez que c'est un bon pas en avant. Merci d'être ici aujourd'hui.

Je vais passer à M. White. Merci beaucoup de votre exposé et de votre travail acharné sur cette question. Bien sûr, je remercie aussi le capitaine Bender pour tout ce qu'il a fait. Vous pouvez peut-être me donner une réponse à la question suivante.

J'appuie vos efforts et je comprends parfaitement la nécessité de protéger ces navires qui ont coulé pendant la guerre et les tombes marines. Je doute cependant que ce soit dans ce projet de loi que devrait figurer cette mesure législative. Pouvez-vous me dire pourquoi vous pensez que ce texte législatif est l'instrument approprié où inscrire la mesure que vous préconisez?

• (1555)

M. Patrick White: Il y a dans le paragraphe 163(2) de la Loi sur la marine marchande du Canada — et cette observation résulte d'une conversation que j'ai eue avec le capitaine Bender —, une disposition qui permet au ministre de donner une désignation patrimoniale à des navires. Le problème, c'est qu'au niveau fédéral, il n'y a pas de protection réelle du statut patrimonial. Il ne s'agit pas d'une protection juridique, mais seulement d'une désignation légale. Selon le site Web de Parcs Canada, c'est une affaire cérémoniale. Elle confère soit une signification, soit... C'est une façon de respecter une épave engloutie ou, comme vous le disiez, les navires découverts dans l'Arctique, par exemple, qui font partie de notre histoire. Ce qui fait la différence, surtout dans le cas des tombes de guerre en mer, c'est qu'il s'agit évidemment de tombes. On est en présence de restes humains qui sont toujours à bord.

La Loi sur la marine marchande du Canada est l'un des principaux instruments permettant d'accorder ce type de protection dès maintenant. Il serait possible de modifier cette loi en y ajoutant des peines ou protections différentes de celles prévues au paragraphe 163(2). Je vous dirai franchement que je ne prétends pas être un spécialiste dans ce domaine. Ce que nous avons constaté, et ce que les recherches du capitaine Bender font ressortir, c'est qu'il existe une lacune.

Ce que j'avais pensé proposer, quant à ce projet de loi et à une question relative à la Loi sur la marine marchande du Canada, c'était d'obtenir du Parlement, s'il y avait moyen, la protection voulue le plus rapidement possible, sans avoir à préparer un nouveau projet de loi et à suivre toute la procédure que cela suppose. Je reconnais d'emblée que, dans notre position, il y aurait peut-être un meilleur instrument, mais en écho à ce que l'amiral vous a sûrement dit, je dirais qu'il y a un véritable sentiment d'urgence. Peut-être pourrions-nous nous en inspirer collectivement, comme un parlement, les deux parties demandant « Quelles avenues existent? » et « Dans quel délai pouvons-nous assurer la protection? »

Mme Bernadette Jordan: Comme je l'ai dit, je suis tout à fait d'accord avec ce que vous dites.

Ce qui me préoccupe, c'est de devoir assurer la protection des tombes marines du temps de guerre sous la rubrique « épaves et navires abandonnés ou délabrés ». Je pense qu'il y a là un problème d'optique que nous voudrions peut-être éviter. Jusqu'à ce point, je crois toutefois que ce que vous demandez est important et nécessaire.

Qu'est-ce que cela signifie de protéger? N'est-il pas actuellement illégal de...?

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: À l'heure actuelle, la seule protection... En fait, les tombes marines ne sont pas protégées. Le droit international de la mer prévoit la compétence juridictionnelle. Il n'assure pas l'application de la loi. Cela se fait au moyen de mesures légales de protection, et c'est pour cette raison que les Britanniques ont adopté une loi, la Protection of Military Remains Act. En fait, ils ont même étendu l'application de cette loi nationale à leurs navires de guerre coulés en eaux internationales. Pendant la guerre avec le Japon, ils ont eu des navires de guerre qui ont coulé au large de la Malaisie. Ils considèrent les navires protégés en vertu de cette loi spéciale adoptée au Royaume-Uni.

Comme je l'ai déjà mentionné, même les Allemands ont demandé que les U-boats soient protégés contre le renflouage et les activités de plongée sous le régime de cette loi, ainsi que les Danois pour leurs navires marchands coulés pendant la guerre. Des mesures punitives sont prévues.

La présidente: Merci beaucoup. Je regrette de vous interrompre, mais votre temps de parole est écoulé.

Madame Malcolmson, c'est à vous.

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie également nos trois témoins. J'adresserai mes questions surtout à l'Association nationale des constructeurs maritimes.

J'ai été élu en Colombie-Britannique. En fait, il est heureux que vous soyez ici aujourd'hui parce que nous accueillerons cet après-midi un autre témoin, de Vard Marine, qui a été chargé par Transports Canada de faire une étude du problème des navires abandonnés et de notre capacité de le résoudre par des opérations de casse et de recyclage.

Voici en quels termes sont résumées les observations recueillies auprès de marinas en Colombie-Britannique. Je vais simplement lire un extrait du rapport pour qu'il soit consigné au procès-verbal. Je me demande si cela concorde avec à ce que vous avez entendu de la part de vos membres. Je cite:

L'abandon de navires est clairement perçu comme un problème important dans la région, de nombreux répondants ayant signalé divers cas, allant de l'amarrage illégal à proximité de leurs installations, aux navires abandonnés ou coulés à l'intérieur de leurs bassins — situations qui ne peuvent pas être réglées facilement en raison de l'incertitude réglementaire et des risques —, en passant par des navires laissant échapper du carburant et des eaux usées ou même qui sont incendiés pour les faire s'échouer rapidement dans leurs bassins.

Il poursuit en disant :

Tous les intervenants ont reconnu que l'élimination appropriée des navires pose problème.

Une marina rapporte qu'environ 16 navires ont été sabordés ou délibérément échoués dans les limites de la marina.

Je remarque un hochement de tête et j'en conclus que vous entendez cela de vos membres également.

• (1600)

Mme Sara Anghel: Certainement, sur la côte Ouest. Nous savons que c'est là que se trouve le problème, et c'est pourquoi nous intervenons sur le plan national en vue de le régler.

Mme Sheila Malcolmson: Au cours de mon passage dans le gouvernement local, mais aussi en tant que députée, j'ai présenté des mesures législatives pour tenter de régler le problème de l'arrière et de certains problèmes de recyclage. Malheureusement, cette initiative a été bloquée par le gouvernement l'an dernier; je cherche donc des moyens d'intégrer dans le projet de loi certains des enseignements tirés des collectivités côtières. Un grand nombre de marinas et d'administrations portuaires de partout au pays ont appuyé mon projet de loi.

L'une des mesures qu'il prévoyait était semblable au programme de mise au rancart de navires que les États de l'Oregon et de Washington ont lancé il y a 10 ans déjà. C'est une façon de venir à bout de l'arrière. C'est l'équivalent d'un programme de « prime à la casse » des épaves de voitures qui existe dans plusieurs régions. En particulier, une amnistie aurait été accordée; pendant un certain nombre d'années, les propriétaires auraient pu envoyer leur bateau à la casse, en collaboration avec leur gouvernement local.

Est-ce quelque chose que vous avez entendu de la part de vos membres en tant que modèle à suivre, Vous auraient-ils parlé de certaines marinas du côté américain qui en ont fait l'expérience et qui auraient ainsi pu éliminer l'accumulation de vieux bateaux de plaisance?

Mme Sara Anghel: Je ne peux pas dire que nous ayons eu une discussion détaillée à ce sujet, la prime à la casse, mais cette question vient tout juste d'être soulevée. Je prépare actuellement un document à l'intention de nos homologues américains afin que l'industrie examine la question à l'interne pour déterminer ce que nous pouvons faire en tant qu'industrie. C'est certainement une des options à envisager. Ce serait un modèle fantastique à envisager pour le Canada, et l'industrie serait ravie d'avoir l'occasion de faire sa part et de voir comment nous pourrions le mettre en place.

Il y a beaucoup d'autres possibilités. En Colombie-Britannique, il faudrait peut-être agir plus rapidement. Pour commencer, nous pourrions peut-être concentrer les projets pilotes aux endroits où le problème est plus aigu, puis en élargir la portée par la suite. Il y a certainement beaucoup de bons exemples aux États-Unis et en Europe que nous devrions étudier en vue de déterminer ce qui fonctionne chez nous.

Mme Sheila Malcolmson: Nous avons un nouveau gouvernement provincial en Colombie-Britannique. À mi-chemin dans la campagne électorale, il a promis que, si les autorités fédérales voulaient travailler avec lui, il serait intéressé à mettre à l'essai certains de ces efforts de recyclage et de gestion des produits récupérés. Il y a de bonnes chances que nous obtenions une certaine coopération.

Vous avez mentionné des exemples de recyclage dans d'autres pays que votre association étudiait. Est-ce que les résultats de cette recherche ont été compilés et seriez-vous en mesure de les communiquer dès maintenant au Comité?

Mme Sara Anghel: Certainement que je peux vous les faire parvenir, mais sachez que c'est une masse énorme de renseignements.

Mme Sheila Malcolmson: Nous sommes des lecteurs rapides. Je vous remercie.

Vous avez mentionné que votre association avait présenté une demande dans le cadre du programme d'enlèvement des navires abandonnés des petits ports. Pouvez-vous nous parler de cette expérience, nous dire si vous avez reçu du financement et comment vous avez trouvé le processus de demande?

Mme Sara Anghel: On ne nous a encore rien annoncé. Ce que je retiens pour le moment, c'est que nous n'avons pas de nouvelles, bonnes ou mauvaises. Il s'agit d'un programme de Transports Canada qui a été annoncé l'été dernier. Nous avons présenté notre demande au cours de l'été. Je pense que la date limite était le 15 septembre et, depuis, nous attendons la réponse.

Le processus de demande était correct. Il n'y a pas eu de problèmes. Peut-être parce que la question est tellement technique, nous voulons prendre l'initiative de travailler de façon proactive sur la question. C'était un peu décourageant parce que nous ne sommes pas des spécialistes techniques, mais des représentants de l'industrie. Nous aurons peut-être besoin d'aide, si notre demande est approuvée, pour examiner de plus près les aspects techniques de la mise en application. Le processus a toutefois été relativement facile.

Mme Sheila Malcolmson: Dans son témoignage devant le Comité lundi dernier, le ministre des Transports a dit que seulement sept bateaux avaient fait l'objet d'une demande, dont quatre, je pense, à des fins d'évaluation et trois pour être enlevés. En rétrospective, si vous avez des commentaires à formuler sur la façon de rationaliser ce processus, nous serions heureux de les entendre parce que nous souhaitons obtenir un niveau de participation plus élevé en vue de pouvoir réduire cet arriéré.

Merci pour votre bon travail.

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci à nos témoins d'aujourd'hui.

J'ai une question pour le vice-amiral Rouleau ou M. White. À votre connaissance, y a-t-il des épaves datant de la guerre qui seraient dangereuses pour la navigation ou sont-elles toutes en eaux profondes?

•(1605)

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: À notre connaissance, elles ne présentent aucun danger pour la navigation.

M. Ken Hardie: Dans le projet de loi, il semblerait que le fait d'être désigné comme site historique ou autre chose du genre aurait pour seul effet d'empêcher qu'une épave soit renflouée et enlevée. Cependant, quel que soit son libellé, le projet de loi présuppose que quelqu'un la désignerait comme artefact historique de quelque sorte. Nous pouvons examiner la question et déterminer si ce processus existe réellement. Bien que l'expérience vécue avec l'*Erebus* et le *Terror* dans le Grand Nord laisse supposer que c'était Parcs Canada. Avez-vous parlé aux gens de Parcs Canada de vos efforts?

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: Depuis son arrivée en 2013, le capitaine Bender a eu des échanges avec Parcs Canada, les ministères de l'Environnement, de la Défense nationale, tout ce qui est possible... Dans bien des cas, on lui a dit: « nous étudions la question ». À un moment donné, il y a eu des discussions croisées, mais aucune réponse n'a été reçue jusqu'à présent. Il cherche toujours le moyen de localiser les navires de guerre canadiens dans les eaux territoriales canadiennes, ce qui est un des problèmes.

À l'heure actuelle, le problème sur lequel il achoppe est celui des trois navires qui se trouvent dans les eaux territoriales britanniques.

M. Ken Hardie: Merci.

Madame Anghel, avez-vous une idée de l'âge moyen des bateaux de plaisance abandonnés?

Mme Sara Anghel: Non.

M. Ken Hardie: Que savons-nous au sujet des pièces qui se trouvaient dans ces vieux bateaux et de la mesure dans laquelle ceux-ci sont demeurés intègres ou ont plutôt laissé des débris un peu partout, ce qui, bien sûr, aurait été une raison de vouloir les enlever? Les dossiers vous permettent-ils d'y voir clair?

Mme Sara Anghel: Le bois a été abandonné dans la construction navale, je suppose, au cours des années 1950 et 1960. Je me hasarderais à dire qu'il s'agit de bateaux datant probablement d'entre 1960 et 1980 qui sont peut-être une partie du problème aujourd'hui. Nous n'avons pas la capacité d'examiner la question à ce stade-ci, et personne ne vient nous informer de ce qui a été abandonné. Encore une fois, je pense qu'il faudrait procéder à une étude pour déterminer quels sont les composants datant de l'époque de la construction qui pourraient s'avérer dangereux.

Ce que je sais, c'est que les moteurs, depuis plusieurs années, sont construits selon des normes rigoureuses, mais ce qu'il en était des moteurs dans les années 1950 et 1960 et quels produits ils pourraient laisser échapper, je ne le sais vraiment pas. Je pourrais y jeter un coup d'œil, mais je ne sais pas.

M. Ken Hardie: Il serait utile de le savoir. Je suis sûr que certains de vos constructeurs ont des dossiers qui remontent assez loin, de sorte que nous saurions ce qu'ils utilisaient réellement comme matériaux.

Passons rapidement au présent et parlons des matériaux qui entrent dans la construction des bateaux de nos jours. Quelles sont les caractéristiques de conception qui feront en sorte que, si un bateau fait naufrage, il ne contaminera pas toute la zone avec des débris, notamment les débris de mousse de polystyrène, qui ont tendance à éclater et à enlaidir les plages. Il va sans dire que ce n'est pas trop bon pour la vie marine non plus.

Est-ce que les matériaux plus modernes qui entrent dans la construction des embarcations de plaisance nous autorisent à penser que l'environnement sera mieux protégé, même si le pire devait arriver?

Mme Sara Anghel: Je ne peux parler pour ceux qui ne sont pas membres de notre association, mais pour ce qui est de nos membres, tout navire vendu au Canada ou aux États-Unis doit passer par un programme de certification rigoureux, qui va bien au-delà des normes de la garde côtière américaine et même de quelques-unes des normes de construction TP1332 pour le Canada. Par exemple, en ce qui concerne la styromousse, tout se trouve dans un compartiment hermétique scellé, de sorte que rien ne peut s'échapper. C'est complètement scellé. Les moteurs sont parfaitement étanches et très bien faits.

Je ne demande pas mieux que de vous éclairer sur les aspects plus techniques qui entrent en ligne de compte pour certifier un bateau. Nous pourrions aussi nous pencher sur les normes de construction de Transports Canada, auxquelles il faut se conformer pour utiliser un bateau ici.

M. Ken Hardie: Nous n'avons qu'à penser aux bateaux abandonnés de l'avenir, je suppose.

Mme Sara Anghel: Oui, vous avez raison.

M. Ken Hardie: Au sujet du permis et de l'immatriculation...

• (1610)

La présidente: Une question brève, s'il vous plaît.

M. Ken Hardie: ... est-il possible d'avoir, comme sur nos véhicules, des numéros d'identification cachés sur les bateaux, de sorte qu'on puisse retracer les propriétaires qui pensent pouvoir s'en tirer en les abandonnant?

Mme Sara Anghel: Tous les bateaux ont un numéro d'identification de coque. J'imagine que le problème avec ceux qu'on retrouve abandonnés est qu'on a réussi à rayer le numéro ou à l'enlever.

M. Ken Hardie: C'est pourquoi nous avons besoin de numéros cachés, n'est-ce pas?

Des voix: Oh, oh!

Mme Sara Anghel: Nous pouvons retravailler...

M. Ken Hardie: Pour les voitures, nous le faisons depuis un certain temps.

Mme Sara Anghel: Pas de problème, ce n'est pas énorme.

M. Ken Hardie: D'accord.

La présidente: Merci.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup à nos témoins.

Madame la présidente, avant d'en venir à mes propres questions, je crois comprendre que la secrétaire parlementaire en aurait une à poser. Je serais heureux de lui accorder une minute de mon temps.

Mme Karen McCrimmon (Kanata—Carleton, Lib.): Merci beaucoup, Sean.

Je voudrais juste clarifier un peu une chose que Mme Malcolmson a dite. Nous avons reçu sept demandes pour des bateaux, mais il y a probablement plusieurs bateaux identifiés sur chacune d'elles. Il ne s'agit pas d'un seul numéro par demande. Il peut y en avoir plusieurs sur la même. Voilà un point que je tenais à éclaircir.

Ma question s'adresse à l'amiral et au capitaine. Nous savons à propos de nos propres bâtiments dans nos eaux territoriales. Y a-t-il des bâtiments étrangers dans les eaux canadiennes que d'autres pays nous ont demandé de protéger?

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: Pas à notre connaissance. Les bâtiments qui se trouvent dans nos eaux territoriales — les neuf navires de guerre et les 10 navires marchands — ont été coulés là par des sous-marins allemands, qui sont venus très près de nos côtes, comme nous le savons tous, ou bien ils ont sombré à la suite d'une collision, à cause d'un incident ou d'une avarie à bord, quelque chose en rapport avec l'ennemi à l'époque. Nous connaissons les emplacements de ces 19 navires. Nous n'en connaissons pas qui viendraient d'autres pays. La plupart de ces navires marchands faisaient partie de deux convois interceptés durant la guerre.

Mme Karen McCrimmon: Si on compare les lois du Royaume-Uni et de la France, y en a-t-il une plus stricte ou meilleure que l'autre? Si nous devons en choisir une comme exemple, laquelle nous recommanderiez-vous?

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: Encore une fois, je suis comme M. White. Je ne suis pas juriste. Toutefois, si je devais choisir une des deux, j'irais avec celle qui est strictement vouée à protéger les vestiges de guerre, c'est-à-dire la loi britannique. Quelqu'un est allé jusqu'à mentionner le fait qu'il pourrait y avoir un précédent quelque part, selon lequel même cette loi, la loi britannique, serait réputée s'appliquer à nos bâtiments canadiens ici. J'imagine qu'il va falloir examiner l'aspect juridique pour savoir s'il est vrai ou non qu'elle peut s'appliquer à des navires canadiens.

Mme Karen McCrimmon: Capitaine White.

M. Patrick White: J'ajouterai seulement aux propos de l'amiral qu'une des choses qui ressortent des travaux du capitaine Bender est que même ces autres lois n'apportent pas nécessairement une définition concrète de ce qu'est une sépulture de guerre marine. En France, par exemple, si on prend la loi du patrimoine et la protection des biens patrimoniaux et qu'on les applique à quelque chose qui contient des restes, cela ne veut pas dire nécessairement que ces restes étaient bien là. Avec la loi du Royaume-Uni, il se pourrait bien aussi qu'on protège les navires et les avions qui seraient sous l'eau.

Ce qui en fait une question fondamentalement différente, c'est qu'il ne s'agit pas seulement d'un bien patrimonial. C'est un tombeau. Ce que nous avons vu, en fait, lorsque je faisais des recherches en vue de comparaître devant le Comité, c'est qu'il y a à peine quelques semaines, on a découvert des navires qui avaient été entièrement récupérés dans la mer de Java; les restes de centaines de marins — britanniques, hollandais et peut-être américains — ont été jetés dans une fosse commune. Nous l'apprenons par des rapports internationaux qui sortent. Comme on n'a pas pu empêcher ces navires de passer à la récupération, nous voici dans une situation où des nations alliées retrouvent leurs marins dans des sacs, des centaines de sacs, ou dans des tombes là où les navires se trouvaient. Cela complique un peu ce qui aurait pu autrement être une question relativement simple.

Mme Karen McCrimmon: Merci beaucoup.

Merci, Sean.

M. Sean Fraser: Il me reste combien de temps, madame la présidente?

La présidente: Vous avez trois minutes.

M. Sean Fraser: Très rapidement, je voudrais vous remercier de servir notre pays, ainsi que le capitaine Bender. J'aurais aimé le rencontrer et discuter avec lui de ce qu'il fait pour que les marins soient traités sur le même pied que nos soldats et nos aviateurs. Je trouve que c'est honorable et je vous remercie d'avoir soulevé cette question.

Je m'y connais un peu en droit international de la mer. Je veux juste m'assurer, vice-amiral Rouleau, que je comprends bien la distinction entre compétence et protection. Êtes-vous en train de dire que la Convention des Nations unies sur le droit de la mer donne droit à un pays d'accorder toutes les protections qu'il peut à des navires coulés dans ses eaux, mais qu'en elle-même, elle ne protège pas ces navires?

• (1615)

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: Le droit international de la mer reconnaîtra la compétence, ce qui signifie que le navire reste la propriété de ce pays. S'il se trouve dans des eaux territoriales, une sanction additionnelle s'applique alors. Rappelez-vous par exemple, au milieu des années 1980, lorsque Robert Ballard a retrouvé le *Bismarck*, le cuirassé allemand, loin dans les eaux internationales et qu'il a annoncé son intention de l'explorer. Ce navire a encore à son bord les centaines et les centaines de marins qui ont coulé avec lui. La réaction de l'Allemagne ne s'est pas fait attendre: elle a fait savoir essentiellement que le navire lui appartenait en vertu du droit international et que si on voulait y faire quoi que ce soit, il fallait demander la permission, qui ne serait jamais accordée parce que ce n'est pas une épave. C'est une sépulture de guerre.

M. Sean Fraser: Il me reste à peu près une minute. J'aimerais m'adresser à notre autre témoin et revenir à vous s'il y a un deuxième tour.

Vous avez parlé de vos craintes à l'idée d'imposer des droits aux plaisanciers pour subventionner l'enlèvement des épaves de la marine commerciale. Ne serait-il pas mieux de tenir responsables les propriétaires des navires de commerce et d'exiger qu'ils aient une assurance?

Mme Sara Anghel: Si vous voulez qu'on examine la possibilité d'étendre l'assurance, nous le pourrions. Je ne pense pas que la loi traite actuellement de cet aspect pour les petits bâtiments.

M. Sean Fraser: D'accord.

La présidente: Je suis désolée, monsieur Fraser.

Monsieur Chong.

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Merci, madame la présidente.

J'ai une question pour Mme Anghel au sujet de l'importance et de la nature du secteur de la navigation de plaisance. Vous avez mentionné dans votre discours d'ouverture qu'il s'est vendu environ 40 000 bateaux neufs au Canada l'an dernier. Dans quelle proportion sont-ils à voile ou à moteur?

Mme Sara Anghel: Probablement 90 % à moteur et 10 % à voile, peut-être moins que cela pour la voile.

L'hon. Michael Chong: Sur ces 30 000 ou 40 000 bateaux neufs vendus, savez-vous quel pourcentage à peu près a été construit au Canada et quel pourcentage était importé?

Mme Sara Anghel: Environ 80 % sont importés des États-Unis.

L'hon. Michael Chong: Par simple curiosité, combien reste-t-il de constructeurs de voiliers à coque en fibre de verre au Canada?

Mme Sara Anghel: Je ne sais pas exactement, mais aucun d'eux n'est membre de notre association.

L'hon. Michael Chong: D'accord.

Mme Sara Anghel: Je dirais que la majorité des composantes de voiliers viennent probablement de l'Europe et elles sont plus grandes dans ce cas.

L'hon. Michael Chong: J'ai l'impression — et peut-être que je me trompe — que la construction de bateaux à voile et les voiliers eux-mêmes sont en déclin au Canada depuis quelques décennies. Je vis en Ontario, vous savez, et il me semble que dans les années 1970 et 1980, nous avions une solide industrie des bateaux à voile et une tradition bien présente de courses de voiliers, mais c'est disparu au profit des bateaux à moteur, on dirait, c'est en déclin depuis quelques décennies. Ce qu'il nous reste de voiliers est importé, comme vous dites, de l'Europe et des États-Unis.

Mme Sara Anghel: Nous pouvons remonter jusqu'aux statistiques de 2009, grâce aux renseignements sur les permis de Transports Canada. C'est un faible pourcentage.

L'hon. Michael Chong: Vous avez dit que la réglementation des bateaux de plaisance devrait différer de celle des grands navires marchands. Si le gouvernement, à un moment donné, adopte des règlements pour les bâtiments de moins de 300 tonneaux, que pensez-vous qu'il devrait faire, le cas échéant, au sujet de l'assurance ou des permis? Vous avez mentionné que les frais perçus, quels qu'ils soient, devraient être versés non pas aux recettes générales, mais dans un fonds créé exprès à cette fin. Avez-vous d'autres suggestions?

Mme Sara Anghel: Ce n'est pas seulement le fait que c'est versé aux recettes générales, mais si on perçoit de l'argent pour chaque immatriculation, disons que ce n'est pas chaque année mais aux trois ans, et qu'il y a x dollars perçus pour chaque bateau neuf qui reçoit un permis ou chaque bateau d'occasion qui change de propriétaire, cela devient un fonds géré par Transports Canada pour améliorer la délivrance des permis, mais il faudrait réserver un montant de x dollars, comme cela se fait dans certains États américains, pour l'enlèvement des bâtiments abandonnés. Pour chaque immatriculation de 30 \$, dans l'État de Washington, par exemple, 3 \$ sont versés dans un fonds qui est exploité par l'État à cette fin.

Je dis simplement qu'il ne sert à rien de compliquer les choses. L'argent est gardé dans un fonds qui sert à disposer des bateaux de plaisance abandonnés. L'argent perçu pour immatriculer les bateaux de plaisance ne devrait pas servir à disposer des navires marchands. Voilà ce que je veux dire.

• (1620)

L'hon. Michael Chong: Je n'ai pas d'autres questions, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Nous reconnaissons qu'il est important que toutes les sections des Forces armées canadiennes soient correctement reconnues partout au Canada.

Néanmoins, je crois que la protection des cimetières militaires sous-marins du Canada nécessite une collaboration poussée entre plusieurs ministères.

Ma question s'adresse à M. Rouleau.

Le projet de loi C-64 exclut de son application les épaves considérées comme ayant une valeur patrimoniale sous le régime d'une loi fédérale ou provinciale. Aujourd'hui, combien d'épaves militaires remplissent ces conditions au Canada?

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: Vous parlez des épaves qui seraient exclues de l'application de la loi? Il est question de dix-neuf épaves au Canada, présentement: neuf navires militaires et dix bâtiments de la marine marchande.

M. Angelo Iacono: D'accord.

Combien de navires seraient touchés par cette loi, selon vous?

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: Je dirais environ 480, presque 500.

M. Angelo Iacono: Parfait.

En protégeant les bâtiments de guerre, nous préservons notre histoire. Toutefois, existe-t-il des bâtiments posant une menace environnementale ou un problème à la navigation?

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: Aucune épave ne menace la navigation. Quant à l'environnement, ces navires sont au fond de l'océan depuis plusieurs décennies, et nous n'avons aucune donnée qui nous permettrait de déterminer s'ils posent un risque ou non. Tout ce que nous savons, c'est que le navire a coulé dans une certaine position et qu'il y avait tant de marins à bord.

M. Angelo Iacono: Parfait.

Je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Badawey.

[Traduction]

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur Iacono et madame la présidente.

Ce qui me préoccupe, c'est plutôt ce qu'on fait des bateaux abandonnés. Nous avons un projet de loi qui progresse et tout est beau. Nous allons cerner les problèmes qui se posent avec nos bateaux en général. Cependant, si nous avons un bateau abandonné dont personne n'a voulu assumer la pleine responsabilité, ou la moindre responsabilité, que se passe-t-il alors? Qui va s'en charger?

Je pense à des cas survenus dans le passé, en particulier celui du *Kathryn Spirit*. C'est devenu pour ainsi dire un projet très dispendieux, après qu'on a choisi un fournisseur exclusif au lieu d'aller en appel d'offres. Là-dessus, la Garde côtière a décidé de construire une digue pour pouvoir pomper l'eau et recycler le navire à l'endroit même où il était abandonné, ce qui n'a pas fonctionné. Puis elle s'est retirée du projet et une deuxième entreprise mexicaine s'est proposée pour le reprendre. Une fois qu'elle s'est aperçue qu'il n'y avait à peu près aucune solution praticable, elle s'est retirée elle aussi. À ce que je sache, le bateau est toujours là.

J'en reviens à ma préoccupation. Le projet de loi est formidable, merveilleux. Il répond à toutes les bonnes intentions. De nombreux députés des deux côtés de la Chambre y ont travaillé avec les meilleures intentions du monde et je les en félicite. Mais cela n'enlève rien à la réalité des bâtiments laissés à l'abandon. Qui donc va s'en charger? Comment va-t-on procéder pour trouver quelqu'un pour les enlever et les recycler?

Au bout du compte, qui prendra la facture? Le contribuable?

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: Madame la présidente, le projet n'a rien à voir avec l'enlèvement d'épaves. Il s'agit plutôt de

faire désigner ces bâtiments comme sépultures de guerre marines au lieu de simples épaves qui ont sombré.

• (1625)

M. Vance Badawey: Je ne parle pas des bâtiments dont vous parliez. Je m'adresse à vous, en raison de votre titre, à propos du projet de loi dont nous discutons en ce moment et qui porte sur les bâtiments délabrés et abandonnés. J'essaie de ramener le débat au sujet qui nous intéresse et non à celui où vous essayez de l'amener.

Maintenant, je repose ma question en regard de vos fonctions à la Garde côtière. À vos yeux, le problème se résume-t-il au fait que ces bâtiments sont là pour y rester de toute façon, ou bien y a-t-il une solution praticable à mettre en oeuvre pour les recycler et les enlever de ces endroits où ils sont laissés à l'abandon?

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: Madame la présidente, je ne suis pas de la Garde côtière. Je suis de la Marine. Je n'ai certainement pas la compétence nécessaire pour ne serait-ce que commencer à répondre à votre question. De savoir comment, par qui et à quel moment, c'est complètement différent de ce dont nous parlons ici.

M. Vance Badawey: D'accord.

Est-ce que d'autres témoins auraient un commentaire?

M. Patrick White: La seule chose que je pourrais ajouter, que le capitaine Bender a signalée, est que lorsqu'on en vient aux bâtiments eux-mêmes, l'idée d'accorder une protection ne veut pas dire qu'on doive les préserver. Il n'est pas question ici de maintenance des navires. Il n'est pas question de coûts supplémentaires. Si nous devons donner à ces bâtiments et à ces épaves la désignation de sépultures de guerre marines et qu'avec le temps leur dégradation en vienne à causer un souci pour l'environnement, étant donné l'importance de ce qu'ils contiennent, soit les restes humains de membres des marines militaire et marchande, je pense que cela susciterait alors un autre genre de discussion sur les moyens possibles d'exhumer les corps et de leur donner une sépulture décente.

Mais c'est quelque chose qu'il faudrait aborder cas par cas, parce que l'appel à la protection des sépultures de guerre en mer ne vise pas nécessairement à recycler ou à récupérer les navires. Il vise à les protéger légalement en les laissant là où ils sont.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur White.

Nous allons à M. Shields, pour quatre minutes.

M. Martin Shields (Bow River, PCC): Merci, madame la présidente.

Ce sont des sujets intéressants. Je pense que la difficulté est de les relier au projet de loi.

J'ai quelques questions à propos des marins. Est-ce que d'autres pays ont désigné comme sépultures des lieux où leurs marins ont disparu?

M. Patrick White: Le Royaume-Uni a ce qu'on appelle la Protection of Military Remains Act. Il a été adopté en 1986 et il protège non seulement les navires britanniques, mais aussi les sous-marins allemands dans les mêmes eaux.

Comme le capitaine Bender l'a constaté, dans une même zone géographique, on accorde une protection à des navires de la Royal Navy, on accorde une protection à des sous-marins allemands, mais un navire canadien coulé juste à côté n'en a aucune.

M. Martin Shields: Est-ce le seul exemple que vous connaissez?

Monsieur, vous pouvez intervenir.

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: Il y a trois corvettes canadiennes dans les eaux territoriales britanniques, oui.

M. Martin Shields: Y a-t-il d'autres pays?

M. Patrick White: Il y aurait l'exemple de la France. En fait, grâce au travail du capitaine Bender, la France accorde maintenant sa protection à un de nos propres navires en vertu de son code du patrimoine. Ce n'est pas quelque chose de complètement étranger et le Canada ne serait pas le premier pays à le faire. En fait, il est un des rares pays à ne pas accorder ce genre de protection.

M. Martin Shields: Sur 200 pays, je ne pense pas que vous ayez raison ici.

Y a-t-il des exemples sous les eaux canadiennes?

M. Patrick White: Cela fait partie du débat. En fait de protection sous les eaux canadiennes, ce qui s'en rapproche le plus, ce sont les mesures de protection du patrimoine prévues par la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Martin Shields: Où sont les exemples? Qu'est-ce qu'on a?

M. Patrick White: Il y a 480 âmes et 19 épaves, comme l'a dit l'amiral.

Le problème, bien sûr, c'est que l'article 7 de la Loi sur la marine marchande du Canada exclut les navires de guerre de toute disposition de la loi. Pour ce qui est des navires de la marine marchande, par exemple, si le ministre prenait demain un décret d'exécution stipulant que nous assurons maintenant la protection du patrimoine et que nous imposons des peines plus sévères pour les personnes qui font de la plongée et pénètrent dans les navires de la marine marchande, ce décret pourrait s'appliquer sans tarder et ne nécessiterait aucune modification législative. Toutefois, il faudrait un autre changement pour les navires de guerre. Il faudrait peut-être préciser que, malgré l'article 7 de la Loi sur la marine marchande du Canada et en consultation avec le ministre de la Défense nationale, le ministre des Transports et le ministre responsable de Parcs Canada élargissent la portée de ces exceptions.

M. Martin Shields: Avec notamment l'amélioration de la technologie de la recherche sous-marine et avec les véhicules, en sommes-nous au point où la question est plus grave, puisque plus de gens découvrent ce type d'exploration et veulent en faire?

• (1630)

M. Patrick White: Avec la diminution du coût de la plongée sportive et simplement de la récupération générale, tout à fait. C'est, selon moi, la raison pour laquelle des navires qui n'avaient pas été dérangés depuis 50 ou 60 ans disparaissent soudainement.

M. Martin Shields: Merci.

Amiral.

Vam (à la retraite) Denis Rouleau: C'est précisément pour cette raison que la France a le Code du patrimoine français et que les

Britanniques ont cette loi spéciale qui protège les restes militaires. Voilà pourquoi.

La présidente: Le temps est écoulé.

Je tiens à remercier sincèrement nos témoins d'être venus nous rejoindre aujourd'hui; leurs propos ont été très instructifs.

Nous allons suspendre brièvement la séance pour permettre à nos autres témoins de venir à la table.

Je vous remercie.

•

_____ (Pause) _____

•

La présidente: Je vais reprendre la séance. Je vous prie de tous vous asseoir. Si vous devez avoir certaines conversations, veuillez attendre d'être à l'extérieur de la salle afin que le Comité puisse reprendre ses travaux.

Bonjour, madame May. Contente de vous voir.

Nous reprenons nos travaux. Il s'agit du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Comme vous le savez, nous faisons une étude du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance.

Merci à notre groupe de témoins. Mme Patricia Heintzman, mairesse du district de Squamish, Mme Anne Legars, administratrice du Bureau de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et M. Andrew Kendrick, vice-président des opérations de Vard Marine Incorporated.

Notre collègue, Pam Goldsmith-Jones, et Elizabeth May se sont aussi jointes à nous aujourd'hui.

Bienvenue tout le monde. La séance est ouverte.

Madame Heintzman, voulez-vous prendre la parole en premier?

• (1635)

Mme Patricia Heintzman (maïresse, District de Squamish): Bien sûr. Je suis Patricia Heintzman et je suis la mairesse du district de Squamish. Si vous ne connaissez pas Squamish, c'est à environ 45 à 50 minutes au nord de Vancouver, tout juste au sud de Whistler. Le district se situe à l'extrémité de la baie Howe, qui est le fjord le plus au sud de la côte Ouest du Canada.

Comme toutes les collectivités côtières de la Colombie-Britannique et, j'en suis sûre, de la côte Est, la question des épaves, des navires délabrés et des navires abandonnés fait partie de notre langage quotidien. Nous en parlons constamment à Squamish.

Ces dernières années, des expériences nous ont amenés à discuter avec des représentants de Transports Canada ici en Colombie-Britannique et au cabinet du ministre. Je suis ravie de constater que beaucoup de questions soulevées à ces occasions ont été prises en compte dans la loi. La loi semble régler certains des problèmes et je peux vous parler d'événements précis qui pourraient vous aider, si cela vous est utile. C'est utile à bien des égards.

Il y a encore quelques lacunes et il est difficile de savoir s'il en est question dans d'autres lois ou s'il y a d'autres moyens de les combler, mais c'est nul doute un excellent départ.

J'ai hâte de suivre la conversation.

Je vous remercie.

La présidente: Merci.

Nous vous prions de limiter vos commentaires à environ cinq minutes afin que les membres du Comité puissent répondre au plus grand nombre de questions possible et transmettre le plus d'information que possible.

Madame Legars, c'est à vous.

[Français]

Mme Anne Legars (administratrice, Bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, merci de m'avoir invitée à témoigner aujourd'hui dans le cadre de votre étude du projet de loi C-64.

Je commence par vous dire quelques mots à propos de la Caisse d'indemnisation. Celle-ci a été créée en 1989 en vertu de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Il s'agit d'un compte spécial établi parmi les comptes du Canada et dans lequel des intérêts sont versés tous les mois par le ministre des Finances. Son capital se chiffre aujourd'hui à plus de 400 millions de dollars.

La Caisse est donc pleinement capitalisée, mais ces fonds doivent être utilisés strictement aux fins pour lesquelles elle a été constituée. Ces fins sont l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, ainsi que le paiement de la cotisation annuelle canadienne aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. L'administrateur de la Caisse est donc la seule personne pouvant autoriser le versement de sommes d'argent de la Caisse. L'administrateur est nommé par le gouverneur en conseil et il est totalement indépendant. Seule la Cour fédérale peut réviser ses décisions.

Le concept du pollueur-payeur est le principe clé du régime. C'est dans ce cadre que la Caisse d'indemnisation offre aux demandeurs une forme d'accès supplémentaire à la justice en leur évitant d'aller devant les tribunaux et en leur permettant d'obtenir une indemnité allant jusqu'à 172 millions de dollars par accident. Après cela, la Caisse poursuit le pollueur.

[Traduction]

Quelle est notre expérience des navires et des épaves qui suscitent des préoccupations? Je dois d'abord souligner qu'il est rare que la Caisse doive verser de l'argent pour des dommages attribuables à la pollution par les hydrocarbures causée par des navires de plus de 1 000 tonnes. Ces sinistres sont normalement indemnisés directement par l'assureur du navire, étant donné que l'assurance est obligatoire pour ces navires.

Le portefeuille des sinistres de la Caisse sert surtout pour les incidents impliquant des navires et des épaves préoccupants. Ces incidents représentent les deux tiers des réclamations soumises à la Caisse et 80 % du coût de règlement final payé par la Caisse au cours des 10 dernières années. Ces données figurent en fait dans ce document qui se trouve sur notre site Web et dont nous pouvons en laisser un exemplaire au Comité.

Seulement 2,2 % du montant réglé avec les demandeurs au cours de la période des incidents impliquant ces navires a été recouvré auprès de la partie responsable. Les coûts de pollution de ces navires

augmentent. Il s'agit essentiellement de navires de moins de 300 tonnes, comme les bateaux de pêche ou ayant déjà servi à la pêche, les remorqueurs, les chalands et les embarcations de plaisance.

Beaucoup des réclamations que nous recevons sont liées à l'enlèvement d'épaves. Lorsque l'opération d'enlèvement est déclenchée par un déversement de pétrole ou un risque imminent de déversement, nous pouvons devoir payer des coûts raisonnables pour prévenir des dommages attribuables à la pollution par le pétrole ou pour nettoyer les dommages attribuables à la pollution par le pétrole qui sont accessoires aux opérations d'enlèvement de l'épave. Nous ne paierons pas pour l'enlèvement ou le démantèlement en soi de l'épave à moins que le navire ne soit devenu un déchet d'huile, habituellement un vieux navire en bois qui s'est imprégné d'huile, devenant un genre d'éponge à huile.

Quelles sont les répercussions potentielles du projet de loi C-64 sur le portefeuille des sinistres de la Caisse? Une fois en vigueur, le projet de loi C-64 devrait contribuer à limiter le nombre de demandes d'indemnisation soumises à la Caisse, particulièrement en ce qui a trait aux dommages attribuables aux hydrocarbures causés par l'enlèvement des épaves. Les avantages devraient se faire sentir pour les navires de 300 à 1 000 tonnes dont le coût de la gestion du risque de pollution par les hydrocarbures lié à une opération d'enlèvement des épaves sera pris en charge par l'assurance d'enlèvement des épaves. Comme cela a déjà été mentionné, les navires de plus de 1 000 tonnes doivent déjà être couverts par une assurance contre la pollution par les combustibles de soute.

Toutefois, en soi, le projet de loi C-64 aura probablement une incidence marginale sur notre portefeuille des sinistres pour les raisons suivantes. Premièrement, la loi ne s'appliquera qu'aux événements futurs et non à l'inventaire existant. Deuxièmement, la plupart des navires qui réclament des indemnités à la Caisse ne passent pas 300 tonnes et l'assurance n'est pas obligatoire. Troisièmement, de nombreuses revendications sont causées par des navires abandonnés ou vétustes, et non par des « épaves » au sens de la Convention. Quatrièmement, les petits bâtiments et les embarcations de plaisance sont les segments les moins réglementés de la flotte canadienne. Ils constituent une source importante et non assurée de navires préoccupants et de pollution par les hydrocarbures, et ils constituent une source importante de réclamations auprès de la Caisse. Cinquièmement, le principe du pollueur-payeur est difficile à respecter lorsqu'il est impossible d'identifier le propriétaire.

● (1640)

En attendant la mise en oeuvre d'autres initiatives complémentaires au projet de loi C-64 — et nous savons qu'un certain nombre de ces initiatives sont en cours d'élaboration ou de mise en oeuvre —, la Caisse s'attend à recevoir un nombre constant de demandes liées aux navires et aux épaves préoccupantes.

[Français]

Mesdames et messieurs les membres du Comité, c'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, madame Legars.

Monsieur Kendrick.

M. Andrew Kendrick (vice-président, Opérations, Vard Marine Inc.): Madame la présidente, mesdames et messieurs, merci beaucoup de m'avoir invité à comparaître devant le Comité.

Comme on l'a indiqué, je suis vice-président, Opérations, pour le bureau d'Ottawa de Vard Marine. Vard est une entreprise canadienne qui conçoit des navires. Nous offrons également une gamme d'activités de consultation dans le domaine maritime pour des clients des secteurs privé et public. Nos clients vont des grandes compagnies pétrolières aux organismes non gouvernementaux oeuvrant dans le domaine de l'environnement. Nous considérons cela comme une confirmation de notre capacité à donner des conseils objectifs à notre client, peu importe qui il est.

Sur une note personnelle, je suis moi-même un adepte de la navigation, en particulier de la voile et des embarcations à propulsion humaine et je suis intendant d'un petit lac à l'extérieur d'Ottawa. Je m'intéresse vivement à toutes les questions relatives à la qualité et à la salubrité de l'eau. Je vais essayer de séparer mes opinions professionnelles et personnelles.

En 2015, Vard a entrepris un projet au nom de Transports Canada, dont les témoins précédents ont fait mention. Nous étions censés analyser la capacité de démantèlement et de recyclage des navires au Canada, mais ce projet est devenu beaucoup plus vaste et nous a permis de partir à la recherche de conseils sur les navires préoccupants. Quelles en sont les causes? Quels sont les moyens que nous pouvons prendre pour nous en occuper? Cet exercice nous a permis de constater l'incertitude législative générale entourant l'aliénation des navires naufragés et abandonnés de tailles diverses, ainsi que les pratiques exemplaires et les pires à ce chapitre au Canada et dans le monde entier.

Nul doute que le Canada a besoin d'un cadre plus rigoureux pour régler ce problème. Nous estimons que le projet de loi C-64 est un volet important de cette démarche. Le projet de loi nous inquiète, car il vise à régler des questions très diversifiées en même temps. Bien qu'il soit possible que vous puissiez passer sous silence cette question dans la loi en soi, il sera difficile, à notre avis, de formuler des règlements efficaces pour tous les types de navires qui sont à l'étude. Nous en voyons déjà certains signes dans une récente demande d'information de Pêches et Océans Canada et de Services publics et Approvisionnement Canada, dont je parlerai un peu plus en détail dans une minute.

Le résumé de la loi fait explicitement référence à la Convention de Nairobi et aux exigences qui seront imposées aux navires de 300 tonneaux de jauge brute et plus, mais la loi s'applique généralement à tous les navires canadiens qui sont immatriculés, inscrits, enregistrés ou titulaires d'un permis en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Il n'y a que 1 500 navires canadiens qui dépassent la limite de 300 tonneaux de jauge brute. Mille d'entre eux sont des barges et 200 appartiennent au gouvernement fédéral, aux gouvernements provinciaux et aux sociétés d'État. Par ailleurs, il y a environ 40 000 bateaux qui sont immatriculés et plusieurs millions qui détiennent un permis ou qui sont censés en détenir un. Nous avons suivi dans nos travaux l'étude de la National Marine Manufacturers Association à partir de 2012, qui estime le nombre de bateaux de plaisance au Canada à 4,3 millions.

La licence s'applique à tous les navires dont la puissance motrice dépasse 7,5 kilowatts, soit 10 chevaux-vapeur. C'est un seuil assez bas. Le projet de loi C-64 abaisse encore davantage cette limite en s'appliquant à tous les navires autres que les navires non motorisés de moins de 5,5 mètres de longueur. Enfin, je me suis fait attraper, parce que mon voilier de 14 pieds est équipé d'un moteur électrique de pêche à la traine. Je ne sais pas de quelle façon la loi sera interprétée dans une telle situation.

Au fur et à mesure que la couverture augmente, la qualité des bases de données disponibles pour la surveillance et l'application diminue rapidement. Il existe trois bases de données différentes pour les navires immatriculés au Canada, et elles ne sont aucunement à jour ou exactes. Nous les étudions actuellement dans le cadre d'un autre projet pour Transports Canada et le registre est rempli d'erreurs. Nous n'avons pas accès au dossier pour les bateaux titulaires de permis, mais notre expérience nous indique que les dossiers sont incomplets et très inexacts, et que le processus de délivrance des permis est mal compris, même par certains des plaisanciers les plus réputés. Les permis doivent être renouvelés tous les 10 ans, mais la plupart des plaisanciers ne le savent pas. Nous soupçonnons fortement que la base de données sur les permis est tristement désuète et serait souvent très peu utile pour retrouver les propriétaires.

Les exigences ne sont pas appliquées avec uniformité. Je n'ai pas eu vent que des amendes ont récemment été imposées à des personnes qui n'avaient pas de permis, mais qui étaient censées en avoir un.

L'application de la loi aux grands navires devrait être relativement simple et ne pas susciter de controverse, sauf dans le cas des navires abandonnés. À cet égard, les situations pénibles donnent lieu à de mauvaises lois. Or, en règle générale, les grands navires sont peu nombreux, très visibles et relativement bien documentés.

Pour les petites embarcations, il se peut fort bien qu'une nouvelle bureaucratie coûteuse et intrusive soit mise en place et que la loi soit appliquée de manière malicieuse ou malveillante.

• (1645)

Il nous semble possible de désigner de nombreux navires comme étant abandonnés ou délabrés sans beaucoup de preuves et si des voisins intrusifs estiment qu'une embarcation est une horreur pour la vue, ils peuvent entamer un processus d'enlèvement qui pourrait être difficile ou dispendieux d'arrêter.

Vendredi, je vais assister à une séance d'information au sujet de l'initiative de Pêches et Océans Canada visant à mettre au point une méthode d'évaluation des risques et un système de gestion de l'inventaire pour les navires préoccupants. On semble envisager un système très complexe à phases multiples pour s'occuper des nombreux navires abandonnés et en mauvais état, en fait très lentement et avec une paperasserie maximale. Nous sommes tous favorables à ce que le gouvernement crée beaucoup d'occasions pour les consultants, mais nous sommes aussi des contribuables et des propriétaires de bateaux. Nous sommes convaincus que les normes réglementaires et les processus internes mis au point pour appuyer la loi seront axés sur les problèmes réels et n'en généreront pas de nouveaux.

Je serai heureux de répondre à vos questions sur notre rapport ou sur nos déclarations.

Je vous remercie.

La présidente: Merci beaucoup à tous.

Nous allons céder la parole à M. Chong qui dispose de six minutes.

L'hon. Michael Chong: Merci, madame la présidente.

Monsieur Kendrick, vous pourriez peut-être nous parler un peu du recyclage et de l'élimination des bateaux de plaisance. Vous avez dit qu'il y a environ 4,3 millions de bateaux de plaisance au Canada. L'un des témoins précédents a mentionné que, jusqu'aux années 1950 et 1960, il s'agissait surtout d'embarcations à coque en bois, et qu'il était relativement facile de les éliminer, même si elles étaient abandonnées: en l'espace de plusieurs décennies, les cendres se transformaient en cendres et la poussière en poussière.

Cependant, avec l'arrivée des bateaux à coque en fibre de verre, comment... D'abord, quelle est la durée de vie d'un bateau à coque en fibre de verre? Je sais qu'il y a beaucoup de voiliers qui ont été construits dans les années 1970 et 1980 et qui naviguent toujours vigoureusement.

La coque d'un bateau en fibre de verre a-t-elle une espérance de vie?

•(1650)

M. Andrew Kendrick: Ces coques sont pratiquement immortelles et c'est un problème, car il n'y a pas de marché pour la fibre de verre. De nombreuses initiatives ont été entreprises au Canada et ailleurs pour transformer la fibre de verre en quelque chose d'utile et votre témoin précédent en a mentionné certaines. Pour le moment, il s'agit simplement d'un coût et la majorité de la fibre de verre éliminée au Canada se retrouve dans un site d'enfouissement.

Certes, un bateau en aluminium ou en acier vaut quelque chose. La fibre de verre ne vaut rien. Impossible de récupérer quoi que ce soit sur une base de prime à la casse. Il n'y a aucune valeur résiduelle ou alors elle est très limitée. C'est l'un des défis à relever.

L'hon. Michael Chong: Est-ce vraiment un problème que les bateaux à coque en fibre de verre soient abandonnés parce qu'il n'y a aucun moyen de s'en débarrasser facilement et que le marché pour ces bateaux diminue?

M. Andrew Kendrick: C'est le cas, oui, et je vais m'en tenir pour le moment à dire que nous avons constaté, dans le cadre de nos travaux de recherche, que c'est un énorme problème sur la côte Ouest parce que les bateaux restent dans l'eau. Dans le Centre du Canada, si vous laissez votre bateau à l'eau pendant l'hiver, il peut quand même subir des dommages. La plupart des bateaux abandonnés dans le Centre du Canada sont sur la terre ferme et cela cause beaucoup moins de problèmes que sur la côte Ouest et, dans une moindre mesure, sur la côte Est.

L'hon. Michael Chong: Madame la mairesse, j'aimerais vous poser quelques questions. Dans votre municipalité, combien y a-t-il de navires abandonnés ou naufragés, approximativement?

Mme Patricia Heintzman: Mettons les choses en contexte. Il y a environ deux ans, nous avons mis en oeuvre un projet dans le cadre duquel nous avons arraché toute une série de pilotis de créosote parce qu'une grande partie des squatteurs de l'environnement marin étaient attachés à ces vieux édifices et structures d'exploitation forestière. Pendant cet exercice, nous avons retiré 22 navires avec l'aide d'un groupe de bénévoles locaux en tout juste une fin de semaine. Nous soupçonnons qu'il y en a beaucoup plus dans les eaux profondes que nous ne voyons ou n'atteignons tout simplement pas.

L'hon. Michael Chong: S'agissait-il de 22 navires de plaisance ou commerciaux?

Mme Patricia Heintzman: Il s'agissait surtout de petits bateaux de plaisance, mais souvent plus longs que les 15 pieds mentionnés. Absolument, il y en a de plus petits ainsi que des bateaux de 20, 25 et 30 pieds.

L'hon. Michael Chong: Ce sont des bateaux à moteur ou des voiliers?

Mme Patricia Heintzman: Tout ce qui précède.

L'hon. Michael Chong: Dans quelle mesure ces bateaux abandonnés et naufragés sont-ils un problème pour votre municipalité? Parlez-nous un peu de l'ampleur du problème.

Mme Patricia Heintzman: Dans toutes les localités côtières, c'est un problème constant, une préoccupation perpétuelle. Nous avons évidemment une communauté de plaisanciers. Les gens ont leurs embarcations de plaisance. Nous avons un terminal, un port. Il y a toujours une interface avec l'océan. Nous sommes sur l'océan. C'est tout à fait un problème quotidien, que ce soit des squatteurs dans les chenaux ou des gens qui ramassent un tas de bateaux abandonnés que d'autres donnent pour se débarrasser de leur problème et ils finissent par ramasser tous ces bateaux qui sont vraiment affreux.

Le problème existe sur l'île Bowen, le long de la Sunshine Coast, sur l'île de Vancouver. C'est le problème de tout le monde.

L'hon. Michael Chong: C'est comme un chantier de démolition automobile dans l'océan. Les gens collectionnent les bateaux et ils...

Mme Patricia Heintzman: Les gens se font donner des choses parce que d'autres essaient de se débarrasser de leur problème environnemental ou de leurs déchets, parfois sous prétexte qu'ils vont les jeter, et qu'ils ne les mettent jamais au rebut; c'est donc un problème constant.

L'hon. Michael Chong: Est-ce que les squatteurs vous posent problème? S'agit-il de gens qui sont à bord de bateaux à moteur ou de voiliers qui s'amarrent n'importe où, qui vivent dans une zone interdite?

Qu'entendez-vous par squatteurs?

Mme Patricia Heintzman: La côte Ouest est aux prises avec une crise du logement. Le coût des logements est très élevé; c'est vrai à Squamish comme à Vancouver. Ce qui se passe à Vancouver a un impact important sur nous.

À Squamish, par exemple, il est arrivé souvent que quelqu'un achète une grosse barge et qu'il y ait des sans-abri à bord. Certains n'ont pas les moyens de se payer un logement, tout simplement, et se font donner un vieux bateau délabré qu'ils amarrent au milieu du chenal.

L'une des choses que nous avons faites récemment a été de baliser le chenal. La Garde côtière nous avait avisés qu'elle pourrait faire appliquer ses règles de façon beaucoup plus claire et efficace si le chenal était balisé. Nous l'avons balisé jusqu'aux plans d'eau. Il y a des baux et des plans d'eau privés — une sorte de vestiges de l'époque de l'exploitation forestière où l'on pouvait voir des estacades flottantes partout — il s'agit maintenant d'une question de propriété privée ou de terres publiques.

•(1655)

L'hon. Michael Chong: Je n'ai pas d'autres questions. Merci.

La présidente: Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: Je remercie les témoins de leur présence aujourd'hui.

Madame Legars, pouvez-vous me dire combien d'argent la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a déboursé l'an dernier?

Mme Anne Legars: Je ne connais pas le montant exact.

Mme Bernadette Jordan: Environ?

Mme Anne Legars: Je dirais environ deux millions et demi.

Mme Bernadette Jordan: Deux millions et demi.

Mme Anne Legars: Oui. Nous avons un arriéré par rapport à l'année précédente en raison d'un problème de subrogation et de désistement avec la Garde côtière. Une fois ce problème réglé, nous avons été en mesure de payer plusieurs réclamations qui étaient en suspens. Mais historiquement, je dirais que le total des indemnités versées par année était d'environ 1 million ou 1,2 million de dollars. Je dis « historiquement », car ce montant a augmenté au cours des deux dernières années.

Cette année, nous avons évalué des réclamations totalisant plus de 11 millions de dollars.

Mme Bernadette Jordan: Ce montant de 2,5 millions de dollars, soit le montant versé l'an dernier, représente combien de réclamations, environ?

Mme Anne Legars: Je devrais connaître ces chiffres par coeur. Je dirais environ 20 réclamations.

Mme Bernadette Jordan: Vingt réclamations. S'agissait-il surtout de petits bâtiments ou de gros bâtiments?

Mme Anne Legars: Oui, c'était surtout de petits bâtiments. La majeure partie de notre travail concerne les petits bâtiments, car avec les gros bâtiments... Oui, nous avons des dossiers touchant de gros bâtiments, mais nous collaborons avec un assureur dans ces cas. Ce qui veut dire qu'au final, c'est l'assureur qui paie les réclamations. Une fois que tout est réglé, nous fermons le dossier.

Mme Bernadette Jordan: Je représente la région qui a dû disposer du *Farley Mowat* cette année. Si je ne me trompe pas, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a dû verser des indemnités dans ce dossier aussi.

Mme Anne Legars: Oui, nous avons eu quatre réclamations concernant le *Farley Mowat*.

Mme Bernadette Jordan: Quel était le total de ces quatre réclamations, approximativement?

Mme Anne Legars: J'ai les chiffres ici. Je dirais que c'était environ 1,5 million de dollars.

Mme Bernadette Jordan: C'était 1,5 million de dollars. Est-ce que c'était lorsqu'il a sombré et qu'il a fallu le renflouer? L'indemnité a-t-elle couvert les coûts?

Mme Anne Legars: Oui. Nous assumons tous les coûts reliés à la pollution, mais aucun autre frais. Ce qui signifie que nous n'acceptons pas nécessairement tout ce que l'on nous réclame. Nous ne paierons pas pour l'enlèvement d'une épave, sauf s'il s'agit d'un navire en bois.

Mme Bernadette Jordan: Mais, puisque le naufrage a causé un déversement d'hydrocarbure dans l'eau, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a dû intervenir, n'est-ce pas?

Mme Anne Legars: Oui.

Mme Bernadette Jordan: J'aimerais dire que pour 1,5 million de dollars, j'aurais probablement pu enlever le bâtiment avant qu'il ne coule, ce qui nous aurait évité d'avoir à assumer ce genre de frais.

Ce que je veux dire, c'est qu'il est important que nous soyons proactifs plutôt que réactifs. Nous devons nous assurer de nous occuper de ces bâtiments avant qu'ils ne coulent ou qu'ils ne deviennent un danger pour l'environnement. Voilà le défi auquel nous sommes confrontés, un défi que nous devons relever.

Mme Anne Legars: Oui. J'aimerais ajouter autre chose concernant le fonds. Nous ne pouvons pas prêter d'argent. Nous pouvons seulement évaluer les demandes de dommages-intérêts qui ont occasionné des dépenses. Nous déterminons si la demande est raisonnable sur présentation des preuves de dépenses, puis nous payons. Nous ne pouvons pas avancer des fonds et dire que, pour tant de millions de dollars, nous pouvons enlever un bâtiment. Cela ne fait pas partie de notre mandat.

Comme je l'ai mentionné, nous avons accès à beaucoup d'argent, mais notre mandat est très précis. Puisque je suis la seule personne qui peut autoriser le décaissement de cet argent, je dois respecter ces paramètres. Je ne peux pas commencer à donner de l'argent à gauche et à droite pour n'importe quelle raison.

• (1700)

Mme Bernadette Jordan: Est-ce que le *Farley* est l'un des plus gros navires pour lequel vous avez eu à verser une indemnité?

Mme Anne Legars: C'était l'une des réclamations les plus importantes, oui.

Mme Bernadette Jordan: Mais le bâtiment lui-même? C'était un gros bâtiment.

Mme Anne Legars: Effectivement, c'était un gros navire.

Mme Bernadette Jordan: D'accord.

Madame Heintzman, puisque j'habite moi-même une collectivité côtière, je compatis. Dans ma circonscription, nous ne sommes pas confrontés aux mêmes problèmes d'abandon de petits navires que vous; il s'agit surtout de grands bâtiments. Je sais que la ville de Bridgewater doit s'occuper de cinq gros bâtiments, je crois, dont un navire militaire abandonné. Ces abandons ont des conséquences négatives sur notre industrie touristique et notre croissance économique.

Avez-vous vécu la même chose à Squamish?

Mme Patricia Heintzman: Il ne fait aucun doute que l'architecture vernaculaire de notre bord de mer fait partie de notre image de marque. Elle fait partie de notre identité. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons amorcé ce nettoyage. Cela a une incidence certaine sur la façon dont les gens vous perçoivent et sur la perception que vous avez de vous-même.

Il faut absolument réagir avant que le bâtiment ne coule. Nous avons eu un dossier — je crois qu'une réclamation leur a été présentée — concernant une barge assez grande qui gîtait. Il y avait des carcasses d'automobiles, de vieilles excavatrices et d'autres choses sur cette barge. Des gens squattaient et vivaient sur cette barge. La Garde côtière est venue, mais ne pouvait... C'était avant l'adoption de cette loi. Nous croyons que cette loi aura une incidence positive dans ce genre de situation. La barge gîtait, gîtait, gîtait, gîtait. J'ai dit, « Vous ne pouvez rien faire? Elle va couler. Régler le problème sera alors beaucoup plus coûteux, non? » Ils m'ont répondu qu'ils ne pouvaient pas monter à bord. Ils se sont finalement entendus avec le propriétaire de la barge pour que celui-ci renonce à la propriété, à condition que l'on ne lui refille pas la facture. C'était la seule façon de régler le problème.

Vingt minutes après la conclusion de l'entente — il leur a fallu une journée et demie pour y parvenir —, la cargaison, les voitures, tout ce qu'il y avait sur la barge s'est déplacé et la barge a coulé. C'est devenu un problème d'un demi-million de dollars pour le propriétaire du plan d'eau.

La présidente: Merci beaucoup, madame Heintzman. Je dois vous arrêter ici.

Nous passons maintenant à Mme Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'ai six minutes. Je vais essayer d'aborder le plus de sujets possible.

Je tiens à remercier la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires d'avoir enlevé deux gros bâtiments, soit le *Viki Lyne II*, un bâtiment de 100 pieds, et *L'Anapaya*, de 90 pieds, du port de Ladysmith. Ces opérations ont été effectuées en partenariat avec la Garde côtière.

J'espère que vous accepterez de déposer au Comité votre rapport intitulé « Rapport statistique sur les incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves qui ont entraîné des réclamations contre la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures durant une période de 10 ans (1^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2015) ».

Serait-ce possible?

Mme Anne Legars: Oui, tout à fait.

La présidente: Le rapport devra être envoyé en anglais et en français.

Mme Anne Legars: Oui.

Mme Sheila Malcolmson: Ce rapport renferme des données très intéressantes sur les cas où le fonds n'a pas été en mesure de récupérer l'argent, car 25 % des propriétaires de bateaux étaient inconnus, introuvables ou n'ont pas répondu; 51 % d'entre eux manquaient d'actifs financiers et 2 % étaient à l'étranger, avaient fui ou étaient absents.

Comme vous êtes l'un des organismes qui ont véritablement consigné ces données, ces chiffres me font craindre que le mécanisme principal du projet de loi C-64, qui consiste à imposer des amendes et des pénalités, n'atteigne pas son objectif final dans ce cas, puisque les propriétaires n'ont pas les moyens de payer ou qu'ils sont carrément introuvables.

Partagez-vous mon inquiétude?

Mme Anne Legars: Eh bien, si l'objectif est de faire payer le pollueur, ce qui est essentiellement l'élément clé du cadre dans lequel je travaille, nous avons constaté au fil des ans que lorsqu'il y a une assurance, il y a plus de chances que quelqu'un paie pour le pollueur. Toutefois, cela signifie que le pollueur paie, car c'est lui qui souscrit l'assurance.

Lorsqu'il n'y a pas d'assurance dans le portefeuille, il est très difficile de se faire payer. Oui, vous pouvez obtenir un jugement contre la personne. Vous pouvez saisir son camion ou essayer de saisir sa maison, mais bien souvent, le camion ou la maison sont au nom de quelqu'un d'autre. Ce pourrait être difficile.

● (1705)

Mme Sheila Malcolmson: Madame Heintzman, est-ce que Squamish a présenté une demande d'adhésion au programme d'enlèvement des bateaux abandonnés, celui qui a été annoncé l'été dernier? Sinon, pourquoi?

Mme Patricia Heintzman: Je crois que nous l'avons fait pour un navire l'été dernier, mais je ne suis pas certaine à 100 % que nous ayons eu à suivre le processus, finalement. L'enlèvement a été plus ou moins géré dans le cadre de ce programme, mais nous n'en sommes jamais arrivés au point où les coûts étaient faramineux ou au point où c'était devenu un problème, si vous voyez ce que je veux dire.

Mme Sheila Malcolmson: L'admission au programme a pris fin à l'Halloween, donc ce n'était peut-être pas le même programme.

Mme Patricia Heintzman: L'incident auquel je fais référence est survenu pendant l'été.

Mme Sheila Malcolmson: Comment avez-vous aimé votre expérience avec le programme? Le programme était-il convivial?

Mme Patricia Heintzman: Je crois que oui.

D'après ce que les membres de mon équipe m'ont dit, ils ont bien aimé le programme. La collaboration avec les organismes fédéraux a été positive et elle s'intensifie. Selon moi, ils croient que l'administration municipale et Transports Canada sont en train de tisser des liens. J'ai cru comprendre que l'expérience avait été positive.

Mme Sheila Malcolmson: Si possible, pouvez-vous dire au Comité si vous avez bel et bien présenté une demande au programme d'enlèvement des bateaux abandonnés, ou s'il s'agissait d'un autre programme?

Mme Patricia Heintzman: Je suis assez certaine que c'était ce programme. Je vais vérifier et vous le confirmer plus tard.

Mme Sheila Malcolmson: Ce serait formidable.

Nous savons que plusieurs employés de Transports Canada et de la Garde côtière ont décidé, par pure bonté, de s'attaquer à ces questions et de régler les problèmes, car ils connaissent l'importance de leur rôle en l'absence d'un programme. Donc, nous tentons de découvrir exactement qui a fait le travail.

Mme Patricia Heintzman: Je vais m'assurer que mon équipe vous revienne à ce sujet.

La présidente: Madame Heintzman, vous pourrez le soumettre à la greffière, qui se chargera de le distribuer à tous les membres.

Mme Sheila Malcolmson: Je m'adresse maintenant à Vard Marine. J'espère que vous pourrez déposer le rapport commandé par Transports Canada, une analyse de la capacité canadienne en matière de démantèlement et de recyclage des bâtiments, daté du 1^{er} mars 2016.

M. Andrew Kendrick: Nous serions ravis de le faire. Toutefois, je ne suis pas convaincu que le rapport a été traduit en français. Nous ne l'avons produit qu'en anglais. À notre avis, puisque le rapport a été payé par les fonds publics, il devrait être librement accessible à tous.

Mme Sheila Malcolmson: Est-ce qu'il y a un représentant de Transports Canada dans la salle qui peut nous dire si le document a été traduit?

Pourriez-vous nous aider à le consigner au compte rendu du Comité?

La présidente: Si vous nous le fournissez, monsieur Kendrick, nous le ferons traduire.

M. Andrew Kendrick: Nous allons fournir la version électronique à la greffière.

Mme Sheila Malcolmson: C'est un rapport très pertinent qui sera utile à tous les membres du Comité.

La présidente: D'accord.

Mme Sheila Malcolmson: Pouvez-vous expliquer ce que vous avez découvert concernant l'état de la fibre de verre et du recyclage?

Vous avez abordé plusieurs sujets. Peut-être que vous pourriez nous dire quelques mots là-dessus.

M. Andrew Kendrick: Je l'ai mentionné dans une réponse précédente: le problème, c'est que personne n'en veut. Il y a plusieurs façons de la briser en plus petits morceaux. On peut utiliser la pyrolyse pour la transformer en blocs. Le coût du recyclage et les efforts que cela demande dépassent largement la valeur, donc quelqu'un doit payer pour que cela soit fait.

Le problème est encore plus important en Europe. L'enfouissement coûte très cher en Europe, donc ils doivent trouver une autre solution. Même si les Européens décident de ne rien faire, les coûts pour en faire un produit utile sont encore trop élevés.

Mme Sheila Malcolmson: Le marché n'est pas...

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, madame Malcolmson, mais votre temps est écoulé.

Passons à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente. Je vais partager mon temps avec Mme Goldsmith-Jones.

Madame Heintzman, je me souviens que, à l'époque où j'habitais à Squamish, je faisais la navette aller-retour sur l'autoroute Sea-to-Sky et je passais par Britannia. À l'époque, je crois qu'il y avait le *Prince George*, avant qu'il ne prenne feu et ne laisse un gâchis encore plus grand.

Utilisent-ils encore Britannia comme cimetière pour les vieux navires?

Mme Patricia Heintzman: C'est définitivement un problème, même si je ne crois pas qu'il y en ait autant qu'à Squamish.

Ce qui est intéressant, c'est que la baie Howe est très profonde. Dès que vous vous éloignez un peu des côtes, la profondeur va de 600 à 1 000 pieds. Il y a toutes sortes de choses au fond. Parfois, le problème, c'est que si quelque chose coule, vous ne le retrouverez jamais.

M. Ken Hardie: Exact.

Je me souviens d'être allé à Prince Rupert avec le comité des pêches, l'an dernier. Nous étions attablés dans un restaurant, le Smile's, pour manger des « fish and chips » et nous avons remarqué qu'il y avait des piles de blocs-moteurs sous les quais. Parfois, ce n'est pas le navire au complet qui se retrouve dans l'eau, mais seulement une partie.

Est-ce aussi un problème?

Mme Patricia Heintzman: Tout à fait.

Toute partie d'un bâtiment, d'un navire, d'un bateau qui se détache, qui tombe...

M. Ken Hardie: Exact.

Madame Legars, il semble que nous éprouvions toujours de la difficulté à trouver les propriétaires des bâtiments. Dans certains cas, même si nous parvenons à les identifier, nous n'arrivons pas à les localiser. Sur la côte Ouest, des bâtiments complets, avec l'équipage, ont été abandonnés.

Pouvez-vous en dire plus à ce sujet? Auriez-vous des solutions à nous proposer?

• (1710)

Mme Anne Legars: Eh bien, ce sont essentiellement les bâtiments qui n'ont pas à être immatriculés qui posent problème. Quand vous n'avez même pas de registre, il est difficile de trouver le propriétaire officiel. Malgré cela, nous pourrions nous retrouver devant un cas où le propriétaire a vendu son bâtiment plusieurs

années auparavant, mais, si le registre n'a pas été mis à jour, nous devons tenter de remonter dans le temps, et ainsi de suite.

La loi nous offre une certaine latitude en ce qui concerne la définition de « propriétaire de navire ». En vertu d'un article de la loi, la personne qui est effectivement responsable d'un bâtiment pourrait être considérée comme en étant le propriétaire. Donc, nous pouvons essayer de trouver cette personne. Mais ce n'est pas si facile. Il est évident que le fait d'avoir un système d'immatriculation un peu plus précis nous aiderait.

M. Ken Hardie: Si le bateau pèse moins de 300 tonnes, il n'est pas nécessaire de l'immatriculer?

Mme Anne Legars: Il ne doit pas obligatoirement être assuré. Pour l'instant, ce n'est pas obligatoire pour les bateaux de moins de 1 000 tonnes.

M. Ken Hardie: Alors, en termes de grandeur, quel bateau ne doit pas obligatoirement être assuré? De quelle grosseur de bateau parle-t-on?

Mme Anne Legars: Pourriez-vous reformuler votre question?

M. Ken Hardie: Si un bateau de moins de 300 tonnes ne doit pas obligatoirement être assuré, quelle est la grosseur d'un bateau de 300 tonnes?

Mme Anne Legars: Il peut s'agir d'un navire océanique. C'est déjà un bâtiment de bonne taille, mais pas très gros. C'est une bonne taille. Habituellement, les bateaux de pêche sont plus petits. Les bateaux de pêche et les anciens bateaux de pêche sont en fait les principales embarcations pour lesquelles des réclamations sont présentées.

M. Ken Hardie: Merci.

Je cède le temps qu'il me reste à Mme Goldsmith-Jones.

Mme Pam Goldsmith-Jones (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Merci beaucoup. Je suis très heureuse d'être ici, surtout pour discuter de ce sujet.

J'ai une question pour Mme Heintzman.

Pour donner une perspective un peu plus large de la situation qui prévaut actuellement sur la côte Ouest, nous avons travaillé fort pour que le titre de ce projet de loi comprenne les barges et les quais abandonnés sur lesquels on retrouve des barils de pétrole et... Deuxièmement, la situation des squatteurs est préoccupante. En décembre dernier, un homme de Pender Harbour vivant dans un bateau à coque d'acier de 23 pieds, sans électricité, sans services en fait, est décédé parce qu'il avait allumé un feu pour se réchauffer. Pouvez-vous nous expliquer en quoi la question des bateaux laissés à l'abandon rejoint les problèmes d'itinérance sur la côte Ouest?

Mme Patricia Heintzman: Nous avons déjà eu une situation très semblable lorsqu'un démuné a allumé un feu. Je ne me souviens pas s'il est mort d'une intoxication au monoxyde de carbone avant l'incendie, mais c'était tragique.

L'autre problème dans ce cas, c'est qu'il y a des ordures et des déchets humains. Il y a toutes ces autres questions au sujet de gens qui n'ont pas de moyens quand ils vivent sur des bateaux à peine en état de navigabilité et très près, bien entendu, de votre interface avec l'océan. C'est un défi énorme. C'est là que toutes ces choses se recourent. Si nous réglons ce problème d'itinérance, nous pourrions en principe avoir moins de gens qui vivent dans des endroits qui ne sont pas sécuritaires pour eux et qui ne le sont pas non plus pour l'environnement.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup. J'aimerais donner à notre invitée, Mme May, l'occasion de poser des questions pendant quelques minutes.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): C'est très aimable à vous. Merci, Sean.

Pour commencer, comme j'ai dit que Farley Mowat était l'un de mes meilleurs amis — il était le parrain de ma fille —, je suis touchée de m'assurer que le Comité sait que le *Farley Mowat*, baptisé par la Sea Shepherd Conservation Society, n'aurait pas connu le triste sort qu'il a connu s'il n'avait pas été arraisonné par le ministère des Pêches et des Océans et revendu dans le cadre de ce processus. Les derniers propriétaires n'avaient aucun lien avec le *Farley Mowat* ou ses objectifs environnementaux.

Je vais porter mon attention sur les excellents témoignages que nous avons entendus. Je me réjouis de cette mesure législative. Je représente la région de Saanich—Gulf Islands et je me fais absolument l'écho de tout ce que Sheila Malcolmson, Pam et la mairesse Heintzman nous ont dit. C'est une source constante de tristesse dans notre région et, comme vous l'avez dit, monsieur Kendrick, nous avons ce problème parce que nos bateaux survivent aux hivers. Le problème des navires en piteux état et abandonnés est beaucoup plus grave sur la côte Ouest, où ils sont laissés à l'eau pendant l'hiver. La situation est aggravée, comme vient de le mentionner Pam Goldsmith-Jones, par la crise de l'itinérance du fait que des gens emménagent dans ces navires, qui sont abandonnés, en piteux état et parfois habités. Ce problème est très grave.

Je me réjouis des efforts déployés pour régler ce problème, mais je me demande si, dans le temps dont je dispose — puisque, vous l'avez compris, je ne suis pas membre du Comité —, j'aurai l'occasion de présenter des amendements. D'après vous, quels aspects est-ce que les amendements devraient cibler? Monsieur Kendrick, j'ai noté le brin d'humour dans ce que vous avez fait valoir, à savoir qu'il y aura beaucoup de paperasserie et que le processus sera lent. Compte tenu de votre expérience — et je commencerai par vous pour passer ensuite à Mme Legars —, qu'aimeriez-vous le plus voir modifié dans ce texte législatif pour qu'il soit le plus efficace possible?

● (1715)

M. Andrew Kendrick: Je pense que la mesure législative comme telle est bonne. Je pense que vous devez améliorer l'aspect de la mise en œuvre. Au début, il faut faire une éducation. Les gens ne savent pas ce qu'ils sont censés faire. La plupart des propriétaires de bateaux sont très informels. Une minorité d'entre eux amarrent leurs bateaux dans des marinas et une minorité sont membres de clubs nautiques. Vous devez trouver une façon de faire comprendre aux gens qu'il y a une obligation juridique pour un grand nombre d'entre eux de détenir un permis et que les permis doivent être tenus à jour. Si ce n'est pas fait, vous ne pouvez pas gérer ce que vous ne pouvez pas mesurer. J'en resterai là.

Mme Patricia Heintzman: Je suis tout à fait d'accord. Ce dont nous avons parlé au sujet du district de Squamish, c'est la façon dont le gouvernement fédéral et les collectivités locales comme Squamish peuvent créer une stratégie de communication commune pour informer les gens au sujet du projet de loi, offrir des options et apporter des éclaircissements, en particulier pour ce qui est des bateaux de plus petite taille. Il serait bien de comprendre comment le programme de protection des océans et le programme des bateaux abandonnés s'intègrent vraiment à la présente loi. Nous ne savons pas à 100 % comment ils procèdent, parce que le libellé parle

d'environ 75 % du gouvernement fédéral et 25 % d'autres intervenants pour s'occuper des épaves. Cependant, la loi laisse également entendre qu'il s'agit d'une responsabilité fédérale. C'est un peu ambigu.

Je pense qu'il est important d'avoir des ressources pour faire appliquer la loi et de vraiment comprendre comment nous pouvons mettre en œuvre le but louable de la loi.

Mme Anne Legars: J'insisterais aussi sur la partie éducative, parce que les propriétaires de navires, en particulier le secteur des embarcations de plaisance, doivent comprendre que parce qu'ils sont propriétaires d'un bien, ils ont également des responsabilités qui s'y rattachent. Voilà pour un premier élément.

Ce n'est pas nécessairement quelque chose que l'on trouvera dans la loi. On peut le faire par d'autres moyens que la loi, notamment des initiatives parallèles. Dans ma courte liste de cinq points, j'ai énuméré plusieurs choses que nous entrevoyons, qui ne découlent pas nécessairement de cette mesure législative, mais de cette vague d'initiatives.

Comment pouvons-nous nous attaquer à la question de l'inventaire? Vous avez besoin d'argent à un moment donné pour le faire.

Dans le cas des navires de moins de 300 tonnes, si vous n'avez pas d'assurance, vous avez peut-être un problème. Quelle est la meilleure façon d'obtenir une protection d'assurance? Nous tenons en ce moment des discussions avec les provinces, etc. À long terme, c'est ce qui contribuerait probablement à faire une différence.

De plus, en ce qui concerne les bateaux de plaisance, ils ont besoin... Le fonds est le dépôt d'un problème survenu plus haut dans la chaîne alimentaire et nous sommes à la fin. Essentiellement, les navires à l'égard desquels vous disposez d'un solide cadre réglementaire, avec une application rigoureuse et une assurance obligatoire, ne constitueront pas un passif pour le fonds. Les navires à l'égard desquels vous avez moins de règlements, qui sont habituellement les navires plus petits et pour lesquels vous avez moins d'application de la loi et aucune assurance, sont ceux qui deviennent un passif pour le fonds.

Fondamentalement, si vous voulez éviter de payer pour quelque chose au bout du compte, vous devez renforcer le volet réglementaire et l'application de la loi. Ultimement, c'est là que vous verrez moins de passifs qui ne sont pas couverts.

● (1720)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Shields.

M. Martin Shields: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui et je vous remercie des clarifications que vous apportez.

Madame la mairesse, vous avez parlé de nombreuses collectivités côtières. Avez-vous travaillé avec votre organisation provinciale des municipalités? Avez-vous travaillé conjointement avec d'autres municipalités à ce sujet?

Mme Patricia Heintzman: Absolument. D'ailleurs, Pam Goldsmith-Jones peut aussi vous en parler.

Bowen Island a fait beaucoup de travail et nous collaborons avec les autres municipalités. En ce moment, nous sommes en train d'élaborer une stratégie maritime très inclusive d'autres collectivités de la région et nous sommes évidemment très ouverts à l'idée de faire part de ce que nous avons appris ou des règlements administratifs que nous avons élaborés tout au long de ce processus. Il règne une atmosphère de collaboration entre les collectivités côtières, surtout quand vous êtes proches les unes des autres.

En ce moment, nous savons tous que nous avons un problème. Alors, comment pouvons-nous obtenir une loi pour nous aider à le régler? Nous travaillons tous ensemble.

M. Martin Shields: À ce stade-ci, vous l'avez fait de votre propre initiative et sur votre propre temps entre les municipalités.

Mme Patricia Heintzman: En grande partie, oui. Le gouvernement provincial n'intervient pas tellement dans le volet maritime. Cela ne l'intéresse tout simplement pas et je suppose qu'il n'estime pas vraiment que c'est son problème. Cela relève habituellement des administrations locales, parce qu'ils se trouvent dans nos collectivités, et du domaine fédéral.

La majeure partie de ce que nous avons fait, nous l'avons fait avec nos ressources, c'est-à-dire l'analyse, l'enquête et la communication. Nous avons des membres de notre personnel qui sont affectés à ce genre de chose.

M. Martin Shields: D'accord.

Pour avoir une idée, combien diriez-vous que les municipalités dépensent chaque année à cet égard?

Mme Patricia Heintzman: Tout dépend vraiment de la municipalité, de l'importance de son milieu marin et si elle a tout simplement la capacité au niveau de ses ressources humaines. Nous avons un effectif de 170 personnes, ce qui n'est pas énorme.

Notre gestionnaire immobilier s'occupe des choses qui concernent le milieu marin. Nous avons également une planificatrice et elle consacre le quart ou la moitié de son temps à la stratégie maritime et au milieu marin. En moyenne, si l'on prend notre budget plutôt minime, on consacre probablement de 70 000 à 80 000 \$ par année à ce dossier.

M. Martin Shields: Si cette mesure législative est mise en œuvre, pensez-vous qu'une partie de ce travail vous reviendra?

Mme Patricia Heintzman: C'est toujours une préoccupation pour les administrations locales, tout simplement parce que nous sommes dans le continuum de la plupart de ces choses. Je pense que c'est là que se situe une partie de notre inquiétude quant à l'application de la loi, sans oublier que nous nous soucions toujours de savoir qui paiera à la fin. Ultimement, ce sont nos collectivités de sorte que nous devons faire face à ces situations. Elles nous coûtent de l'argent. Elles coûtent de l'argent à nos groupes de bénévoles.

Souvent, nous renonçons aux frais liés à ce qui est envoyé dans notre décharge lorsque ces choses sont mises au rebut. Je pense que l'an dernier, nous avons renoncé à 25 000 ou 30 000 \$ de frais pour mettre ces épaves dans nos décharges, parce que, par exemple, nous ne pouvons rien faire avec la fibre de verre. Bien sûr, ce sont des coûts qui s'accumulent.

M. Martin Shields: Oui, c'est finalement le contribuable qui paye de l'impôt foncier qui paye pour les lois des autres...

Mme Patricia Heintzman: Oui, en effet.

M. Martin Shields: ... ce qui est un défi.

Merci.

Madame Legars, je sais que vous aviez cinq points et vous avez dit quelques mots au sujet de quelques-uns. Si vous aviez deux de ces cinq points, quels seraient selon vous les deux plus importants?

Mme Anne Legars: Ce serait probablement des choses liées à l'immatriculation des navires. Cela aiderait grandement. Ce serait pour moi le premier point.

Le deuxième serait de trouver une façon d'avoir une assurance obligatoire pour les navires de moins de 300 tonnes, parce que si nous n'avons pas un assureur, la responsabilité est virtuelle.

• (1725)

M. Martin Shields: Je pense que cela rejoint ce dont vous parliez, la partie sur l'immatriculation.

M. Andrew Kendrick: Nous devons faire très attention avec la terminologie, parce que l'immatriculation dans le cas de la Loi sur la marine marchande du Canada est très différente de la délivrance de permis en vertu de la même loi.

L'immatriculation vise quelque 40 000 navires; la délivrance de permis devrait en viser plusieurs millions. Nous devons examiner séparément les différentes parties du problème.

M. Martin Shields: Merci.

La présidente: Monsieur Iacono, je peux vous accorder deux minutes.

M. Angelo Iacono: Je vais céder mon temps à ma collègue, Pamela.

Mme Pam Goldsmith-Jones: Parlant de question de responsabilité, il s'agit en fait d'un excellent exemple de collaboration entre les paliers de gouvernement.

Monsieur Kendrick, je m'intéresse beaucoup à ce que vous avez dit sur la façon dont, dans notre collectivité, les clubs nautiques et les marinas collaborent avec les municipalités, essaient de faire le lien entre ces points et essaient vraiment de s'unir. Quelle a été votre expérience et comment pouvons-nous faire en sorte que ce soit le plus simple et le plus efficace possible?

M. Andrew Kendrick: Il y a beaucoup de pièces mobiles. Bien qu'en général les provinces ne soient pas en première ligne, elles peuvent jouer un rôle très utile dans certains cas. En Ontario, par exemple, la Police provinciale de l'Ontario est essentiellement chargée de réglementer la sécurité nautique sur la plupart des voies navigables intérieures. Ce sont ces policiers qui vérifient les certificats d'exploitation des gens. Dans la plupart des cas, ce sont eux qui pourraient vérifier les permis concernant les navires. Il y a énormément d'intervenants dans ce dossier et beaucoup de personnes pourraient avoir des rôles à jouer.

Mme Pam Goldsmith-Jones: Peut-être pourriez-vous nous dire si la première ronde de financement est adéquate, parce que sur la côte Ouest, elle a été nettement sursouscrite. J'aimerais beaucoup que le Comité puisse nous donner une idée réaliste de ce que cela coûtera.

M. Andrew Kendrick: L'arriéré est considérable. Malheureusement, nous ne partons pas d'un bon pied. Soit que vous considériez qu'il s'agit de la phase initiale, soit que vous acceptiez qu'il faudra beaucoup de temps pour régler le problème.

Il est intéressant de constater que les sommes provenant de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires s'élèvent à 1 ou 1,5 million de dollars par année. Dans l'État de Washington, qui est l'une des compétences les plus avancées aux États-Unis, le niveau de financement est d'environ 2,5 millions par année. Cela concerne environ 50 navires par année, le coût moyen étant de 50 000 \$ par navire. C'est ce qu'il faut pour régler les gros problèmes.

L'autre élément clé est l'intervention précoce. Si le navire ne coule pas, vous pouvez en disposer pour quelques centaines de dollars. S'il coule, il vous en coûtera 50 000 \$.

La présidente: Merci beaucoup à nos témoins. Encore une fois, notre séance a été très enrichissante. Merci de votre contribution.

Mme Sheila Malcolmson: Madame la présidente, tout simplement pour que cela ne soit pas laissé en suspens, nous avons reçu

lundi un rapport du ministre des Transports qui indiquait que seulement 180 000 \$ avaient été dépensés dans le cadre du programme jusqu'à maintenant. Ces demandes avaient été présentées, mais je ne veux pas que ce soit sorte d'ici en pensant que le programme était sursouscrit. En fait, il a été beaucoup sursouscrit, comparativement à ce que nous pensions.

Je suis très heureuse de constater que le personnel au ministère des Transports, en réponse aux commentaires de la secrétaire parlementaire, lorsque j'ai mal lu le nombre des navires, va s'employer à clarifier la situation et faire le point auprès du Comité de façon à ce qu'il n'y ait pas d'ambiguïté.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci.

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.

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 : <http://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: <http://www.ourcommons.ca>