



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des pêches et des océans

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 116

Le mercredi 18 septembre 2024

Président : M. Ken McDonald



Comité permanent des pêches et des océans

Le mercredi 18 septembre 2024

• (1630)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 116^e réunion du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes.

Cette réunion se déroule sous forme hybride, conformément au Règlement. Avant de commencer, j'aimerais faire quelques observations à l'intention des témoins et des membres du Comité.

Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui sont dans la salle, vous pouvez utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré. Veuillez adresser tous vos commentaires à la présidence.

Nous menons aujourd'hui notre étude sur les bateaux délaissés et abandonnés. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le 27 février 2024, le Comité entreprend son étude sur les bateaux délaissés et abandonnés.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui.

Du ministère des Pêches et des Océans, nous accueillons M. Brooks, directeur de l'Intervention environnementale et des dangers maritimes; Mme Nghiem, directrice générale de l'Intervention; et Mme Verville, directrice de la Conformité et de l'Application de la loi. Sur Zoom, nous accueillons également Stephanie Hopper, directrice générale du Programme des ports pour petits bateaux. Du ministère des Transports, nous accueillons M. Henein, directeur de la Protection maritime et des Politiques environnementales; Sean Rogers, directeur exécutif des Affaires législatives, réglementaires et internationales; et Joanne Weiss Reid, directrice des Opérations et du développement réglementaire.

Merci de prendre le temps de comparaître aujourd'hui.

Madame Nghiem, je crois que c'est vous qui allez faire la déclaration. Vous avez cinq minutes ou moins pour faire votre déclaration préliminaire.

Vous avez la parole.

[Français]

Mme Kathy Nghiem (directrice générale, Intervention, ministère des Pêches et des Océans): Monsieur le président, membres du Comité, bonjour.

Je m'appelle Kathy Nghiem et je suis directrice générale de l'intervention à la Garde côtière canadienne. Mes collègues et moi sommes heureux d'avoir l'occasion de témoigner devant le Comité.

[Traduction]

Comme vous le savez, les pouvoirs conférés par la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, ou LÉBAD, sont partagés entre le ministre des Transports et le ministre des Pêches et des Océans et la Garde côtière canadienne.

La Garde côtière canadienne traite les cas impliquant des navires dangereux, tandis que Transports Canada est responsable des répercussions sur la navigation, de la propriété irresponsable de navires et des navires abandonnés. Nous travaillons également en étroite collaboration avec d'autres ordres de gouvernement et des communautés autochtones et côtières, car certaines zones où se trouvent des navires problématiques font intervenir d'autres gouvernements.

La Garde côtière canadienne fait office de guichet unique pour les notifications au gouvernement du Canada et reçoit tous les rapports de navires préoccupants. Chaque navire est évalué en fonction du risque qu'il représente pour le milieu marin, le public et les infrastructures publiques. Le navire est également ajouté à l'inventaire national du gouvernement du Canada, un répertoire public régulièrement mis à jour et accessible sur notre site Web.

[Français]

Si le navire ne représente pas un danger, le cas est transféré à nos collègues de Transports Canada.

Depuis le lancement de l'inventaire national public des navires problématiques, plus de 2 100 navires ont été enregistrés. Avec nos partenaires, nous travaillons dur pour résoudre les cas de navires préoccupants. Leur nombre est maintenant tombé à 1 358.

[Traduction]

Depuis 2016, le gouvernement du Canada a investi près de 300 millions de dollars dans la mise en œuvre d'une stratégie nationale dans le cadre du Plan de protection des océans pour s'attaquer à ces navires problématiques.

La LÉBAD est entrée en vigueur en 2019 et contribue à protéger l'environnement marin tout en réduisant le fardeau pour les contribuables. La Garde côtière canadienne a établi une méthodologie d'évaluation des risques pour établir l'ordre de priorité des navires qui présentent le risque le plus élevé. Les risques peuvent inclure un danger pour l'environnement marin, le public, l'économie, les infrastructures, etc. Depuis 2016, le gouvernement du Canada a enlevé 791 épaves, bâtiments abandonnés ou navires dangereux au Canada.

La LÉBAD prescrit très clairement que les propriétaires de navires ont un rôle clé à jouer pour éviter que leurs navires ne deviennent dangereux. Ils doivent entretenir leur navire, maintenir le navire en bon état de fonctionnement, et en disposer de manière responsable à la fin de son cycle de vie. Les propriétaires sont responsables des coûts de gestion de leur navire problématique. Cela comprend le nettoyage ou les réparations, ainsi que toute mesure d'assainissement nécessaire prise par la Garde côtière canadienne.

[Français]

La Garde côtière canadienne travaille avec les propriétaires pour atténuer les risques posés par un navire problématique en utilisant une approche graduelle d'application de la loi. Si le propriétaire est inconnu ou ne prend pas des mesures raisonnables pour agir au sujet des dangers créés par son navire, la Garde côtière canadienne prendra des mesures immédiates pour prévenir, atténuer ou éliminer les risques.

[Traduction]

En 2023, la Garde côtière canadienne a lancé son nouveau programme de conformité et d'application de la loi pour s'assurer que les propriétaires de navires dangereux soient tenus responsables. En vertu de la loi, la Garde côtière canadienne peut désormais imposer une sanction administrative pécuniaire à un propriétaire qui ne se conforme pas à une directive lui enjoignant de prendre des mesures pour remédier aux dangers créés par ses navires.

[Français]

Il convient de noter que, dans la plupart des cas, les Canadiens qui sont propriétaires de navire sont responsables et prennent les mesures nécessaires pour régler tout problème que pose leur bâtiment. Notre priorité sera toujours de travailler en collaboration avec le propriétaire du navire.

[Traduction]

Notre approche crée également un équilibre avec le principe du pollueur-payeur, de sorte que ceux qui créent des dangers pour le milieu marin devront assumer les coûts de leurs actes. Le cas échéant, la loi permet à la Garde côtière canadienne de recouvrer ses frais auprès du propriétaire ou de son assureur.

La Garde côtière canadienne fait des progrès tangibles dans la résolution des problèmes attribuables aux navires qui présentent le plus grand risque pour le milieu marin ou la sécurité publique partout au Canada. Pour ce faire, elle utilise notamment des technologies novatrices pour la surveillance à distance des navires et élargit ses partenariats avec les communautés autochtones et côtières. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos collègues de Transports Canada pour mettre en oeuvre un régime visant à travailler avec les propriétaires de navires afin de protéger le milieu marin du Canada contre les risques et les dangers posés par les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux.

Merci.

Le président: Je vous remercie. Il vous restait sept secondes, et il est inhabituel que quelqu'un fasse une déclaration préliminaire en moins de cinq minutes. Je tiens à vous en remercier.

Avant de passer à notre première série de questions, je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Godin, qui remplace quelqu'un. Je ne sais pas qui.

Je suis heureux de revoir Blaine Calkins, qui remplace aussi un collègue. Il connaît très bien le Comité des pêches et des océans, pour y avoir siégé pendant un certain nombre d'années.

Bien sûr, nous accueillons M. Hanley, qui remplace Patrick Weiler, je crois. M. Hanley était un membre régulier du Comité, mais il a été muté à un autre comité, et M. Weiler sera notre nouveau membre. Il le remplace aujourd'hui pour la première fois, pour la première journée.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Small, la parole est à vous.

• (1635)

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

J'aimerais également souhaiter la plus cordiale bienvenue à nos témoins et aux visiteurs qui assistent à la séance d'aujourd'hui.

Monsieur le président, au nom de tous les membres du Comité, j'aimerais offrir nos plus sincères condoléances à la famille de la personne qui a perdu la vie en mer sur un navire de la Garde côtière, le *Vincent Massey*, qui a accosté à St. John's récemment. Nous offrons nos plus sincères condoléances à la famille et à tous ceux qui aimaient cette personne chère, qui travaillait au service de sa collectivité.

Au nom du Comité, je tiens à remercier tous ceux qui ont participé à l'effort de recherche et de sauvetage.

Merci, monsieur le président.

Ma première question est la suivante: selon le Rapport sur les résultats ministériels de Transports Canada de 2022 et 2023, Transports Canada, Pêches et Océans et la Garde côtière canadienne avaient pour objectif de retirer 110 bâtiments préoccupants des eaux au plus tard le 31 mars 2023. Quel est le pourcentage des retraits souhaités qui ont réellement été effectués au cours de l'exercice 2023?

Monsieur Henein, allez-y.

M. Colin Henein (directeur, Protection maritime, Politiques environnementales, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Colin Henein. Je suis directeur de la politique de protection maritime à Transports Canada, et donc responsable des politiques. Je suis probablement le moins bien placé pour répondre à la question sur le nombre précis de navires retirés.

Je vais céder la parole à ma collègue, Mme Weiss Reid, qui sera en mesure de vous répondre du point de vue de Transports Canada, puis Robert Brooks en parlera du point de vue de la Garde côtière.

Mme Joanne Weiss Reid (directrice, Opérations et développement réglementaire, ministère des Transports): Je vais demander à mon collègue de la Garde côtière de répondre à cette question.

Merci.

M. Robert Brooks (directeur, Intervention environnementale et dangers maritimes, ministère des Pêches et des Océans): Monsieur le président, juste pour confirmer, est-ce qu'on nous demande bien le total uniquement pour l'exercice 2023?

M. Clifford Small: Oui, à la fin de l'exercice 2023, au 31 mars.

M. Robert Brooks: Merci beaucoup.

Au cours de l'exercice 2023, nous avons retiré 117 épaves des eaux. Je pense, comme la directrice générale, Mme Nghiem, l'a mentionné, que nous avons retiré 791 épaves au total depuis 2016.

M. Clifford Small: D'accord. En 2022, le gouvernement libéral de Trudeau a promis 2 milliards de dollars pour renouveler le Plan de protection des océans. Cela s'ajoute au montant de 1,5 milliard de dollars qui avait été accordé quelques années auparavant. Où en êtes-vous sur le plan financier? Avez-vous suffisamment de fonds pour poursuivre ce programme, ou en manquez-vous?

Mme Kathy Nghiem: Oui. Le gouvernement a investi plus de 300 millions de dollars dans la protection des océans et le renouvellement du Plan de protection des océans. Pendant cette période, depuis 2016, la Garde côtière canadienne, Transports Canada et le Programme des ports pour petits bateaux ont été en mesure d'affecter la totalité du financement au règlement du problème des bâtiments abandonnés et des épaves. Nous avons été en mesure de dépenser la totalité de notre allocation chaque année.

M. Clifford Small: Je vais poser la question à Mme Hopper et à Mme Weiss Reid, et vous pourrez répondre toutes les deux séparément.

Comment évaluez-vous l'efficacité du programme? Étant donné que deux ministères doivent collaborer, pourrait-on faire mieux? Serait-on mieux servis si tout relevait de Transports Canada ou de la Garde côtière canadienne et de Pêches et Océans?

Mme Stephanie Hopper (directrice générale, Programme des ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans): Je peux commencer.

De notre point de vue, le programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés des ports pour petits bateaux fonctionne bien. Nous recevons environ 250 000 \$ par année. Nous recevons des demandes. Nous dépassons nos objectifs. Avec le Plan de protection des océans 1.0, l'objectif était de retirer 50 navires des eaux, et nous avons fini par en éliminer 154. Nous travaillons directement avec les administrations portuaires et les demandeurs, et nous avons beaucoup de succès depuis le début du programme. Depuis le budget de 2022, avec le Plan de protection des océans 2.0, l'objectif était d'essayer de retirer 15 navires par année, et à ce jour, nous en avons retiré 41.

Je suis sûre qu'il y a toujours des gains d'efficacité à réaliser ça et là, mais de notre point de vue, c'est un programme qui connaît beaucoup de succès jusqu'à maintenant.

• (1640)

M. Clifford Small: J'aimerais savoir ce qu'en pensent les gens de Transports Canada.

Mme Joanne Weiss Reid: Je vous remercie de la question.

Le ministre des Transports réglemente le transport maritime et la navigation. Nous administrons conjointement la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux avec la Garde côtière canadienne. La Garde côtière canadienne a pour mandat de s'occuper des navires dangereux, et Transports Canada, des navires abandonnés et délabrés.

Nous travaillons en étroite collaboration avec la Garde côtière canadienne, à l'échelle nationale et dans les régions, pour nous assurer de bien gérer les navires dans le respect de nos mandats respectifs.

M. Clifford Small: Il semble que vous n'ayez pas de projets planifiés qui n'ont pas pu se terminer.

Encore une fois, madame Weiss Reid, vous avez dit que vous aviez dépassé vos objectifs. Êtes-vous en train de nous dire que vous utilisez les fonds publics de façon beaucoup plus efficace que vous ne l'espérez? Est-ce possible?

Mme Stephanie Hopper: Je ne saurais vous le dire, mais pour ce qui est des objectifs, je pense que lorsque nous avons établi le programme, en 2017, comme il peut y avoir différents... Nous n'étions pas certains du nombre de demandes qu'il y aurait ou de la façon dont tout cela pouvait être géré, mais il est certain, d'après notre expérience et ce que nous avons vu, que nous avons très bien réussi à produire les résultats escomptés et à utiliser tout le financement qui nous est octroyé.

Le président: Monsieur Hardie, vous avez la parole pour six minutes ou moins.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être ici. Je n'essaierai même pas de dire qui peut répondre à ma question, mais si vous connaissez la réponse, n'hésitez pas à prendre la parole.

Pouvez-vous nous donner une idée approximative, à tout le moins, de la nature des bateaux figurant à l'inventaire des épaves et des navires abandonnés? Quel est le pourcentage des embarcations de plaisance par rapport à celui des embarcations commerciales, si l'on veut, à tout ce qui va des bateaux de pêche aux petits navires de charge, par exemple?

M. Robert Brooks: Je vous remercie beaucoup de cette question.

Il y a actuellement environ 1 350 bateaux inscrits à l'inventaire national. En gros, nous ne connaissons pas la nature de 34 % de ceux que nous avons retirés. Trente et un pour cent étaient des bateaux de pêche, 14 % des voiliers, 9 % des embarcations de plaisance, 8 % des bateaux à moteur et 1 % des barges.

M. Ken Hardie: Très bien. Je suppose que l'image que nous avons de la situation, du moins sur la côte Ouest, c'est que des gens se lassent de leur bateau, et que ce bateau est abîmé de toute façon, alors ils le laissent tout simplement quelque part. L'impression que nous avons, du moins sur la côte Ouest, c'est que la majorité des bateaux abandonnés sont des embarcations de plaisance. Est-ce une évaluation juste de la situation?

M. Robert Brooks: Je vous remercie encore une fois de cette question.

D'après l'inventaire actuel, environ 24 % d'entre eux sont des voiliers.

M. Ken Hardie: Il s'agit essentiellement d'embarcations de plaisance.

M. Robert Brooks: C'est exact, monsieur.

M. Ken Hardie: D'accord.

Quelqu'un peut-il parler de la possibilité que les problèmes liés aux bateaux délaissés et abandonnés puissent être attribuables en partie, peut-être, au transfert des ports pour petits bateaux du gouvernement fédéral aux autorités locales? Les autorités locales font-elles face à un déséquilibre dans le problème que nous essayons de régler ici?

Je regarde en haut et en bas. Vous semblez tous perplexes.

Madame Nghiem, étiez-vous...

Mme Kathy Nghiem: Vous pouvez peut-être demander à Stephanie Hopper de répondre à cette question sur les ports pour petits bateaux.

Mme Stephanie Hopper: Nous sommes responsables du programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés des ports pour petits bateaux qui relèvent du MPO. Je ne peux pas parler de ceux qui ne font pas partie de notre inventaire, mais je m'attendrais assurément à ce qu'il y ait des mesures semblables ailleurs.

Quant à savoir si c'est directement lié au fait que nous nous sommes dessaisis de ports pour petits bateaux dans le passé, il est certain que quand il y a un plus grand nombre de ports... Nous nous sommes dessaisis de plus de 1 100 ports au cours des quelque 30 dernières années dans le cadre du programme, mais je ne pourrais pas vous dire si ces 1 100 ports sont confrontés aux mêmes difficultés en ce qui concerne les navires abandonnés.

• (1645)

M. Ken Hardie: C'est Mme Barron qui a lancé l'idée d'étudier cette question. Nous nous sommes penchés là-dessus il y a quelques années, mais pas de façon très officielle. Je pense que le Comité devrait probablement inviter des partenaires municipaux à participer à ses audiences, parce qu'à mon avis, ils ont un rôle à jouer ici.

Je me souviens des témoignages que nous avons entendus que certains navires abandonnés deviennent des refuges pour les sans-abri. Il y a cet aspect à considérer. Je ne sais pas si l'un des témoins ici présents peut nous dire dans quelle mesure c'est toujours un problème, mais essentiellement, si l'on prend un navire abandonné pour l'éliminer, on peut rendre quelqu'un sans abri. Est-ce un facteur à prendre en considération?

M. Robert Brooks: Je vous remercie beaucoup de cette question.

Au fur et à mesure que nous avançons dans ce domaine, avec nos collègues de Transports Canada et des ports pour petits bateaux, nous voyons de plus en plus de cas où des navires sont devenus des lieux de vie pour des personnes touchées par la crise de l'itinérance dans certaines collectivités.

M. Ken Hardie: La dernière fois que nous nous sommes penchés sur la question, l'un des plus grands défis dans la gestion des navires abandonnés — et je pense plus particulièrement aux embarcations de plaisance — était le traitement de la fibre de verre. Il existait très peu de procédés pour la recycler ou la décomposer. On a fini, je crois, simplement par briser les pièces en morceaux, pour les scier et enfouir les déchets.

Êtes-vous au courant de nouvelles avancées à cet égard?

Monsieur Henein, vous hochez la tête, alors vous pouvez peut-être nous en parler.

M. Colin Henein: Oui. Je vous remercie de cette question.

Nous savons que le recyclage des bateaux en fibre de verre est difficile. Il n'y a pas beaucoup d'installations qui les acceptent. Lorsqu'on trouve une installation qui le fait, parfois la valeur même du navire est inférieure au coût du recyclage. De plus, la fibre de verre neuve est perçue comme étant moins chère et de meilleure qualité que la fibre de verre recyclée. C'est un peu problématique.

Transports Canada a donc lancé un projet de R-D afin de trouver des solutions novatrices pour le recyclage des navires en fibre de verre. Il y a deux prototypes qui ont eu pas mal de succès. Ils visaient soit à reconvertir la fibre de verre en d'autres matériaux industriels, soit à la réduire à ses composantes d'origine pour pouvoir en faire de nouvelles fibres de verre. Pour l'instant, nous n'avons pas le mandat de commercialiser ces technologies. Elles appartiennent aux gens qui ont participé au défi, mais il est certain qu'à l'avenir, au fur et à mesure que des fonds de recherche et développement seront rendus accessibles, dans le cadre du Fonds d'assainissement des bâtiments, par exemple, l'un des objectifs serait d'améliorer la recherche et le développement sur le recyclage de la fibre de verre.

M. Ken Hardie: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

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

[Français]

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

Merci aux témoins. Leur présence parmi nous aujourd'hui est très précieuse.

C'est un sujet qui est assez large. Évidemment, vous ne vous étonnez pas si je vous ramène au fleuve Saint-Laurent, au golfe, à l'estuaire et à tout ce qui y circule. Qui d'entre vous se spécialise le plus dans tout ce qui a trait au fleuve Saint-Laurent? J'aimerais savoir à qui poser mes questions.

Je crois qu'il n'y a pas d'interprétation.

[Traduction]

Mme Lisa Marie Barron: Monsieur le président, je suis désolée. Je remarque que c'est mon microphone qui est activé au lieu de celui de Mme Desbiens, alors je ne cesse d'éteindre le mien, et le sien... Je pense qu'il y a un peu de confusion dans les microphones.

Le président: Vous avez activé le vôtre.

Mme Lisa Marie Barron: Je tiens à préciser que ce n'est pas moi qui l'ai activé.

Le président: Je vous crois. D'autres ne seraient pas d'accord, mais je vous crois.

D'accord. Nous allons reprendre là où nous étions rendus, madame Desbiens.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

Vous ne serez pas surpris si je vous pose des questions sur le fleuve Saint-Laurent, le golfe, l'estuaire et tout ce qui s'y rapporte. J'aurais aimé savoir qui d'entre vous se spécialise le plus dans la circulation maritime à cet endroit, tout simplement pour savoir à qui poser mes questions. En fait, procédons ainsi: pour chaque question que je poserai, la personne qui se sentira la plus apte à y répondre pourra intervenir.

D'abord, vous dites que, dans 24 % des cas, il s'agit de bateaux de plaisance, comparativement aux bateaux commerciaux. Est-ce que cette proportion s'applique aussi dans le cas du Saint-Laurent ou est-ce que la situation est différente du côté du Pacifique?

• (1650)

M. Robert Brooks: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Les chiffres que j'ai ne sont pas ventilés par région, mais nous pourrions vous fournir ces détails par écrit, si vous le permettez.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Il n'y a pas d'interprétation, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Ça va maintenant.

Continuez, s'il vous plaît.

[Français]

M. Robert Brooks: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Je ne peux pas fournir les détails demandés, car les chiffres ne sont pas ventilés par région.

Monsieur le président, si c'est possible, nous ferons un suivi par écrit. Merci.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci. Je vous en serais reconnaissante. Cela fait partie de mes questions et justifie la suite de mon intervention.

Les épaves existantes comportent déjà un certain nombre de risques, mais il y a aussi les risques à venir ou potentiels. La loi qui chapeaute tout cela, c'est la Loi sur le pilotage. À cet égard, on note un certain nombre d'inquiétudes chez les pilotes.

J'ai personnellement rencontré des membres de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, et on s'inquiète du fait que les formations privées de pilotage comportent moins d'exigences, par exemple en ce qui concerne le français. Par ailleurs, il n'est plus nécessaire pour les pilotes de la Corporation d'être présents au moment d'évaluer les nouveaux pilotes, ce qui augmente beaucoup le risque.

Ce risque fait-il partie de vos préoccupations, dans le but d'éviter d'autres catastrophes et accidents qui pourraient aggraver le problème que posent les épaves?

[Traduction]

M. Sean Rogers (directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, ministère des Transports): Merci. Je m'excuse parce que mon oreillette ne fonctionne pas.

Si j'ai bien compris la question, la maîtrise du français et de l'anglais est exigée pour le pilotage sur le Saint-Laurent, c'est-à-dire dans les zones de pilotage obligatoire relevant de l'Administration de pilotage des Laurentides. À ma connaissance, cela ne changera pas. Je sais que des préoccupations ont été exprimées par le passé étant donné la transition rendue nécessaire par la réforme du pilotage. Certains craignaient que ces exigences changent, mais ce n'est pas le cas.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je veux surtout faire ressortir le fait que les pilotes de la Corporation ne sont plus obligés d'être présents lors de l'évaluation d'accréditation des nouveaux pilotes. Ils ne sont donc plus en mesure d'évaluer eux-mêmes si le français est adéquat, et donc si la qualité de la communication sur les navires qui parcourront le Saint-Laurent sera altérée ou non. Enfin, c'est ce qu'ils m'ont dit.

[Traduction]

M. Sean Rogers: Encore une fois, je vous prie de bien vouloir m'excuser, mais si je comprends bien la question, avec la réforme, la responsabilité de la réglementation du pilotage est passée des administrations de pilotage à Transports Canada. Lorsque cette transition a eu lieu, on a essentiellement transféré à Transports Canada le système, tel qu'il existait à l'époque, dans son intégralité. C'était en juin ou juillet 2022.

Depuis, nous nous employons à mettre en œuvre des processus de collaboration avec l'Administration de pilotage des Laurentides, les associations de transport maritime et l'Association des pilotes maritimes du Canada. Nous pourrions ainsi établir les comités nécessaires pour examiner la question de la formation et des qualifications, en reconnaissant que la maîtrise des deux langues officielles est un élément important de la sécurité le long de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Les chiffres montrent que le pilotage demeure extrêmement sécuritaire au Canada. Ainsi le taux d'incident est inférieur à 0,1 %, ce qui veut dire que 99,9 % de toutes les affectations de pilotage sur le Saint-Laurent sont efficacement menées à terme. Pour l'instant, rien n'indique que la question des compétences linguistiques serait devenue problématique.

Je vais laisser la Garde côtière répondre à cette question, mais lorsqu'on communique avec l'administration de pilotage pour obtenir les services d'un pilote, on a le choix de la langue. Il n'y a aucune restriction à ce chapitre, et si les Services de communication et de trafic maritimes...

• (1655)

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Est-ce le cas même dans la formation privée?

[Traduction]

M. Sean Rogers: Parlez-vous du pilotage privé et des quatre ports de la Côte-Nord?

[Français]

Mme Caroline Desbiens: C'est ce que les gens de la Corporation évoquent: il y avait une formation officielle, mais maintenant les compagnies privées de transport et les compagnies étrangères peuvent former elles-mêmes leurs pilotes. Ceux-ci doivent quand même obtenir une accréditation, mais les pilotes du Saint-Laurent n'ont plus la...

[Traduction]

M. Sean Rogers: Dans le cas d'un certificat de pilotage, lorsqu'on se trouve dans une zone de pilotage obligatoire, on a le choix. On peut obtenir, par l'entremise de l'Administration de pilotage des Laurentides, les services d'un pilote qui montera à bord pour guider le navire. Si l'on peut compter à bord sur un navigateur ou un membre d'équipage qui a suffisamment d'expérience et qui connaît la zone entre le port d'origine et le lieu de destination aussi bien qu'un pilote expérimenté, il peut se soumettre à un processus d'accréditation qui comprend une évaluation. Encore là, ce processus se déroule dans la langue choisie par l'intéressé, car nos deux langues officielles peuvent être utilisées aux fins de la navigation sur le Saint-Laurent.

Nous n'avons encore eu vent d'aucune situation où la formation et le choix de la langue de formation seraient devenus problématiques, et nous n'envisageons aucune modification à cet égard. Jusqu'à maintenant, la question de la langue de formation n'a pas été évoquée dans les consultations que nous avons menées.

Le président: Merci, madame Desbiens.

Nous passons maintenant à Mme Barron qui dispose d'un maximum de six minutes.

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

Je tiens à remercier les interprètes de tout le travail qu'ils font.

Tout d'abord, je suis très heureuse que nous soyons tous réunis. Je remercie mes collègues d'avoir accepté d'aller de l'avant avec cette importante étude. C'est un enjeu de premier plan pour mes commettants, mais aussi pour les Canadiens de partout au pays.

Comme vous le savez mieux que moi, le problème se pose différemment selon l'endroit où l'on se trouve au Canada, mais demeure préoccupant dans l'ensemble du pays. Nous savons toutefois qu'il y a beaucoup plus de navires sur la côte Ouest, mais je vais attendre un peu avant de m'aventurer sur ce terrain.

Madame Nghiem, je crois que vous vous rendez vous-même sur l'eau. Avez-vous déjà vu certains de ces navires dont nous parlons?

Mme Kathy Nghiem: Dans ses bureaux régionaux et à l'administration centrale, la Garde côtière canadienne compte 248 employés qui se consacrent à notre programme d'intervention en cas de dangers et d'incidents environnementaux maritimes. À l'administration centrale...

J'ai ici la ventilation...

Mme Lisa Marie Barron: Je suis désolée, mais j'ai beaucoup d'autres questions à poser. Je voulais simplement comprendre ce qui est en jeu exactement.

Récemment, j'ai fait du kayak le long de la côte de l'île de Vancouver, où se trouve ma circonscription. On y croise maintenant ce que les gens de la région appellent des « cimetières de navires », où l'on peut voir des kyrielles de vaisseaux abandonnés. Des combustibles, des huiles et des matières plastiques s'échappent de ces épaves. J'ai vu des batteries, des barbecues et des cannettes de peinture. Il était tout simplement horrible de voir tous ces polluants qui s'infiltraient dans l'écosystème marin environnant.

Je me demande si vous pourriez nous parler très brièvement des répercussions de ce phénomène. Il est très important que vous puissiez nous dire ce qu'il en est.

Mme Kathy Nghiem: Je vous remercie de la question.

Ce que je peux dire, c'est qu'il y a une grande variété de questions en jeu d'un bout à l'autre du pays. Nous servons de guichet unique pour le gouvernement du Canada. Chaque signalement que nous recevons concernant un navire pouvant présenter un danger est évalué par la Garde côtière canadienne en vue de déterminer s'il y a des menaces qui doivent être écartées sans tarder, que ce soit pour protéger la santé et la sécurité des gens ou encore l'environnement.

● (1700)

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

Parmi les choses que je suis à même d'observer directement — et je suis persuadée que la Garde côtière canadienne en fait aussi le constat —, il y a les répercussions sur la sécurité alimentaire, l'écosystème marin environnant, la faune et les aliments. Les conséquences sont infinies.

Je vais simplement poser quelques questions sur les éléments auxquels vous faites référence ici.

D'après les statistiques dont je dispose, nous savons que de 2016 à 2023, pour trois navires inscrits au registre à l'échelle du Canada, un seul a été retiré. Nous savons aussi qu'en Colombie-Britannique, il y a cinq navires inscrits pour chaque navire retiré; cette proportion est donc beaucoup plus élevée.

J'ai tous ces tableaux et ces rapports statistiques indiquant notamment, pour les différentes régions, le nombre d'activités de nettoyage et de navires qui sont ajoutés au registre ou qui ne sont pas identifiés. Il y a toutes sortes de données que nous pouvons examiner, mais l'une des tendances que nous sommes à même d'observer, c'est que le nombre de navires abandonnés est beaucoup plus élevé que le nombre de ceux qui font l'objet d'un nettoyage.

Malgré le travail de tous ces gens qui sont sur l'eau — et qui font de leur mieux, il faut bien le dire —, il y a manifestement des lacunes à corriger. Je me demande quelles sont, selon vous, ces lacunes et pourquoi nous ne sommes pas en mesure d'intervenir auprès de tous les navires qui sont abandonnés.

Pour ma prochaine question, j'aimerais savoir ce qu'il en est du point de vue de la prévention, mais concentrons-nous d'abord sur celle-ci.

Mme Kathy Nghiem: Pour ce qui est des interventions, nous accordons la priorité aux navires qui présentent les risques les plus élevés. Nous avons une méthode de gestion des risques qui nous aide à déterminer quels navires doivent être pris en charge en premier pour minimiser les dommages.

Les variables dont nous tenons compte pour décider des mesures à prendre sont l'emplacement, l'état et la taille du navire, le matériau utilisé pour sa construction, et le type et la quantité de polluants à bord. Tout cela influe sur notre capacité d'intervention et la complexité des moyens à déployer.

Nous suivons la méthodologie établie à la Garde côtière canadienne parce que nous intervenons souvent dans des secteurs qui relèvent de plusieurs gouvernements à la fois. Nous travaillons en collaboration de telle sorte que quiconque ayant une autorité ou une responsabilité particulière à l'égard du navire ait son mot à dire dans la planification des mesures d'urgence et d'intervention. Nous intégrons également ces personnes afin de tirer le meilleur parti possible des responsabilités et des pouvoirs de chacun pour atténuer les risques posés par le navire en question.

Mme Lisa Marie Barron: Estimez-vous que vous avez la capacité...? Si vous n'êtes pas la personne la mieux placée pour répondre, je ne vois aucun problème à ce qu'un autre témoin le fasse.

Pensez-vous que nous disposons de capacités suffisantes pour faire le nécessaire relativement aux navires en question?

Ce que j'entends de la part des marins, des gens des collectivités côtières et des Premières Nations... J'ai sous les yeux des images des dommages qui ont été causés. Ce que j'entends directement, c'est qu'il y a des circonstances où il est clair que c'est le seuil d'intervention qui pose problème pour un navire abandonné.

À titre d'exemple, quelqu'un de la région m'a parlé d'un bateau abandonné au large de l'île de Vancouver. Il avait des fuites de pétrole. De toute évidence, un nettoyage s'imposait. En raison du seuil d'intervention inadéquat, on est resté sans rien faire pendant longtemps. On a cherché à savoir qui en était propriétaire. Le processus a été long et compliqué. Le navire a sombré. On a nettoyé les dégâts. Puis, pendant que l'on était encore à la recherche des propriétaires, il a coulé de nouveau, toujours en raison du seuil inadéquat. Il a alors fallu tout nettoyer à nouveau.

J'ai l'impression qu'il s'agit d'un mécanisme vraiment inefficace qui cause beaucoup de dommages à l'écosystème marin environnant.

Pensez-vous que l'infrastructure et les investissements nécessaires sont en place pour que les opérations de nettoyage requises puissent bel et bien être menées?

M. Robert Brooks: Comme ma collègue, Mme Nghiem, l'a mentionné, le gouvernement a investi depuis 2016 plus de 300 millions de dollars pour régler ce problème. Lorsqu'un cas relevant de notre sphère de responsabilité nous est signalé par l'entremise des systèmes en place, la Garde côtière canadienne évalue les risques que pose le navire en question et intervient en conséquence.

Lorsqu'une intervention d'urgence est requise, la Garde côtière canadienne se concentre d'abord sur l'atténuation des méfaits en s'employant à retirer les polluants, à sécuriser le navire dans la mesure du possible et à assurer la surveillance voulue. Comme nous le savons, le Canada fonctionne suivant le principe du pollueur-payeur, et nous comptons sur les propriétaires pour qu'ils s'acquittent de leurs responsabilités. Dans certains cas, il faut un certain temps pour faire toutes les démarches auprès des propriétaires afin de s'assurer qu'ils font effectivement le nécessaire.

• (1705)

Le président: Merci, madame Barron.

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

M. Richard Bragdon (Tobique—Mactaquac, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins d'être ici aujourd'hui. Nous vous sommes très reconnaissants d'avoir pris le temps de venir nous informer de la situation.

Je tiens encore une fois, comme l'a fait mon collègue, M. Small, à faire part de nos sincères condoléances à la famille touchée ainsi qu'à tous les membres de la Garde côtière canadienne. Les gens oublient souvent les risques associés au service que vous offrez, mais laissez-moi vous dire que les marins qui se retrouvent dans une situation périlleuse pensent d'abord et avant tout à la Garde côtière canadienne. Je tiens à vous remercier de ce que vous faites, et nos pensées et nos prières accompagnent la famille du membre décédé. Je tenais à le dire d'entrée de jeu.

On nous a fourni des statistiques et des précisions sur ce qui a été accompli jusqu'à maintenant. Tout indique que vous estimez être sur la bonne voie pour atteindre vos objectifs tout en respectant votre budget et les délais qui vous sont accordés. Est-ce que je me trompe?

Pouvez-vous nous indiquer — et je ne sais pas si cette question devrait être adressée à la Garde côtière ou au ministère — si vous avez l'impression que vous respectez le budget et les délais pour ce qui est des objectifs à atteindre quant au nombre de navires abandonnés qui ont été identifiés et qui doivent être pris en charge?

Mme Kathy Nghiem: Au fur et à mesure que nous recueillons les renseignements dans l'inventaire et que nous effectuons nos évaluations des risques, nous établissons nos priorités en fonction de ces risques, mais nous faisons aussi de la planification pluriannuelle. Nous réévaluons régulièrement la liste des navires qui sont dans la file d'attente pour être remis en état ou retirés de l'eau afin de nous assurer de pouvoir adapter nos activités en fonction de l'évolution du profil de risque.

En plus du financement qui nous a été accordé, il y a des mécanismes en place pour nous permettre d'accéder, au besoin, à des fonds supplémentaires lorsqu'un navire pose un risque important et un danger immédiat. Nous nous assurons ainsi que les dangers posés par ce navire sont pris en charge rapidement et efficacement.

M. Richard Bragdon: Vous avez l'impression d'avoir suffisamment de ressources et il s'agit simplement d'établir les priorités en fonction, bien sûr, du risque pour l'environnement et les secteurs adjacents.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur le processus qui permet de s'assurer que les navires qui risquent le plus de nuire à nos eaux et à nos collectivités sont pris en charge avec toute l'efficacité et la célérité voulues?

M. Robert Brooks: Comme ma collègue, Mme Nghiem, l'a mentionné, la Garde côtière canadienne utilise une méthode d'évaluation des risques qui tient compte d'un certain nombre de variables. Nous examinons les risques et les dangers qu'un navire pourrait poser pour l'environnement, pour l'économie locale, pour la sécurité publique et pour la santé humaine. Il y a un large éventail de risques à prendre en compte.

Pour ce qui est des sommes à allouer pour ces navires, nous avons un cycle de planification annuel dans le cadre duquel des experts de la Garde côtière canadienne se réunissent. Nous évaluons l'inventaire national et nous examinons la cote de risque des navires qui ont fait l'objet d'une évaluation. Par l'entremise de ce comité d'experts, nous établissons ensuite une liste évaluée par les pairs, et les représentants des différentes régions discutent entre eux de telle sorte que nous affectons les fonds à notre disposition aux priorités les plus importantes d'après ce que nous connaissons de la situation à ce moment précis.

M. Richard Bragdon: Très bien. Merci.

Je sais que la question des compétences est importante car, outre les secteurs relevant des provinces ou du fédéral, il y a des distinctions à faire entre les collectivités côtières et avec certaines autres zones, comme les lacs et les réseaux hydrographiques intérieurs, où il y a des navires abandonnés qui doivent être pris en charge. Comment cela se passe-t-il? Avez-vous un processus clair pour vous assurer que les questions de compétence sont prises en compte?

Y a-t-il une collaboration avec les autorités provinciales ou régionales? Selon vous, quels sont les plus grands défis ou obstacles à cet égard?

M. Robert Brooks: De façon générale, la Garde côtière canadienne travaille en étroite collaboration avec un éventail de partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux, ainsi qu'avec les nations autochtones de tout le pays.

Le processus que nous utilisons fonctionne efficacement, et nous pouvons accéder à nos réseaux de communication de l'information pour nous assurer que nos partenaires sont avisés. Au besoin, nous pouvons nous réunir sur les lieux d'un incident, grâce à notre système de commandement des interventions. Lorsque nous sommes appelés à intervenir en cas d'incident majeur, nous établissons un poste de commandement de telle sorte que tous les partenaires soient au fait de la situation et pleinement en mesure de mettre à contribution leurs pouvoirs et leur mandat pour résoudre les problèmes.

• (1710)

Le président: Merci, monsieur Bragdon.

Nous passons maintenant à M. Morrissey qui disposera lui aussi d'un maximum de cinq minutes.

M. Robert Morrissey (Egmont, Lib.): Merci, monsieur le président. Je vais poursuivre un peu dans le sens des questions de M. Bragdon.

Expliquez-nous le partage des compétences entre le ministère fédéral des Transports et le MPO en ce qui concerne les navires abandonnés. Qui au juste...?

Mme Kathy Nghiem: Je vais commencer par vous parler de notre situation. La Garde côtière canadienne est responsable de tout navire qui présente un danger nécessitant une attention immédiate. La Direction des ports pour petits bateaux est chargée d'assurer la mise en œuvre de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux pour tout ce qui se trouve à l'intérieur des limites d'un port pour petits bateaux. Transports Canada s'occupe pour sa part des cas d'abandon d'un navire, de propriété irresponsable et de bâtiments délabrés.

M. Robert Morrissey: Il ne semble pas que l'on puisse savoir clairement qui...

Passons à ma prochaine question. Pouvez-vous dire au Comité s'il y a des navires abandonnés ou délaissés dont on sait qu'ils représentent une menace pour l'habitat du poisson?

M. Robert Brooks: En ce qui concerne la méthode d'évaluation des risques utilisée par la Garde côtière canadienne, en collaboration avec ses partenaires de Transports Canada, je peux vous dire que les navires que nous assainissons et qui sont dangereux peuvent, en fait, constituer une menace.

M. Robert Morrissey: Y en a-t-il qui se trouvent actuellement dans les eaux des deux côtes?

M. Robert Brooks: Je suis désolé; j'essaie de réfléchir à votre question.

M. Robert Morrissey: Si vous n'avez pas la réponse, c'est correct. Pouvez-vous transmettre l'information au Comité, par l'entremise de la greffière et du président?

J'aimerais savoir quelle est la situation actuelle sur les deux côtes en ce qui concerne les navires abandonnés qui pourraient nuire à l'habitat des stocks de poissons. Notre comité étudie les pêches, alors si vous pouviez... Si un navire heurte un navire abandonné, cela engendre un problème d'un autre ordre. Si le problème concerne le contenu du navire, à savoir le carburant ou une partie de la cargaison, c'est important pour nous. Combien y en a-t-il actuellement qui sont sous surveillance?

Vous avez parlé des investissements effectués depuis 2016. De quelles ressources disposiez-vous avant 2016?

Mme Kathy Nghiem: Nous avons notre programme d'intervention environnementale en cas de pollution en milieu marin, qui nous permettait de nous occuper des navires qui présentaient une menace en raison de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires ou de déversements d'origine inconnue.

M. Robert Morrissey: Le ministère a-t-il toujours eu la capacité d'agir?

Mme Kathy Nghiem: Nous avons la capacité d'effectuer des interventions environnementales.

M. Robert Morrissey: Non, je parle de la capacité de procéder au retrait des navires. Le ministère avait-il cette capacité avant 2016?

M. Robert Brooks: Pour compléter la réponse de Mme Nghiem, je peux dire que la partie 8 de la Loi sur la marine marchande du Canada confère au ministre le pouvoir de prendre des mesures pour réparer des dommages ou remédier à une situation.

M. Robert Morrissey: Y avait-il un poste budgétaire à cet égard au MPO comme c'est le cas actuellement?

M. Robert Brooks: Je pourrais peut-être dire que, dans le cadre du Plan de protection des océans, c'était la première fois que la Garde côtière canadienne disposait de ressources destinées précisément à l'assainissement et à l'évaluation des navires dangereux. Cependant, auparavant, aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada...

M. Robert Morrissey: Pouvez-vous me rappeler quelle était la somme dont vous disposiez à partir de 2016 vous permettant enfin d'agir à cet égard?

M. Robert Brooks: Pardonnez-moi, mais je ne comprends pas tout à fait votre question.

M. Robert Morrissey: Quelle était la somme accordée dans le cadre du Plan de protection des océans qui a été mis en place en 2016? Quel était le chiffre? Quel était le montant?

M. Robert Brooks: Madame Nghiem, avez-vous ce chiffre?

M. Robert Morrissey: Ce que vous me dites, c'est qu'il n'y avait pas d'argent auparavant, qu'il n'y avait pas de budget réservé pour la prise de mesures visant à s'attaquer au problème.

Mme Kathy Nghiem: Le montant affecté au Plan de protection des océans s'élevait à 139,8 millions de dollars en 2016.

M. Robert Morrissey: Je tiens simplement à préciser, aux fins du compte rendu, que le gouvernement du Canada n'a pas consacré de ressources à ce problème précis avant 2016. Merci.

Je suis surpris que le programme soit propre aux ports pour petits bateaux. Pour quelle raison?

Je sais que mon temps est écoulé.

• (1715)

Mme Kathy Nghiem: Je vais demander à Mme Hopper de répondre à cette question.

Mme Stephanie Hopper: Le Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés vise précisément les ports pour petits bateaux appartenant au MPO. Il existe un programme précis dans le cadre du Plan de protection des océans, qui est...

M. Robert Morrissey: Excusez-moi. Il faudrait que le navire abandonné se trouve dans un port pour petits bateaux pour que vous puissiez vous en occuper. Ai-je raison?

Mme Stephanie Hopper: Oui... dans les ports pour petits bateaux.

M. Robert Morrissey: D'accord.

Merci, monsieur le président. J'ai terminé.

Le président: Merci, monsieur Morrissey.

La parole est maintenant à Mme Desbiens, pour au plus deux minutes et demie. Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

Je vais poser une question à Mme Verville, qui pourra peut-être me répondre en français.

Votre expérience vous permet-elle de croire que la sécurité sur le Saint-Laurent est la même qu'avant, qu'elle s'est améliorée ou qu'elle pose plus de défis qu'avant? Je pense, par exemple, à la circulation maritime de matières dangereuses.

Mme Annie Verville (directrice, Conformité et application de la loi, ministère des Pêches et des Océans): Merci de la question.

J'aimerais plutôt diriger la question vers mes collègues de Transports Canada, car elle relève plus de leur domaine d'activité que du mien.

Mme Caroline Desbiens: D'accord.

Pouvez-vous y répondre? C'est parce que je dispose seulement de deux minutes et demie.

M. Sean Rogers: Oui, merci de la question.

[Traduction]

Je vais essayer de répondre rapidement.

Le transport maritime demeure le mode de transport le plus sûr au Canada. Le trafic maritime est en constante augmentation. Nous n'avons observé aucune hausse des incidents ou des accidents mari-

times nous portant à croire que le transport maritime devient moins sûr qu'auparavant.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: À cet égard, n'avez-vous pas eu vent de l'inquiétude des pilotes du Bas-Saint-Laurent au sujet des formations privées?

[Traduction]

M. Sean Rogers: Le système prévu actuellement dans la réglementation pour l'octroi de certificats de pilotage... Je pense que c'est de cela qu'il est question. Quant à la formation et à la certification de l'équipage de pont en vue de l'obtention d'un certificat de pilotage, le système vise à assurer le même niveau de sécurité qu'en ce qui concerne un pilote maritime breveté, c'est-à-dire un pilote à temps plein. L'expérience requise en mer en tant que capitaine ou membre de l'équipage de pont, le nombre de sorties en mer, la connaissance des conditions actuelles...

[Français]

Mme Caroline Desbiens: La langue est-elle encore une barrière?

M. Sean Rogers: Cela dépend de la situation.

[Traduction]

Le nombre de sorties en mer requis pour être admissible à un certificat de pilotage dépendra de l'appariage origine-destination, en fonction du risque pour la sécurité de la navigation.

Ce nombre est établi afin de s'assurer que l'expérience d'un pilote breveté est équivalente à celle de l'équipage de pont du navire. Ce critère est fondé sur le principe selon lequel une personne qui effectue le même nombre de sorties depuis de nombreuses années a le même niveau de connaissances et d'expérience qu'un pilote maritime breveté. Dans un sens, l'expérience et les connaissances de l'équipage de pont sont équivalentes à celles d'un pilote maritime breveté; par conséquent, les membres de l'équipage peuvent demander un certificat.

Cependant, le certificat ne s'applique qu'à certains appariages origine-destination. Il n'autorise pas la navigation n'importe où dans le Saint-Laurent. Un certificat de pilotage n'est valide que pour un certain port d'origine et une certaine destination.

Le président: Merci, madame Desbiens.

La parole est maintenant à Mme Barron, pour au plus deux minutes et demie. Allez-y, s'il vous plaît.

• (1720)

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Comme nous le savons, il est beaucoup moins coûteux pour nous d'empêcher au départ que ces navires soient abandonnés. À l'heure actuelle, on n'indique pas clairement aux gens comment se départir correctement d'un navire. Ils ne savent pas trop quoi faire une fois que leur navire est arrivé au terme de sa durée de vie utile. Nous devons mettre en place une stratégie plus vaste, mais il y a une question en particulier que je veux poser au sujet de l'identification des propriétaires de navires.

Un de mes électeurs m'a fait part récemment de sa frustration. Il tournait en rond. Il essayait d'immatriculer son bateau. Il travaillait là-dessus depuis des mois et il n'arrivait pas à obtenir une réponse claire sur la façon d'immatriculer son bateau.

Je me demande si quelqu'un pourrait me parler des difficultés liées à l'immatriculation des navires et m'expliquer en quoi il s'agit d'un élément important de cette discussion sur la façon de nettoyer ces navires et de les empêcher de couler au départ.

M. Sean Rogers: Je travaille au sein du Programme de la sécurité et de la sûreté maritimes à Transports Canada. Nous recevons régulièrement des courriels s'adressant à la ministre et à d'autres personnes provenant de gens qui éprouvent des difficultés avec le système d'immatriculation en ligne. Il est également possible de présenter une demande d'immatriculation par la poste. Je me ferai un plaisir de faire un suivi auprès de la députée après la réunion pour prendre en note l'information au sujet de la personne en question afin de lui fournir les renseignements qui l'aideront à faire immatriculer son embarcation de plaisance.

Mme Lisa Marie Barron: Sachez que je lui ai fourni ces renseignements, et je serais heureuse d'en discuter plus tard.

Le gros du problème n'est pas l'immatriculation du navire, mais plutôt l'accès aux renseignements relatifs à l'immatriculation du navire. On m'a dit que lorsqu'un navire est abandonné, afin de pouvoir le nettoyer, il faut identifier le propriétaire, et parce que le système est désuet, il faut beaucoup de temps pour identifier le propriétaire, ce qui signifie que le navire reste là où il se trouve plus longtemps qu'il ne le faut, polluant ainsi l'écosystème marin environnant. Je me demande si quelqu'un pourrait parler des conséquences d'un système d'immatriculation désuet ou, en fait, me dire si c'est bien vrai qu'il est désuet.

M. Sean Rogers: Le Programme de la sécurité maritime est responsable de l'exploitation de la base de données des permis d'embarcation de plaisance. L'un des problèmes que nous avons constatés, c'est qu'avant 2010, ce permis, qui est l'équivalent du permis de conduire que vous détenez pour conduire votre voiture, était valide à vie. Lorsque le propriétaire d'un navire le vendait à quelqu'un d'autre ou s'il le mettait hors service en vue de s'en défaire, il lui incombait de le signaler afin que ce changement figure dans la base de données. Les propriétaires ne s'acquittaient pas toujours de cette responsabilité. En 2010, nous avons mis en place une période de validité de 10 ans pour ce permis afin, qu'avec le temps, les permis valides à vie bénéficient de droits acquis ou deviennent des permis valides pour une période de 10 ans.

Au total, environ 2,7 millions de permis sont consignés dans le système, dont 1,5 million sont des permis valides à vie. Ces permis remontent à aussi loin que les années 1960 et pourraient appartenir à des personnes qui sont décédées ou dont le navire a eu deux ou trois propriétaires différents depuis. Par conséquent, nous sommes en train de mettre à jour le règlement, de le modifier et d'établir une période de validité de cinq ans pour les permis d'embarcation de plaisance. En outre, une personne aurait, je crois, 30 jours pour signaler un changement de propriété aux fins de la base de données des permis.

Cette mesure vise à créer un régime de délivrance de permis plus solide pour soutenir l'application de la loi régissant les épaves et les bâtiments dangereux et abandonnés en permettant aux responsables du Programme de protection de la navigation ou à la Garde côtière canadienne d'identifier plus facilement le propriétaire d'un navire. Pour revenir à l'exemple qui a été donné, s'il est vrai que les rensei-

gnements d'immatriculation contenus dans la base de données des permis ne sont pas à jour, il peut parfois être pratiquement impossible de retrouver le dernier propriétaire d'un navire.

• (1725)

Le président: Merci, madame Barron.

Nous passons maintenant à M. Calkins, pour cinq minutes maximum.

M. Blaine Calkins (Red Deer—Lacombe, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux d'être de retour au comité des pêches. Je suis ravi d'avoir l'occasion de poser quelques questions.

Pour que ce soit bien clair, madame Nghiem, vous avez dit — et je veux m'assurer de bien comprendre — que 300 millions de dollars ont été consacrés au retrait de navires délaissés et abandonnés.

Ai-je bien compris?

Mme Kathy Nghiem: [*Inaudible*] investi depuis 2016, et des fonds sont prévus jusqu'en 2027.

M. Blaine Calkins: Ces fonds ont été investis et dépensés. C'est de l'argent qui a été dépensé. Est-ce exact? Ce n'est pas prévu au budget.

Mme Kathy Nghiem: Une partie de cet argent a été dépensée.

M. Blaine Calkins: Combien a-t-on dépensé? Pourriez-vous nous le dire s'il vous plaît?

Mme Kathy Nghiem: Il faudrait que j'additionne les colonnes. J'ai besoin d'une minute pour le faire.

M. Blaine Calkins: Tout l'argent n'a pas encore été dépensé.

Mme Kathy Nghiem: Non.

M. Blaine Calkins: Jusqu'à quand ce programme sera-t-il mis en oeuvre?

Mme Kathy Nghiem: Certains éléments sont en cours, et d'autres prendront fin en 2027.

M. Blaine Calkins: D'accord. Je vois que le nombre de navires s'élève à 1 489 en juin et à 1 358 en septembre 2024. C'est donc dire qu'il y a 131 navires de moins. On prétend que 791 navires ont été retirés. Si vous aviez utilisé la totalité des 300 millions de dollars, ce que vous dites ne pas avoir fait, cela donnerait 380 000 \$ par navire. Cela me semble exorbitant.

Combien d'argent avez-vous perçu auprès des propriétaires conformément au principe de l'utilisateur-payeur? Quel montant a été remboursé aux contribuables?

Mme Kathy Nghiem: Je vais demander à mon collègue de Transports Canada de répondre à votre question. Il pourra vous parler du fonds d'assainissement des navires.

M. Colin Henein: Bien sûr.

Le fonds d'assainissement des navires sera une source de financement à long terme et il sera financé par les propriétaires. Il nous évitera de puiser dans les recettes fiscales générales pour assumer les coûts d'assainissement lorsque nous ne pouvons pas trouver le propriétaire ou lorsque le propriétaire ne veut pas ou ne peut pas payer les coûts.

M. Blaine Calkins: C'est bien. Je comprends l'intention.

Cependant, ma question est très précise: combien d'argent avons-nous recueilli auprès des propriétaires de navires délaissés? Je cherche à obtenir un chiffre, si vous en avez un. Si vous n'en avez pas, ce n'est pas grave.

Mme Kathy Nghiem: Nous allons devoir répondre ultérieurement par écrit, monsieur le président.

M. Blaine Calkins: Je ne me souviens plus qui a dit cela, mais j'ai entendu quelqu'un dire que le nombre de navires ajoutés à l'inventaire augmente à un rythme presque exponentiel, si j'ai bien compris. Pouvez-vous le confirmer? Je pense que nous en voyons plus que jamais. Est-ce exact? C'est peut-être Mme Barron qui a posé la question.

Est-ce vrai?

M. Robert Brooks: Je vous remercie beaucoup de la question.

Ce que je peux dire, c'est que la création de l'inventaire national était une mesure directe prise à la suite des investissements effectués dans le cadre du Plan de protection des océans. Lorsque nous avons commencé à dresser cet inventaire, nous avons constaté une tendance à la hausse du nombre de navires ajoutés à l'inventaire. Entre 2018-2019 et 2023-2024 en particulier, nous avons observé une importante augmentation dans l'inventaire au fur et à mesure que nous découvriions...

M. Blaine Calkins: Quand cette somme de 300 millions de dollars a-t-elle figuré dans le budget pour la première fois?

M. Robert Brooks: La somme de 300 millions de dollars qui a été mentionnée est destinée à la Garde côtière canadienne, à Transports Canada et aux ports pour petits bateaux, afin de...

M. Blaine Calkins: En quelle année était-ce?

M. Robert Brooks: C'était en 2016.

M. Blaine Calkins: D'accord.

Ce que je vous entends dire, c'est que le gouvernement a annoncé qu'il dépense des centaines de millions de dollars pour nettoyer des navires délaissés, et je vous entends aussi dire qu'il y a plus de navires délaissés que jamais.

Serait-il juste de dire que les propriétaires de navires sur la côte croient maintenant que le gouvernement va se charger de nettoyer les navires, et que c'est la raison pour laquelle il y a davantage de navires abandonnés? Est-ce que le programme engendre une augmentation du nombre de navires abandonnés parce que les gens se disent: « Eh bien, le gouvernement va payer pour le nettoyage »? Est-ce là le problème?

M. Colin Henein: Il serait peut-être utile que je parle de la stratégie globale sur les épaves et les bâtiments abandonnés, qui repose sur cinq piliers.

Nous avons dû édicter la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Nous avons dû créer l'inventaire national et une méthode d'évaluation des risques. La Garde côtière a parlé du nombre de navires ajoutés à l'inventaire et du nombre de navires supprimés de cette liste. C'est un système de comptage. Cela nous a permis de mettre en place un financement à court terme pour commencer à nous occuper de ces navires et à les éliminer de la liste.

Cependant, nous...

M. Blaine Calkins: Il semble que vous ayez mis en place beaucoup de processus.

Sur les 300 millions de dollars dépensés jusqu'à maintenant, quel montant a été consacré à la bureaucratie par rapport au retrait des navires?

● (1730)

M. Colin Henein: Je n'ai pas sous les yeux les chiffres concernant les dépenses administratives par rapport aux dépenses liées au retrait des navires. Je ne sais pas si mes collègues ont ces chiffres. Cependant, notre intention est d'être en mesure de mieux identifier les propriétaires afin que nous puissions les tenir responsables de leurs propres navires et de ne dépenser les fonds gouvernementaux que lorsqu'il est impossible d'identifier les propriétaires des navires. Ensuite, le dernier pilier de cette stratégie consiste à mettre en place ce fonds financé par les propriétaires de navires afin que ce soient eux qui contribuent aux coûts du retrait de ces navires.

Le président: Merci, monsieur Calkins. Votre temps est écoulé.

M. Blaine Calkins: Merci.

Le président: Nous allons maintenant passer à M. Kelloway, pour cinq minutes maximum. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Mike Kelloway (Cape Breton—Canso, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Permettez-moi d'exprimer nos condoléances pour la personne qui a perdu la vie à bord du NGCC *Vincent Massey*. Lorsqu'un tel événement se produit, tous les membres de la Garde côtière sont touchés. Je présente mes condoléances à la famille, aux amis, aux collègues et aux personnes qui vivent à Sydney, où se trouve le Collège de la Garde côtière canadienne, à Westmount. La plupart des personnes qui se trouvent à bord de n'importe quel navire y ont reçu leur formation. Je sais que les cadets sont touchés, et je sais que les instructeurs le sont aussi. Je présente donc mes condoléances à tous ces gens.

Je vous remercie d'être ici aujourd'hui. L'un des grands avantages d'être le dernier intervenant à poser des questions dans une série de questions, c'est que de nombreuses questions intéressantes ont déjà été posées sur le processus et l'investissement. J'entends souvent, entre autres, que des investissements substantiels ont été réalisés au fil des ans pour se concentrer sur les navires délaissés et abandonnés, ce qui me semble essentiel et fondamental.

J'en suis heureux, et cela semble avoir un impact, ce qui est très positif. Lorsque je regarde les organismes et les processus qui ont été mis sur pied pour aider à atténuer ou à résoudre le problème, le formateur en leadership que je suis constate que vous réussissez certaines choses exceptionnellement bien. J'aimerais savoir, par exemple, ce qui pourrait améliorer encore le travail accompli par chacun d'entre vous et vos ministères. Ce serait donc ma première question.

Je vais tenter de poser une autre question, et je vous demanderais donc de réfléchir à la première question et de déterminer la personne la mieux placée pour y répondre. Ma deuxième question a une portée plus restreinte, mais je pense qu'elle est très importante. J'ai entendu à maintes reprises parler du scénario dans lequel une société propriétaire d'un navire fait faillite et que de nombreux éléments du navire doivent être pris en charge — qu'il s'agisse de produits chimiques ou d'autre chose —, mais que faisons-nous lorsque le navire en question n'a pas de propriétaire? Il a peut-être cessé ses activités. Il essaie peut-être de se soustraire au processus qui consiste à assumer les responsabilités d'un propriétaire.

Nous pourrions peut-être entendre la réponse à la première question, et ensuite à la deuxième question... Si j'ai le temps, je poserais une troisième question.

Mme Kathy Nghiem: J'aimerais demander à mon collègue de répondre à la première question, et peut-être à Mme Verville de répondre à la deuxième question.

M. Colin Henein: Je dirais que les deux principales lacunes que nous essayons de combler en ce moment dans la stratégie sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux sont visées dans les deux dispositions réglementaires à venir. Nous avons parlé de la mise en œuvre de la loi, et cela a été fait. Nous avons ensuite parlé de l'inventaire national des navires et de la méthodologie de gestion des risques, et ces processus sont en cours. Nous avons parlé du financement à court terme pour commencer à sortir les navires de l'eau, et ces efforts sont également en cours.

Nous en sommes maintenant aux améliorations en ce qui concerne l'identification des propriétaires de bateaux — un sujet abordé par mon collègue un peu plus tôt — qui visent à réduire la période de temps nécessaire pour obtenir des renseignements plus précis sur les propriétaires. Ensuite, une fois cet élément en place, nous pourrions créer le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments prévu dans la loi, ce qui nous permettra de disposer d'une base de financement stable, car les propriétaires contribueront à ce fonds par l'entremise d'une redevance réglementaire chaque fois qu'ils obtiennent un permis pour une embarcation de plaisance ou qu'ils enregistrent un navire dans le registre des bâtiments. Nous serons en mesure d'imposer une redevance réglementaire afin que ces personnes contribuent au Fonds d'assainissement concernant les bâtiments, mais aussi à certains des éléments plus proactifs dont nous avons parlé, par exemple la sensibilisation de la population, la recherche et le développement, le renforcement des capacités locales ou même les programmes de restitution de bâtiments. Ce sont des lacunes que nous tentons de combler dans le système, afin d'être en mesure de concrétiser la vision de cette stratégie, qui est encore en déploiement.

Je cède maintenant la parole à ma collègue de la Garde côtière pour qu'elle puisse répondre à la deuxième question.

[Français]

Mme Annie Verville: La priorité de la Garde côtière canadienne sera toujours de tenir les propriétaires responsables de leur navire et de s'assurer qu'on en dispose de façon responsable à la fin de leur cycle de vie.

Pour ce qui est de l'exemple que vous donnez, il y a le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments, qui entrera en vigueur prochainement. Si les dommages sont dus à la pollution par les hydrocarbures, la Garde côtière peut également soumettre des réclamations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. C'est l'industrie qui a contribué à ce fonds, et la Garde côtière peut soumettre des réclamations pour le remboursement des coûts. Ce n'est donc pas le public canadien qui paie pour les activités de la Garde côtière dans ces circonstances.

• (1735)

[Traduction]

M. Mike Kelloway: D'accord.

Je pense qu'il me reste cinq secondes. Je vous remercie de vos réponses, et je vais céder la parole à l'intervenant suivant.

Le président: Je vous remercie, monsieur Kelloway.

La parole est maintenant à M. Small. Il a cinq minutes.

M. Clifford Small: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais obtenir quelques éclaircissements de la part de M. Brooks.

Selon vous, peut-on se fier au *Rapport sur les résultats ministériels 2022-2023* de Transports Canada, monsieur Brooks?

M. Robert Brooks: Je ne peux pas me prononcer sur la fiabilité de ce rapport. Je présume qu'il s'agit d'un rapport au Parlement et je n'ai donc rien à ajouter.

M. Clifford Small: Je présume qu'il s'agit d'un rapport lié au travail que la Garde côtière canadienne et Transports Canada effectuent conjointement dans ce dossier.

Est-ce exact, selon vous, monsieur Brooks?

M. Robert Brooks: Puisque je n'ai pas le rapport sous les yeux, je ne suis pas en mesure de confirmer cette déclaration.

M. Clifford Small: Combien de navires, comme vous me l'avez dit tout à l'heure, ont été retirés pour l'exercice financier 2022-2023?

M. Robert Brooks: Si vous me le permettez, j'aimerais apporter quelques précisions et présenter mes excuses, car j'ai parlé plus tôt de 117 navires. Toutefois, j'avais mal compris la question et ce nombre concerne l'exercice 2023-2024. Selon mes renseignements, 160 navires ont été retirés au cours de l'exercice 2022-2023.

M. Clifford Small: D'accord.

Il y a un écart assez important dans ce cas-ci, car selon le propre rapport de Transports Canada, seuls 27 navires préoccupants ont été traités dans le cadre des deux programmes du ministère cette année-là, et l'objectif était de retirer 110 navires.

Contrairement au tableau idyllique qui a été brossé ici aujourd'hui, le fait est qu'au cours de cet exercice financier... Nous n'avons pas les résultats pour l'année qui vient de s'écouler, mais l'objectif n'a été atteint qu'à 25 %, puisque seulement 27 navires sur les 110 navires préoccupants ont été retirés.

J'ai peut-être semblé un peu ébranlé, car j'ai été déconcerté par la réponse que M. Brooks m'a donnée.

Quelle part des prévisions budgétaires a été utilisée au cours de l'exercice 2022-2023 sur les 41,6 millions de dollars qui sont partagés entre les deux ministères?

M. Robert Brooks: Monsieur le président, je devrai envoyer ces détails plus tard.

Je vous remercie.

M. Clifford Small: Ces chiffres se trouvent dans le même rapport. Il s'agit de 25,2 millions de dollars, ce qui représente 61 % des dépenses proposées, mais on n'a obtenu que 25 % des résultats souhaités.

Je ne suis donc pas certain que ce programme fonctionne aussi bien que mon collègue, M. Morrissey, l'affirme.

Combien de projets prévus pour 2022-2023 n'ont pas été réalisés? Connaissez-vous les noms des projets que vous aviez en tête pour cet exercice financier? En avez-vous une liste? Si vous ne pouvez pas les fournir maintenant, vous pourrez les fournir plus tard par écrit.

M. Robert Brooks: Nous serons heureux de vous faire parvenir ces détails.

Je pourrais peut-être apporter un éclaircissement utile. Peut-être que les chiffres auxquels vous faites référence dans le rapport de Transports Canada concernaient le Programme de bateaux abandonnés, qui représentait un élément du financement alloué à tous les ministères, ce qui signifie que ces chiffres ne sont peut-être pas complets et ne tiennent peut-être pas compte de tous les bateaux retirés par la Garde côtière canadienne, les ports pour petits bateaux et Transports Canada dans le cadre d'un effort collectif.

M. Clifford Small: Monsieur Brooks, quels progrès ont été réalisés dans le retrait des 83 navires préoccupants non encore retirés depuis le 31 mars 2023? Parmi ceux qui n'ont pas été retirés et qui se retrouvaient dans la partie de l'objectif non atteinte, savez-vous combien ont été retirés depuis?

• (1740)

M. Robert Brooks: Monsieur le président, je demanderais à mes collègues de Transports Canada de bien vouloir fournir d'autres précisions sur la question, car je crois que cela concerne le Programme de bateaux abandonnés, ou PBA, dont nous parlons.

Mme Joanne Weiss Reid: Je devrai vous envoyer par écrit les renseignements concernant les navires dont le retrait est prévu.

Je vous remercie.

M. Clifford Small: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 14 secondes, ce qui n'est pas suffisant, à mon avis, pour poser une autre question.

La parole est maintenant à M. Hardie. Il a cinq minutes.

M. Ken Hardie: Je vous remercie, monsieur le président. Je peux utiliser ses 14 secondes. Cela vous convient-il? Je vous remercie beaucoup.

J'ai passé une partie de ma carrière chez la compagnie d'assurance-automobile publique de la Colombie-Britannique, et il y a certaines similitudes entre les bateaux et les voitures et les camions lorsqu'il s'agit de retrouver les propriétaires.

Inscrit-on l'équivalent d'un numéro d'identification de véhicule sur un bateau au moment de sa fabrication?

M. Sean Rogers: Oui, et cela correspond au permis d'embarcation de plaisance. La terminologie est peut-être mal choisie, mais le permis d'embarcation de plaisance est en réalité un numéro d'immatriculation, et ce sont les numéros à cinq ou six chiffres que l'on voit souvent sur les deux côtés d'un bateau.

M. Ken Hardie: Ces numéros ne sont pas réellement inscrits, c'est-à-dire gravés dans la coque du bateau, n'est-ce pas?

Le point que je tente de faire valoir est très simple. Après avoir éprouvé de nombreuses difficultés avec les ateliers de cannibalisation de véhicules et la pratique consistant à réattribuer des numéros d'immatriculation à d'autres véhicules, l'Insurance Corporation of British Columbia a mis au point un système qui, tout d'abord, exige des fabricants qu'ils cachent les numéros d'identification des véhicules, afin qu'il ne soit pas facile pour quelqu'un d'usurper l'identité du propriétaire de ce véhicule.

Deuxièmement, le processus d'octroi de permis doit être... Je suis désolé. Je commence à formuler des recommandations, mais j'ai l'impression que vous êtes — pardonnez-moi l'expression — à

la dérive lorsqu'il s'agit d'identifier les propriétaires des bateaux abandonnés. Il devrait être obligatoire de contracter une assurance pour ces embarcations et d'obtenir un permis représentant la police d'assurance, de sorte que la seule façon de transférer l'embarcation d'une personne à une autre soit de renoncer au permis, d'en obtenir un nouveau et de s'assurer que la taxe de vente provinciale a été payée, etc.

Nous avons eu cette discussion avec vous il y a quelques années, mais il semble que rien n'ait changé depuis en ce qui concerne l'identification des propriétaires. C'est maintenant l'occasion de me dire que j'ai tort sur ce point.

M. Sean Rogers: C'est l'objectif des modifications au Règlement sur les petits bâtiments qui visent actuellement les permis pour les embarcations de plaisance. Elles créeront des sanctions administratives pécuniaires et elles créeront une obligation — qui n'existait pas auparavant — de signaler un changement de propriétaire dans la base de données. Elles aboutiront à l'abandon des permis à vie, qui représentent déjà une partie du problème lorsqu'on tente de retrouver un propriétaire. L'établissement d'une période de validité de cinq ans, qui oblige à renouveler le permis tous les cinq ans, vise à résoudre certains des problèmes soulevés par le député.

M. Ken Hardie: Quel est le coût de l'abandon — enfin, pas de l'abandon, mais de la mise hors service — d'une embarcation de plaisance ordinaire?

Par exemple, si une personne souhaite faire les choses correctement et qu'elle a un bateau qui est arrivé à la fin de son cycle de vie naturel et qu'elle veut s'en débarrasser d'une manière responsable, combien cela coûterait-il?

Mme Kathy Nghiem: Je dirais que ce coût peut varier considérablement.

M. Ken Hardie: Il peut varier considérablement.

Vous pouvez comprendre que cela encourage fortement une personne à simplement échouer l'embarcation quelque part et à l'abandonner, surtout s'il n'y a pas encore de véritable moyen de remonter jusqu'au propriétaire.

• (1745)

M. Sean Rogers: Nous comprenons les lacunes actuelles dans le fonctionnement de la base de données des permis d'embarcation de plaisance, et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons proposé ces modifications réglementaires, car nous espérons qu'elles nous permettront de combler certaines de ces lacunes.

M. Ken Hardie: Quand pourrons-nous voir une solution à ce problème?

M. Sean Rogers: Le règlement a été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 13 mai 2023. En raison de la nature des modifications réglementaires proposées, nous avons reçu plus de 800 commentaires. Nous sommes en train d'examiner ces commentaires et notre plan prospectif de la réglementation, qui se trouve sur le site Web de Transports Canada, prévoit qu'une version définitive du règlement sera publiée d'ici le mois de décembre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Hardie.

La parole est maintenant à Mme Desbiens. Elle a deux minutes et demie.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Est-ce que quelqu'un parmi vous peut me dire combien des 183 épaves relevées sont considérées comme des épaves dangereuses?

[Traduction]

Mme Kathy Nghiem: Nous devons vous faire parvenir ces renseignements par écrit, monsieur le président.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Y a-t-il une opération quelconque en vue de déterminer quelles épaves dans le Saint-Laurent, au Québec, contiennent des matières dangereuses?

[Traduction]

M. Robert Brooks: Dans le cadre de ses activités dans le Saint-Laurent et dans le golfe, la Garde côtière canadienne est toujours prête à recevoir des signalements sur les navires dangereux ou les navires préoccupants qui présentent un risque de pollution ou un risque d'une autre nature dangereuse. Ce service est accessible 365 jours par année, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

À ma connaissance, aucune opération d'enlèvement de navires n'est planifiée dans ces régions pour le moment.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Alors, on ne le sait pas.

[Traduction]

M. Robert Brooks: Je dirais que nous le savons. Dans l'inventaire, à ce moment-ci, nous n'avons pas accordé, dans notre plan d'action, la priorité à une opération d'enlèvement de navire dans le Saint-Laurent.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: D'accord.

Qu'advierait-il si, par hasard, un plongeur découvrirait un bateau et qu'on soupçonnait qu'il contient des matières dangereuses?

[Traduction]

M. Robert Brooks: Dans tous les cas où la Garde côtière canadienne reçoit un signalement au sujet d'un navire qui soulève des inquiétudes, nous suivons un processus d'évaluation déjà établi. L'officier de service qui reçoit le signalement déterminera si une intervention d'urgence est nécessaire ou non. Si c'est le cas, la Garde côtière canadienne interviendra en cas d'urgence 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et ce, 365 jours par année.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Vous avez quand même...

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, madame Desbiens. Il ne vous reste que huit secondes, ce qui n'est pas suffisant pour poser une question et entendre une réponse. La parole est donc à Mme Barron. Elle a deux minutes et demie.

Mme Lisa Marie Barron: Je vous remercie, monsieur le président.

Ma première question s'adresse au représentant de Transports Canada qui serait le mieux placé, selon vous, pour y répondre. Comme nous l'avons déjà dit, il s'agit d'un enjeu important. Nous pourrions aborder toutes sortes de questions liées à la prévention et à la mise en place de systèmes et de mécanismes visant à prévenir

l'abandon de navires. Cependant, il est illégal d'abandonner un navire, et je sais qu'une amende a été infligée dans le cas d'un navire au sud de l'île de Vancouver, où j'habite. Une autre amende a été infligée sur la côte Est. J'ai appris récemment que cinq amendes avaient été infligées au Canada, pour un montant total de 55 500 \$.

Cependant, lorsque j'ai consulté la même base de données ce matin, j'ai constaté que ces chiffres avaient changé et que deux amendes seulement avaient été infligées à des propriétaires de navires qui avaient abandonné leur embarcation, pour un montant total de 26 600 \$. Je ne vois pas pourquoi il y aurait une différence ou, pire encore, un nombre moins élevé d'amendes aujourd'hui qu'il y a quelques semaines. Quelqu'un peut-il expliquer cette situation?

• (1750)

[Français]

Mme Annie Verville: Je peux vous éclairer sur cette question.

Transports Canada et la Garde côtière canadienne ont des pouvoirs distincts pour ce qui est d'imposer des sanctions administratives pécuniaires. Présentement, le registre de Transports Canada contient deux sanctions administratives pécuniaires imposées en vertu de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, tandis que celui de la Garde côtière en contient cinq. C'est peut-être l'existence de ces deux registres qui est à l'origine de la confusion quant au nombre de sanctions.

[Traduction]

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

Que savons-nous de ce qu'il en coûte pour le nettoyage d'un navire? Quelqu'un dispose-t-il de cette information? Je suppose que tout dépend de sa taille, mais disons qu'il s'agit d'une embarcation de plaisance de taille moyenne sur la côte Ouest.

M. Robert Brooks: Je vous remercie beaucoup de la question.

Ce qu'il en coûte pour prendre en charge des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux dépend d'un certain nombre de facteurs, notamment l'emplacement, l'état du navire — s'il est coulé, s'il est partiellement coulé, s'il flotte —, sa taille ainsi que la construction de la coque, les matériaux qu'il contient et le volume de polluants à bord. D'après notre expérience, nous pouvons dire que, lorsque la Garde côtière canadienne intervient pour s'occuper des navires qui nécessitent notre attention, nous constatons que les coûts peuvent être de l'ordre de 5 000 à 10 000 \$, mais lorsqu'il s'agit de navires commerciaux de grande taille qui contiennent de gros polluants, il faut compter entre 25 et 35 millions de dollars pour retirer le navire et le démanteler.

Le président: Merci, madame Barron.

Nous allons maintenant passer à M. Bragdon... Non, il a cédé son temps à M. Calkins. Veuillez m'excuser.

Monsieur Calkins, allez-y, pour un maximum de cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Blaine Calkins: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre, monsieur Brooks.

Pouvez-vous expliquer au Comité quelle est notre responsabilité lorsqu'il faut retirer de l'eau un navire abandonné? Sommes-nous simplement responsables de le ramener sur la terre ferme ou de le transporter jusqu'à une décharge? Pouvez-vous m'expliquer le processus qui a été mis en place et pour lequel les contribuables paient?

J'ai l'impression que nous devons tout démanteler et découper. Il y a sûrement de la ferraille. S'il s'agit de métal, nous allons récupérer de l'argent. Pouvez-vous m'expliquer ce dont nous sommes tous responsables?

M. Robert Brooks: Je vous remercie de votre question. Je vais faire de mon mieux.

Dans le cadre du mandat de la Garde côtière concernant les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, nous avons, partout au pays, des agents d'intervention qui sont déployés sur le lieu d'un incident. Ils ont reçu la formation nécessaire pour entreprendre une évaluation initiale des risques afin de comprendre la nature du navire et les risques qu'il représente. Ils ont également reçu la formation qu'il faut pour prendre toutes les mesures de lutte contre la pollution requises durant les travaux de stabilisation initiale de l'incident et pour protéger l'environnement marin pendant que des plans sont élaborés. Lorsqu'il faut déconstruire un navire, la Garde côtière canadienne n'a pas les compétences nécessaires. C'est pourquoi nous travaillons avec nos collègues de SPAC pour que soient engagés des sauveteurs professionnels qui s'occuperont de la déconstruction.

M. Blaine Calkins: Vous dites que dans certains cas, il en coûte 25 millions de dollars par navire.

M. Robert Brooks: C'est exact. Nous avons déjà assaini des navires à ce coût, notamment le *Kathryn Spirit*, qui se trouvait dans la région de Beauharnois, à Montréal. Nous avons également retiré le pétrole en vrac de l'épave du *Manolis L*, un navire coulé au large de l'île Fogo, et les coûts étaient également de cet ordre. Auparavant, nous avions estimé à 25 millions de dollars le coût pour retirer le pétrole du *Zalinski*, qui se trouve dans le chenal Grenville.

M. Blaine Calkins: Oui, mais ce ne sont là que quelques exemples. Vous avez dit vous-même que 25 % des navires abandonnés sont des voiliers. Est-ce exact? Je pense que c'était bien cela. Un voilier de 30 pieds acheté neuf coûte entre 100 000 et 150 000 \$ en moyenne. Bien sûr, ce bateau ne vaudrait pas cette somme. À l'étape du triage, il y a des considérations environnementales, etc., mais il y a sûrement des choses faciles à faire qui ne coûtent pas si cher.

Est-ce là un aspect pris en compte lorsqu'il s'agit de retirer certains de ces navires?

M. Robert Brooks: Je vous remercie de la question.

Il est certain que lorsque la Garde côtière canadienne examine sa liste de priorités, elle suit son processus d'évaluation des risques pour s'assurer qu'elle affecte ses fonds aux navires qui présentent le plus de risques. C'est sur cette base que nous intervenons.

● (1755)

M. Blaine Calkins: C'est bon à savoir.

En 2015, le budget du ministère des Pêches et des Océans était de 1,9 milliard de dollars. Ce budget n'a cessé d'augmenter depuis 2016, à tel point que si nous avions maintenu le montant de 1,9 milliard de dollars, le ministère aurait disposé de 13,3 milliards de dollars supplémentaires dans les neuf derniers budgets. Cela aurait probablement suffi pour reconstruire tous les ports pour petits bateaux du pays et certainement pour retirer tous les navires abandonnés. En tant que contribuable, je me demande ce que nous avons en retour.

En ce qui concerne le dossier des navires abandonnés, seuls 791 navires ont été retirés. À combien estime-t-on le nombre de na-

vires? Avez-vous fait un décompte complet de toutes les eaux côtières du Canada dont nous sommes responsables, ou y a-t-il encore de vastes zones dont l'inventaire n'a pas encore été dressé?

M. Robert Brooks: Merci beaucoup de la question.

L'inventaire national des navires est mis à jour régulièrement, de sorte que le nombre de navires qui y figure peut changer assez souvent, à mesure que des navires sont signalés à la Garde côtière canadienne. Les navires qui sont signalés et qui figurent dans l'inventaire ne sont pas tous des épaves ou des bâtiments dangereux ou abandonnés au sens des définitions. Dans le cadre de l'évaluation pour effectuer le contrôle d'assurance qualité et nous assurer que nous déterminons bien les risques, nous retirons certains navires de l'inventaire parce qu'ils n'atteignent pas le seuil.

M. Blaine Calkins: Pouvez-vous nous dire combien d'employés supplémentaires travaillent pour le ministère des Pêches et des Océans en 2024 par rapport à 2015?

Combien d'employés se sont ajoutés, au total? Est-ce que quelqu'un le sait?

Mme Kathy Nghiem: Je vous ferai parvenir la réponse par écrit, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Calkins. Votre temps est écoulé.

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

[Français]

M. Serge Cormier (Acadie—Bathurst, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je voudrais clarifier quelque chose qu'on a dit tantôt. On a dit que les propriétaires étaient responsables d'enlever leurs vaisseaux abandonnés. Je pense que la question que je vais vous poser vous a déjà été posée tantôt, mais je veux juste en être certain.

Avez-vous des données sur le nombre de vaisseaux abandonnés qui ont été enlevés aux frais de leur propriétaire, par rapport à ceux qui ont été enlevés aux frais du gouvernement fédéral? Est-ce que ces chiffres ont été précisés tantôt? Si vous n'avez pas ces chiffres, est-ce que c'est parce que vous ne les recueillez pas ou est-ce que c'est parce que vous ne les avez pas sous la main présentement?

Mme Annie Verville: La priorité de la Garde côtière canadienne est de travailler en collaboration avec les propriétaires pour qu'ils prennent eux-mêmes les mesures nécessaires. Par conséquent, de telles données ne sont pas recueillies lorsque les propriétaires, une fois informés de leurs obligations en vertu de la loi, prennent les mesures nécessaires.

M. Serge Cormier: Prenons un exemple. Si, dans une année, on enlève de l'eau 100 bateaux abandonnés, on ne sait pas dans quelle proportion ceux-ci ont été enlevés aux frais de leur propriétaire ou bien aux frais du gouvernement.

Mme Annie Verville: Mon collègue M. Brooks vous a indiqué le nombre de bateaux abandonnés qui ont été enlevés par la Garde côtière canadienne, par Transports Canada ou par Pêches et Océans Canada dans le cadre du Programme des ports pour petits bateaux. Par contre, les données ne sont pas comptabilisées lorsque ce sont les propriétaires eux-mêmes qui ont pris des mesures.

M. Serge Cormier: Pourquoi ne pas les comptabiliser?

Mme Annie Verville: Je ne pourrais pas répondre à cette question.

M. Serge Cormier: Ne pensez-vous pas qu'il serait important de faire une telle comptabilité afin de connaître les coûts assumés par les propriétaires eux-mêmes, par opposition à ce que le gouvernement et les contribuables déboursent pour faire enlever des bateaux abandonnés? Il me semble que ce serait une bonne idée, à moins que je me trompe.

[Traduction]

Mme Joanne Weiss Reid: Je pourrais peut-être fournir des... Nous faisons un suivi. Plus de 95 propriétaires de bateaux ont reçu un avertissement ou un ordre de notre part. Nous envisageons de compiler les données concernant les propriétaires qui ont pris des mesures pour retirer leurs bateaux.

Comme le disaient mes collègues, nous le faisons pour les bateaux que nous retirons nous-mêmes. Nous pouvons examiner la possibilité d'extraire ces données de notre base de données pour voir si ceux à qui nous avons donné des ordres ou des avertissements ont pris les mesures nécessaires pour leurs bateaux.

[Français]

M. Serge Cormier: Pouvez-vous me donner un exemple de ce que ça coûte pour enlever un petit bateau, comparativement à un gros bateau? J'aimerais connaître le coût approximatif de ce genre d'opération. Vous avez peut-être déjà un relevé des dépenses réalisées dans les dernières années qui indique quel est le coût le plus bas qu'on a pu payer et quel est le coût le plus élevé.

• (1800)

[Traduction]

M. Robert Brooks: Merci beaucoup de la question.

Comme il a été dit plus tôt, le coût du retrait d'une épave ou d'un bâtiment abandonné ou dangereux varie considérablement. Cela dépend beaucoup de l'endroit où il se trouve au pays. Comme vous le savez, le Canada a le plus long littoral du monde et des régions très éloignées.

Lorsque le navire est loin, le coût peut être plus élevé, même pour un petit navire. Le retrait d'un navire de 30 pieds à Haida Gwaii coûtera probablement beaucoup plus cher que s'il était dans le port de Vancouver, par exemple, compte tenu de la capacité locale.

En général, je peux dire que nous avons vu des situations où le coût du retrait d'un navire ne dépassait pas 5 000 à 10 000 \$ lorsqu'il s'agissait d'une situation simple où il suffisait d'utiliser une grue pour déposer le navire sur une barge et de l'emmenner dans une installation de recyclage. Dans d'autres cas, il faut procéder à une déconstruction sur les lieux, ce qui requiert beaucoup de temps et nécessite la présence de plusieurs équipes sur place.

M. Serge Cormier: Ces navires appartiennent-ils à des Canadiens ou à des étrangers, à des sociétés ou je ne sais qui d'autre? Quelle est la proportion? La question a peut-être déjà été posée, mais c'est seulement pour clarifier les choses... Il m'arrive de ne pas écouter.

M. Robert Brooks: Je n'ai pas l'information sur la proportion de navires qui appartiennent à des Canadiens et de ceux qui appartiennent à des étrangers.

[Français]

M. Serge Cormier: Madame Hopper, si je ne me trompe pas, vous êtes la directrice générale du Programme des ports pour petits

bateaux. Est-ce pour l'Atlantique seulement ou pour l'ensemble du Canada?

Mme Stephanie Hopper: C'est pour le Canada.

M. Serge Cormier: C'est parfait.

Connaissez-vous le nombre de bateaux abandonnés en Atlantique, par rapport à la situation sur la côte du Pacifique, par exemple?

Mme Stephanie Hopper: Parlez-vous de la situation actuelle?

M. Serge Cormier: Je parle du nombre actuel de vaisseaux ou de bateaux qui n'ont pas encore été retirés de nos eaux. Y a-t-il ou non en Atlantique présentement?

Mme Stephanie Hopper: Je passerais la question à ma collègue Mme Nghiem. De notre côté, il s'agit uniquement du Programme des ports pour petits bateaux.

M. Serge Cormier: Je suis désolé, la question a peut-être été posée tantôt quant au nombre de bateaux sur la côte de l'Atlantique par rapport à la situation sur la côte du Pacifique.

[Traduction]

M. Robert Brooks: Merci beaucoup de la question.

Ce que je peux dire, c'est que pour la côte atlantique, depuis 2016, 459 navires ont été ajoutés à l'inventaire national. Au cours de la même période, 194 navires figurant dans l'inventaire ont été retirés de la côte atlantique.

Le président: Merci, monsieur Cormier.

Nous allons maintenant entamer notre dernière série de questions.

Nous allons commencer par M. Small, qui dispose d'un maximum de cinq minutes.

M. Clifford Small: Merci, monsieur le président.

En 2019, le gouvernement actuel a adopté la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. L'année dernière, en juillet, CTV a rapporté que seules deux amendes avaient été imposées depuis l'adoption de la loi.

Pourquoi la Garde côtière met-elle autant de temps à imposer des amendes pour les navires abandonnés? Par rapport au nombre de navires qui ont été nettoyés, il semble que les frais soient très peu élevés. Manifestement, monsieur Brooks, la négligence doit être beaucoup plus importante que ce que reflètent les frais en question.

[Français]

Mme Annie Verville: Je vais répondre à la question.

La Garde côtière canadienne a créé son Programme de conformité et d'application de la loi en avril 2023. À ce jour, nous avons imposé cinq sanctions administratives pécuniaires à des propriétaires qui ne se sont pas conformés à un ordre de la Garde côtière canadienne leur demandant de régler le problème lié à leurs navires dangereux.

J'aimerais passer la parole à ma collègue Joanne Weiss-Reid, qui pourra parler davantage de ce que Transports Canada a fait dans son domaine d'activité.

[Traduction]

Mme Joanne Weiss Reid: Je vais parler de l'objectif de la loi. Il s'agit de responsabiliser les propriétaires de navires pendant toute la durée du cycle de vie du navire. Pour ce faire, nous faisons de la sensibilisation, nous travaillons avec les propriétaires de navires et nous avons une approche graduelle de l'application de la loi.

Tout d'abord, il est difficile de déterminer qui est le propriétaire du navire — comme nous l'avons dit. Nous nous efforçons d'améliorer la capacité de déterminer l'identité des propriétaires de navires. En ce qui concerne la conformité pour les navires abandonnés, nous devons savoir qui est le propriétaire du navire avant d'imposer une amende, une sanction administrative pécuniaire.

• (1805)

M. Clifford Small: J'ai encore une petite question à ce sujet.

La loi de 2019 a-t-elle un effet rétroactif ou est-ce que tout compte uniquement à compter de la date à laquelle elle a été adoptée?

[Français]

Mme Annie Verville: En vertu de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, les propriétaires doivent s'acquitter de leurs obligations depuis juillet 2019, c'est-à-dire depuis le moment où la Loi est entrée en vigueur. Elle n'est pas rétroactive.

[Traduction]

M. Clifford Small: Merci.

Veuillez poursuivre.

Mme Joanne Weiss Reid: D'accord. Notre approche de l'application de la loi est graduelle.

D'abord et avant tout, nous devons déterminer qui est le propriétaire. Il faut parfois un certain temps pour y parvenir. Dans les cas où nous trouvons le propriétaire et où nous imposons une sanction administrative pécuniaire, l'objectif est de responsabiliser le propriétaire et de l'obliger à prendre des mesures pour retirer le navire. Nous émettons plusieurs avertissements. Nous en avons émis 95 à ce jour. Nous collaborons avec les propriétaires pour trouver un moyen de retirer les navires. Nous avons imposé deux sanctions administratives pécuniaires, à Transports Canada. Dans ces cas, l'objectif est également d'amener le propriétaire à se conformer à la loi et de s'assurer qu'il prend les mesures voulues pour s'occuper de son navire.

M. Clifford Small: Il s'agit d'amener les propriétaires à respecter la loi, et non d'en dissuader d'autres de l'enfreindre. Est-ce exact? On penserait que vous infligez ces amendes, dans la mesure du possible, à titre dissuasif, parce qu'il semble que le nombre de navires abandonnés ne cesse d'augmenter pour une raison ou une autre. Si le gouvernement fédéral dit qu'il va venir sortir mes ordures, je vais le laisser venir le faire au lieu de les sortir moi-même.

Est-ce que c'est ce qui se passe sur les eaux?

M. Robert Brooks: Il est important de comprendre que, en ce qui concerne l'inventaire national, bon nombre de ces navires sont d'anciens navires et ont peut-être été abandonnés depuis un certain temps. Ils n'ont donc pas de propriétaire. Dans d'autres cas, nous avons eu connaissance de situations où le propriétaire a quitté le Canada, auquel cas les pouvoirs ne s'étendent pas au-delà de nos frontières. Dans d'autres cas, le propriétaire peut être décédé.

Nous observons une augmentation des amendes et des sanctions administratives pécuniaires imposées aux propriétaires qui ne respectent pas la loi, et lorsque nous sommes saisis de nouveaux cas, c'est en grande partie la direction que nous prenons. Nous intervenons pour stabiliser la situation et prévenir la pollution. Ensuite, nous travaillons, dans la mesure du possible, avec les propriétaires pour parvenir à un bon résultat. Lorsque les propriétaires ne respectent pas la loi, nous disposons des outils législatifs nécessaires pour les obliger à rendre des comptes.

M. Clifford Small: Continuez à faire du bon travail.

Le président: Merci, monsieur Small.

Nous allons maintenant passer à M. Kelloway, qui dispose d'un maximum de cinq minutes.

M. Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

Au cours de votre témoignage, vous avez parlé des modifications réglementaires en cours et vous avez mentionné avoir reçu environ 800 commentaires de la part de divers intervenants.

Je me demande s'il vous est possible de nous donner une idée de ce que disent ces 800 intervenants et des thèmes qui ressortent dans le cadre de votre examen.

M. Sean Rogers: Plusieurs grands thèmes sont ressortis de la consultation. Les deux ou trois principaux concernaient probablement la proposition d'introduire des frais d'un montant de 24 \$ à payer tous les cinq ans pour le renouvellement du permis d'embarcation de plaisance.

L'autre grand thème abordé était l'établissement de cette période de validité de cinq ans. Au fil du temps, les permis à vie seront convertis en permis de 5 ans s'il y a toujours un propriétaire et les détenteurs de permis de 10 ans finiront par voir la période de validité de leur permis raccourcie à 5 ans. Comme vous pouvez l'imaginer, ces deux éléments principaux ont fait l'objet de nombreux commentaires.

Il était entendu qu'il fallait disposer de meilleurs renseignements sur le propriétaire, mais en même temps, ces renseignements ont un coût.

• (1810)

M. Mike Kelloway: C'est très utile.

Je pense que nous avons parlé de certaines des modifications réglementaires, mais j'aimerais que vous nous parliez de certains des éléments clés que vous proposez.

Le deuxième élément a été soulevé par l'un des témoins. Il s'agit de l'approche graduelle de l'application de la loi. J'avais encadré ce point afin de comprendre de quoi il s'agit. Vous en avez parlé un peu, mais pourriez-vous décrire le processus étape par étape de cette approche? Je veux simplement bien comprendre.

Je peux peut-être vous demander de poursuivre, monsieur Rogers, puis je passerai à vous, madame Weiss-Reid.

M. Sean Rogers: Merci de la question. Je vais essayer d'être bref.

Il y avait de nombreux changements. L'un d'entre eux, comme je l'ai déjà mentionné, consistait à établir une période de validité de cinq ans pour tous les permis d'embarcation de plaisance. Les détenteurs de permis concernés disposent de 30 jours pour le transfert d'un permis lors de l'achat de leur embarcation de plaisance. Une autre mesure visait à élargir les pouvoirs du ministère des Transports d'annuler un permis d'embarcation de plaisance pour des motifs de non-conformité. Une autre mesure importante consiste à élargir le champ d'application concernant l'obligation de détenir un permis afin d'inclure tous les bâtiments propulsés par le vent, ou les voiliers, qui ont une longueur de plus de six mètres. Comme je l'ai mentionné, il y a également l'introduction des frais de service pour aider à recouvrer les coûts de fonctionnement du programme.

Pour ce qui est du processus d'application graduel, je cède la parole à ma collègue, Mme Weiss-Reid.

Mme Joanne Weiss Reid: Merci.

Je vais juste expliquer le processus dans le cas d'un bâtiment abandonné. D'abord, nous tentons de trouver le propriétaire au moyen de l'immatriculation du bâtiment. Nous nous informons auprès de la collectivité pour savoir si le propriétaire du bateau est inscrit. Si ce n'est pas le cas, la loi prévoit certains recours. Nous avons le pouvoir de donner un préavis de 30 jours pour permettre au propriétaire de se manifester avant que nous prenions des mesures à l'égard du bâtiment.

Quand nous savons qui est le propriétaire, nous travaillons avec lui. Nous pouvons lui ordonner ou encore l'avertir de prendre les mesures qui s'imposent pour se conformer à la loi. S'il refuse ou s'il n'a pas les moyens de le faire, nous devons réfléchir à la prochaine étape. Nous imposons des sanctions administratives pécuniaires aux propriétaires qui ont les moyens de les payer.

M. Mike Kelloway: Il me reste 30 secondes...

Allez-y. Excusez-moi, vous alliez dire quelque chose.

Mme Joanne Weiss Reid: Lorsque nous devons prendre des mesures pour retirer le bâtiment, nous essayons de recouvrer les coûts.

M. Mike Kelloway: D'accord.

Vous avez mentionné qu'il y avait d'autres recours dans les cas où le propriétaire refuse de payer pour une raison quelconque ou lorsque vous ne trouvez personne pour payer. Vous avez parlé d'autres recours. Pouvez-vous nous en dire plus sur les autres recours à votre disposition?

Mme Joanne Weiss Reid: Juste pour clarifier, votre question porte-t-elle sur les autres recours qui peuvent être utilisés pour obliger le propriétaire à respecter la loi?

M. Mike Kelloway: Oui.

Mme Joanne Weiss Reid: En cas de violation, nous essayons de trouver ce que le propriétaire peut faire pour que le bâtiment soit conforme à la loi. Nous le renseignons sur les mesures qu'il peut prendre pour se conformer à la réglementation. Quand c'est impossible, nous évaluons les prochaines étapes à suivre pour que le bâtiment ne soit plus en violation de la loi.

M. Mike Kelloway: Merci.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à Mme Desbiens, pour deux minutes et demie.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

Je vais vous poser une petite question.

Tantôt, j'étais un peu préoccupée d'apprendre qu'on n'était pas capable de savoir s'il y avait des navires-épaves dans le Saint-Laurent qui étaient menaçants pour les écosystèmes. Je trouve ça inquiétant dans la mesure où, en 2022, il y a eu un financement du Plan de protection des océans du Canada de deux milliards de dollars sur neuf ans. C'était justement dans le but de mieux gérer la navigation maritime et d'éviter les risques d'incidents maritimes, ainsi que pour créer un répertoire des épaves dangereuses.

Comment se fait-il que rien ne soit encore fait dans le Saint-Laurent? Y a-t-il un projet, à tout le moins?

• (1815)

[Traduction]

M. Robert Brooks: Pour préciser, depuis ses débuts, la Garde côtière canadienne est intervenue à l'égard de plusieurs bâtiments dans le fleuve Saint-Laurent et dans le golfe. Ce que je disais, monsieur le président, c'est qu'à ma connaissance, il n'y a pas de situations en ce moment qui requièrent une intervention de notre part.

Selon mes données, depuis 2016-2017, le nombre total de navires ayant été sortis de l'eau dans la région du centre s'élève à 106. Je ne sais pas exactement combien d'entre eux étaient dans le Saint-Laurent, mais si vous voulez le savoir, nous pourrions vous fournir ces données après la réunion.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Est-ce que vous avez répertorié ou sorti de l'eau 106 navires? Excusez-moi, je n'ai pas trop compris.

[Traduction]

M. Robert Brooks: Je vous remercie de me permettre de préciser.

Depuis 2016-2017, 106 navires ont été sortis de l'eau dans le secteur d'opération de la Garde côtière canadienne qu'on appelle la région du centre. Le fleuve Saint-Laurent et le golfe se trouvent dans cette région.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: D'accord. Cela comprend donc le Saint-Laurent et le golfe du Saint-Laurent.

Parmi ces bateaux, sait-on ou non s'il y avait des matières dangereuses?

[Traduction]

M. Robert Brooks: Ce que je peux vous dire, c'est que dans la majorité des cas où la Garde côtière intervient pour retirer un bateau de l'eau, c'est parce qu'un risque a été détecté, et nous sommes appelés à intervenir pour éliminer le danger.

Le président: Merci, madame Desbiens.

Nous passons maintenant à Mme Barron, pour deux minutes et demie.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Je réfléchissais pendant la discussion. Tout d'abord, on sait que cinq amendes depuis 2019, c'est nettement insuffisant. Les raisons sont nombreuses, et on pourrait en discuter longuement.

J'aimerais parler du fait que je connais beaucoup de propriétaires de bateaux responsables qui se disent frustrés par la situation. Une chose qui est très claire, c'est que pour les propriétaires de bateaux, les différents processus à suivre aux diverses étapes de la durée de vie de leurs embarcations ne sont pas faciles à comprendre.

Il semble y avoir des lacunes importantes particulièrement à l'étape du démantèlement et du recyclage des bateaux. Le sujet a été abordé, mais pouvez-vous préciser à qui incombe la responsabilité de mettre en place les mécanismes assurant le démantèlement et le recyclage adéquats des bâtiments?

M. Colin Henein: Je vous remercie pour la question.

Au Canada, le recyclage des bâtiments ne relève pas d'une autorité unique; c'est un travail de collaboration. Le gouvernement fédéral, par exemple, impose des exigences relatives à la contamination de l'eau et à la protection de l'environnement. Nous collaborons aussi étroitement avec nos collègues des provinces et des municipalités, qui sont responsables d'affaires comme l'aménagement du territoire, le retrait des bateaux de l'eau pour le recyclage, les normes de travail et plus encore. On utilise une approche collaborative.

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

Je suis heureuse que vous ayez abordé ce sujet parce que c'est un autre exemple qui a été donné.

Sur l'île de Vancouver, où j'ai la chance de vivre, il y a un endroit nommé Union Bay. Des opérations de démantèlement et de recyclage y sont menées. Fait intéressant: un bâtiment américain a été démantelé et recyclé à cet endroit, alors que nous ne savons même pas comment démanteler et recycler nos propres bateaux.

Le centre a reçu de nombreux avertissements. Il déverse 100 fois plus de cuivre et 13 fois plus de zinc que les limites légales. Aucun processus n'a été suivi pour s'assurer qu'il mène ses activités de façon durable sur le plan environnemental. Le ministre de l'Environnement et du Changement climatique de la Colombie-Britannique et le ministre de l'Intendance de l'eau, des terres et des ressources de la Colombie-Britannique ont exhorté le gouvernement fédéral à prendre plus de mesures pour réglementer le démantèlement et le recyclage des bâtiments à cet endroit.

Est-ce que l'un d'entre vous peut me dire si, selon vous, le gouvernement fédéral collabore avec les provinces pour veiller à ce que les centres de démantèlement et de recyclage tiennent compte des droits des travailleurs, ainsi que de l'environnement qui les entoure?

• (1820)

Le président: Je suis désolé, madame Barron.

Je vous demanderais de nous envoyer une réponse écrite. Mme Barron a largement dépassé les deux minutes et demie qui lui étaient imparties.

Nous passons maintenant à M. Small, pour cinq minutes.

M. Clifford Small: Merci, monsieur le président.

Pour souligner le retour de la députée Barron et du NPD au sein de l'opposition, je vais lui offrir mon temps de parole de cinq minutes.

Le président: Je tiens à préciser, madame Barron, que c'est M. Bragdon et moi qui avons négocié cette entente.

Un député: Ha, ha!

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup.

J'aimerais dire à mon collègue que je n'ai jamais quitté l'opposition. Cela dit, les accueils chaleureux me font toujours plaisir.

Je demanderais peut-être une réponse à ma question.

Merci beaucoup de m'offrir votre temps.

M. Colin Henein: Je suis heureux de répondre à la question. Je vous remercie de soulever la situation d'Union Bay.

Comme je l'ai mentionné, le gouvernement fédéral, la province et les autorités locales travaillent en collaboration. Je pense que vous cherchez à savoir si la collaboration est bonne.

Je peux dire que la réponse est oui. Le ministère de l'Environnement, le ministère des Pêches et des Océans, Transports Canada, les divers organismes provinciaux responsables, les groupes autochtones locaux et d'autres parties prenantes discutent régulièrement de ce dossier pour s'assurer que toutes les règles sont suivies.

Je sais que par rapport à Union Bay, la province a pris des mesures pour faire respecter la loi, même récemment. Tous les ordres de gouvernement examinent de près la situation sur le terrain.

Mme Lisa Marie Barron: Merci. Ma prochaine question porte sur les plans d'amarrage.

Sur la côte Ouest, il arrive que les gens amarrent leurs bateaux dans des zones où ils ont le droit de le faire. Toutefois, il n'existe pas de plans de ces zones. Je n'aime pas cet exemple, mais puisqu'on me l'a donné, je vais l'utiliser. Un jeune homme est allé dans un pub, et quelqu'un lui a offert un bateau au prix de 100 \$. Il s'est dit: « C'est formidable, je vais avoir un bateau. » Il a donné ses 100 \$, mais ensuite, il s'est rendu compte que le bateau était beaucoup trop endommagé pour en faire quoi que ce soit. Il l'a juste laissé là. Le bateau a été laissé à l'endroit où il était amarré parce qu'il aurait coûté beaucoup plus cher au jeune homme d'en faire quelque chose que de le laisser amarré là.

On m'a dit que s'il y avait des plans qui montraient les endroits où les bateaux peuvent être amarrés, ce serait plus facile d'identifier les propriétaires et de savoir qui est responsable des bâtiments.

J'aimerais savoir ce qu'en pense le gouvernement fédéral.

M. Sean Rogers: Selon moi, votre question fait ressortir l'importance des modifications réglementaires dont j'ai parlé tout à l'heure, celles qui feront en sorte que les renseignements contenus dans la base de données des permis d'embarcation de plaisance sont à jour et que les bateaux sont bien inscrits. Ainsi, un processus adéquat sera en place pour identifier le propriétaire précédant dans une transaction comme celle que vous venez de décrire. Ensuite, quand le bateau est considéré comme abandonné ou délabré...

Je vais céder la parole à ma collègue qui s'occupe du Programme de protection de la navigation.

Mme Joanne Weiss Reid: Merci.

Un bâtiment amarré illégalement ou sans autorisation pendant plus de 60 jours est considéré comme délabré. Au bout de ce délai, nous avons le pouvoir d'intervenir.

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

Je pense qu'il me reste assez de temps pour poser une dernière question. Je veux revenir sur la collaboration.

Ma circonscription compte beaucoup de Premières Nations. Par exemple, la Première Nation Snuneymuxw a lancé un projet pilote. Elle est prête à collaborer avec le gouvernement fédéral pour retirer les bâtiments délaissés sur son territoire. Tout ce qu'il lui faut, c'est la collaboration du gouvernement fédéral. Les connaissances locales sont vastes et riches. Il ne lui manque que les ressources pour travailler efficacement.

Quelle forme la collaboration prend-elle?

• (1825)

M. Robert Brooks: Merci beaucoup pour la question.

La Garde côtière canadienne, Transports Canada et nos partenaires du gouvernement du Canada reconnaissent l'importance du rôle que jouent les communautés autochtones, en particulier les Premières Nations, sur la côte Ouest. Dans le cadre du Plan de protection des océans, des investissements ont été faits en vue d'augmenter la participation des communautés autochtones au réseau d'intervention en cas d'urgence maritime. Nous tirons parti de ces investissements et nous travaillons à renforcer ces partenariats.

Plus précisément, sur la côte Ouest, nous collaborons entre autres avec le Conseil pour l'avancement des agents de développement autochtones. Nous cherchons aussi à trouver de nouvelles façons d'intégrer les communautés autochtones au réseau pour détecter les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux — ou toute situation préoccupante —, de transmettre ces renseignements et de faire des communautés autochtones des partenaires à part entière.

De plus, nous tirons parti de la technologie en faisant appel à des entreprises canadiennes comme BRNKL qui nous fournissent des outils de surveillance à distance. Nous pouvons placer une trousse de la taille d'une valise à bord d'un bâtiment pour savoir, par exemple, s'il se déplace, s'il prend l'eau ou s'il gîte. À mon avis, nous travaillons de manière très efficace pour renforcer nos partenariats et pour trouver des nations qui aimeraient collaborer avec nous.

Le président: Le temps imparti est écoulé. Nous allons nous arrêter là.

Je crois que M. Hanley aimerait prendre la parole avant que je remercie les témoins d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

Allez-y, monsieur Hanley.

M. Clifford Small: *[Inaudible]*

M. Brendan Hanley (Yukon, Lib.): Je serai bref, monsieur Small.

Comme le président l'a mentionné au début, je vous quitte pour le comité des affaires autochtones et du Nord. Je tiens à profiter de l'occasion pour vous remercier, monsieur le président, pour l'excellent travail que vous avez fait à la tête du Comité durant les trois années où j'y ai siégé.

Je veux aussi remercier la greffière, les analystes et le personnel de soutien, ainsi que l'ensemble des membres du Comité pour leur participation, leur convivialité et leur appui. C'est un très bon comité. J'y ai beaucoup appris. Nous avons accompli de grandes choses, et j'espère que vous continuerez ainsi.

Je serai de retour la semaine prochaine à titre de remplaçant pour examiner le rapport sur le Yukon. Nous nous reverrons donc.

Merci beaucoup.

Le président: Parfait. Je tiens à remercier chaleureusement...

M. Richard Bragdon: J'invoque le Règlement.

Le président: Vous vous y prenez un peu tard, monsieur Bragdon.

M. Richard Bragdon: Je ne vais pas retarder la levée de la séance. Mon intervention sera très amicale.

Le président: D'accord. Je vous prie d'être bref.

M. Richard Bragdon: Monsieur Hanley, je tiens simplement à dire que ce fut un plaisir de travailler avec vous au Comité. J'ai toujours aimé écouter vos interventions et vos observations. J'espère que vous vous joindrez souvent à nous à titre de remplaçant, tout comme M. Calkins. Vous êtes toujours le bienvenu.

Merci aux témoins.

Le président: Je remercie les responsables du ministère des Transports et du ministère des Pêches et des Océans de s'être joints à nous aujourd'hui et d'avoir mis leurs connaissances à la disposition du Comité pendant deux heures. Je suis certain que nous nous reverrons.

Je vous rappelle que lundi prochain, nous entreprendrons l'étude de la première ébauche du rapport sur les stocks de saumon du Yukon, un sujet qui pourrait intéresser M. Hanley.

• (1830)

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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