



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 092 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 26 février 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 26 février 2018

• (1535)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte cette réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42^e législature. Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 5 décembre 2017, il s'agit du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance.

Du ministère des Pêches et des Océans, nous accueillons Froozan Housany, analyste principale des politiques, Kathy Nghiem, directrice par intérim, Préparation et intervention, Marc Sanderson, directeur général par intérim, Stratégies nationales et Yvette-Marie Kieran, conseillère juridique, Services juridiques.

Du ministère de la Justice, nous accueillons Jaime Bishop, avocate.

Du ministère des Transports, nous accueillons Marc-Yves Bertin, directeur général, Politique maritime, Ellen Burack, directrice générale, Politiques environnementales, Jeffrey Johnson, gestionnaire, Politique sur l'eau propre et Michelle Sanders, directrice, Politique sur l'eau propre.

Vous êtes tous ici pour répondre aux questions des membres du Comité, pour formuler des commentaires sur les divers amendements et pour fournir ces renseignements au Comité. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Nous abordons immédiatement le projet de loi.

Conformément au paragraphe 75(1) du Règlement, l'étude de l'article 1, le titre abrégé, est réservée.

Avec l'appui du Comité, lorsqu'il n'y a pas d'amendement, j'aimerais regrouper les articles, afin d'avancer plus rapidement. Dans le cas contraire, nous pourrions être ici jusqu'à 20 heures, et nous devons participer au vote.

Est-ce que j'ai le consentement unanime pour regrouper les articles lorsqu'il n'y a pas d'amendement?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci.

(Les articles 2 à 4 inclusivement sont adoptés).

(Article 5)

La présidente: Un amendement du gouvernement, le G-1, a été proposé par M. Fraser.

Monsieur Fraser, aimeriez-vous formuler des commentaires?

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Très brièvement, puis que je ne veux pas prendre trop de temps, vous constaterez qu'une série d'amendements ont été proposés par le gouvernement. Il s'agit en

grande partie de corrections d'erreurs de rédaction ou d'oublis potentiels.

C'est un projet de loi assez complexe. Je crois que les conséquences sont évidentes. Je serai heureux de laisser les représentants du ministère vous fournir des explications, mais lorsque j'ai pris connaissance du raisonnement, il m'a semblé tout à fait logique d'adopter ces amendements. Je ne m'attends pas à ce qu'ils suscitent la controverse, mais je ne veux pas préjuger l'analyse de mes collègues.

La présidente: Les représentants du ministère pourraient-ils formuler des commentaires?

Mme Ellen Burack (directrice générale, Politiques environnementales, ministère des Transports): Cet amendement concerne un oubli dans l'importation des dispositions de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Dans cette loi, le gouvernement a des pouvoirs de prendre des règlements qui régissent les épaves à valeur patrimoniale. Cet amendement permet de conserver ces pouvoirs.

La présidente: Y a-t-il d'autres questions ou commentaires?

Tous ceux qui sont pour l'amendement G-1?

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 5 modifié est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Nous pouvons maintenant regrouper les articles 6 à 20.

Tous ceux qui sont pour?

(Les articles 6 à 20 inclusivement sont adoptés.)

Article 21

La présidente: Nous abordons maintenant l'amendement NDP-1.

Madame Malcolmson, aimeriez-vous formuler des commentaires?

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NDP): J'aimerais d'abord le décrire et ensuite, j'aimerais certainement obtenir l'avis des témoins du gouvernement.

Le premier apporterait un changement afin de préciser que le ministre « doit » prendre une mesure. Ce changement est fondé sur le témoignage d'Anna Johnston, de West Coast Environmental Law. Selon son interprétation, le projet de loi était de nature discrétionnaire et elle remettait en question le fait que les décideurs prendraient les mesures nécessaires. Selon sa recommandation, à plusieurs endroits, lorsqu'il est écrit que le ministre « peut » faire quelque chose, il faudrait modifier le libellé et utiliser le verbe « doit ».

Nous avons choisi des articles qui avaient un impact environnemental certain. C'est le critère que nous avons utilisé pour déterminer ceux qui seraient recommandés.

Les collectivités côtières pourraient ainsi être rassurées, grâce à une plus grande reddition de comptes, sur le fait que les mesures énoncées dans la loi seront réellement prises, et dans le cas contraire, sur le fait qu'il faudra fournir une justification.

La présidente: Les représentants ministériels pourraient-ils formuler des commentaires?

M. Marc Sanderson (directeur général par intérim, Stratégies nationales, ministère des Pêches et des Océans): Je ferais valoir que toutes les épaves issues d'un accident maritime ne représentent pas nécessairement un danger qui exige une intervention immédiate du gouvernement fédéral. Ce qui est important, c'est que les représentants ministériels aient la capacité d'établir des priorités en se fondant sur le niveau de danger ou de risque, tel que déterminé par des données scientifiques ou d'autres preuves, en consultation avec les collectivités locales, les groupes autochtones et d'autres compétences dans le cas des États du pavillon pour les navires internationaux. Éliminer le pouvoir discrétionnaire du ministre exigerait que le gouvernement fédéral intervienne dans tous les cas, même ceux dans lesquels le propriétaire accepte d'agir et est en mesure de le faire, mais a besoin de plus de temps pour régler la situation de l'épave sans créer de risque supplémentaire.

Cela va à l'encontre du principe du pollueur-payeur, l'un des objectifs centraux du projet de loi. Cet amendement imposerait également un fardeau important aux contribuables, car il exigerait de prendre des mesures pour toutes les épaves, et pas seulement pour celles qui représentent un danger.

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires?

Allez-y, madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Les habitants des collectivités côtières nous ont essentiellement dit qu'ils souhaitaient que les pollueurs paient la facture, car ils veulent que les propriétaires des navires assument la responsabilité du problème de la pollution. Toutefois, si le ministre ne veut pas agir et faire appliquer les règlements et obliger le propriétaire du navire à prendre des mesures, il se peut que nous ne soyons pas plus avancés que maintenant.

Les mesures décrites ici ne signifient pas que le ministre lui-même interviendra, enlèvera le navire et paiera la facture dans chaque cas — pas du tout —, mais si cette mesure n'a aucune force exécutoire et n'entraîne aucune reddition de comptes, la situation qui prévaut depuis des décennies sur nos côtes ne changera pas, c'est-à-dire que des gens continueront de repousser les limites de la loi et de se dégager de toute responsabilité liée à leurs possessions et à la pollution qu'elles causent. Ces gens continueront d'être un problème pour notre environnement.

• (1540)

La présidente: Tous ceux qui sont pour l'amendement proposé par Mme Malcolmson?

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 21 est adopté.)

(Article 22)

La présidente: Madame Malcolmson, aimeriez-vous formuler des commentaires sur NDP-2?

Mme Sheila Malcolmson: Encore une fois, pour des raisons de reddition de comptes et de transparence et pour que le gouvernement prenne des mesures concrètes pour régler les cas d'abandon, et

encore une fois, en n'ayant aucune intention de refilet le coût total du nettoyage aux contribuables — pas du tout —, certaines des mesures qui ont été proposées par les collectivités côtières exigent que le gouvernement pousse le propriétaire du navire à agir. C'est la raison pour laquelle, en nous fondant sur la recommandation de la West Coast Environmental Law Association et d'un grand nombre de témoins qui ont indiqué depuis combien de temps les collectivités côtières attendent qu'une mesure soit prise à cet égard, le fait d'ajouter que le ministre « doit prendre une mesure » est un changement très important.

Autrement, si on accorde un trop grand pouvoir discrétionnaire au ministre, le verbe « peut », surtout dans le cas de futurs gouvernements qui s'engageront moins à trouver une solution que celui-ci, signifiera que nous continuerons de trouver des navires sur nos côtes.

La présidente: Les représentants ministériels pourraient-ils formuler des commentaires?

M. Marc Sanderson: Madame la présidente, je ferais valoir que l'un des autres principes centraux de ce projet de loi concerne la responsabilité des propriétaires de navire. En effet, les propriétaires de navire assument la responsabilité de leur navire et, lorsque c'est possible et dans les endroits où c'est possible, ils devraient être tenus de prendre des mesures immédiates avant que le gouvernement fédéral intervienne. La plupart des propriétaires de navire sont responsables, et modifier le verbe « peut » pour le remplacer par « doit » élimine la possibilité que les propriétaires de navire gèrent leur navire de façon appropriée.

L'amendement pourrait faire en sorte que le gouvernement intervienne dans chaque cas, avant même que le propriétaire du navire ait eu la chance de prendre les mesures appropriées. Cela pourrait également envoyer le mauvais message, car je ferais valoir que lorsque le gouvernement fédéral est obligé d'intervenir, cela indique qu'il est seul responsable.

Comme je l'ai mentionné, l'un des principes centraux du projet de loi concerne la responsabilité du propriétaire du navire pendant toute la durée de vie du navire.

La présidente: Allez-y, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Cela dit, va-t-il sans dire que le fardeau financier pourrait revenir aux contribuables?

Je dois dire que lorsque j'examine NDP-1, NDP-2, NDP-6, NDP-10 et NDP-13, ainsi que l'amendement 1 du Parti vert, il semble que selon le fardeau que vous venez de décrire, ces amendements transfèrent la responsabilité financière aux contribuables. Est-ce exact?

M. Marc Sanderson: En effet, je crois que cela pourrait être le cas, et que cela sera probablement le cas, si le ministre était obligé de prendre des mesures dans chaque cas sans tout d'abord donner aux propriétaires des navires la responsabilité, à titre de pollueurs, de prendre les mesures qui s'imposent.

Si le projet de loi est adopté, il faudra sensibiliser tous les propriétaires de navire, afin de veiller à ce qu'ils comprennent leurs responsabilités. Nous devons faire passer ce message de façon uniforme, selon moi.

M. Vance Badawey: Si vous me le permettez, lorsque nous examinons le projet de loi, nous constatons qu'il met énormément l'accent sur le fait que les personnes qui devraient assumer cette responsabilité sont celles qui, en fait, sont censées l'assumer.

M. Marc Sanderson: Oui, c'est bien le cas.

La présidente: Allez-y, madame May.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Je crois que mon ami Vance Badawey a fait une erreur lorsqu'il a dit que l'amendement 1 du Parti vert transférerait, au bout du compte, toute la responsabilité au gouvernement. Mon premier amendement, dont je parlerai dans une minute, vise à faire en sorte que les propriétaires de navire souscrivent à une assurance. Je crois que c'est une simple erreur.

La présidente: D'accord.

Allez-y, madame Malcomson.

Mme Sheila Malcomson: Puis-je demander aux témoins... ? Le projet de loi est en grande partie fondé sur le pouvoir du ministre d'ordonner l'imposition d'amendes et de pénalités aux propriétaires de navire. Ce qui me préoccupe, c'est que dans le projet de loi, il s'agit d'une décision discrétionnaire. Je ne comprends pas pourquoi on hésite à affirmer que le projet de loi oblige le ministre à prendre des mesures ou comment le fait de demander au ministre d'imposer une amende ou une pénalité à une personne qui viole la loi accroît le fardeau des contribuables.

M. Marc Sanderson: L'une des intentions du projet de loi est de créer un système dans lequel le propriétaire comprend sa responsabilité et prend les mesures nécessaires en cas de danger ou lorsqu'une épave est découverte à la suite d'un accident maritime. Le fait d'accorder un pouvoir discrétionnaire au ministre, à ses représentants ou à d'autres personnes désignées et déléguées veille à ce que tous les renseignements disponibles soient pris en considération lors de la détermination des mesures qui seront prises. Les propriétaires des navires doivent avoir l'occasion d'agir lorsque c'est possible. Le ministre a un pouvoir discrétionnaire. Si le ministre doit agir, il a le pouvoir discrétionnaire de le faire. Selon mon interprétation, le verbe « peut » que vous mentionnez ne signifie pas nécessairement que le pouvoir discrétionnaire permettra à quiconque d'éviter d'agir.

• (1545)

La présidente: Merci beaucoup.

L'amendement est-il adopté?

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

Mme Sheila Malcomson: Madame la présidente, les prochains votes pourraient-ils se faire par appel nominal?

La présidente: Oui. Voulez-vous dire tous les futurs votes ou les votes pour les amendements? Pour tous les amendements. D'accord.

L'article 22 est-il adopté?

La greffière pourrait-elle faire un vote par appel nominal?

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): J'invoque le Règlement. J'aimerais obtenir des éclaircissements.

Aurons-nous un vote par appel nominal pour toutes les questions à partir de maintenant, ou aurons-nous ce type de vote seulement pour les amendements?

La présidente: Mme Malcomson a demandé un vote par appel nominal seulement pour les amendements.

M. Randy Hoback: Cela devrait viser chaque amendement.

Je crois qu'elle devrait le préciser avant le vote pour l'amendement plutôt que d'appliquer cela à l'ensemble du rapport.

La présidente: Elle a demandé d'utiliser ce type de vote pour les amendements.

M. Randy Hoback: Je ne suis pas obligé d'être d'accord.

La présidente: Vous n'êtes pas obligé d'être d'accord, mais elle a le droit de demander un vote par appel nominal pour les amendements. C'est son droit de le demander.

À partir de maintenant, nous utiliserons ce type de vote seulement pour les amendements, et non pour les autres amendements regroupés. C'est seulement pour les amendements.

M. Randy Hoback: D'accord. J'aimerais toutefois obtenir une précision. Elle doit le demander pour chaque amendement. Elle ne peut pas seulement utiliser un vote par appel nominal pour chaque amendement, qu'il s'agisse d'un amendement du Parti vert, du Parti libéral ou de notre amendement. Elle doit le demander avant le vote pour un amendement.

La présidente: D'accord.

Nous sommes sur le point de voter pour l'article 22. Nous avons déjà rejeté l'amendement. Nous votons maintenant pour l'article 22.

Tous ceux pour l'article 22, veuillez lever la main. D'accord, cela commencera après l'article 22.

(L'article 22 est adopté.)

(L'article 23 est adopté.)

(Article 24)

La présidente: Madame May, aimeriez-vous formuler des commentaires sur l'amendement PV-1?

Mme Elizabeth May: Je présente mes excuses à tout le monde, mais lorsque tous les comités ont adopté le même langage utilisé par le gouvernement précédent pour m'obliger à me présenter à chaque réunion de comité où l'on mène une étude article par article si j'avais l'intention d'amender un projet de loi — ce qui n'augmente pas mes droits, mais les réduit, car autrement, j'aurais eu le droit de présenter ces amendements à l'étape du rapport —, je me suis fait une promesse. J'ajoute au compte rendu mes objections au processus par lequel chaque comité a adopté des motions identiques qui accroissent substantiellement ma charge de travail déjà élevée.

Toutefois, je suis maintenant heureuse de parler de mon amendement. Comme vous le savez tous, car vous avez adopté la motion mentionnée, mes amendements sont réputés avoir été déposés. Étant donné que je ne suis pas membre du Comité, je ne peux pas les déposer. Mon amendement est réputé avoir été déposé, mais je ne serai pas en mesure de voter pour mon amendement. Toutefois, je peux en parler.

J'apprécie le travail effectué dans ce dossier. Je suis très reconnaissante envers Bernadette Jordan pour sa motion. Je sais que Sheila a accompli énormément de travail sur les navires négligés. Je suis également très reconnaissante envers Karen, la secrétaire parlementaire, pour son travail. C'est un bon projet de loi, mais il peut être amélioré. De nombreux témoins nous ont dit qu'une façon de l'améliorer consistait à faire en sorte d'exiger qu'un plus grand nombre de navires contractent une assurance obligatoire. Selon le projet de loi actuel, seulement les très grands navires de 300 tonnes de jauge ou plus — que nous visons déjà dans le traité de Nairobi — seront tenus de contracter une assurance.

J'ai examiné les types d'exigences supplémentaires liées à l'assurance dans les autres pays. J'aimerais donc remercier aussi l'équipe de recherche de la Bibliothèque du Parlement, qui m'a beaucoup aidée à examiner ces exigences à l'échelle mondiale. Par exemple, le Danemark a adopté les exigences énoncées dans la Convention de Nairobi, et on les a manifestement resserrées. Les Danois ont descendu jusqu'à 20 tonnes métriques... Je veux dire jusqu'aux navires de 20 tonnes de jauge — je suis tellement habituée aux équivalents dioxyde de carbone — pour les navires danois. En effet, les navires de 20 tonnes de jauge sont tenus de contracter une assurance. Selon les renseignements de Transports Canada, si cela s'appliquait aux navires canadiens, 10 000 navires supplémentaires seraient tenus de contracter une assurance pour l'enlèvement d'une épave.

Je crois que cela aiderait à rendre le projet de loi plus robuste. Je pense que cela éviterait les situations où le gouvernement du Canada doit payer les dégâts. Nous serions en mesure de trouver les navires plus rapidement. Nous pourrions facilement identifier le propriétaire, car son assurance devrait être à jour. C'est un amendement tout à fait logique qui respecte l'esprit et l'intention du projet de loi.

J'espère que les membres du Comité envisageront sérieusement d'adopter cet amendement, afin d'améliorer la portée du projet de loi et les exigences visant à tenir les propriétaires de navire responsables et les obliger à assumer cette responsabilité en contractant une assurance d'enlèvement d'épave sur tous les navires de 20 tonneaux de jauge ou plus.

Je crois que cela suffit à expliquer mon amendement. Merci.

• (1550)

La présidente: Merci beaucoup, madame May

Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan (South Shore—St. Margarets, Lib.): J'aimerais remercier Mme May de son amendement et de son travail méticuleux sur le projet de loi.

Je serai honnête. J'ai eu de la difficulté avec cet amendement, madame May, car je comprends vos raisons. Toutefois, je ne peux pas appuyer l'amendement, tout simplement en raison de la capacité des propriétaires d'entreprises exploitant des petits navires dans ma circonscription et les répercussions négatives que cela pourrait avoir sur les pêcheurs et les collectivités qui les soutiennent... Je crains réellement que les coûts d'assurance supplémentaires pourraient entraîner des répercussions négatives sur les nombreux pêcheurs de ma collectivité.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: J'ai deux questions pour le personnel. Tout d'abord, tous les propriétaires de navires demeurent-ils responsables en vertu de la Convention sur l'enlèvement des épaves, peu importe la taille du navire? Deuxièmement, dans le même contexte que je soulignais plus tôt, même si on perçoit que des éclaircissements pourraient être nécessaires, quelles répercussions l'adoption de cet amendement pourrait-elle avoir sur les contribuables?

M. Marc-Yves Bertin (directeur général, Politique maritime, ministère des Transports): Pour répondre à la première question, il vaut la peine de répéter que tous les propriétaires de navires demeurent responsables en vertu de la Convention sur l'enlèvement des épaves, peu importe la taille du navire.

En ce qui concerne le fardeau des contribuables, je crois que l'honorable députée, la leader du Parti vert, a parlé de façon appropriée en corrigeant les faits. En principe, cela n'aura pas de répercussions sur les contribuables.

Cela dit, cet amendement déphaserait le Canada relativement aux 41 autres pays signataires de cette Convention, notamment le Danemark, qui a envisagé de descendre jusqu'à 20 tonnes de jauge, mais qui n'a encore rien fait de concret. De plus, il n'y a aucune exigence liée à l'assurance obligatoire pour tous les petits navires de 300 tonnes de jauge ou moins, et nos consultations avec les assureurs laissent croire que le marché n'offre peut-être pas un tel produit d'assurance. Ainsi, comme l'a fait valoir la députée plus tôt, cela pourrait effectivement avoir des répercussions sur les petits exploitants du secteur de la pêche ou du tourisme, et cela aurait donc des répercussions sur les économies locales.

Enfin, j'ajouterais qu'en se concentrant sur l'obligation de contracter une assurance pour l'enlèvement des épaves, on donnerait en fait la priorité aux coûts liés à l'enlèvement des épaves plutôt qu'à d'autres types de pertes, par exemple les pertes de vie et d'autres types de dommages. Il faut garder cela à l'esprit.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, si vous me le permettez, en ce qui concerne la question et, manifestement, les éclaircissements, j'aimerais dire à l'honorable députée de l'autre côté que j'ai fait erreur.

La présidente: M. Hardie et M. Fraser souhaitent poser des questions.

M. Marc-Yves Bertin: Je suis désolé, mais si vous me permettez d'ajouter... En fait, en ce qui concerne la certification et les exigences liées à ces certificats, si nous envisageons d'adopter un seuil inférieur, vous avez raison de souligner que cela ajouterait un fardeau administratif — un fardeau administratif de taille — au ministère qui devra mettre cela en oeuvre.

Mes excuses.

• (1555)

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Je crois que l'État de Washington impose un certain type de redevance annuelle tout le long de la chaîne jusqu'aux propriétaires des embarcations de plaisance, ce qui crée un fonds qui peut être utilisé pour nettoyer les navires qui ont autrement été abandonnés.

Serait-il possible de présenter cette notion dans le cadre du processus de réglementation qui accompagnera le projet de loi?

Mme Ellen Burack: Une partie de la stratégie nationale relative aux bâtiments abandonnés qui a été annoncée dans le cadre du Plan de protection des océans vise précisément à envisager de créer un fonds financé par les propriétaires de petits ou de grands navires. Les détails de cette initiative restent à déterminer, mais des discussions sont en cours avec les provinces, les territoires et d'autres intervenants sur la meilleure façon de créer ces types de fonds. Il pourrait s'agir d'une approche réglementaire dans le cadre de ce projet de loi, mais cela reste à déterminer.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: J'aimerais remercier la députée de Saanich—Gulf Islands, également, qui stimule toujours ma réflexion. J'avais l'intention de proposer la même chose. J'ai eu quelques échanges avec le Ministère au sujet de renseignements qui m'ont causé quelques brûlures d'estomac, car je ne m'étais pas rendu compte que certains enjeux y étaient rattachés. Je m'attendais en fait à ce que notre collègue, M. Chong, propose cela, car ce sont ses questions qui ont fait naître cette idée dans mon esprit.

Il va sans dire que le point soulevé par ma collègue, Mme Jordan, à savoir que ce sont les pêcheurs de la Nouvelle-Écosse qui seraient essentiellement les plus touchés, me pose un gros problème. J'aimerais d'abord avoir une meilleure idée des consultations que le Ministère a menées pour apprendre, comme vous l'avez mentionné, qu'il n'y avait pas nécessairement un marché pour l'assurance. Je ne voudrais pas légiférer sur un élément qui n'est pas applicable dans la vraie vie. Pourriez-vous nous en dire plus sur la possibilité d'avoir une assurance?

M. Marc-Yves Bertin: Dans le cadre de nos consultations, nous avons publié deux documents, un en 2010 et l'autre en 2015, dans lesquels nous examinons d'abord le champ d'application, puis la mise en oeuvre. Nous avons consulté divers intervenants, y compris des municipalités, et il y avait certes du soutien ou un intérêt. Toutefois, dans l'ensemble, ce sont les mêmes points que la présente discussion fait ressortir qui ont été soulevés. Nous avons effectivement parlé à des représentants du marché de l'assurance pour mieux comprendre l'offre disponible.

En fin de compte, les représentants ont pu confirmer qu'une jauge brute de 300 était le niveau le plus bas possible à cibler, dans la mesure où on comprenait que le marché pouvait assumer des produits ou des solutions d'assurance pour les propriétaires de bâtiments dans cette catégorie. Ils ont aussi indiqué, par ailleurs, qu'il leur faudrait examiner plus à fond la question, car ils se demandaient déjà si le marché pourrait se diriger vers ce type d'assurance.

Cela dit, les propriétaires qui ont des assurances tendent à les inclure dans celles de leurs activités commerciales ou de leur maison. Elles ne s'appliquent pas uniquement aux épaves, mais à leurs activités commerciales ou à leur maison.

M. Sean Fraser: À titre de suivi, je vais demander une faveur aux représentants du Ministère. Je demeure préoccupé par cette question, et je ne suis pas nécessairement convaincu qu'une réduction à 20 soit la solution idéale. Lorsque le plan évoluera vers le type de programme de financement dont vous avez parlé en réponse aux questions de M. Hardie, auriez-vous la gentillesse de faire le point avec le Comité afin que nous puissions comprendre le processus? L'abandon des bateaux — petits et grands — et les risques qui en découlent sont des questions qui me préoccupent beaucoup. Je vous demanderais donc, à titre de faveur, de tenir le Comité au courant de l'évolution de la situation sur ce point précis.

M. Marc-Yves Bertin: Oui, bien sûr. J'aimerais souligner également que nous sommes conscients que la question du seuil fait l'objet de discussions. C'est pour cette raison que les pouvoirs de réglementation dans la loi nous permettent de réexaminer la question si, pour diverses raisons, le besoin se fait sentir de revoir les seuils.

• (1600)

La présidente: Merci.

Madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Je comprends le principe de l'amendement, mais les coûts m'inquiètent aussi, et si je me souviens bien, ce n'est pas ce que les témoins voulaient obtenir. On penchait davantage du côté de l'enregistrement des embarcations de plaisance et des petits bateaux et de leur inclusion dans le système. Un témoin nous a aussi mentionné — je pense que c'était Rod Smith, de la Ladysmith Maritime Society — que certains bâtiments étaient volontairement assurés, mais non enregistrés, alors nous avons encore...

Comme d'autres de mes collègues, je suis ouverte à examiner la question plus tard, mais je ne me sentirais pas à l'aise d'approuver cet

amendement sans savoir ce que souhaitent les intervenants et quel serait le coût pour eux.

La présidente: Les représentants du Ministère aimeraient-ils répondre?

M. Marc-Yves Bertin: Oui. Je peux vous dire que les commentaires des intervenants lors des consultations se faisaient l'écho de ce que l'on discute ici au sujet des répercussions financières importantes qu'une réduction du seuil pourrait avoir pour les propriétaires. Il serait donc bon de procéder à une analyse complète des avantages avant d'aller dans cette direction.

Mme Elizabeth May: Pour revenir à la question au sujet du Danemark, j'ai trouvé des renseignements qui disent, et je cite: « Le Danemark a mis en oeuvre cette exigence s'appliquant à tous les bâtiments danois d'une jauge brute de 20 tonneaux et plus... ». Cela provient d'un document de Transports Canada, alors j'ai du mal à comprendre la situation concernant la jauge brute de 20 tonneaux des Danois, puisque je tiens ces renseignements de gens qui sont dans la salle en ce moment. Malheureusement, il semble que personne ayant droit de vote dans cette salle n'appuiera mon amendement.

Je veux simplement préciser qu'il s'agit d'une préoccupation dont les électeurs de ma circonscription m'ont fait part. Les gens qui amènent... il y a en particulier beaucoup d'embarcations de plaisance, des gens qui ont les moyens. Une de mes citations favorites de Gus Speth à propos du néolibéralisme est que la marée montante soulève tous les bateaux. Eh bien, ce ne sont pas ceux dont je m'inquiète pour souscrire l'assurance. Pour ce qui est des pêcheurs, j'ai les mêmes préoccupations que vous; j'ai beaucoup de pêcheurs dans ma circonscription, mais étant donné tout ce que cela leur coûte pour exploiter leurs bateaux, je pense qu'une assurance-épave ne représenterait qu'une très faible partie du total. Il y a d'autres façons de remédier à ce problème en veillant à ce que les propriétaires de petits bateaux, qui n'ont pas l'assurance, soient exemptés d'une partie des responsabilités qu'entraîne la loi. Il y a beaucoup de bateaux qui ont une jauge brute entre 20 et 300.

Malheureusement, nous en sommes maintenant à l'étude article par article. C'est seulement dans quelques années, lorsque nous aurons à examiner la loi, que nous saurons si cela fonctionne bien. Nous savons tous que ce sont les règlements qui seront adoptés par la suite qui assureront en grande partie son efficacité. On pourrait s'en occuper à ce moment, et je le recommanderais. L'autre élément qui assurera le bon fonctionnement de la loi, bien sûr, c'est si les divers ministres concernés ont les ressources pour agir.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci, madame May.

Oui, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Je veux simplement dire que même si on s'attend à ce qu'on ne vote pas en faveur de tous les amendements proposés par l'opposition ou le Parti vert, j'ai hésité, tout comme M. Fraser, à propos de celui-ci, mais je dois répéter ce que j'ai dit plus tôt. Premièrement, tous les propriétaires de bateaux, comme les représentants du Ministère l'ont confirmé, demeurent responsables aux termes de la convention sur l'enlèvement des épaves, peu importe la taille du bateau. Deuxièmement, il faut savoir quelles consultations ont été menées auprès des assureurs, pour savoir ce qu'il en est vraiment. Troisièmement, et je le répète encore une fois, même si nous avons des messages contradictoires à ce sujet, ce que j'entends, c'est qu'il y aura des répercussions négatives — même si on ne sait pas encore de quelle nature — sur les contribuables.

Pour ces raisons, madame la présidente, je ne peux appuyer cet amendement.

La présidente: Merci.

L'amendement PV-1 est-il adopté?

(L'amendement est rejeté [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 24 est adopté.)

(Les articles 25 à 31 inclusivement sont adoptés)

(Article 32)

La présidente: Nous avons l'amendement NDP-3.

Madame Malcolmson, voudriez-vous prendre la parole?

• (1605)

Mme Sheila Malcolmson: Merci, madame la présidente.

Des témoins nous ont dit qu'assurer la surveillance d'un bateau pendant deux ans était beaucoup trop long pour une collectivité ou la Garde côtière. Le modèle adopté par l'État de Washington est de 90 jours par période de 365 jours. Pour traiter l'arrière, pour prendre des mesures rapidement, l'amendement que je propose prévoit d'agir lorsqu'un bâtiment est sans surveillance pendant 90 jours consécutifs, plutôt que deux ans comme le prévoit la loi actuellement.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je pense que nos commentaires mèneront au même endroit, venant de la même région du monde.

Je serais curieux de savoir d'où provient ce chiffre magique de deux ans. Nous avons chez nous des bateaux qui sont sans surveillance depuis plus de 90 jours auxquels cela s'appliquerait. J'avancerais que si la période de deux ans est beaucoup trop longue, la période de 90 jours est beaucoup trop courte, étant donné la situation chez nous. Nous avons des gens qui ont des bateaux en bon état qu'ils veulent laisser sur place, mais qui pourraient être visés par cette mesure.

J'aimerais savoir pourquoi le chiffre magique est de deux ans.

Mme Ellen Burack: Je pense avoir quelques réponses. La période de deux ans avait été choisie notamment parce que dans la Loi sur la protection de la navigation, la présomption était de deux ans également. La différence très importante ici c'est qu'avant le projet de loi C-64, l'abandon n'a jamais été interdit concrètement. C'était plus alors une question de procédure, de prendre des mesures à l'égard du bâtiment, alors que maintenant, il y a une interdiction.

Une période de 90 jours n'était pas considérée comme suffisante, étant donné qu'il est tout à fait normal pour un propriétaire de laisser son bâtiment sans surveillance, sans être abandonné, pendant au moins une saison. La durée de la saison de navigation varie d'une région à l'autre au pays, et c'est pourquoi il avait été décidé de s'en

tenir à la période de deux ans. On peut très bien modifier cette période, si les faits montrent qu'elle est trop longue.

Cela ne change rien au fait qu'il n'est pas nécessaire d'attendre deux ans pour agir si on a des preuves que le bâtiment est abandonné. Dans ce cas, on peut prendre des mesures sur-le-champ. Il est important de se rappeler que l'interdiction d'abandon n'est qu'une des façons prévues dans la loi pour prendre des mesures. Il y a aussi l'interdiction qui concerne un navire délabré qui se trouve au même endroit depuis plus de 60 jours sans l'autorisation du propriétaire ou du responsable de l'endroit, ou un navire qui est à la dérive depuis plus de 48 heures. Il est aussi possible d'agir rapidement dans d'autres situations précises et, de façon générale, s'il y a une preuve d'abandon, on peut le faire en tout temps. La période de deux ans a été choisie comme point de départ pour la présomption d'abandon.

La présidente: Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: Mes commentaires sont semblables à ceux de mon collègue, M. Fraser. Il ne serait pas inhabituel de voir quelqu'un se rendre à son chalet ou à sa maison de campagne dans ma circonscription et mettre son bateau à l'eau en avril pour ne revenir qu'en septembre. Cela ne veut pas dire que le bateau a été abandonné. Je crains que la période de 90 jours ne soit trop courte. Je vous remercie des précisions au sujet des deux ans, car c'était aussi une de mes questions.

Mme Sheila Malcolmson: J'aimerais souligner que dans le programme des bâtiments abandonnés de l'État de Washington, on parle de 90 jours. Leur loi est en vigueur depuis 2003, et elle a été modifiée à plusieurs reprises, alors cela n'a pas semblé un obstacle pour eux. Cela étant dit, une période de deux ans semble vraiment longue. Les collectivités attendent depuis longtemps déjà. Si quelqu'un a une suggestion pour raccourcir ce délai, ce serait bien de pouvoir modifier cela.

• (1610)

Mme Elizabeth May: Je suis consciente — et, madame la présidente, vous y viendrez sans doute sous peu — que si l'amendement NDP-3 de Sheila Malcolmson est rejeté, mon amendement PV-2 le sera également puisqu'il est identique.

J'ai rédigé cet amendement concernant le 90 jours à la lumière du témoignage de la Ladysmith Maritime Society. Il se pourrait qu'avec le temps, on doive en venir à des règlements qui ne s'appliqueront qu'aux régions côtières.

J'ai déjà habité à cet endroit. Je sais exactement à quoi ressemblent les hivers. Il n'y a pas d'embarcations de plaisance abandonnées sur la côte de la Nouvelle-Écosse qui s'y trouvent encore au printemps. Elles ont disparu. Mais dans les îles Gulf, les embarcations en fibre de verre restent là; elles s'accumulent et deviennent délabrées. Elles servent de refuge aux sans-abri. Nous avons une crise du logement qui pousse les gens à vivre dans des bâtiments délabrés, non sécuritaires, et ils ne sont pas seulement laids, ils sont dangereux.

Je sais que mon amendement sera rejeté, tout comme celui de Sheila. Le sien a encore une chance d'être adopté, bien que ce serait surprenant, mais si le sien est rejeté, le mien ne pourra pas faire l'objet d'un vote, alors j'aimerais simplement mentionner qu'il faudrait songer pendant qu'on examine le projet de loi à avoir des régimes différents selon les régions, comme l'État de Washington le fait. Cela fonctionne bien là-bas. Cela fonctionne bien pour eux. Une période de 90 jours consécutifs par période de 365 jours fonctionne bien pour l'État de Washington. Il se pourrait que cela ne fonctionne pas pour la Nouvelle-Écosse, mais il faudrait garder cela à l'esprit lorsque la loi sera mise à l'épreuve.

La présidente: Merci beaucoup à chacun de vous.

À titre d'information, si le NDP-3 est adopté, le PV-2 de Mme May ne pourra pas être présenté. Si le NDP-3 est rejeté, le PV-2 est aussi rejeté. Nous allons demander un vote par appel nominal pour le NDP-3.

(L'amendement est rejeté par 7 voix contre 1. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: L'amendement est rejeté et, par conséquent, le PV-2 également, comme l'a mentionné Mme May...

Merci de votre présence, madame May.

L'article 32 est-il adopté?

(L'article 32 est adopté.)

(Les articles 33 à 44 inclusivement sont adoptés.)

(Article 45)

La présidente: Nous passons maintenant à l'amendement G-2.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je suis heureux de présenter l'amendement numéro deux du gouvernement.

Je peux sans doute faire gagner du temps aux représentants du Ministère. L'amendement est assez simple. Partout ailleurs, le projet de loi mentionne « un bâtiment ou une épave », alors qu'ici, il mentionne seulement « une épave ». On uniformise donc avec ce qu'il y a ailleurs. Il s'agissait, si j'ai bien compris, d'un oubli.

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires?

(L'amendement est adopté [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: L'article 45 modifié est-il adopté?

(L'article 45 modifié est adopté.)

(Les articles 46 à 56 inclusivement sont adoptés.)

Article 57

La présidente: Madame Malcolmson, voulez-vous prendre la parole au sujet de l'amendement NDP-4?

Mme Sheila Malcolmson: Il devrait être facile pour tout le monde d'approuver cet amendement, car le ministre a déjà dit qu'il était d'accord. Les témoins, qu'il s'agisse de la West Coast Environmental Law Association, du Sunshine Coast Regional District Board, du Islands Trust Council ou de la Ladysmith Maritime Society, nous ont tous dit qu'ils souhaitaient avoir un organisme responsable de recevoir toutes les plaintes ou préoccupations au sujet des bâtiments abandonnés, même si dans bien des cas, la responsabilité reviendra à différents ministères, mais il y aura un seul point de contact. Un de nos témoins a même suggéré de mettre en place tout simplement un numéro 1-800-receveur-d'épaves.

C'est une mesure législative que mon prédécesseur, Jean Crowder, a présentée à la Chambre. Les libéraux, alors troisième parti, l'ont appuyé à l'unanimité, mais les conservateurs, malheureusement, l'ont

rejeté. Je l'ai intégré dans mon projet de loi, le C-352, et le ministre l'a approuvé. Si vous allez sur le site Web, si vous regardez le nouveau tableau organisationnel, vous constaterez que la Garde côtière sera le nouveau point de contact pour la population.

Je pense que c'est un avantage pour les collectivités côtières. J'aimerais beaucoup que cela fasse partie du projet de loi. Je répète encore une fois que cela ne veut pas dire que la Garde côtière sera responsable du nettoyage, mais ce sera le point de contact; si on pense que les bâtiments abandonnés soulèvent des préoccupations, on règle cela dans la loi. C'est ce que le ministre a dit lors de son passage devant le Comité. Si nous pouvons intégrer cet élément au projet de loi, ce sera un avantage pour les collectivités côtières.

•(1615)

La présidente: Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: Ce que je crois comprendre de ce projet de loi — les fonctionnaires pourront me dire si je me trompe — est que le ministre est déjà habilité à désigner quiconque, y compris un représentant de la Garde côtière, comme « receveur d'épaves ». C'est bien cela? D'accord.

Cet amendement ne créerait-il pas donc plus de confusion et d'ambiguïté? Le grand public se demanderait qui est responsable. Au bout du compte, la responsabilité revient au ministre des Transports, non? En conséquence, nous avons déjà une personne désignée qui s'occupe de tout cela.

Mme Ellen Burack: J'aimerais ajouter qu'il pourrait y avoir de la confusion entre « point de contact unique » et « receveur d'épaves ». La notion de « receveur d'épaves » est un concept de longue date en droit maritime. Un responsable est désigné pour s'occuper des intérêts du propriétaire d'un bâtiment, d'une épave, quand il est impossible de le rejoindre, on n'a pas encore pris contact avec lui ou on n'a pas réussi à l'identifier.

Il est vrai que nous avons réalisé de grandes avancées pour mieux coordonner les efforts entre Transports Canada et la Garde côtière canadienne sur ce point, et que nous avons convenu que la Garde côtière serait un guichet unique — ne pas confondre avec le concept de receveur d'épaves sont désignées receveurs d'épaves par le ministre des Transports les personnes chargées de faire certaines choses en application de la loi.

La présidente: Monsieur Hoback.

M. Randy Hoback: La Garde côtière est-elle déjà responsable de ce dossier?

Mme Ellen Burack: Elle est responsable de certains éléments, et Transports Canada, de certains autres. Lorsque les membres du public souhaitent poser une question ou signaler une situation ou un bâtiment, ils pourraient le faire en appelant le numéro sans frais de la Garde côtière.

M. Randy Hoback: Alors c'est déjà prévu. D'accord.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: J'aimerais simplement confirmer qu'un receveur d'épaves ne sera pas nécessairement le seul point de contact. Il y a, en fait, deux fonctions différentes à deux endroits différents.

Je viens de vous entendre dire qu'il existe un numéro sans frais que les gens peuvent appeler comme point de contact unique s'ils veulent faire un signalement. C'est bien le cas?

M. Marc Sanderson: Oui, je peux confirmer qu'on pourra signaler les bâtiments préoccupants auprès des centres des opérations régionales de la Garde côtière canadienne ouverts en tout temps. Ils couvrent toutes les côtes et les eaux intérieures. C'est le système actuel pour signaler d'autres accidents maritimes, comme les accidents polluants.

M. Ken Hardie: Il semblerait donc que s'il y a de la confusion, c'est simplement parce que nous n'en avons pas suffisamment informé le public pour nous assurer que les gens savent précisément à qui ils peuvent s'adresser pour faire un signalement.

La présidente: Madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Cela fait 10 ans que les gens appellent la Garde côtière pour lui demander de s'occuper des bâtiments abandonnés et qu'ils se font dire de s'adresser à quelqu'un d'autre. La présente mesure représente un changement d'orientation pour le gouvernement, mais qui n'est pas inscrit dans la loi. Ce qui me préoccupe, c'est qu'il s'agit d'un mécanisme dont le ministre Garneau a convenu lorsqu'il a été mis aux voix à la Chambre il y a deux ans et demi. Je recommande fortement au Comité de quand même l'inscrire dans la loi de quelque façon que ce soit pour que les futurs gouvernements appliquent aussi la règle et qu'il ne s'agisse pas que d'un programme offert par le gouvernement actuel.

Je vais demander un vote par appel nominal le moment venu.

Merci.

• (1620)

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires?

Je demande que l'amendement NDP-4 soit mis aux voix.

(L'amendement est rejeté par 7 voix contre 1. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 57 est adopté.)

(Article 58)

La présidente: Mme Malcolmson nous parlera maintenant de l'amendement NDP-5.

Mme Sheila Malcolmson: Dans la même veine, nous voulons que le receveur d'épaves soit responsable de déterminer le propriétaire de l'épave au lieu de confier cette responsabilité à un tiers.

Je comprends que l'intention du projet de loi est de permettre au gouvernement fédéral, qui se trouve à Ottawa dans bien des cas, de travailler avec les collectivités côtières et de bénéficier des connaissances locales. Ainsi, la capacité de déléguer — si cette administration locale ou cet organisme environnemental local est disposé à recevoir la délégation de responsabilité — est un élément du projet de loi qui offre de la latitude et que nous apprécions. Les membres des collectivités côtières nous ont certainement dit qu'ils voulaient qu'on tienne compte des connaissances locales.

Par ailleurs, selon moi, comme le gouvernement fédéral n'aide pas les collectivités locales et côtières à gérer les bâtiments abandonnés, on n'apprécie pas que la responsabilité ne leur soit pas entièrement dévolue, surtout lorsqu'il n'y a aucun avantage fiscal à le faire. L'amendement proposé ferait en sorte que le receveur d'épaves soit

responsable de déterminer le propriétaire de l'épave, mais pas de transférer la responsabilité du receveur d'épaves à une personne sans que celle-ci soit disposée à l'accepter. Nous pensons que cela est conforme aux anciennes dispositions du paragraphe 155(2) de la Loi sur la marine marchande du Canada.

J'exhorte le Comité à voter en faveur de cet amendement.

Merci.

La présidente: Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: Je me demandais simplement si les fonctionnaires pourraient nous parler du fardeau lié aux coûts. Si l'amendement est accepté, je crains que les coûts augmentent pour les contribuables. Qu'en pensez-vous?

Mme Ellen Burack: Cet amendement enlève au receveur d'épaves le pouvoir discrétionnaire de ne pas prendre de mesures pour déterminer le propriétaire de l'épave trouvée; ce genre de choses pourrait être important dans le cas d'une épave qui a déjà été signalée, si bien que ce n'est pas nécessaire de le faire. Il pourrait s'agir d'une situation frivole dans laquelle on a commis une erreur.

L'amendement dans sa forme actuelle enlève tout pouvoir discrétionnaire au receveur d'épaves de prendre les mesures qui s'imposent. Il lui enlève aussi tout pouvoir discrétionnaire d'utiliser certains autres instruments prévus dans la mesure législative. À titre d'exemple, si la personne qui a fait le signalement se trouve à proximité de l'épave, il pourrait être utile de lui demander d'afficher un avis dans la région, à cet endroit physique. Dans sa forme actuelle, l'amendement limite la latitude dont jouit le receveur d'épaves pour prendre aussi ces types de mesures.

La présidente: Madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: La façon dont il est rédigé, l'amendement stipule que le receveur d'épaves doit prendre les mesures nécessaires pour déterminer le propriétaire de l'épave. Ce faisant, il permet au gouvernement d'envoyer la facture au propriétaire du bâtiment. On se fonde sur le principe du pollueur-payeur, et l'amendement proposé ne mentionne aucunement que la mesure que le receveur d'épaves prend est de demander à la personne au quai suivant ou à quelqu'un d'autre d'afficher un avis en son nom. Il mentionne que c'est le receveur d'épaves qui doit s'en charger, alors je crains que l'interprétation du témoin ne soit inutilement étroite. Je vais en rester là.

• (1625)

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Cette modification semble redondante. Ne s'agit-il pas en quelque sorte d'un principe fondamental de cette mesure législative que l'idée est de déterminer qui est le propriétaire de l'épave? Cela se fera automatiquement. On serait porté à croire qu'on s'efforcera toujours de déterminer à qui appartient le bâtiment, même si c'est très évident. Cela se produira toujours d'une façon ou d'une autre, non?

Mme Ellen Burack: Oui.

La présidente: Merci beaucoup.

L'amendement NDP-5 est-il adopté? Aimerez-vous un vote par appel nominal, madame Malcolmson?

(L'amendement est rejeté par 8 voix contre 1. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 58 est adopté.)

(Les articles 59 à 69 inclusivement sont adoptés.)

(Article 67)

La présidente: Nous avons maintenant l'amendement NDP-6, madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Dans la même veine que le premier amendement que nous avons proposé, nous voulons que le ministre des Pêches et des Océans agisse, si bien que nous avons formulé le libellé pour qu'il « déclare ». Encore une fois, c'est un point axé sur le danger environnemental que l'épave représente pour la côte. Nous avons entendu le témoignage d'Anna Johnston de West Coast Environmental Law Association qui se disait préoccupée du fait que les pouvoirs que confère la loi au ministre et au receveur d'épaves pour composer avec les bâtiments abandonnés ou délabrés sont de nature discrétionnaire, et se demandait si ces décideurs prendraient ou non les mesures nécessaires pour traiter l'arrière. La nouvelle version qui utilise « déclare » et « peut » enlève le pouvoir discrétionnaire, accroît la responsabilité et rassure les collectivités côtières sur le fait que la loi telle qu'elle est rédigée sera appliquée.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Cette question s'adresse aux fonctionnaires. Y aurait-il une situation dans laquelle cela ne se produirait pas, dans laquelle on n'établirait aucun type de zone de sûreté ou de sécurité autour d'un bâtiment?

M. Marc Sanderson: Cet amendement obligerait le ministre à déclarer une zone d'urgence dans tous les cas, sans tenir compte de ce qui se passe dans ce secteur immédiat. Il pourrait s'agir de régions éloignées sans population ou dans lesquelles la navigation maritime présente un risque. Cela requerrait la mise en place immédiate d'une zone d'urgence et les ressources nécessaires — dans bien des cas, une application spécialisée — et d'autres exigences pour créer et faire respecter cette zone, ce qui engendrerait des coûts importants pour les contribuables. En ajoutant le terme « peut », tel que rédigé, on donne au ministre le pouvoir discrétionnaire d'arrêter cette décision et d'évaluer chaque situation en fonction de ses mérites et de ses risques.

La présidente: Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: Si cet amendement était adopté, pourrait-il limiter des activités comme la navigation et la pêche dans un secteur précis? Pour répondre à votre question, il pourrait y avoir des cas qui ne présentent aucune menace, ce qui expliquerait l'absence de zones d'urgence. Je m'inquiète de l'incidence que l'adoption de cet amendement aurait sur les pêcheurs et la navigation.

M. Marc Sanderson: Merci de cette précision. Oui, en effet, le ministre et ses fonctionnaires devraient notamment examiner avec soin les particularités de la situation et les conséquences sur la navigation, les pêcheurs, les droits autochtones et d'autres activités dans cette région. L'obligation de créer immédiatement une zone d'urgence nécessiterait le déploiement de ressources et l'application de règles, et elle ne donnerait pas au ministre le pouvoir discrétionnaire de déterminer au cas par cas la façon dont il faut procéder pour régler la situation.

•(1630)

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Je vais simplement approfondir un peu ce point, car je respecte l'intention de l'amendement.

Cela étant dit, j'aimerais qu'un fonctionnaire explique davantage en quoi consiste une zone d'urgence. Qui l'établit ou comment l'établit-on?

Je pose ces questions à cause de ce qu'elles impliquent. Je pense que, en règle générale, nous reconnaissons tous qu'il existe des régions vulnérables qui peuvent être touchées lorsqu'on déclare une zone d'urgence. Il y a, bien sûr, des répercussions sur la navigation et les pêches. Une région peut être vulnérable en fonction de la prise d'eau dans une collectivité, s'il se trouve qu'elle est écosensible. Enfin, il y a des répercussions sur les droits des communautés autochtones.

Cela étant dit, pouvez-vous mieux nous expliquer en quoi consisterait vraiment une zone d'urgence et comment le ministre ou les autorités compétentes la créeraient?

M. Marc Sanderson: En plus des considérations que le député a énoncées, le ministre dispose aussi d'un certain nombre d'instruments, y compris celui de publier des avis à la navigation pour avertir les marins d'un danger et créer une zone d'urgence, telle que définie; ces avis pourraient aller jusqu'à ordonner aux bâtiments de quitter la zone, de ne pas y pénétrer ou d'y rester, et à fixer des limites de vitesse ou des exigences en matière de pilotage. Il a un certain nombre d'options. Tous ces instruments restent à la disposition du ministre pour examiner les particularités d'une situation donnée et ils peuvent être utilisés dans certaines combinaisons, mais pas nécessairement tous en même temps, pour déclarer une zone d'urgence comme le présent amendement pourrait l'obliger à faire. Le ministre continue de disposer de ces instruments, et il est important de ne pas oublier qu'on procéderait probablement à la création d'une zone d'urgence en cas d'obstacle réel à la sécurité de la navigation, de danger environnemental immédiat ou les deux.

M. Vance Badawey: Cela étant dit, il est évident qu'il faut mettre en place des protocoles non seulement pour créer une zone d'urgence, mais aussi pour s'assurer qu'elle est gérée et que ce que cela implique l'est aussi.

Serait-il juste de dire que d'autres organismes ou ordres de gouvernement, surtout les provinces et leur ministère de l'Environnement, et d'autres intervenants seraient invités à participer au processus?

M. Marc Sanderson: C'est absolument le cas en ce qui concerne la situation et le lieu géographique où s'est produit l'accident. Les collectivités locales, les gouvernements provinciaux et territoriaux, les gouvernements autochtones et d'autres intervenants peuvent tous être consultés pour décider s'il y a lieu d'établir une zone d'urgence ou de prendre d'autres mesures dans ce cas. J'ai mentionné les instruments potentiels dont dispose le ministre. Il est important qu'il conserve ce pouvoir discrétionnaire, qu'il puisse tenir compte de tous les facteurs.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Madame la présidente, mon collègue a posé la même question que j'allais poser.

Dans vos remarques, vous n'avez pas mentionné qui autorise la création de la zone d'urgence. Est-ce que ce serait aussi le ministre?

M. Marc Sanderson: Oui, ce serait le ministre qui, de concert avec d'autres personnes responsables selon le cas précis, créerait la zone d'urgence.

Le député précédent a aussi posé une question concernant l'application des règles. C'est une autre question dont il faudrait tenir compte: comment s'y prendrait-on, à quels autres organismes devrait-on peut-être faire appel pour l'appliquer, et ce, à des coûts élevés.

• (1635)

La présidente: Madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Je vais encourager les membres du Comité à se rendre à la page 30 du projet de loi C-64 si vous n'y êtes pas déjà. Si vous lisez le libellé, cela ne se limite qu'aux situations vraiment urgentes. Je propose que le ministre des Pêches et des Océans « déclare », mais le reste du libellé demeure le même. Le bâtiment ou l'épave doit présenter un danger sérieux ou imminent. C'est une chose. Et que c'est si le ministre a des motifs raisonnables de croire que... alors la mesure législative actuelle prévoit déjà un grand pouvoir discrétionnaire. Ensuite, pour ce qui concerne la détermination d'une zone d'urgence par le ministre, il peut déterminer lui-même l'étendue proportionnelle à la gravité de la situation. Son pouvoir discrétionnaire est donc entier dans ce cas. Sont ensuite énoncés un certain nombre de recours qui, dans bien des cas, pourraient toujours permettre le passage des bâtiments de pêche, par exemple, dans cette zone, mais seulement dans certaines circonstances.

Avec tout cela, compte tenu de tous les pouvoirs discrétionnaires prévus et les recours associés directement à un danger sérieux et imminent, je rappelle que nous avons eu pendant 10 ans, à Ottawa, un gouvernement qui, malgré les lois et les règles à sa disposition, a choisi de ne pas agir et de ne pas les appliquer. Ceux d'entre nous qui représentent la côte n'oublient pas que, malgré ses bonnes intentions concernant les bâtiments abandonnés, le présent gouvernement ne sera pas toujours au pouvoir, et si nous disons qu'il faut déclarer une zone d'urgence, alors cela nous donne tous la possibilité un jour, comme éventuels députés de l'opposition, de tenir le ministre responsable de faire respecter cette partie du projet de loi.

M. Ken Hardie: Si le ministre jugeait qu'un bâtiment présente un danger sérieux et imminent, pourquoi ne déclarerait-il pas une zone d'urgence autour de lui?

M. Marc Sanderson: Je précise qu'une zone d'urgence n'est pas une mesure d'intervention; elle n'est nécessaire que si la présence de navires ou de personnes risque de nuire à l'intervention. Il peut y avoir un danger sérieux et imminent, mais dans une région éloignée, à un endroit où il n'y a ni navigation ni trafic, on ne déclarerait pas automatiquement de zone d'urgence pour gérer la situation et intervenir.

M. Ken Hardie: Toutefois, je suis toujours perplexe. Je ne comprends toujours pas comment on peut être aux prises avec une situation où quelque chose est sérieux et imminent, mais négliger de prendre cette mesure. Un événement sérieux et imminent pourrait être, par exemple, un déversement de pétrole. D'accord, un certain type d'intervention est requis dans un cas de ce genre. Vous placez des barrières flottantes autour du déversement, et vous tentez de nettoyer la zone. Cette disposition semble plutôt faire allusion à un danger pour la navigation. C'est l'impression que cela me donne. Si quelqu'un déclarait que quelque chose représente un danger sérieux et imminent pour la navigation, il ne le ferait pas si le bâtiment était isolé et qu'il n'y avait pas d'autres navires aux alentours. Dans ce cas-là, on ne trouverait pas le danger sérieux et imminent. Il semble y avoir un léger décalage ici.

M. Marc Sanderson: Je précise simplement encore une fois que le caractère sérieux d'une situation peut faire courir des risques à d'autres personnes, d'autres bâtiments ou d'autres trafics, ou présenter d'autres dangers pour l'environnement. Si ce n'est pas le cas, l'examen au cas par cas des outils à utiliser pour intervenir pourrait permettre de déterminer que l'établissement d'une zone d'urgence n'est pas toujours nécessaire, même si la menace est

sérieuse ou imminente. Autrement dit, une intervention peut être entreprise sans la déclaration d'une zone d'urgence.

La présidente: Fort bien. Nous allons maintenant mettre aux voix l'amendement NDP-6.

Je présume que vous aimeriez que nous procédions à un vote par appel nominal.

Mme Sheila Malcolmson: Oui.

(L'amendement est rejeté par 8 voix contre 1. [Voir le Procès-verbal])

(Les articles 67 à 73 inclusivement sont adoptés.)

(Article 74)

La présidente: Passons à l'amendement NDP-7. Allez-y, madame Malcolmson.

• (1640)

Mme Sheila Malcolmson: Encore une fois, j'espère qu'en utilisant le mot « ordonne », on accroîtra la responsabilisation et la transparence, et je fais maintenant écho au témoignage que le ministre a apporté au Comité le 5 février, au cours duquel il a parlé d'un projet de loi ayant du mordant. La partie du projet de loi que nous examinons en ce moment est le paragraphe 74(4), lequel stipule que, si un agent de l'autorité a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction à la présente loi a été commise, il ordonne au bâtiment qui est sur le point d'entrer dans les eaux canadiennes ou dans la zone économique exclusive du Canada, ou qui s'y trouve déjà, de s'immobiliser, de traverser ces eaux de la manière qu'il précise, de quitter ces eaux ou de rester à l'extérieur de ces eaux. Je soutiens une fois de plus qu'en employant le mot « ordonne » au lieu de « peut... ordonner », on donne beaucoup plus de mordant au projet de loi.

Nous avons entendu des témoignages — par exemple, le cas du *Farley Mowat* qui a pénétré dans le port de Shelburne — à propos de la façon dont, à la faveur de la nuit et sans autorisation, des bâtiments s'introduisent dans nos eaux. Les bonnes intentions du gouvernement actuel ne veulent pas dire que les gouvernements à venir se comporteront de la même manière. J'encourage les membres du Comité à se prononcer en faveur de l'inclusion du mot « ordonne » dans cette directive à l'intention du ministre.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: J'aimerais dire à ma collègue qu'il y a une chose pour laquelle je suis plutôt fidèle à moi-même lorsque nous étudions des décisions prises en fonction de circonstances qui évoluent sur le terrain. Je suis toujours prudent lorsqu'il s'agit de dire qu'aucune sorte de pouvoir discrétionnaire ne peut être accordé dans le cadre du processus décisionnel.

Je me demande si les fonctionnaires du ministère peuvent nous donner une idée du genre de circonstances dans lesquelles le représentant de la Garde côtière sur le terrain ne souhaiterait pas ordonner la prise de ces mesures. Y a-t-il des cas où l'infraction en question pourrait être tellement mineure que vous ne voudriez pas donner l'un de ces ordres? Dans l'affirmative, si vous pouviez nous fournir un exemple pertinent, cela nous aiderait.

Mme Ellen Burack: Je vais vous donner d'abord une réponse générale. Ensuite, je verrai si l'un ou l'autre de mes collègues a un exemple précis à vous donner.

Dans ce paragraphe, il est important de noter que l'utilisation de l'expression « peut ordonner » suggère la présence d'une liste indicative. Voici donc une liste de mesures que la situation peut exiger de prendre, et dont l'une sera prise, alors que l'emploi du mot « ordonne » laisse entendre qu'une liste précise existe. Par conséquent, les agents utiliseraient cette liste précise et non leur sensibilisation à la situation ou le recours à d'autres options qui peuvent exister. Je crois comprendre que cette liste est censée être indicative, et non précise ou exhaustive. Voilà l'argument général.

Je ne sais pas si l'un ou l'autre de mes collègues a un exemple à vous donner.

M. Marc Sanderson: Je pense que c'est exactement ainsi que le texte de loi doit être interprété. C'est ce que le projet de loi prévoit, à savoir qu'il y a un éventail d'outils et d'options que l'agent de l'autorité peut choisir d'utiliser. Par exemple, dans le cas d'ordres à donner à un bâtiment, le bâtiment peut être attaché à un quai en eaux canadiennes; il peut déjà être immobile. Dans ce cas en particulier, il se peut qu'il ne soit pas nécessaire d'ordonner au bâtiment d'aller ailleurs immédiatement. Comme ma collègue l'a indiqué, il s'agit là d'une liste de mesures facultatives.

La présidente: Madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Avec tout le respect que je vous dois, l'alinéa b) ne stipule pas ce que le témoin vient de décrire.

Dans le cas présent, l'agent de l'autorité pourrait ordonner au bâtiment de s'amarrer à quai, de mouiller ou de rester à cet endroit pour la période raisonnable qu'il spécifie. La modification que je tente d'apporter en ce moment vise à stipuler que, si l'agent de l'autorité a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction à la présente loi a été commise, il doit prendre des mesures. Il dispose effectivement d'un éventail d'options, mais certaines d'entre elles pourraient assurément forcer un bâtiment déjà attaché à un quai à rester à cet endroit et, donc, à ne pas filer en obligeant le propriétaire de la marina à payer la facture, par exemple.

Le pouvoir discrétionnaire est intégré dans cette disposition, mais, si mon amendement est adopté, l'option d'agir ou non ne le sera pas.

●(1645)

Mme Ellen Burack: Si je peux attirer votre attention sur l'alinéa b), je vous ferai remarquer qu'il contient un « et » qui joue un rôle très important. Vous avez raison de dire que, s'il n'y avait qu'une liste, la disposition accorderait des pouvoirs discrétionnaires supplémentaires, mais l'alinéa b) indique qu'on ordonne au bâtiment de traverser ces eaux, puis de s'amarrer à quai et de prendre ces autres mesures. C'est comme une série d'exigences liées à un certain type de scénarios. C'est cette liste qui nous permet de savoir qu'il pourrait être nécessaire de prendre d'autres mesures. Le « et » dans l'alinéa b) revêt donc une grande importance.

La présidente: Quelqu'un souhaite-t-il formuler d'autres observations?

Nous allons demander un vote par appel nominal sur l'amendement NDP-7.

(L'amendement est rejeté par 8 voix contre 1. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 74 est adopté.)

(Les articles 75 à 94 inclusivement sont adoptés.)

La présidente: Passons à l'amendement G-3. Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: J'ai une autre explication assez simple à vous donner. Selon le libellé actuel, l'adoption de la mesure législative ne déclenchera pas la mise en œuvre du régime de sanctions

administratives pécuniaires. Je le répète, je pense que c'est simplement un oubli qui est survenu au moment de la rédaction et qui peut être corrigé par l'amendement proposé.

La présidente: Le ministère a-t-il des commentaires à faire?

Mme Ellen Burack: Je souhaite simplement expliquer la raison pour laquelle cette partie assez importante n'a pas été incluse. Il y a deux façons de mettre en œuvre un régime de SAP: on peut le faire au moyen du règlement après l'adoption de la mesure législative, ou on peut l'intégrer dans la mesure législative. Nous avons choisi d'intégrer le régime dans la mesure législative afin d'accélérer l'application de la mesure. Cette partie a simplement été oubliée au moment de la rédaction.

La présidente: Quelqu'un souhaite-t-il formuler d'autres observations?

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

(Les articles 95 à 106 inclusivement sont adoptés.)

(Article 107)

La présidente: Passons à l'amendement NDP-8. Madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Le projet de loi indique actuellement que le ministre peut tenir un registre public des procès-verbaux et avis de défaut pour tout propriétaire de bâtiment qui viole des dispositions du projet de loi. Je propose d'indiquer simplement « tenir » pour assurer la transparence et la reddition de comptes sur le nombre de violations et d'amendes imposées. Si nous ne le faisons pas, la population ne saura jamais si la mesure a un effet quelconque.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je suis enclin à approuver cet amendement.

Je formulerai peut-être une observation à cet égard, Sheila, car un point me préoccupe. Habituellement, comme je viens de l'expliquer, quand les faits changent sur le terrain, je pense que la discrétion peut être importante. Cependant, quand, dans le cadre du processus, on conclut qu'il y a violation, la transparence est précieuse.

Ce qui me préoccupe quelque peu, c'est que lorsqu'il s'agit d'infractions très mineures, nous pourrions imposer des conséquences assez lourdes à quelqu'un qui ne les mérite pas. J'ignore s'il suffirait d'indiquer que nous ne devrions pas faire état de ces infractions. Je me demande si cela constitue un obstacle pour vous. Le libellé que vous proposez me convient, mais il reste une question non réglée au sujet de laquelle je voulais vous donner l'occasion de, peut-être, faire un commentaire.

Mme Sheila Malcolmson: C'est juste. Dans le projet de loi tel qu'il est rédigé, le simple fait de parler de « procès-verbaux » ne signifie pas qu'il y aura nécessairement un mur de la honte au centre de la ville. Nous savons qu'il faut parfois du temps à trouver les dossiers du gouvernement. Il pourrait y avoir une demande d'accès à l'information. Idéalement, le ministre ferait rapport périodiquement au Parlement pour l'informer du nombre de violations. Si des députés ou des journalistes souhaitent effectuer des recherches plus approfondies à ce sujet, qu'ils le fassent, mais je veux assurer une saine tenue de dossiers et, au moins, savoir que ce projet de loi est bien utilisé.

●(1650)

La greffière du Comité (Mme Marie-France Lafleur): Nous tenons un vote par appel nominal.

La présidente: Y a-t-il d'autres commentaires?

L'amendement NDP-8 est-il adopté au cours d'un vote par appel nominal?

(L'amendement est adopté par 9 voix contre 0. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: La motion est adoptée. Félicitations, madame Malcolmson. Vous avez une dure journée de travail.

(L'article 107 modifié est adopté.)

(Les articles 108 et 109 sont adoptés.)

(Article 110)

La présidente: Voulez-vous expliquer l'amendement G-4, monsieur Fraser?

M. Sean Fraser: Cet amendement vise essentiellement à corriger une erreur de rédaction. L'article 78 a potentiellement été mis au mauvais endroit et ne fait référence qu'à une infraction précise, soit celle consistant à entraver le travail d'un agent de l'autorité. Je crois comprendre que la mesure vise à rendre l'infraction plus grave.

Si quelque chose m'a échappé, les représentants du ministère peuvent intervenir, mais si vous pensez que j'ai bien saisi de quoi il en retourne, je me ferais un plaisir de soumettre cet amendement au vote.

La présidente: Est-ce que quelqu'un souhaite ajouter quelque chose?

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Les conservateurs proposent l'amendement CPC-1. Monsieur Hoback, voudriez-vous l'expliquer?

Vous n'avez pas à le proposer, mais vous pouvez certainement en traiter si vous le souhaitez.

M. Randy Hoback: Madame la présidente, nous avons préalablement discuté de la question avec vous. Si le Comité y consent, nous retirerons cet amendement afin d'effectuer une brève étude à ce sujet. Nous croyons comprendre que la greffière a réalisé un travail considérable à cet égard; nous aurions donc l'occasion d'analyser ce travail et peut-être de convoquer des témoins. Il me semble que la première semaine suivant la pause de deux semaines...

La présidente: Je pense que la greffière a déjà proposé la date provisoire du 19 mars.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: C'est formidable d'aller dans ce sens, car il s'agit d'une question distincte du dossier qui nous occupe aujourd'hui. Cela étant dit, Patrimoine canadien devrait-il participer aux discussions?

La présidente: Nous l'inviterons.

Chose certaine, quand le problème des sépultures de guerre a été soulevé auprès du Comité, cela nous a tous inquiétés.

Avons-nous besoin du consentement unanime du Comité pour retirer la motion?

Le Comité consent-il à l'unanimité à retirer les amendements CPC-1 et CPC-2? Le Comité préparera un rapport sur la question.

Des députés: Oui.

(Les amendements sont retirés.)

La présidente: Madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Madame la présidente, par respect pour les témoins qui ont comparu devant le Comité et qui ont investi beaucoup de temps dans leur témoignage et pour les gens qui nous

regardent à la maison, je me demande si vous ou un des représentants du Parti conservateur pourrait, en quelques phases, nous expliquer ce que nous avons entendu ou nous dire pourquoi nous allons étudier la question plus en détail au lieu de l'inclure dans le projet de loi.

La présidente: Monsieur Hoback.

M. Randy Hoback: Lors des discussions, il semble que l'on ne savait pas si ce sujet cadrerait ou non avec le projet de loi C-64 ou s'il valait mieux qu'il fasse l'objet d'un projet de loi distinct en raison des divers domaines auxquels il touche. Voilà pourquoi nous avons pensé que si nous pouvions effectuer une étude distincte à ce sujet, cela nous donnerait l'occasion de vraiment mettre l'accent et de faire la lumière sur la question de manière à lui accorder toute l'attention qu'elle mérite. Nous espérons que le rapport sera déposé à la Chambre et qu'un projet de loi sera ensuite proposé par le gouvernement ou un député qui se porterait à la défense de cette cause.

La présidente: Certainement.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Pour réagir à l'intervention de Mme Malcolmson, les témoins souhaieraient souligner le fait que des épaves de navires de guerre et de navires marchands reposent par les fonds depuis des lustres, et qu'il faudrait réagir à la perturbation de ces sites, qui sont des cimetières. Il faut réagir à ce problème. C'est pourquoi, comme la présidente l'a indiqué, nous avons généralement convenu qu'il fallait s'y attaquer. Or, ce n'est pas nécessairement le bon projet de loi pour le faire. En fait, je suis enchanté que nous nous apprêtions à intervenir, car nous devons honorer convenablement ces défunts.

• (1655)

La présidente: Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Nous pouvons aussi rédiger [*Note de la rédaction: Inaudible*] indiquant que nous ne voulons pas nécessairement associer ces cimetières à des épaves. Je pense que ces sites méritent mieux. Il serait préférable de faire la distinction entre les deux et d'accorder aux épaves l'attention et les honneurs qu'elles méritent.

La présidente: Exactement. Bien.

(L'article 110 modifié est adopté.)

(Les articles 111 à 118 inclusivement sont adoptés.)

(Article 119)

Monsieur Badawey, voudriez-vous traiter de l'amendement G-5?

M. Vance Badawey: Ici encore, il s'agit d'une erreur de rédaction, madame la présidente.

La présidente: Les représentants du ministère souhaitent-ils intervenir à ce sujet? Si ce n'est pas le cas, tous ceux en faveur de l'amendement G-5?

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Madame la présidente, je voulais simplement revenir à l'amendement CPC-1. Je pense que vous avez mis aux voix l'amendement modifié, alors qu'en fait, nous étions...

La présidente: Il a été remplacé par l'amendement G-4. Les amendements CPC-1 et CPC-2 ont été retirés.

M. Ken Hardie: Oh, d'accord. Merci.

La présidente: L'article 119 modifié est-il adopté?

(L'article 119 modifié est adopté.)

(Les articles 120 à 128 inclusivement sont adoptés.)

(Article 129)

La présidente: L'article 129 fait l'objet de l'amendement G-6.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Il s'agit une fois de plus d'un problème de rédaction. À la manière dont le projet de loi est rédigé actuellement, le gouvernement risque de ne pas pouvoir poursuivre le propriétaire responsable pour les coûts indirects de l'enlèvement d'une épave. Supposons qu'il faille enlever une clôture et que cette dernière soit endommagée lors du processus. Conformément au principe de pollueur-payeur, le projet de loi rendrait la personne qui a abandonné le navire responsable du nettoyage.

La présidente: Des commentaires?

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 129 modifié est adopté.)

(L'article 130 est adopté.)

La présidente: L'amendement CPC-2, qui porte sur l'article 131, a été retiré à la demande de M. Hoback. Cela concerne encore la question des sépultures de guerre.

(L'article 131 est adopté.)

La présidente: Nous examinons maintenant l'amendement NDP-9.

Mme Sheila Malcolmson: Il s'agit d'un amendement inspiré du projet de loi C-352, que j'avais présentée et que la Chambre a rejeté à l'automne. Il exigerait que le ministre examine, tous les cinq ans, l'application du projet de loi C-64 et fasse rapport à la Chambre de son efficacité et des résultats de l'examen.

Un certain nombre de témoins ont indiqué que le gouvernement accuse de sérieux arriérés à cet égard. Andrew Kendrick, de Vard Marine, par exemple, a indiqué qu'on part avec un sérieux retard. Nous devons réduire les arriérés quant aux navires abandonnés, dont le nombre est en augmentation. Le fait d'assurer la transparence et la reddition de comptes et de faire rapport au Parlement sur l'efficacité du projet de loi nous aiderait certainement à apporter des modifications ou des changements réglementaires à mesure que la situation évolue.

Il existe un très solide précédent à ce sujet, puisque la Loi sur l'aéronautique stipule qu'il faut « entreprendre un examen approfondi des dispositions du présent article et des conséquences de son application dans les deux ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe et tous les cinq ans par la suite et le compléter dans l'année suivant la date où il a été entrepris. » La Loi canadienne sur la protection de l'environnement prévoit un examen « tous les cinq ans », et plusieurs lois du Parlement exigent des réévaluations périodiques, notamment la Loi sur l'équité en matière d'emploi, la Loi sur les programmes de commercialisation agricole, la Loi sur le lobbying, la Loi sur le financement des petites entreprises du Canada, la Loi sur la Banque de développement du Canada, la Loi sur l'expansion des exportations et la Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada. En outre, l'État de Washington s'est doté d'un excellent modèle législatif, et certains témoins nous ont indiqué directement que ce modèle en place, depuis 15 ans, fait l'objet d'un examen périodique.

J'incite fortement les membres du Comité à voter en faveur d'une disposition exigeant un examen et un rapport tous les cinq ans aux fins de transparence et de reddition de comptes.

• (1700)

La présidente: Des questions?

Qu'en pensent les fonctionnaires?

Mme Ellen Burack: Une autre disposition du projet de loi C-64 prévoit qu'un ou plusieurs comités parlementaires effectuent un examen quinquennal, auquel tous les partis politiques participeraient, bien entendu. Nous considérons donc que cette mesure serait redondante, puisqu'un autre examen est déjà prévu tous les cinq ans. La mesure législative peut certainement être examinée au besoin au cours de sa vie.

La présidente: Comme personne d'autre ne semble vouloir intervenir, nous mettrons l'amendement NDP-9 aux voix.

(L'amendement est rejeté par 8 voix contre 1. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 132 est adopté.)

La présidente: Nous en sommes maintenant rendus à l'amendement NDP-10.

Mme Sheila Malcolmson: Nous avons entendu quantité de témoignages à ce sujet. D'autres États, dont celui de Washington, ont d'excellents programmes relatifs aux bâtiments abandonnés et des systèmes aux termes desquels ils imposent des conditions aux biens de la Couronne qui sont vendus pour que le vendeur, le gouvernement du Canada dans le cas présent, soit certain que le bâtiment naval ou l'ancien navire de la Garde côtière connaisse une fin digne et que la personne qui a pris possession ait les moyens de s'en occuper.

La côte de la Colombie-Britannique pullule de navires arborant toujours le logo du gouvernement, qu'il s'agisse de celui de BC Ferries ou de la Garde côtière. Sur la côte Atlantique, un certain nombre de personnes, peut-être bien intentionnées, achètent des bâtiments excédentaires, qui deviennent néanmoins de lourds fardeaux pour les communautés et les municipalités côtières. Le Comité en a d'ailleurs entendu de vive voix.

Notre recommandation est la suivante:

... si le bien de surplus de la Couronne est un bâtiment canadien, au sens de l'article 2 de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, qui est utilisable pour la navigation en toute sécurité, le ministre prend les mesures nécessaires pour que le bâtiment reste dans cet état jusqu'à sa disposition en vertu de la présente loi.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Si je comprends bien l'intention de l'amendement proposé, il vise à prévenir un préjudice social, ce qui est important à mes yeux, mais je ne suis pas certain qu'il y parvienne. Le problème, selon moi, c'est quand le gouvernement vend un bâtiment non pas délabré, mais en décent état, mais, qui se détériore par la suite parce que les nouveaux propriétaires n'avaient pas divulgué la raison pour laquelle ils l'ont acquis. Peut-être avaient-ils d'excellents plans, mais le marché qu'ils visaient s'est effondré.

Quand j'examine le projet de loi dont nous sommes saisis, il me semble que cette mesure s'appliquerait tant au gouvernement qu'aux propriétaires du secteur privé. Peut-être pourrais-je obtenir des éclaircissements à ce sujet, car il existe déjà des mesures de protection à cet égard, puisque le gouvernement ne pourrait permettre à ses navires de se détériorer. Je ne pense pas que la mesure proposée prévient les problèmes dans le cas de la vente d'un navire en état de marche qui se détériorerait par la suite. Pourriez-vous m'indiquer si l'amendement prévient le préjudice que j'essaie de décrire, peut-être maladroitement?

• (1705)

Mme Ellen Burack: En fait, je crois comprendre que l'amendement NDP-11 traite de la question des conditions de vente. L'amendement NDP-10 vise à garantir que les bâtiments excédentaires, devant être vendus, restent en bon état de marche. Est-ce exact?

Mme Sheila Malcolmson: Il existe certainement un lien entre les deux. Dans l'amendement NDP-10, nous visons particulièrement les navires qui appartiennent au gouvernement. Les villes de Shelburne et de Bridgewater nous ont indiqué que certains des navires venaient du gouvernement fédéral. L'exemple du *Farley Mowat* est célèbre: le gouvernement, qui en a été propriétaire pendant un certain temps, aurait pu ne pas le vendre. Les amendements NDP-10 et NDP-11 sont liés, mais dans le cas du *Farley Mowat*, par exemple, le navire n'appartenait pas initialement à la Couronne, mais cette dernière, après l'avoir confisqué, en a été propriétaire à un moment donné et aurait pu empêcher qu'il ne se retrouve entre les mains de propriétaires encore pires que les premiers.

Mme Ellen Burack: L'amendement proposé à la Loi sur les biens de surplus de la Couronne ferait en sorte que le ministère des Services publics et de l'Approvisionnement accomplirait des activités déjà menées ailleurs. Si un organisme, comme la GRC, possède un navire excédentaire d'une certaine taille, il le garderait sur place jusqu'à ce qu'il le vende. Cet amendement laisse entendre que le ministre des Services publics et de l'Approvisionnement aurait la responsabilité de maintenir les bâtiments en état de marche à partir du moment où ils sont acceptés à titre de biens excédentaires jusqu'à leur vente. Le ministre est responsable de tous les biens du gouvernement et ne peut posséder l'expertise nécessaire pour les entretenir de cette manière.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Il faut donc se demander si le gouvernement serait en mesure de maintenir un bien en bon état de navigabilité, même s'il est excédentaire ou si, au moment de la vente, il peut indiquer dans les conditions de vente qu'il pourrait ne pas pouvoir être utilisé à certaines fins en raison de son état.

Mme Ellen Burack: Je me tourne vers la présidente pour savoir quoi faire. Les questions des conditions de vente se trouvent à l'amendement NDP-11. Je ne suis pas certaine de savoir à propos de quoi je fournis du soutien technique.

M. Ken Hardie: Ce que je voulais savoir dans la première partie de mon intervention, c'est si le gouvernement pourrait devoir assumer des coûts substantiels pour maintenir les navires excédentaires en bon état de navigabilité. S'il n'est pas tenu de le faire et sait qu'un bâtiment n'est pas en bon état de navigabilité quand il le vend, ne pourrait-il pas, en l'indiquant dans les conditions de vente, s'assurer qu'il ne serait pas vendu comme s'il était en bon état? Ma question est-elle claire?

Mme Ellen Burack: Le gouvernement ne vendrait certainement pas un bien en laissant entendre qu'il est en bon état de navigabilité si ce n'est pas le cas.

M. Ken Hardie: Je pense que l'intention consiste ici à empêcher un navire qui n'est pas en bon état de navigabilité de prendre la mer. Si, au moment de la vente, le gouvernement sait qu'il est en mauvais état, peut-il indiquer dans les conditions de vente qu'il n'est pas en bon état de navigabilité et ne peut donc pas servir à certaines fins?

Mme Ellen Burack: Vous avez demandé si il y avait des coûts substantiels. Ce qui coûtera cher, c'est le fait que l'amendement obligerait Services publics et Approvisionnement Canada à posséder l'expertise technique nécessaire à l'entretien des navires alors qu'elle existe déjà dans le ministère qui en est propriétaire et qui les exploite. Il est hautement improbable qu'un bâtiment opérationnel que le gouvernement souhaite vendre soit dans un état tel qu'il ne puisse être vendu comme un navire fonctionnel. Or, il semble que ce soit cette situation que l'amendement vise à prévenir.

• (1710)

La présidente: Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: À ce sujet, je pense que le projet de loi s'applique aux bâtiments du gouvernement; ils ne peuvent donc pas tomber en ruine. Cela ne ramène-t-il pas l'affaire à l'essentiel? Le projet de loi indique qu'on ne peut posséder de navire abandonné ou délabré; le gouvernement ne pourrait donc pas en avoir, n'est-ce pas?

Mme Ellen Burack: Le présent projet de loi ne s'applique pas aux navires du gouvernement

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Ici encore, il s'agit, dans une certaine mesure, d'un amendement potentiellement redondant. Corrigez-moi si je me trompe, mais le Conseil du Trésor n'a-t-il pas déjà le pouvoir d'imposer des conditions pour la vente de biens en vertu de la Loi sur les biens de surplus de la Couronne?

Mme Ellen Burack: Oui. Ils sont autorisés à le faire en vertu de l'article 3 de la loi. C'est plutôt l'amendement NDP-11 qui serait concerné.

M. Vance Badawey: Très bien. Formidable. Merci.

La présidente: D'accord. Nous allons mettre aux voix l'amendement NDP-10.

(L'amendement est rejeté par 8 voix contre 1. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Nous avons déjà traité brièvement de l'amendement NDP-11. Souhaitez-vous ajouter quelque chose, madame Malcolmson?

Mme Sheila Malcolmson: L'amendement précédent visait à ce que les actifs soient maintenus en bon état afin d'éviter que le pire se produise au moment de la disposition de biens de l'État. J'ai effectivement abordé la question en présentant l'amendement NDP-10. Il s'agit d'éviter que des propriétaires irresponsables puissent laisser d'anciens biens de la Couronne se détériorer comme ce fut le cas de certains des bâtiments abandonnés les plus médiatisés au Canada.

Voici ma question à l'intention de nos témoins. Comme il est déjà possible pour le Conseil du Trésor d'imposer des conditions au moment de la vente, quels sont les recours envisageables? Comment pouvons-nous éviter de nous retrouver encore une fois dans l'embarras, en tant que représentants de ce gouvernement, lorsqu'un tiers laisse à l'abandon d'anciens navires de la Garde côtière et de la Marine, comme ce fut le cas avec le *Farley Mowat* et que l'on voit des fonds publics être dilapidés pour faire le nécessaire? Les navires du gouvernement ne sont pas visés par le projet de loi C-64. Comment pouvons-nous prévenir tous ces cas de bâtiments abandonnés qui font la manchette?

Mme Ellen Burack: Il y a quelques éléments à considérer. Comme on l'a déjà mentionné, le Conseil du Trésor peut intervenir relativement aux conditions de la vente. Je noterais toutefois que ce n'est pas chose facile. En discutant avec nos collègues de Services publics et Approvisionnement, nous avons appris qu'il était extrêmement difficile d'imposer des conditions dont il est impossible de vérifier le respect au moment de la vente. Lorsqu'il est possible d'effectuer les vérifications nécessaires à ce moment-là, on peut effectivement imposer des conditions, comme l'obligation de souscrire à une police auprès d'un assureur reconnu lorsqu'un bâtiment doit être remorqué. Les vérifications sont plus compliquées pour les conditions à remplir ultérieurement, soit après la vente. Il arrive souvent que les problèmes surviennent au moment de la revente de ces bâtiments, et pas uniquement lors de leur vente initiale.

Lors de notre comparution à l'occasion de l'une de vos séances précédentes, nous avons entendu les représentants de la Garde côtière indiquer qu'ils interviennent plus activement dans la gestion de leurs propres navires qui arrivent à la fin de leur vie utile. Nous avons également parlé aux gens de la Défense nationale, qui ont aussi modifié leur approche en la matière. Nous avons la ferme intention de nous pencher sur les mesures à prendre aux fins de la gestion de la flotte gouvernementale. Cela fait partie de nos projets et nous nous préparons activement en ce sens. C'est simplement que cela outrepassa la portée de ce projet de loi-ci.

• (1715)

La présidente: Madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Je veux souligner deux choses.

Premièrement, l'État de Washington a adopté des dispositions visant à enrayer ce phénomène qui est à l'origine d'un nombre important de bâtiments abandonnés.

Deuxièmement, l'amendement proposé permet à la Couronne d'intenter des poursuites si les conditions qu'elle a imposées au moment de la vente ne sont pas respectées par le tiers qui fait l'acquisition d'un navire. C'est l'intention visée, et j'espère que mes collègues voteront en faveur de cet amendement.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Très bien.

Je mets aux voix l'amendement NDP-11.

(L'amendement est rejeté par 8 voix contre 1. [Voir le *Procès-verbal*])

(Les articles 133 à 150 sont adoptés.)

La présidente: Nous passons maintenant à l'amendement NDP-12.

Mme Sheila Malcolmson: Cette proposition fait suite à de nombreux témoignages indiquant que le registre des bâtiments est truffé d'erreurs et d'inexactitudes en plus de ne pas être à jour, et que

la base de données sur les permis n'est pas non plus à jour et n'est pas vraiment utile pour retracer les propriétaires dans bien des cas. Tout le monde convient de la pertinence du principe du pollueur-payeur, mais si on ne peut pas retracer les propriétaires qui ont abandonné leur bâtiment, il sera impossible de leur envoyer une facture au titre des amendes et des pénalités prévues par le ministre dans le projet de loi C-64.

Cet amendement vise à apporter les correctifs nécessaires au registre des bâtiments et à exiger du registraire canadien des bâtiments qu'il produise des rapports, ce qui n'a jamais été fait jusqu'à maintenant. Nous n'avons trouvé aucune trace d'un rapport semblable. Malgré la position qu'occupe le registraire, il n'a jamais produit un rapport public. Il n'y a pas seulement l'immatriculation des bâtiments, mais aussi les permis octroyés pour les embarcations de plaisance. Il faudrait tout au moins que l'on fasse rapport du nombre de bateaux qui sont enregistrés. Si nous ne pouvons pas obtenir ce genre de rapports et de transparence de la part du Parlement, je ne suis pas certaine que nous pourrions avoir vraiment une bonne idée du nombre de dossiers de bâtiments abandonnés encore à régler ainsi que du nombre de propriétaires légitimes et responsables qui font tout le nécessaire pour bien s'occuper de leur bâtiment. Sans cela, il sera difficile de savoir si nos efforts portent vraiment fruit.

La présidente: Merci.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: D'après ce que nous avons pu entendre, madame la présidente, il semble bien que le système d'immatriculation n'inspire pas tellement confiance. Si l'on considère surtout le nombre d'embarcations de plaisance abandonnées sur la côte Ouest et les autres problèmes qui sont survenus, il est bien évident que l'on aura besoin d'un système d'immatriculation plus efficace si l'on veut éviter que ce genre de situation puisse se reproduire.

Premièrement, est-ce que ce projet de loi nous procurera un système d'immatriculation plus efficace? Deuxièmement, existe-t-il déjà dans la loi en vigueur des dispositions exigeant le genre de rapport réclamé par Mme Malcolmson?

Mme Ellen Burack: Dans le cadre de la Stratégie nationale relative aux bateaux abandonnés qui a été mise en oeuvre en application du Plan de protection des océans, le gouvernement examine les moyens à prendre pour améliorer à la fois le système d'octroi de permis pour les embarcations de plaisance et le registre des bâtiments commerciaux, soit ceux de plus grande dimension, qui sont tous deux réglementés en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001. Si ces deux systèmes demeurent assujettis à cette loi, c'est parce qu'ils ne servent pas uniquement aux fins de la gestion des bâtiments abandonnés et des épaves. Comme ces systèmes visent un objectif plus vaste, celui de la sécurité maritime, il est préférable qu'ils continuent d'être réglementés en application de la Loi sur la marine marchande de 2001.

Par ailleurs, les résultats obtenus avec le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments et le régime d'octroi de permis pour les embarcations de plaisance sont déjà intégrés au rapport ministériel sur le rendement de Transports Canada, lequel permet d'évaluer annuellement dans quelle mesure la réglementation en matière de sécurité maritime est respectée. Dans le cadre des rapports produits sur les initiatives menées en application du Plan de protection des océans, on fera également état de la progression des améliorations apportées aux systèmes d'octroi de permis et d'immatriculation.

•(1720)

La présidente: Madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: J'ai deux précisions à apporter. Nous avons demandé aux gens de la Bibliothèque du Parlement de nous dénicher des rapports sur l'immatriculation des bâtiments. Ils nous ont dit qu'ils n'ont rien pu trouver, qu'il n'existait pas de tels rapports. Si nos propres chercheurs à l'interne n'y ont pas accès, c'est qu'il y a vraiment un manque de transparence.

On peut bien nous dire qu'il sera possible de suivre les progrès quant aux améliorations apportées au chapitre de l'immatriculation des bâtiments sur le site Web du gouvernement, mais cela ne nous rassure pas vraiment quant à la mise en oeuvre des mesures en question. De très nombreux témoins, dont John Weston et les représentants des expéditeurs maritimes, de l'État de Washington et de divers gouvernements locaux, nous ont indiqué que votre programme ne fonctionnera pas en l'absence de transparence et d'améliorations à l'immatriculation des bâtiments. Je me demande alors pourquoi le gouvernement ne profite pas de l'occasion qui se présente pour s'engager envers les Canadiens à faire rapport sur la situation à cet égard.

Il est bien évident que l'immatriculation des bâtiments peut relever d'une autre loi, mais on ne peut pas s'attaquer au problème des navires abandonnés sans régler celui du programme d'immatriculation. En outre, son inclusion dans ce projet de loi ne présente aucun inconvénient. Je vous dirais que si on l'en exclut, les collectivités côtières vont se demander si ce gouvernement va réellement respecter ses engagements et dans quelle mesure il y aura toujours transparence lorsqu'un nouveau gouvernement prendra le pouvoir.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: On vient de nous souligner qu'un rapport existe déjà, et nous savons maintenant où le trouver... J'aimerais que les représentants du ministère nous disent ce qu'ils pensent du fait que les gens de la Bibliothèque du Parlement n'ont pas pu trouver ce rapport, comme l'indiquait Mme Malcolmson. Pouvez-vous nous confirmer que ce rapport existe bel et bien? Le cas échéant, nous savons où chercher à l'avenir pour en savoir davantage sur la performance du système d'immatriculation.

Mme Ellen Burack: Je peux vous confirmer que vous trouverez dans le rapport ministériel sur le rendement les données relatives au respect de la réglementation en matière de sécurité maritime. Il est possible que les gens de la bibliothèque n'aient rien trouvé en cherchant un document portant expressément sur le système d'octroi de permis pour les embarcations de plaisance, car il n'y a pas de rapport portant un tel titre.

Je peux vous dire que tout au long de la mise en oeuvre du Plan de protection des océans, de nombreux résultats seront publiés dans les rapports ministériels sur le rendement. Comme je l'indiquais tout à l'heure, la stratégie nationale concernant les bateaux abandonnés s'articule en grande partie autour des améliorations devant être apportées notamment au système d'octroi de permis pour les embarcations de plaisance. De l'avis général, ce système présente effectivement quelques lacunes importantes. Des efforts sont actuellement déployés de concert avec les provinces et les territoires afin d'améliorer sensiblement ce système.

La présidente: Comme il ne semble pas y avoir d'autres questions ou commentaires, je vais mettre aux voix l'amendement NDP-12.

(L'amendement est rejeté par 8 voix contre 1. [Voir le *Procès-verbal*])

(Les articles 151 et 152 sont adoptés.)

La présidente: Madame Malcolmson, souhaitez-vous nous expliquer le NDP-13?

•(1725)

Mme Sheila Malcolmson: C'est notre dernier amendement. Les gouvernements locaux de la côte Ouest, l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique, l'Association of Vancouver Island and Coastal Communities, la Ville de Victoria, le conseil de la région Islands Trust et le district régional de Nanaimo ont été unanimes quant aux modifications législatives qui s'imposent. Ils recommandent tous que l'on apporte les correctifs nécessaires au régime d'immatriculation des bâtiments; que l'on envisage l'imposition de droits pour couvrir les frais de disposition des bateaux; que l'on mette en oeuvre un programme de retour des navires qui inclurait la désignation de zones de disposition; que l'on mette sur pied des installations de recyclage; que l'on appuie les entreprises locales de sauvetage qui s'occupent des épaves; et que toutes ces activités fassent l'objet d'un rapport au Parlement. Toutes ces mesures étaient prévues dans mon projet de loi qui a été bloqué en décembre. Reste quand même que bon nombre de ces éléments sont inscrits dans les engagements pris par le gouvernement sur son site Web. Des progrès sont réalisés en coulisses, mais rien ne se fait dans un cadre législatif et dans un souci de reddition de comptes comme le permettrait un rapport au Parlement.

Les arguments que je viens de soumettre à mes collègues du Comité vont dans le sens des recommandations qui nous sont adressées depuis une quinzaine d'années. Si nous nous retrouvons aujourd'hui à étudier ce projet de loi, c'est à la suite des fortes pressions exercées par les collectivités côtières, de part et d'autre du pays, qui ont cerné à juste titre les lacunes entravant la gestion de ces enjeux au Canada. En l'absence d'un leadership fédéral, les collectivités côtières doivent assumer une part disproportionnée du fardeau.

Pourquoi ne pas inscrire tous ces éléments dans la loi? C'est l'occasion idéale pour le faire. En rendant des comptes aux citoyens dans cinq ans, nous pourrions leur rappeler toutes les mesures prises par le gouvernement en leur indiquant ce qui en a résulté. La proposition du ministre Garneau est, tout à fait, conforme aux différents engagements pris dans la stratégie sur les bâtiments abandonnés en application du Plan de protection des océans. Comme il ne reste que deux ans au mandat du gouvernement actuel, je crains toutefois que ces engagements disparaissent avec lui, tant et aussi longtemps qu'on les trouvera uniquement sur le site Web, mais pas dans la loi. Dans un souci de transparence, de responsabilisation et de visibilité, nous voudrions que les engagements gouvernementaux soient encore insérés dans la loi de telle sorte que des mesures puissent être prises, même lorsque cet enjeu sera relégué quelque peu aux oubliettes. Comme nous pouvons le constater dans les États de Washington, de l'Oregon et de la Floride, de même qu'en Norvège et dans bien d'autres pays, il est possible d'intervenir, au fur et à mesure, à l'intérieur du cadre parlementaire pour réévaluer le règlement et la loi, et apporter les modifications nécessaires. Il serait préférable pour tout le monde que ces engagements soient inscrits dans la loi.

La présidente: Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: J'ai plusieurs réserves relativement à cet amendement. Il y a d'abord le fait que l'on réclame la mise en oeuvre d'une stratégie nationale sur les bâtiments abandonnés et les épaves, alors qu'elle existe déjà. C'est déjà prévu dans le Plan de protection des océans, lequel est doté d'un budget de 1,5 milliard de dollars. Cet amendement n'ajouterait rien de neuf, car une telle stratégie nationale existe déjà.

Deuxièmement, la question des droits à imposer est toujours complexe, mais je conviens avec vous que nous devons faire quelque chose à cet égard, notamment quant à l'utilisation des sommes perçues et à la pertinence d'un programme de retour des bâtiments à cette fin. J'estime par contre qu'il serait préférable de traiter de ces questions dans le règlement, plutôt que dans la loi.

Je m'interroge en troisième lieu sur la mise en oeuvre de programmes de recyclage des épaves et de retour des bâtiments dont la vie utile est terminée. La gestion des déchets et des terres relève des provinces et des territoires, et je crois qu'il serait malavisé de la part du gouvernement fédéral d'inscrire dans une de ses lois un tel programme d'aliénation sans avoir mené de vastes consultations auprès des instances provinciales et territoriales pour veiller à ce que nous soyons tous sur la même longueur d'onde.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je souscris aux critiques que vient de formuler ma collègue, Mme Jordan, concernant l'amendement proposé. Comme c'est la dernière fois que je prends la parole au sujet de ce projet de loi, je veux profiter de l'occasion pour formuler quelques remerciements. Je pense d'abord à M. Weston qui a témoigné devant nous et qui a été le premier à soulever la question. Il y a également Mme Malcolmson, la députée de Nanaimo—Ladysmith, qui travaille sans relâche dans le dossier des bâtiments abandonnés et qui a convoqué des témoins qui nous ont présenté des photos illustrant les dommages sur la côte Ouest. Enfin, je m'en voudrais bien évidemment de ne pas remercier ma collègue Bernadette Jordan pour les efforts considérables qu'elle a déployés dans ce dossier. Je n'ai pas abordé ces enjeux lors de la dernière campagne électorale, mais laissez-moi vous dire qu'ils me tiennent vraiment à coeur.

En toute sincérité, je crois, Bernadette, que rien de tout cela n'aurait été possible sans votre travail, et je tiens à remercier le ministre d'avoir su si bien tirer parti de tous vos efforts. Merci de protéger ainsi nos collectivités côtières.

• (1730)

La présidente: Madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Permettez-moi de citer, en guise de conclusion, la lettre de mandat du ministre:

À titre de ministre, vous avez la responsabilité de respecter notre engagement d'instaurer un nouveau style de leadership au sein du gouvernement. Cela comprend: une collaboration étroite avec vos collègues, un engagement significatif envers les députés de l'opposition, les comités parlementaires et la fonction publique;

Puis, concernant la transparence:

Nous nous sommes également engagés à relever la barre en matière d'ouverture et de transparence. Il est temps de sortir le gouvernement de l'ombre pour que celui-ci soit réellement au service de la population.

Si le gouvernement entend bel et bien mettre en oeuvre une stratégie nationale, pourquoi ne pas indiquer dans la loi que nous allons le faire et imposer au gouvernement l'exigence de faire rapport des résultats à la population des collectivités côtières? On ne peut pas jouer ainsi sur les deux tableaux. Vous ne pouvez pas faire campagne et multiplier les communiqués et les mises à jour de votre site Web tout en refusant de vous engager officiellement à agir. C'est loin d'être redondant. Il s'agit d'enchâsser dans la loi des exigences de transparence et de reddition de comptes qui y seront encore bien longtemps après la fin de la législature actuelle et de nos mandats respectifs.

Comme d'autres pays l'ont déjà fait, le Canada pourrait entrer dans l'ère maritime moderne si vous votiez en faveur de ce dernier amendement que je propose.

La présidente: Merci beaucoup, madame Malcolmson.

Nous allons soumettre l'amendement NDP-13 à un vote par appel nominal.

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4. [Voir le *Procès-verbal*])

(Les articles 153 et 154 sont adoptés.)

La présidente: Très bien, est-ce que les annexes 1 et 2 sont adoptées?

(Les annexes 1 et 2 sont adoptées.)

La présidente: Est-ce que l'article 1 qui renferme le titre abrégé est adopté?

Des députés: D'accord.

La présidente: Est-ce que le projet de loi tel que modifié est adopté?

Des députés: D'accord.

La présidente: Le Comité ordonne-t-il à la présidente de faire rapport à la Chambre du projet de loi tel que modifié?

Des députés: D'accord.

La présidente: Le Comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi?

Des députés: D'accord.

La présidente: Très bien. Voilà de l'excellent travail. Avec l'aide de tout le monde, nous avons pu adopter ces mesures législatives qui vont aider bien des gens.

Monsieur Hoback.

M. Randy Hoback: J'aimerais avoir quelques précisions concernant l'amendement que j'ai retiré. Nous allons faire rapport de cette étude à la Chambre.

Quand voulez-vous que nous soumettions notre liste de témoins à la greffière? Est-ce que je pourrais avoir des détails à ce sujet? Si vous préférez que l'on en discute mercredi, cela me va également.

La présidente: Notre greffière devrait communiquer sous peu avec vous à ce sujet. Nous reprenons nos travaux le 19 mars. Il faudrait sans doute que ce soit fait d'ici le 14.

M. Randy Hoback: Dois-je présenter une motion à cette fin?

La présidente: Non, vous avez retiré vos amendements sous réserve que nous procédions à une étude le 19 mars en convoquant les témoins appropriés. Nous produirons ensuite un rapport sur les sépultures de guerre avec l'aide de nos analystes.

M. Randy Hoback: J'ai une question pour l'attachée de recherche ici présente. Est-ce que vous pourrez nous présenter un rapport préliminaire d'ici mercredi, ou avez-vous besoin de plus de temps?

Mme Nicole Sweeney (attachée de recherche auprès du Comité): Nous avons besoin des directives des membres du Comité pour produire un rapport. Nous avons pensé qu'il était peut-être préférable que le Comité entende d'abord les témoins de telle sorte que nous puissions intégrer leur contribution à la version définitive du rapport. Nous avons toutefois des documents d'information que nous pouvons vous transmettre au moment qui vous conviendra. Nous espérons pouvoir produire le rapport assez rapidement si les témoignages entendus apparaissent satisfaisants aux yeux des membres du Comité et si vous ne décidez pas de pousser plus loin votre étude.

M. Randy Hoback: Vous ne voulez pas présenter un rapport préliminaire avant que nous ayons entendu les témoins. Les deux façons de faire me conviennent; je voulais juste savoir à quoi m'en tenir.

•(1735)

La présidente: Nos analystes ont préparé un document d'information en sachant que le Comité allait vouloir se pencher de plus près sur la question des sépultures de guerre. Ce document peut être distribué à tous les membres du Comité, car nous venons tout juste de recevoir la version française.

Puis-je vous demander de soumettre votre liste de témoins d'ici le 14 mars? Nous aurons une séance le 19 mars, et nous verrons alors pour la suite des choses. Ce sera pour nous l'amorce d'une nouvelle initiative.

Un grand merci à nos témoins pour l'aide qu'ils nous ont apportée.

Merci à tous les membres du Comité.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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