



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 094 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 19 mars 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 19 mars 2018

• (1530)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la présente séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42^e législature. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous entamons notre étude sur les sépultures de guerre marines.

Je souhaite la bienvenue à tous les membres du Comité, en particulier à Kelly, qui nous a manqué.

Je remercie également les gens qui sont ici et les témoins d'être avec nous.

Steve Harris, directeur par intérim et historien en chef, Direction de l'histoire et du patrimoine, du ministère de la Défense nationale.

Ellen Burack, directrice générale, Politiques environnementales, et Nancy Harris, directrice exécutive, Gérance réglementaire et affaires autochtones, du ministère des Transports.

Marc-André Bernier, gestionnaire, Archéologie subaquatique, et Ellen Bertrand, directrice, Stratégies en patrimoine culturel, de Parcs Canada.

Bienvenue à tous, et merci de vous être libérés, malgré vos horaires chargés, pour venir comparaître aujourd'hui.

Nous aimerions commencer par le ministère de la Défense nationale.

Monsieur Harris.

M. Steve Harris (directeur par intérim, historien en chef, Direction de l'histoire et du patrimoine, ministère de la Défense nationale): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, j'aimerais vous remercier de me donner l'occasion de me présenter devant vous aujourd'hui dans le cadre de votre étude sur les sépultures de guerre marines.

Je m'appelle Steve Harris, je suis directeur par intérim et historien en chef à la Direction de l'histoire et du patrimoine, DHP, au Quartier général de la Défense nationale. J'ai commencé ma carrière à la DHP en 1979, je suis devenu historien en chef en 1998, et je suis directeur intérimaire depuis 2012. À ce titre, je suis responsable du Programme d'identification des pertes militaires du MDN et des FAC, qui est géré par la DHP au sein du Commandement du personnel militaire. Ce programme a vu le jour à la fin des années 1990 — il y a donc moins de 20 ans — lorsque la Commission des sépultures de guerre du Commonwealth a transféré aux autorités nationales participantes la responsabilité d'identifier les restes récemment découverts de marins, de soldats et d'aviateurs du Commonwealth morts au cours des deux guerres mondiales. Cette tâche a été confiée au chef du personnel militaire et déléguée à la DHP.

Au moyen de recherches historiques et de dossiers physiologiques, nous avons identifié notre première perte militaire en 2002: un soldat du Lincoln and Welland Regiment porté disparu et dont les restes avaient été découverts et signalés deux ans auparavant.

Jusqu'en 2005, notre expérience reposait entièrement sur les dépouilles retrouvées sur terre — des soldats ou des victimes d'écrasement aérien — et des protocoles clairs étaient suivis tant en Europe qu'au Canada: une découverte était signalée à la police; la police déterminait que les restes étaient probablement une perte militaire; et quand les éléments de preuve suggéraient que le corps provenait d'un service du Commonwealth, les restes étaient rassemblés et conservés par la Commission des sépultures de guerre. Si des éléments de preuve suggéraient que la personne était canadienne, nous étions alors informés et commençons notre travail.

Cependant, en 2005, des amateurs de plongée récréative ont découvert l'épave d'un avion Nomad de l'ARC dans le lac Muskoka, en Ontario. Au départ, on ne savait pas si l'avion présentait un danger pour l'environnement, s'il transportait des munitions ou si l'équipage était toujours à bord. Et il n'était pas clair non plus si l'épave devait rester là où elle était et idéalement être déclarée sépulture de guerre si une loi existait, ou si elle devait être enlevée. Finalement, l'épave a été retirée du lac et les restes de l'équipage ont été enterrés dans une sépulture militaire appropriée en 2015.

C'était la première fois à la DHP que nous avons eu à discuter de la définition de ce qui constitue une sépulture de guerre — une situation compliquée par le fait que les eaux du lac Muskoka relèvent de la compétence de l'Ontario et non du Canada. Nous avons constaté qu'il n'y avait pas de manière évidente de protéger l'épave et les restes humains qu'elle contenait. Au cours des discussions qui ont suivi, nous avons réalisé que, même si le cas du Nomad nous a conscientisés, notre intérêt pour les épaves ne commence que si des restes humains sont découverts et que les épaves peuvent être définies comme des sépultures de guerre ou opérationnelles.

Si un lieu est défini comme sépulture de guerre, cela suggère l'idée que l'épave et les restes humains qui s'y trouvent ne seront pas touchés, enlevés ou enterrés de nouveau. Dans un tel cas, la DHP n'a aucun rôle à jouer. La question pour nous a toujours été de savoir s'il est nécessaire de déterminer si une épave dans des eaux facilement accessibles risque d'être perturbée bien qu'elle ait été déclarée sépulture de guerre. D'après ce que nous savons, cette considération s'appliquerait principalement aux aéronefs, et non aux navires, le Nomad du lac Muskoka étant le meilleur exemple. Dans le cas du Nomad, l'absence de moyens législatifs pour déclarer l'épave sépulture de guerre a contribué au processus décisionnel qui a mené à la récupération de l'épave et à l'enterrement des restes humains qui s'y trouvaient. Mais un autre élément qui a joué dans ce processus décisionnel était que l'épave était facilement accessible, et même s'il y avait eu un mécanisme pour obtenir l'aide de la Police provinciale de l'Ontario afin de la protéger, la probabilité que l'épave attire des plongeurs et que les restes humains soient perturbés était élevée — cela a clairement été un facteur pris en considération également.

Je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

• (1535)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Harris.

Nous passons maintenant au ministère des Transports.

Mme Ellen Burack (directrice générale, Politiques environnementales, ministère des Transports): Madame la présidente, le ministère des Transports n'a pas de déclaration liminaire.

La présidente: Merci.

Qui aimerait être le prochain?

Madame Bertrand.

Mme Ellen Bertrand (directrice, Stratégies en patrimoine culturel, Agence Parcs Canada): Merci.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, c'est un honneur pour moi de me présenter devant vous aujourd'hui pour discuter du rôle que joue Parcs Canada dans la protection et la gestion des épaves à valeur patrimoniale du Canada dans le contexte de cette étude sur les sépultures de guerre en mer.

Parcs Canada protège et met en valeur des exemples significatifs du patrimoine naturel et culturel du Canada et gère 47 parcs nationaux, 4 aires marines nationales de conservation et 171 lieux historiques nationaux. La Loi sur l'Agence Parcs Canada fait de celle-ci la responsable, au gouvernement fédéral, de tout ce qui a trait à l'archéologie et au patrimoine bâti. Dans les 50 dernières années, Parcs Canada s'est forgé une réputation internationale de chef de file dans le domaine de l'archéologie sous-marine grâce à des projets comme les fouilles d'une baleinière basque du XVI^e siècle à Red Bay, au Labrador.

L'Agence est actuellement le seul organisme gouvernemental du Canada possédant la capacité opérationnelle nécessaire pour évaluer et gérer les épaves à valeur patrimoniale; ce savoir-faire réside au sein d'une équipe dirigée par mon collègue Marc-André Bernier. Parmi les exemples très médiatisés de leurs travaux, mentionnons les recherches menées récemment par nos archéologues sous-marins sur les épaves des navires de sir John Franklin, le HMS *Erebus* et le HMS *Terror*, au Nunavut.

Aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001, qui est toujours en vigueur, le ministre des Transports et le ministre responsable de Parcs Canada ont conjointement le pouvoir de passer des règlements visant à protéger et à préserver les épaves à valeur patrimoniale. Ces pouvoirs réglementaires sont entrés en vigueur en

2007, mais aucun règlement du genre n'a été adopté à ce jour. En vertu du projet de loi C-64, ces pouvoirs seraient dorénavant régis par l'article 131 de la nouvelle loi.

Un règlement, élaboré en vertu de la loi actuelle ou prévue, définirait ce qui constitue une épave à valeur patrimoniale, et cette catégorie serait exclue des dispositions sur le sauvetage, par exemple, comme le droit à l'indemnité de sauvetage, qui pourrait comprendre l'épave elle-même. Les pouvoirs de réglementation permettraient également l'établissement d'un répertoire des épaves à valeur patrimoniale et, ce qui est très important, obligeraient à signaler toute nouvelle découverte. De plus, il définirait les activités liées aux épaves à valeur patrimoniale nécessitant un permis, notamment la recherche de telles épaves, les fouilles afférentes et l'enlèvement d'artefacts.

Les épaves militaires ne représentent qu'une faible proportion des milliers d'épaves historiques du Canada, mais elles demeurent importantes. Parcs Canada estime qu'en plus des épaves de navires et d'avions appartenant aux Forces canadiennes, au moins 50 épaves militaires appartenant à des gouvernements étrangers ont été repérées en eaux canadiennes. Il pourrait y en avoir une centaine d'autres qui n'ont pas encore été découvertes. Quelque 90 % des épaves militaires historiques se trouvant en eaux canadiennes appartiennent à un gouvernement étranger, dont le Royaume-Uni, la France et les États-Unis d'Amérique.

Dans certains cas, Parcs Canada a reçu d'un gouvernement étranger l'autorisation d'assurer en son nom une gestion adéquate de ses épaves. Ainsi, la gestion des épaves du HMS *Erebus* et du HMS *Terror* en est un bon exemple. Dans ce cas, nous avons un protocole d'entente avec le gouvernement du Royaume-Uni, mais aux termes d'un règlement sur les épaves à valeur patrimoniale à venir, le Canada pourrait s'assurer d'offrir aux épaves militaires étrangères une protection juridique contre les perturbations non autorisées.

Les épaves deviennent souvent la dernière demeure de ceux et celles qui périssent à bord. Presque tous les navires de la Marine royale canadienne ayant sombré en eaux canadiennes ont emporté avec eux au moins une vie. On peut toutefois trouver des restes humains dans toutes les épaves, pas uniquement les épaves militaires.

[Français]

Le naufrage du RMS *Empress of Ireland* témoigne de cette réalité déchirante: lorsque le paquebot a sombré dans l'estuaire du Saint-Laurent, en 1914, plus d'un millier de passagers et de membres de l'équipage ont perdu la vie, ce qui a fait de cette tragédie le pire désastre maritime en temps de paix de l'histoire du Canada.

Si, après des années de pillage de ce paquebot, la province de Québec a adopté des mesures juridiques extraordinaires pour protéger cette épave en particulier, le règlement proposé sur les épaves à valeur patrimoniale protégerait automatiquement ce type de sépulture sous-marine des perturbations non autorisées.

Un tel règlement aiderait également Parcs Canada à ratifier des accords internationaux visant à protéger les épaves à l'échelle internationale, y compris celles où l'on trouve des restes humains.

•(1540)

En 2001, le Canada et 85 autres pays ont voté en faveur de la Convention de l'UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique. Les États membres ont convenu de collaborer à la protection du patrimoine culturel subaquatique des hautes mers se trouvant sur leur territoire. À ce jour, 58 États parties ont signé la Convention. Par contre, avant de ratifier cette convention, le Canada doit prouver qu'il a pris les mesures nécessaires pour protéger le patrimoine culturel subaquatique, y compris les épaves à valeur patrimoniale.

[Traduction]

De la même façon, le Canada a collaboré avec les États-Unis, le Royaume-Uni et la France pour rédiger une entente visant à protéger l'épave du RMS *Titanic*, qui repose à la limite du plateau continental du Canada, au-delà de sa zone économique exclusive.

Ce sont plus de 1500 personnes qui ont sombré avec le *Titanic*. Depuis la découverte de l'épave en 1985, des explorateurs sont entrés dans la coque et ont retiré plus de 5900 artefacts, principalement à des fins commerciales et lucratives.

Même si l'entente n'est pas encore en vigueur, elle favorise néanmoins la préservation sur place de l'épave à titre de monument commémoratif et de lieu historique. Le règlement proposé sur les épaves à valeur patrimoniale pourrait être appliqué à l'extérieur du territoire canadien et offrir des outils juridiques pour réglementer les activités des Canadiens et des navires canadiens qui se rendent sur les lieux du naufrage.

Le gouvernement du Canada est d'avis que la mise en œuvre d'un tel règlement serait une solution efficace pour la protection de toutes les épaves à valeur patrimoniale relevant du Canada, y compris celles qui peuvent être considérées comme des sépultures militaires en mer. À cette fin, Parcs Canada a récemment commencé à examiner les travaux antérieurs menés dans ce domaine et a tenu des discussions préliminaires avec Transports Canada, le ministère de la Défense nationale et Anciens Combattants Canada pour discuter de la possibilité d'établir un régime de réglementation qui protégerait les épaves à valeur patrimoniale en vertu du pouvoir de réglementation conjoint actuel aux vues de la nouvelle loi.

En résumé, en établissant un cadre clair et un régime de gestion, le gouvernement du Canada sera en mesure de protéger ces importants sites culturels.

La présidente: Merci beaucoup.

Est-ce que quelqu'un d'autre a une déclaration liminaire? S'il n'y a personne d'autre, nous allons passer aux questions des membres. Madame Block, vous avez six minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente, de vos bons mots à mon retour. Je sais que je n'étais pas présente à la conclusion de notre étude sur le projet de loi C-64, mais je tiens à vous remercier d'avoir pris en considération les amendements présentés par les députés conservateurs au sein du Comité. Je vous remercie beaucoup également de votre réponse à ces amendements et d'avoir accepté de mener la présente étude sur un sujet très important. Je suis très heureuse d'être de retour et de pouvoir y prendre part.

Je veux aussi mentionner que j'ai appris — j'apprends des choses en cours de route — que notre étude pourrait toucher à diverses lois. Comme on l'a mentionné, certains ministères envisagent de mener différents travaux.

Je pense que vous avez fait référence à la question que j'avais à l'esprit avant votre déclaration liminaire, mais je me demande si vous

pourriez nous en dire un peu plus sur le type de cadre législatif qui serait le plus sensé pour protéger ces sépultures de guerre marines.

Est-ce qu'il prendra la forme d'un règlement, comme j'ai cru comprendre? Pensez-vous qu'on pourrait procéder en modifiant les lois pour fournir la surveillance nécessaire, ou faudrait-il créer une nouvelle loi à cette fin?

Mme Ellen Bertrand: Nous considérons que le règlement sera suffisant pour protéger les épaves à valeur patrimoniale au Canada. Je pourrais vous parler de certains des principaux éléments qui sont envisagés.

Il faut qu'il y ait bien sûr une définition des termes « épave à valeur patrimoniale » ou « épave patrimoniale désignée ». La Convention de l'UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique prévoit une échéance de 100 ans. Toute épave de plus de 100 ans est automatiquement considérée comme étant à valeur patrimoniale. Au Canada, dans les travaux que nous avons menés, nous proposons une échéance de 50 ans, donc toute épave vieille de plus de 50 ans serait considérée comme une épave patrimoniale désignée.

Dans le règlement, on exclurait, et c'est très important, les épaves à valeur patrimoniale des dispositions qui portent sur le sauvetage, c'est-à-dire, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, qu'un assistant n'aurait pas droit à une indemnité. On éliminerait ainsi l'incitatif de faire la chasse aux épaves pour en rapporter les artefacts ou une partie de la coque, par exemple.

Dans le règlement, on exclurait également les épaves à valeur patrimoniale des dispositions portant sur la destruction et la disposition. Ces parties de la loi ne s'appliqueraient donc pas.

Certaines activités seraient également assujetties à un permis. Si quelqu'un voulait partir à la recherche d'un navire, comme c'est le cas, par exemple, au Nunavut, il devrait d'abord se procurer un permis pour pouvoir partir à la recherche de sites archéologiques sous-marins.

On prévoirait également des zones de protection temporaires. Si quelqu'un découvrait une épave, et qu'on voulait protéger la zone autour d'elle où pourrait se trouver un champ de débris, on pourrait préciser cela dans le règlement. On pourrait également créer des interdictions pour restreindre l'accès et les activités dirigées vers l'épave.

Il serait également obligatoire de rapporter la découverte d'une épave aux autorités compétentes, et on tiendrait un répertoire, ou une base de données, sur les épaves.

Tous ces éléments permettraient d'avoir un règlement solide pour protéger les épaves à valeur patrimoniale, y compris celles où se trouvent des restes humains.

•(1545)

Mme Kelly Block: Pour poursuivre sur cette lancée, pourriez-vous indiquer au Comité ce que votre recommandation a de commun avec les lois adoptées par d'autres pays ou entités?

Mme Ellen Bertrand: Au Canada, toutes les provinces et tous les territoires ont des lois pour protéger le patrimoine dans son ensemble. Je peux vous donner deux exemples. La Colombie-Britannique a des mesures de protection du patrimoine culturel sous-marin très solides. Toute épave qui est abandonnée tombe automatiquement sous le coup de la loi après deux ans, et il faut un permis pour effectuer tout type de recherches dans ces épaves. L'échéance est donc de deux ans.

Mme Kelly Block: Ce qui m'intéresse principalement, si je peux me permettre, c'est de savoir ce que font les autres pays, et s'ils ont une loi en place, ou s'ils ont opté pour ce que vous recommandez.

Mme Ellen Bertrand: Il y a des exemples dans d'autres pays, et je vais laisser mon collègue Marc-André répondre à votre question.

Mme Kelly Block: Merci.

M. Marc-André Bernier (gestionnaire, Archéologie subaquatique, Agence Parcs Canada): Oui, il existe de nombreux exemples et de nombreuses façons de procéder. Certains pays ont des lois qui protègent l'archéologie dans son ensemble, comme le ferait le règlement. C'est le cas de la France, par exemple. L'Australie est un autre exemple. En Europe, 45 pays ont signé la Convention de La Vallette, qui s'applique essentiellement aux sites archéologiques terrestres et sous-marins.

D'autres pays ont emprunté une autre voie et ont ciblé précisément les épaves militaires, en plus des épaves à valeur patrimoniale. Le Royaume-Uni est sans doute le meilleur exemple, et les États-Unis ont aussi un règlement qui s'applique expressément aux épaves militaires. Dans ces cas, cela s'applique non seulement aux navires qui ont sombré en temps de guerre, mais à tout ce qui peut être préservé, les épaves et les restes humains. Il ne s'agit pas uniquement de sépultures de guerre, mais de toute épave militaire. Aux États-Unis, cela ne s'applique pas uniquement aux épaves américaines, mais aussi aux épaves de tout pays qui se trouvent dans leurs eaux. Il y a toute une gamme de possibilités.

À mon avis, le règlement de cette seule loi nous simplifierait la vie puisqu'il faut traiter la plupart du temps avec les provinces qui ont des lois s'appliquant au patrimoine archéologique du fond marin. La Loi sur la marine marchande du Canada, par exemple, concerne plus particulièrement les épaves dans la colonne d'eau. Le règlement nous permettrait d'avoir une approche commune, et d'établir des ententes individuelles avec les provinces pour, par exemple, gérer les permis.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Bernier.

Monsieur Fraser.

• (1550)

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup à nos témoins d'être venus. Je vais plus ou moins enchaîner sur ce que ma collègue a dit.

Je m'intéresse surtout à faire en sorte que ces épaves soient protégées. Une des choses que j'ai retenues du témoignage de M. White, un ancien témoin, est qu'un des objectifs de leur comparution devant le Comité était de dire que, bien qu'ils estiment que les sépultures militaires de nos soldats et de nos aviateurs sont traitées avec un certain respect, il n'en va pas nécessairement de même pour ceux qui ont péri en mer. J'ai repensé à cela un certain nombre de fois depuis que j'ai entendu son témoignage.

Si nous empruntons la voie dont nous parlions en ce qui concerne la réglementation proposée, serait-il possible de faire une distinction précise entre les sépultures de guerre et d'autres épaves à valeur patrimoniale dans cette mesure législative? La seconde partie de cette question est celle de savoir s'il est nécessaire d'attendre 50 ans ou si les mesures provisoires que vous avez mentionnées suffiraient pour protéger un navire dès qu'il s'abîme.

Mme Ellen Bertrand: Je vais briser la glace.

La réglementation, telle que nous l'avons envisagée, pourrait permettre cette première définition, qui concerne un délai prescrit, mais elle donnerait aussi la possibilité au ministre de désigner toute autre épave qu'il estime avoir une valeur patrimoniale. Cela serait

défini dans une annexe. Il est possible de déterminer quelque chose immédiatement. Il faudrait probablement respecter un certain nombre de critères, mais ce serait possible.

Avez-vous quelque chose à ajouter, Marc-André?

M. Marc-André Bernier: La couverture globale est un début, après quoi la réglementation permettrait aussi qu'un cas précis qui ne répond pas à ces critères, mais dont on a conclu qu'il est d'une grande importance, soit ajouté au règlement.

M. Sean Fraser: Le règlement pourrait, par exemple, déterminer que les sépultures de guerre font partie d'une catégorie d'épaves à valeur patrimoniale, et l'annexe pourrait ensuite désigner des navires précis comme des sépultures de guerre submergées qui, aux fins de la définition, seraient aussi des épaves à valeur patrimoniale.

M. Marc-André Bernier: C'est quelque chose que nous pourrions définir dans la réglementation, c'est clair.

M. Sean Fraser: Monsieur Harris, vous êtes peut-être le mieux placé pour répondre à cette question. Nous avons entendu dire qu'il y a au moins 50 navires connus au Canada, peut-être une centaine de plus. Je suis curieux. Avec vos connaissances historiques, savez-vous combien de sépultures de guerre potentielles submergées — appelons-les ainsi — il pourrait y avoir à l'extérieur des eaux canadiennes?

M. Steve Harris: Je l'ignore. Je semble éviter la question, mais pour nous à la Direction de l'histoire et du patrimoine, la question est vraiment celle d'identifier les restes humains lorsqu'on signale la découverte d'une épave et que ces restes humains ne peuvent être laissés là où ils sont. Nous connaissons les endroits où des navires ont fait naufrage; je pourrais vous revenir avec un nombre total.

Nous nous intéressons à ce qui arrive lorsqu'une épave devient si facilement accessible que sa nature en quelque sorte sacro-sainte, même lorsqu'elle a été désignée comme sépulture de guerre, commence à soulever des doutes. Le Nomad est resté au fond du lac Muskoka pendant une cinquantaine d'années. Ensuite, les moules zébrées ont fait leur travail et dégagé les eaux, si bien qu'on a pu le voir. S'il avait été désigné comme sépulture de guerre alors qu'il n'était pas visible, je ne pense pas que nous aurions fait face au problème auquel nous avons été confrontés une fois que les moules zébrées ont eu fait leur oeuvre et que les eaux se sont retirées.

M. Sean Fraser: Pour en revenir au cadre réglementaire potentiel dont nous discutons, je pense que j'ai trouvé une solution qui pourrait s'appliquer aux navires dans les eaux canadiennes. Bien entendu, nous allons devoir nous en remettre à des partenaires signataires de la convention, qui pourraient trouver leur propre solution législative lorsqu'on s'occupe des navires canadiens à l'extérieur des eaux canadiennes. Serait-il possible dans un régime réglementaire d'imposer une obligation ou, à tout le moins, de donner l'option au ministre de demander expressément, en vertu de la loi, qu'il y ait des homologues dans d'autres pays qui soient responsables des navires canadiens qui ont sombré?

Mme Ellen Bertrand: Je crois que je vais céder la parole à Marc-André. Est-il possible d'avoir des accords bilatéraux avec d'autres pays pour la protection des autres navires?

Peut-être que vous pourriez donner l'exemple du *Titanic*.

M. Marc-André Bernier: Oui, il y a le *Titanic*, mais aussi nos navires de la Marine royale canadienne dans les eaux internationales. La plupart d'entre eux se trouvent soit dans les eaux britanniques, soit dans les eaux françaises. Grosso modo, les Français cessent toute activité sur les navires militaires étrangers et prennent contact avec le gouvernement.

Nous avons un navire protégé sous le régime français.

• (1555)

M. Sean Fraser: Cela exige-t-il que nous leur demandions de le protéger ou cela est-il automatique en application de la loi française?

M. Marc-André Bernier: Les Français le feront automatiquement et prendront contact avec le pays, et nous avons ensuite l'option d'accepter ou de refuser. Avec les Britanniques, il faut être proactif. Nous avons trois corvettes, comme on l'a mentionné au cours des réunions précédentes, sur lesquelles 95 hommes ont perdu la vie.

M. Sean Fraser: Dans l'exemple du Royaume-Uni, la réglementation pourrait-elle exiger du ministre qu'il présente une demande au besoin?

M. Marc-André Bernier: Pareille mesure ne serait pas nécessairement prévue dans la réglementation, mais elle pourrait s'inscrire dans une stratégie globale sur les épaves et les épaves à valeur patrimoniale que nous espérons élaborer.

M. Sean Fraser: Il s'agit donc d'une politique plutôt que d'une solution législative.

M. Marc-André Bernier: Dans le cas qui nous intéresse, oui, car nous n'avons aucune autorité législative dans les eaux internationales.

M. Sean Fraser: Je pense que mon temps est écoulé.

Madame Bertrand, si dans une question future vous pouviez réussir à formuler votre commentaire, ce serait génial.

Merci.

La présidente: Madame Sansoucy, bienvenue. Je suis ravie de vous accueillir à notre comité aujourd'hui.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD): Merci, madame la présidente.

Madame Bertrand, vous avez parlé de l'importance de la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, qui a été adoptée en 2001 par l'UNESCO, et de l'importance de ce traité international conçu pour faire face au problème croissant de pillage et de destruction du patrimoine.

Vous avez également indiqué que le Canada n'avait pas participé à la Convention parce que, contrairement aux 58 autres pays signataires, il n'avait pas pris les mesures nécessaires. Quelles sont les justifications de ce refus de prendre les mesures permettant d'adhérer à la Convention?

Mme Ellen Bertrand: Je ne dirais pas que c'est un refus. En fait, c'est une matière assez complexe. La Convention porte non seulement sur les épaves à valeur patrimoniale, mais sur tout le patrimoine culturel subaquatique. Par exemple, cela pourrait inclure les vestiges d'un ancien village autochtone.

En ce moment, au Canada, aucune loi n'assure vraiment la protection du patrimoine culturel à l'échelle fédérale. C'est donc une première barrière à la ratification d'une telle convention. C'est au pays de déterminer lui-même s'il a pris suffisamment de mesures visant la protection de tout le patrimoine culturel subaquatique, c'est-à-dire les épaves, les villages et d'autres vestiges qui pourraient se retrouver dans ses eaux.

Je ne dirais pas qu'il s'agissait d'un refus. En ce moment, le cadre législatif présente des manques. D'ailleurs, un autre comité parlementaire a abordé le sujet du manque de lois, soit le Comité permanent de l'environnement et du développement durable. Ce

comité a récemment fait des recommandations pour que le Canada envisage de mettre en oeuvre une telle loi.

Mme Brigitte Sansoucy: Pouvez-vous nous dire, maintenant ou par l'entremise de documents qui seront acheminés ultérieurement à la greffière, quelles évaluations internes de vos ministères respectifs justifient le fait que, depuis 2001, on n'a pas pris les mesures nécessaires pour faire partie de cette convention?

Mme Ellen Bertrand: Oui, nous pourrions vous fournir plus de détails.

En gros, les pouvoirs de créer des règlements existent dans la loi depuis 2007. La loi est entrée en vigueur en 2001, et il a fallu quelques années pour établir les pouvoirs en matière de règlements. À ce stade, nous avons commencé à déterminer comment ces règlements pourraient assurer la protection du milieu marin.

De plus, nous devons travailler de concert avec les provinces et les territoires, qui ont chacun leurs propres lois et règlements. Nous ne voulons pas doubler la bureaucratie ou le nombre de permis nécessaires à l'administration de la protection. C'est assez complexe, compte tenu des questions qui se posent à propos des champs de compétence du fédéral et des provinces. Nous voulons nous assurer de faire les choses correctement, avec l'accord et la participation des autres autorisés.

Mme Brigitte Sansoucy: Divers chiffres ont été avancés lors de vos présentations.

A-t-on estimé la valeur du patrimoine subaquatique canadien qui a été endommagé depuis 2001, soit depuis l'adoption de cette convention?

Mme Ellen Bertrand: Je vais laisser mon collègue M. Bernier répondre.

M. Marc-André Bernier: Parlez-vous du nombre d'épaves qui ont été endommagées?

Mme Brigitte Sansoucy: Il pourrait être intéressant, dans le contexte des travaux de notre comité, que vous nous fournissiez la ventilation des données annuelles sur le patrimoine qui a été endommagé, par exemple le nombre d'épaves et la valeur de celles-ci.

M. Marc-André Bernier: Nous ne disposons pas pour le moment d'une estimation de ce genre.

Mme Brigitte Sansoucy: D'accord.

Dans les notes d'information préparées par la Bibliothèque du Parlement que nous avons reçues, il est indiqué qu'en vertu du paragraphe 163(2) de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, le Cabinet peut, par règlement et sur recommandation conjointe du ministre des Transports et du ministre responsable de l'Agence Parcs Canada, régir les épaves ou les catégories d'épaves qui ont une valeur patrimoniale.

Pourriez-vous nous indiquer à combien de reprises ce pouvoir a été utilisé afin que le Cabinet offre une protection juridique aux sépultures de guerre marines?

• (1600)

Mme Ellen Bertrand: À notre connaissance, cela n'a jamais été fait au niveau fédéral, étant donné que les règlements ne sont pas en place.

Mme Brigitte Sansoucy: Autrement dit, le Cabinet peut le faire, au moyen des règlements, mais n'a jamais mis ceux-ci en place.

Mme Ellen Bertrand: C'est à cela que nous travaillons présentement.

Mme Brigitte Sansoucy: D'accord. C'est fascinant.

Comme on le sait, l'épave du NSM *Erebus* et celle du NSM *Terror* sont incluses dans le Décret sur les lieux historiques nationaux du Canada. Par conséquent, une personne qui commet une infraction contre ces épaves est passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 100 000 \$.

Avez-vous déterminé le nombre d'épaves qui pourraient être incluses dans ce décret? Pourquoi ne le sont-elles toujours pas?

M. Marc-André Bernier: En fait, il s'agit d'une mesure que nous avons prise et qui était propre au territoire du Nunavut. Elle pourrait difficilement être mise en vigueur ailleurs au Canada, car elle découle de la Loi sur le Nunavut. Il s'agit d'une délégation d'autorité du fédéral au provincial. Nous avons placé une partie du territoire sous la protection de la Loi sur les parcs nationaux du Canada. Cette mesure ne s'appliquait donc qu'à cet endroit.

Mme Brigitte Sansoucy: D'accord. Un peu comme vous le disiez, il y a encore du travail à faire avec les provinces avant d'étendre ce genre de mesure.

Est-ce que des travaux sont entrepris...

[Traduction]

La présidente: Madame Sansoucy, je suis désolée, mais votre temps est écoulé.

Merci à tous.

Monsieur Iacono.

[Français]

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

Mes questions s'adressent aussi bien à Mme Bertrand qu'à M. Bernier.

Pouvez-vous nous décrire le processus et les critères qui établissent la valeur symbolique d'une épave?

M. Marc-André Bernier: Évidemment, la valeur patrimoniale d'une épave peut être déterminée de diverses façons. Cela varie selon les pays. Sur le plan international, l'UNESCO est arrivée à une solution qui respecte l'approche qu'elle désire. On parle d'une couverture de 100 ans. Tout ce qui est dans l'eau depuis plus de 100 ans serait donc protégé d'office. Se baser sur l'âge est une méthode qui est plus facile sur le plan administratif.

Cela dit, il y a d'autres façons de procéder et d'autres critères. Une épave peut être importante à l'échelle locale ou régionale, ou encore à l'échelle nationale ou même internationale, comme c'est le cas du *Titanic*.

Après avoir consulté les provinces et de nombreux partenaires, dont des groupes de plongeurs et des groupes d'intérêts, nous avons suggéré une couverture uniforme qui commencerait autour de 50 ans ou 70 ans, de façon à bien saisir des pans de notre histoire nationale, entre autres la période des deux guerres mondiales, notamment la seconde.

On parle ici de navires militaires, mais il y a aussi la marine marchande. Celle-ci ne bénéficie pas de la protection internationale offerte aux navires ou pavillons faisant partie d'une flotte. Dans le domaine de la marine marchande, 72 navires canadiens ont été perdus au cours de la Seconde Guerre mondiale, selon nos sources, ce qui a entraîné la perte de plus de 1 500 hommes. Selon l'UNESCO, ces navires ne bénéficieraient pas de la couverture de 100 ans. Or nous aimerions pour notre part que cette période soit

couverte, parce qu'au Canada elle a eu des répercussions considérables.

La valeur patrimoniale d'un navire peut donc être définie par l'âge du navire ou encore par ce qu'il a accompli.

M. Angelo Iacono: Madame Bertrand, aimeriez-vous ajouter quelque chose?

Mme Ellen Bertrand: Oui. Ce deuxième critère d'établissement de la valeur patrimoniale qui est proposé permettrait peut-être de recommander à la ministre d'ajouter à la liste d'autres épaves qui, selon des experts et des historiens, auraient une valeur patrimoniale même si elles n'ont pas l'âge défini par le premier critère.

• (1605)

[Traduction]

M. Angelo Iacono: Monsieur Harris, au dernier paragraphe de la première page de votre document, vous avez mentionné qu'elle a été découverte en 2005 et que les restes de l'équipage ont été enterrés dans une sépulture militaire appropriée en 2015.

M. Steve Harris: C'est exact.

M. Angelo Iacono: Pourquoi a-t-il fallu 10 ans?

M. Steve Harris: Il a fallu du temps pour déterminer ce qu'il fallait faire, premièrement, avec la cellule de l'aéronef. Une fois qu'elle a été découverte, la localité a eu l'idée de sortir l'épave et d'éventuellement l'utiliser pour en faire un monument en ville. D'autres ont commencé à s'y intéresser.

La question à ce stade était de savoir si l'épave contenait des restes humains; nous soupçonnions qu'il y en avait, mais nous n'avions toujours pas envoyé de plongeurs pour vérifier. C'était une question de dissuader les gens de s'y intéresser jusqu'à que nous puissions l'inspecter et confirmer si elle contenait des restes humains et s'il était possible de les en extraire sans soulever l'épave. Au bout du compte, nous avons conclu que nous pouvions enlever une partie des restes, mais pas la totalité, sans sortir l'épave.

L'épave a été remontée, et ensuite il a fallu s'assurer que les proches puissent assister à l'enterrement. Ce fut un processus de longue haleine, mais qui a porté fruit.

M. Angelo Iacono: D'accord.

Je veux revenir à votre document. À l'avant-dernier paragraphe de la seconde page, vous dites:

Si un lieu est défini comme sépulture de guerre, cela suggère l'idée que l'épave et les restes humains qui s'y trouvent ne seront pas touchés, enlevés ou enterrés de nouveau. Dans tel cas, la DHP n'a aucune implication.

Ma question s'adresse aux trois ministères. Pouvez-vous expliquer à quel moment vous seriez responsables des épaves à valeur patrimoniale, des sépultures de guerre, des épaves militaires ou des restes humains et quel serait votre rôle à leur égard, le cas échéant? Nous devons traiter tant d'éléments. Qui fait quoi, quand et comment, et quel ministère est responsable? Il faut clarifier ces points.

Mme Ellen Bertrand: Je vais commencer, et ensuite, je pense que je vais céder la parole à Marc-André.

Dans le cadre de la réglementation envisagée, Parcs Canada serait le ministère responsable. Dans le cas d'une épave militaire et de restes humains, il est clair que nous collaborerions avec nos collègues du MDN et peut-être aussi des Anciens Combattants.

L'idée générale est de privilégier la préservation in situ. Il existe des protocoles à suivre dans les travaux de recherches archéologiques concernant les restes humains. Ces protocoles sont respectés et très définis. C'est ici que je cède la parole à Marc-André, qui vous expliquera comment on les traite. Dans l'ensemble, c'est Parcs Canada qui serait responsable de ce dossier.

M. Marc-André Bernier: Les étapes sont nombreuses. La première consiste à déterminer si l'épave est connue ou pas et s'il s'agit d'une épave canadienne ou militaire. Ensuite, en fonction de la réponse, il faudra collaborer avec le MDN ou Affaires mondiales.

Une fois qu'on a déterminé qu'il s'agissait de restes humains, le protocole de Parcs Canada est de ne pas y toucher et de les laisser sur place. Je vais vous donner un bref exemple.

En 2009, on a trouvé un aéronef PBV américain contenant des restes humains dans le Saint-Laurent. À l'époque, comme nous savions au moment de trouver l'avion qu'il contenait des restes humains, nous avons tout arrêté, pris contact avec les États-Unis par l'intermédiaire de l'ancien ministère des Affaires étrangères, et collaboré avec eux pour les aider à récupérer les restes humains qu'ils souhaitaient rapatrier.

C'est, en gros, un effort de collaboration. Nous gérons la question en consultation avec le MDN, le ministère de Anciens Combattants et d'autres ministères, car les dossiers ont des ramifications.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Bernier. Je suis désolée, nous avons essayé d'obtenir beaucoup de renseignements à la dernière minute, de toute évidence.

Monsieur Badawey.

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

Je tiens à remercier les témoins d'être venus aujourd'hui et de nous aider à mettre quelque chose en place ou, espérons-le, à étoffer ce qui existe déjà. C'est extrêmement important pour le Comité. Notre intention est de renforcer un processus pragmatique pour veiller à pouvoir traiter ces cas de la façon la plus respectueuse possible à l'avenir.

Ma première question porte sur la désignation spéciale des épaves à valeur patrimoniale et des sépultures militaires.

Si je ne m'abuse, on parle maintenant d'un dossier qui relève de plusieurs ministères? J'ai entendu Parcs Canada, Transports Canada, la Défense nationale et Anciens Combattants. S'agit-il des différents ministères qui seront concernés? Je crois aussi avoir compris que Parcs Canada sera le ministère responsable.

• (1610)

Mme Ellen Burack: Je pense qu'il est aussi important de se rappeler que le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne a un rôle à jouer au début de ce processus.

Le projet de loi C-64 et les activités qui l'entourent précisent que la Garde côtière canadienne est le premier point de contact lorsqu'une épave est repérée. Cet organisme communiquerait ensuite avec Parcs Canada, qui est responsable des épaves à valeur patrimoniale. S'il s'agit d'une épave militaire, le MDN participera au dossier, ainsi que Transports Canada, assurément.

Il importe aussi de noter que la définition de « receveur d'épaves » englobe les aéronefs submergés, si bien que la réglementation dont discute Parcs Canada pour gérer les épaves à valeur patrimoniale et les sépultures militaires tiendrait potentiellement compte des aéronefs submergés.

Mme Ellen Bertrand: Après la communication initiale et le signalement d'une découverte, Parcs Canada assumerait un rôle de coordonnateur en sa qualité d'organisme fédéral responsable de l'archéologie. Nous serions chargés du travail et de la délivrance de permis, peut-être en collaboration avec la province.

Oui, il arrive que les choses se compliquent, car nous avons à consulter d'autres ministères ou administrations et à travailler avec eux. Au bout du compte, c'est toutefois à Parcs Canada qu'il reviendrait d'appliquer la réglementation et les activités de délivrance de permis qu'elle prévoit.

M. Vance Badawey: Merci, et merci, madame la présidente.

Si vous me le permettez, je vais simplement approfondir un peu plus le sujet. En fonction de certaines des recommandations que j'ai déjà entendues, je pensais qu'une bonne partie du travail avait été faite en collaboration avec nos partenaires, tant à l'échelle internationale que nationale, et qu'il ne restait plus qu'à combler ces lacunes.

Estimez-vous que le point 1 de l'article 303 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer contribuerait à combler certaines de ces lacunes?

Mme Ellen Bertrand: Je vais devoir laisser à quelqu'un d'autre le soin de répondre à cette question.

Est-ce que vous ou Mme Burack pourriez répondre?

M. Marc-André Bernier: Le droit de la mer déterminera qui est responsable de l'épave. Il ne comble pas vraiment de lacune. S'il y a un navire d'un pays étranger dans nos eaux, il revient à notre loi de le protéger. Je crois que c'est là qu'il y a une lacune.

En gros, il préserve ce droit de propriété, mais cela voudrait ensuite dire que nous avons besoin de réglementation pour protéger ces épaves. Il en va de même pour nos navires à l'étranger. Nous gardons notre autorité sur ces navires, mais nous devons ensuite...

M. Vance Badawey: Merci, et merci, madame la présidente.

Combien de temps me reste-t-il? Deux minutes? Excellent.

Je veux approfondir aussi un peu cette question. J'essaie de trouver un mécanisme qui nous permette de passer à cette prochaine étape pour pouvoir faire les choses en moins de temps et non le contraire.

Lorsque je compare les points 1 et 3 à l'article 303 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, je constate qu'ils sont contradictoires. Le point 1 impose aux États l'obligation « de protéger les objets de caractère archéologique ou historique découverts en mer », tandis que le point 3 énonce que rien ne porte atteinte « au droit de récupérer des épaves et aux autres règles du droit maritime ».

Y a-t-il moyen ici aussi d'aider à faire en sorte que ces points ne se contredisent pas de façon à ce que, à l'avenir, nous ne rencontrions pas d'écueils ou de pépins qui nous empêcheraient de bien s'occuper de nombre de ces sites?

Mme Ellen Bertrand: Je pense qu'au Canada même, les dispositions des lois provinciales et territoriales ne sont pas conformes à celles de la Loi sur la marine marchande du Canada, par exemple. Cette loi récompense activement les gens qui effectuent des travaux de sauvetage. Comme je l'ai mentionné plus tôt, cette réglementation exclurait les épaves à valeur patrimoniale.

Je ne peux pas me prononcer sur le droit de la mer et son utilité potentielle ou sur la façon de corriger les contradictions dans d'autres mesures législatives, mais dans le contexte canadien, la réglementation rectifierait ces incohérences.

M. Vance Badawey: Merci.

Merci, madame la présidente.

La présidente: La parole est maintenant à M. Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Je n'ai que deux ou trois questions.

Je voulais obtenir des précisions. Le terme qu'on utilise est « sépultures de guerre en mer », mais il est ici question d'épaves submergées, non? Il peut s'agir d'autre chose qu'un océan?

• (1615)

Mme Ellen Bertrand: C'est exact.

M. Ron Liepert: Il peut aussi s'agir d'épaves en temps de paix, pas seulement d'épaves de guerre, c'est bien cela?

Mme Ellen Bertrand: Marc-André a parlé plus tôt de la loi au Royaume-Uni qui protège les épaves qui résultent non seulement de conflits, mais aussi du service général. C'est un exemple dans lequel une structure protégée n'est pas nécessairement devenue une épave à cause d'un conflit.

À notre connaissance, il n'existe pas de définition internationale officielle d'une sépulture de guerre. Selon moi, il faudrait pour cela plus de discussions dans le contexte canadien pour décider ce que pourrait englober cette définition, pour déterminer s'il est question de conflits en temps de guerre, de naufrages en service ou de navires qui ont été mis en service par les forces.

M. Marc-André Bernier: Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, je crois que vous avez raison. Le Comité a été saisi de cette question des sépultures de guerre lors de la dernière audience.

De notre point de vue, il y a cette classe de naufrages qui ont causé des morts, mais il y en a d'autres. Il y a beaucoup d'autres sortes de décès. C'est pourquoi nous croyons que ces dispositions législatives — dans l'optique de la façon dont elles ont été pensées et préparées, et du travail que nous leur avons consacré — nous permettraient d'englober tout, dont les bâtiments non militaires, comme ceux de la marine marchande. Oui, cela va au-delà des seules sépultures de guerre, mais porte spécifiquement sur les sépultures de guerre marines. Cela a été soulevé le mois dernier.

M. Ron Liepert: Parce que cela inclurait tout ce qui est sous l'eau, je serais curieux de savoir comment l'aspect juridique sera traité lorsqu'il s'agira des provinces qui vont effectivement... Ce serait une compétence provinciale, mais nous aurions quand même une loi fédérale. Dites-nous-en un peu plus à ce sujet.

Mme Ellen Bertrand: Il faudra de la coordination. Pendant les huit ou neuf années où nous avons travaillé là-dessus, il y a eu des consultations avec les provinces et les territoires. Ils ont demandé qu'une réglementation soit mise en place pour éliminer cette incohérence entre la loi fédérale et la loi provinciale.

La mise en oeuvre des dispositions réglementaires nécessiterait de la coordination. Nous ne voudrions pas de permis ambivalents, comme ce serait le cas, par exemple, si une province délivrait un

permis pour un plan d'eau où se trouverait une épave et où des gens voudraient faire des fouilles. Nous ne supplanterions pas ces compétences, mais nous nous entendrions avec les provinces et les territoires pour agir en leur nom ou vice-versa, ou nous veillerions à ce qu'il y ait un organisme de coordination.

Mme Ellen Burack: J'aimerais ajouter que c'est l'une des raisons pour lesquelles certaines parties du projet de loi C-64 ne s'appliquent pas aux épaves auxquelles on prête une valeur patrimoniale. Nous tentons en cela de désamorcer ce conflit potentiel entre les dispositions législatives provinciales et territoriales.

M. Ron Liepert: Je ne sais même pas si cela se peut, mais si nous avons une entente avec un autre pays, serait-il possible qu'elle inclue aussi les épaves sous-marines de naufrages survenus en temps de paix? Croyez-vous qu'une telle entente pourrait fonctionner?

Mme Ellen Bertrand: Vous voulez dire pour nous permettre de protéger les bâtiments de gouvernements étrangers échoués dans nos eaux?

M. Ron Liepert: Plutôt l'inverse. Il y a peut-être des épaves de bâtiments canadiens qui étaient étrangers pour un autre pays, mais auxquels nous aimerions avoir accès ou que nous souhaiterions protéger.

Mme Ellen Bertrand: Je crois que cela dépendrait beaucoup des lois en vigueur dans cet autre pays. Marc-André a donné l'exemple de la France, qui chercherait automatiquement à assurer une protection. Elle ne protège pas que les bâtiments militaires; elle protège les épaves auxquelles elle prête une valeur patrimoniale. Elle pourrait tout aussi bien protéger d'autres sortes d'épaves qui seraient dans ses eaux.

M. Ron Liepert: Je crois que c'est tout ce que j'avais à dire.

La présidente: Monsieur Hardie, nous vous écoutons.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Tout cela est très confus. Y aurait-il moyen de simplifier?

Mme Ellen Bertrand: Je crois que le règlement apportera de la certitude. Il rendra les choses plus claires pour toutes les parties concernées. La loi et le règlement clarifieront ce que vous devez faire si vous trouvez une épave. Ces dispositions informeront ceux qui en ont l'intention qu'il est interdit de piller des épaves à valeur patrimoniale. Elles indiqueront clairement à qui il faut s'adresser pour obtenir un permis pour faire des recherches, pour ceux que cela intéresse.

Rien de tel n'existe à l'heure actuelle, du moins, rien de global. Nous sommes d'avis que le règlement fournira la clarté et la protection qui nous font cruellement défaut. À l'heure actuelle, il faut composer avec les différences qui existent entre les lois provinciales et les lois territoriales. Du reste, il n'y a présentement aucune espèce de protection pour quoi que ce soit qui se trouverait dans les eaux sous responsabilité fédérale.

• (1620)

M. Ken Hardie: Les règles ont été préparées il y a 10 ans, c'est bien cela?

Mme Ellen Bertrand: Oui. Plus ou moins.

M. Ken Hardie: Il y a 10 ou 11 ans.

Mme Ellen Bertrand: Oui.

M. Ken Hardie: A-t-on fait suffisamment à l'époque pour veiller à ce qu'il y ait harmonie avec les provinces?

Mme Ellen Bertrand: Oui. Nous avons fait pas mal de travail, même avant que les pouvoirs soient mis en place, en 2004 — compte tenu de la mise en place imminente de ces pouvoirs —, et nous avons continué à travailler là-dessus jusqu'en 2011. Nous sommes d'avis qu'avec le travail qui a été fait maintenant... Il y avait un alignement, à l'époque. Il faudrait consulter nos collègues des provinces et des territoires afin de vérifier si des mises à jour seraient nécessaires par rapport aux concepts de cette époque, mais à ce moment-là, nous avons l'impression que les choses étaient en harmonie.

M. Ken Hardie: L'impression que cela me donne, c'est qu'avec les mises à jour que vous venez d'évoquer, les règlements pourraient être prêts assez rapidement?

Mme Ellen Bertrand: Oui. Il y a bien sûr un processus réglementaire qui doit être suivi. Il faudra procéder à des consultations et laisser du temps pour permettre au public de commenter la chose. Avec l'élan et les capacités voulus, nous croyons qu'il serait possible d'instaurer ces règlements d'ici la fin de 2019 ou au début de 2020.

M. Ken Hardie: Qui doit appuyer sur le bouton?

Mme Ellen Bertrand: Je dirais que la machine est déjà en marche, parce que nous avons fait le dépoussiérage qui s'imposait et que nous avons commencé à parler à nos collègues des autres gouvernements; nous avons commencé à interagir avec nos collègues fédéraux, provinciaux et territoriaux de la culture et du patrimoine.

M. Ken Hardie: À titre d'exemple, supposons que l'on découvre une nouvelle épave. Nous croyons qu'il pourrait y avoir jusqu'à 100 bâtiments militaires au fonds des mers et nous en découvrons un nouveau. Existe-t-il un mécanisme pour fournir une sorte de protection intérimaire en attendant que ces règlements franchissent le fil d'arrivée?

Mme Ellen Burack: Le projet de loi C-64 apporte d'importantes modifications quant à ce qu'il convient de faire lorsqu'une épave est repérée. Jusqu'ici, un récupérateur pouvait accéder à l'épave avant même d'avoir averti le receveur d'épaves. Dorénavant, il ne peut pas y toucher avant de s'être adressé au receveur d'épaves et d'en avoir reçu le feu vert. La nouvelle loi est assortie d'une approche « au ralenti » qui permettra de mieux évaluer si la situation donne lieu à des problèmes qu'il faudra régler.

M. Ken Hardie: Merci. C'est tout ce que je voulais savoir.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Sansoucy, vous avez deux minutes.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy: Merci, madame la présidente.

En 2004, les États-Unis ont adopté la Sunken Military Craft Act, qui vise à protéger les épaves de navires et d'aéronefs militaires ainsi que les dépouilles des membres de leur équipage contre toute atteinte non autorisée.

Le site Web de la National Oceanic and Atmospheric Administration répertorie 430 épaves de navires et d'aéronefs ayant coulé qui sont protégées par ce programme de réserves marines nationales.

Plusieurs chiffres ont été mentionnés depuis le début de la séance, mais j'ai de la misère à établir un lien entre ces chiffres et ce qui a lieu ici.

Ici, comment est-on capable d'indiquer combien d'épaves de navires et d'aéronefs ayant coulé sont protégées par nos instruments législatifs actuels et par les programmes du gouvernement fédéral

canadien? J'ai l'impression que je peux obtenir une foule de chiffres provenant d'ailleurs, mais qu'il n'y en a aucun concernant le Canada.

Mme Ellen Bertrand: C'est parce qu'il n'y a pas d'inventaires ni de bases de données concernant les épaves qui jouissent d'une protection légale fédérale, étant donné qu'il n'y a pas de protection légale fédérale en ce moment. Les chiffres que nous vous avons donnés tout à l'heure proviennent de recherches faites par mes collègues de Bibliothèque et Archives Canada et par des historiens qui estiment le nombre d'épaves se trouvant actuellement dans les eaux canadiennes.

Vous pourriez peut-être trouver quelques informations dans les bases de données et dans les répertoires des provinces et des territoires. Toutefois, très peu d'épaves ont été désignées par les provinces et les territoires. Par exemple, le RMS *Empress of Ireland*, au Québec, est maintenant considéré comme un bien culturel, parce que des mesures extraordinaires ont été prises pour désigner ce site et l'inclure dans le répertoire.

Malheureusement, il n'y a pas de chiffres parce qu'il n'y a pas d'inventaires, étant donné qu'il n'y a pas de protection fédérale actuellement.

Mme Brigitte Sansoucy: Si ce ne sont pas les inventaires, quels travaux mènent aux règlements?

• (1625)

Mme Ellen Bertrand: Oui, voilà.

M. Marc-André Bernier: En fait, nous n'avons pas un inventaire officiel que nous devons construire dans le cadre de ce travail. Toutefois, au cours des années, pendant 50 ans, notre équipe a accumulé beaucoup de connaissances sur les épaves. Nous avons présentement 67 000 enregistrements d'accidents maritimes. Cela ne veut pas dire qu'il s'agit d'autant d'épaves. De ce nombre, nous avons déterminé que plus de 800 épaves seraient patrimoniales, mais le travail est encore à faire.

Dans les eaux canadiennes se trouvent probablement de 30 000 à 40 000 épaves, qu'il s'agisse des Grands Lacs, du Saint-Laurent ou des côtes du Canada. Notre histoire est maritime. Nous avons donc vraiment un potentiel énorme.

Pour ce qui est des épaves militaires, nos décomptes démontrent que ces navires proviennent de 134 pays, et leur naufrage peut remonter jusqu'à l'époque des colonies.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup de cette information. Je crois que vous pouvez voir que le Comité prend cette question très au sérieux, alors nous prévoyons être en mesure d'avancer rapidement et avec efficacité à cet égard.

Nous allons faire une courte pause, le temps de laisser entrer nos prochains témoins.

• (1625)

(Pause)

• (1630)

La présidente: Je déclare ouverte cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions les sépultures de guerre marines.

Nos témoins pour cette partie de la réunion sont Paul L. Bender, qui est capitaine à la retraite, et Patrick White, qui est fondateur et directeur exécutif du Projet Distinction Navale. Messieurs, soyez les bienvenus. Nous sommes ravis que vous ayez pu vous joindre à nous aujourd'hui.

Monsieur Bender, si vous êtes prêt, je vous inviterais à nous livrer votre déclaration préliminaire.

Capitaine de vaisseau (à la retraite) Paul Bender (Captvm (à la retraite), à titre personnel): Madame la présidente, distingués membres du comité des transports, bonjour.

Étant donné que mon collègue, le vice-amiral Denis Rouleau — ancien vice-chef d'état-major de la Défense —, a défendu en mon nom et avec beaucoup d'éloquence le dossier des sépultures de guerre marines lors de la réunion du 7 février de votre comité, il m'incombe personnellement d'appuyer les demandes pressantes qu'il a adressées au gouvernement du Canada de reconnaître le concept des sépultures de guerre marines tel que je l'ai défini dans divers documents qui vous ont été soumis. Le gouvernement devrait en outre prendre les mesures qui s'imposent pour protéger ces sépultures des intrusions non autorisées en général et du pillage en particulier afin de procurer aux marins dont les dépouilles et les effets personnels reposent dans ces bâtiments le respect et la gratitude qu'ils ont gagnés et qu'ils méritent, et d'assurer qu'ils ne seront jamais oubliés.

Dans la lettre de mandat qu'il a adressée au nouveau ministre des Anciens Combattants, le premier ministre a écrit: « Les anciens combattants et leur famille méritent notre respect et notre reconnaissance. Ils ne devraient pas avoir à lutter contre leur propre gouvernement pour obtenir le soutien et l'indemnisation auxquels ils ont droit. » Nos marins n'ont pas droit à des gerbes de fleurs déposées parmi des rangées de croix dans des cimetières impeccablement entretenus. Il existe bien un cimetière naval, en Islande, pour les 14 personnes qui ont péri lors de l'échouage du NCSM *Skeena*, en 1944, mais en dehors de cela, l'ultime lieu de repos pour nos marins est l'épave tordue du bateau sur lequel ils travaillaient. Assurément, la chose la plus horrible à voir est le compartiment où beaucoup de nos marins se sont retrouvés emprisonnés parce que l'écouille de secours est restée bloquée pour toujours en raison d'une cloison tordue.

Depuis les cinq dernières années, je me bats avec mon propre gouvernement pour faire avancer les choses et pour obtenir le respect et la reconnaissance dont le premier ministre a parlé. Je ne cherche pas tant à obtenir une compensation — du moins pas sur le plan financier — que de faire reconnaître et appliquer le concept des sépultures de guerre marines. La réalisation de ce dernier objectif nécessitera assurément des mesures législatives, mais il faudra garder à l'esprit que ces navires de guerre sont des bâtiments qui appartiennent à un État et qu'ils continuent de lui appartenir jusqu'à ce que cet État informe la communauté maritime internationale que ce n'est plus le cas. Bien que les navires marchands ne soient pas des navires de guerre, dans au moins un cas, un navire marchand s'est vu donner un statut équivalent à celui d'un navire de guerre. Cela s'est produit lorsque les descendants des marins qui avaient péri ont plaidé qu'au moment du naufrage, le navire marchand en question était équipé d'armes défensives et « en service militaire ». Jetez un coup d'oeil à la décision rendue le 5 octobre 2006 par la Cour d'appel du Royaume-Uni au sujet du SS *Storaa*. Pour autant que je sache, le cas du navire marchand *Avondale Park* est un cas unique, en ceci qu'il s'agit d'un navire marchand arborant pavillon canadien qui a été torpillé et coulé, avec pertes de vies, une heure avant le début du « Jour de la victoire en Europe » et qui est depuis 1960 environ sous la protection de la Royal Commission on Ancient and Historical Monuments d'Écosse.

Lorsque l'on a demandé au vice-amiral Rouleau d'indiquer sa préférence entre le Code du patrimoine de la France et la Protection of Military Remains Act, de 1986, du Royaume-Uni, il a bien

entendu choisi le code français, se rappelant à n'en point douter la réussite de mes démarches auprès de la République française. Je dis cela parce que mes négociations avec la République française concernant les épaves du NCSM *Athabaskan* et du NCSM *Guysborough*, qui reposent dans la zone économique exclusive de la France, ont pu être menées à bien en seulement cinq mois. Il n'y avait plus rien à ajouter. Autrement dit, cette mission a été accomplie.

• (1635)

Les choses ne se sont pas déroulées de la même façon avec la Royal Navy — qui administre la loi anglaise dont je viens de parler — en ce qui concerne les sites des épaves du NCSM *Alberni*, du NCSM *Trentonian* et du NCSM *Regina*, qui reposent au fond des eaux territoriales du Royaume-Uni, comme plusieurs U-Boot — des sous-marins allemands — d'où ont été tirées les torpilles qui les ont coulés, et qui, à la demande du gouvernement allemand, sont protégés par ladite loi.

Il y a presque deux ans, les négociations avec la Royal Navy étaient sur le point d'aboutir, mais elles sont tombées au point mort lorsque nous avons reçu le courriel suivant, daté du 23 août 2016, du bureau de la députée Karen McCrimmon. Essentiellement, le courriel disait ceci: « La présente répond à la demande qui a été adressée à notre bureau d'envoyer une lettre au haut-commissariat de Grande-Bretagne concernant les navires de guerre qui ont été coulés. Nous vous informons que le gouvernement du Canada n'enverra pas de lettre de soutien pour ce projet. »

Avec tout le respect que je lui dois, j'attire l'attention du Comité à l'article 12 de la 9^e commission de l'Institut du droit international, où il est question des sépultures de guerre:

[Traduction] Il convient de témoigner du respect pour les restes des personnes se trouvant à bord d'un navire d'État submergé. Cette obligation peut être observée en attribuant à l'épave le statut de sépulture de guerre ou par d'autres traitements appropriés des restes des personnes décédées et leur ensevelissement lorsque l'épave sera récupérée. Les États concernés devraient avoir la possibilité de faire de ces épaves des sépultures de guerre.

À ma connaissance, le Canada n'est pas un signataire de l'Institut du droit international. En l'absence de lois habilitantes à l'égard des navires de guerre, on pourrait penser que c'est la Protection of Military Remains Act, de 1986, du Royaume-Uni qui devrait s'appliquer *mutatis mutandis* pour le Canada. On peut trouver un précédent de cela au paragraphe 5(2) de la Loi canadienne sur les prises, S.R.C. 1970.

Une attention particulière devrait aussi être accordée aux dispositions législatives suivantes: l'article 182 du Code criminel, L.R.C. 1985, ch. C-46, et l'article 75 de la Loi sur les cimetières (révisée), L.R.O., 1990, ch. C.4.

Dans le temps qui m'était accordé, j'espère vous avoir fait bien comprendre que mes préoccupations concernent les jeunes marins canadiens qui ont perdu la vie alors qu'ils servaient leur pays ainsi que les effets personnels de ces jeunes marins, et moins les navires sur lesquels ils ont servi et qui retiennent leurs restes depuis trois quarts de siècle.

Les 9 navires d'État et les 10 navires marchands qui reposent au fond des eaux territoriales canadiennes sont là depuis près de trois quarts de siècle. Nous ne connaissons pas leur état de détérioration, parce qu'ils ont été ignorés. Comme cela a déjà été dit, l'État est responsable des navires d'État aussi longtemps qu'il n'en a pas signifié le contraire à la communauté maritime internationale.

Ces navires ont été construits avec des matériaux qui sont peut-être interdits aujourd'hui — par exemple, l'amiante — et ils contiennent presque assurément des explosifs et des munitions. Inévitablement, ces épaves se détérioreront au point où les contaminants commenceront à polluer les alentours. En tant que propriétaire de ces navires de guerre, l'État a le devoir spécial de les surveiller et de prendre des mesures proactives pour faire face aux dommages environnementaux inévitables.

Par respect pour les marins, au coucher du soleil comme au lever du jour, nous nous souviendrons d'eux, n'est-ce pas?

Merci, madame la présidente.

• (1640)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Bender.

Monsieur White, nous vous écoutons.

M. Patrick White (fondateur et directeur exécutif, Projet Distinction Navale): Madame la présidente, distingués membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole au sujet de la protection des sépultures de guerre marines du Canada.

Avant de commencer, je me dois de saluer la présence du capitaine Paul Bender, un retraité de la marine marchande, que je suis honoré d'avoir à mes côtés aujourd'hui. Comme les membres du Comité le savent déjà, le capitaine Bender a été à la tête de l'appel lancé pour la protection des sépultures de guerre marines du Canada, ce qui démontre sa persévérance inlassable dans ce dossier.

Capitaine, je vous remercie de votre service pour le Canada. C'est un privilège de vous appuyer dans le cadre de cette initiative.

Je tiens à remercier tous les membres du Comité d'avoir accepté de tenir cette réunion aujourd'hui; je les remercie aussi de leurs observations à l'étape de l'étude article par article du projet de loi C-64. Nous sommes vraiment heureux de constater que notre demande d'aide n'est pas tombée dans l'oreille d'un sourd et que tous les partis souhaitent travailler ensemble pour s'assurer que les dépouilles des marins canadiens soient traitées avec le même respect que celles des soldats et des aviateurs.

Je veux aussi remercier tout particulièrement la greffière et les analystes du Comité pour leur travail en coulisses afin de recueillir des renseignements sur la protection des sépultures de guerre marines et pour leur appui en vue de s'assurer que le flambeau porté par le capitaine Bender reste allumé.

Grâce au rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes sur la protection des sépultures de guerre marines, j'ai bon espoir que nous franchirons une étape de plus pour offrir la protection essentielle que méritent à juste titre les lieux de dernier repos des marins canadiens.

Lors de ma dernière comparution devant le Comité, j'ai parlé de l'importance et de l'urgence de protéger les sépultures de guerre marines du Canada. Aujourd'hui, j'aimerais faire des observations sur les problèmes qui se posent lorsque plusieurs ministères gouvernementaux interviennent dans un dossier, et formuler quelques recommandations précises sur d'éventuelles mesures législatives pour protéger les sépultures de guerre marines du Canada.

En dirigeant le Projet Distinction Navale et en demandant à la Marine royale canadienne d'assurer la reconnaissance du plus important navire du Canada, le NCSM *Haida*, j'ai moi-même appris à connaître un peu les questions mettant en cause plusieurs ministères. Dans ces dossiers, lorsqu'un ministère apprend qu'une

question pourrait relever partiellement d'un autre ministère, la réponse collective semble être l'immobilisme et la création d'un vide en matière de leadership. Je crois que c'est ce qui s'est produit dans le dossier des sépultures de guerre marines, d'où le long combat pour que des mesures soient prises à l'égard d'une question que personne ne semble contester. Combler ce vide en matière de leadership au sein des ministères est une tâche incroyablement difficile pour le gouvernement du Canada, mais cette situation peut et doit être corrigée à l'échelle politique. Par conséquent, il est essentiel de confier à un ministre au sein du gouvernement du Canada la tâche de diriger la protection des sépultures de guerre marines du Canada.

Je demande respectueusement aux membres du Comité d'aider à sélectionner un tel ministre et d'éviter de déposer à la Chambre des communes un rapport qui ne fera que ramasser de la poussière sur une tablette. Je demande également aux membres du Comité d'inviter le ministre désigné ou même un de leurs collègues députés à présenter un projet de loi à ce sujet aussi rapidement que possible.

En ce qui concerne les recommandations que le Comité pourrait inclure dans son rapport, je propose en toute déférence les six points suivants.

Premièrement, il faut rédiger un projet de loi semblable à la Protection of Military Remains Act, une loi britannique de 1986, afin de protéger les sépultures de guerre marines du Canada, en plus d'imposer des sanctions comparables à celles prévues pour la profanation des sépultures de guerre terrestres.

Deuxièmement, il faut veiller à ce que la définition de sépulture de guerre marine soit inscrite dans une loi afin de distinguer ces tombes des autres épaves ou biens ayant une valeur patrimoniale générale.

Troisièmement, il faut demander que le Cabinet examine toutes les options pour utiliser les pouvoirs législatifs en vigueur afin d'offrir une protection immédiate aux sépultures de guerre marines du Canada en guise de mesure provisoire jusqu'à ce qu'un projet de loi passe par toutes les étapes au Parlement et reçoive la sanction royale.

Quatrièmement, grâce à la collaboration de tous les partis, il faut assurer l'adoption rapide d'un projet de loi visant à protéger les sépultures de guerre marines du Canada dans le but d'obtenir la sanction royale avant que le Parlement s'ajourne pour l'été.

Cinquièmement, le gouvernement du Canada devrait demander officiellement au gouvernement du Royaume-Uni d'ajouter les sépultures de guerre marines canadiennes situées dans les eaux britanniques à sa liste des lieux protégés et des sites contrôlés en vertu de la Protection of Military Remains Act de 1986. Le gouvernement du Royaume-Uni s'est déjà engagé à le faire, mais il attend une demande officielle à cet égard.

Enfin, sixièmement, nous recommandons que tout projet de loi canadien visant à protéger les sépultures de guerre marines du Canada soit intitulé de façon informelle « Loi du capitaine Paul Bender » en l'honneur de l'homme et de l'ancien combattant qui a fièrement porté le flambeau dans ce dossier important.

Merci.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1645)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur White.

Je cède la parole à ma collègue, Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à vous remercier tous deux d'être des nôtres aujourd'hui.

Capitaine Bender, je vous remercie infiniment d'avoir servi notre pays et d'avoir mené la charge dans cette initiative. Merci beaucoup de votre témoignage ici aujourd'hui. Je vous suis vraiment reconnaissante du travail que vous avez accompli et des mesures que vous avez proposées à notre comité.

Je dirais pour commencer que nous avons entendu des représentants de divers ministères durant la première heure de la séance, avant votre comparution. Malgré tout le respect que je dois aux fonctionnaires, j'ai bien l'impression qu'il faut faire une distinction entre une épave à valeur patrimoniale et une sépulture de guerre marine. J'ai aussi l'impression que le Canada devrait probablement emboîter le pas aux États-Unis ou au Royaume-Uni en présentant un projet de loi distinct à cet égard. Voilà ce que je pense après avoir lu la documentation et entendu les témoignages.

Comme je suis loin de connaître tout le travail qui a été accompli dans le cadre de ce projet, je me demande si vous pourriez nous dire ce que vous pensez de ce que vous avez sans doute entendu durant la première heure, puisque les témoins précédents ont recommandé à notre comité de régler cette question par voie réglementaire, c'est-à-dire au moyen d'un règlement qui serait probablement surveillé par plusieurs ministères.

Captv (à la retraite) Paul Bender: En ce qui concerne les navires marchands, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada contient déjà une disposition suffisante. Je crois qu'il s'agit du paragraphe 163(2), qui accorde au ministre des Transports et à la ministre de l'Environnement le pouvoir de créer des règlements dans lesquels il y a lieu de définir en quoi consistent une épave à valeur patrimoniale, une sépulture de guerre marine ou toute autre catégorie souhaitée. Par contre, je ne voudrais pas qu'il y ait une trop grande séparation entre une épave à valeur patrimoniale et une sépulture de guerre marine, car, à certains égards, les deux sont synonymes, et il faut certes que l'une et l'autre soient en quelque sorte indissociables. Toutefois, mon objectif principal ici aujourd'hui, et depuis cinq ans, c'est d'établir la reconnaissance des sépultures de guerre marines parce qu'elles ont été complètement oubliées, contrairement aux biens à valeur patrimoniale.

• (1650)

Mme Kelly Block: Merci.

Je crois que je n'ai pas d'autres questions à poser aux témoins. Je vais donc céder la parole à l'un de mes collègues.

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

Merci, capitaine Bender, de comparaître devant nous aujourd'hui. Si je ne me trompe pas, vous avez servi dans la marine marchande durant la Seconde Guerre mondiale et, par la suite, dans la Marine royale canadienne pour ensuite travailler à la fonction publique fédérale. Vous avez donc tout vu, tant sur le plan militaire que civil.

Je suppose que vous êtes accompagné aujourd'hui de votre fils.

Captv (à la retraite) Paul Bender: Oui.

L'hon. Michael Chong: Je vous souhaite la bienvenue. Je crois comprendre qu'il est un musicien accompli, alors je suis ravi de vous voir tous deux ici aujourd'hui.

Je me demande si vous pourriez nous parler un peu de vos expériences dans la marine marchande pendant la Seconde Guerre mondiale, ainsi que dans la Marine royale canadienne, et nous expliquer pourquoi, à votre avis, il est si important que nous mettions l'accent non seulement sur l'aspect patrimonial de cette question, mais plus particulièrement sur le fait qu'il s'agit de sépultures de

guerre où gisent les restes d'hommes qui se sont battus pour notre pays avant et pendant la Seconde Guerre mondiale.

Captv (à la retraite) Paul Bender: Bien entendu, mon expérience dans la marine marchande s'est étendue sur une période de 10 ans, dont le tiers s'est déroulé en temps de guerre, alors que mon service dans la réserve de la Marine royale canadienne a eu lieu en même temps que mon travail dans la fonction publique du Canada.

J'ai passé 32 ans dans la fonction publique et 11 ans dans la réserve de la Marine royale canadienne, que j'ai servie en temps de paix. C'est peut-être un lieu commun de dire cela, mais la situation en temps de paix n'est pas la même qu'en temps de guerre. Il se passe des choses horribles en période de guerre, mais ce qui nous avait tous unis, aussi bien dans la marine marchande que dans la Marine royale, c'est l'esprit de camaraderie qui s'était développé tout naturellement. Quand on voit un navire se faire torpiller, comme j'en ai moi-même été témoin — et sachez que mon propre navire a sombré par fait de l'ennemi —, on éprouve de la sympathie, non pas tant pour le navire qui coule, mais pour les survivants de la catastrophe.

Je ne sais pas de combien de temps je dispose pour répondre à cette question, mais disons que j'ai vécu un certain nombre d'expériences en temps de guerre dans la marine marchande.

Le présidente: Merci beaucoup, capitaine Bender.

Nous passons maintenant à M. Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup, capitaine Bender, monsieur White et vous aussi, Alex Bender — le fils du capitaine Bender. Soyez les bienvenus.

Le plus facile serait peut-être de commencer par vous remercier de votre travail dans ce dossier. Pour ma part, j'aimerais bien faire quelque chose pour vous aider à atteindre l'objectif que vous vous êtes fixé. Évidemment, le diable se niche dans les détails, et je ne veux pas faire les choses à moitié.

Le sujet m'intrigue. J'ai d'ailleurs eu la même réaction instinctive que Mme Block. À mon avis, il pourrait être nécessaire d'établir une distinction entre les sépultures de guerre marines et les épaves à valeur patrimoniale. Capitaine Bender, vous avez laissé entendre qu'il existe peut-être un pouvoir suffisant dans les règlements actuels pris en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, règlements qui tombent maintenant sous le coup du projet de loi C-64, que nous venons d'étudier. Pensez-vous qu'il serait nécessaire ou peut-être même utile — si on devait procéder par réglementation, comme vous l'avez dit — de définir les sépultures de guerre marines comme un type particulier d'épave à valeur patrimoniale? Pour en revenir à l'argument de M. White, une telle approche serait-elle utile pour les familles ou pour ceux qui souhaitent que les marins canadiens reçoivent le même respect que les membres de l'armée et de la force aérienne? Pensez-vous qu'une distinction par voie réglementaire permettrait de répondre à ce besoin?

• (1655)

Captv (à la retraite) Paul Bender: Je conviens certes que la catégorie de « sépulture de guerre marine » devrait être distincte. Les activités de tous nos militaires et de la marine marchande font partie du patrimoine du Canada, mais je crois qu'il faudrait une catégorie à part pour les sépultures de guerre marines, car elles se distinguent des cimetières.

Il est important de se rappeler que la Loi sur la marine marchande du Canada ne s'applique pas aux navires d'État, ce qui comprend, bien entendu, les navires de guerre. En fait, les navires de guerre sont exemptés de presque toutes les conventions des Nations unies. Par conséquent, l'État doit adopter des mesures à leur égard, notamment en ce qui concerne leur sort et leur disposition.

M. Sean Fraser: D'après les témoignages que nous avons entendus précédemment, j'ai cru comprendre que, dans le contexte des eaux canadiennes, nous pourrions avoir la marge de manoeuvre nécessaire, à condition de bien définir les choses, pour établir une distinction entre les navires de la marine marchande, par exemple, et les navires militaires appartenant à un État. Je doute que ce soit le cas pour les navires canadiens qui se trouvent dans les eaux territoriales d'un autre pays. Les réponses semblent indiquer qu'il s'agit d'une question de politique, et pas nécessairement de législation, quand vient le temps pour le gouvernement canadien de demander à un pays étranger d'offrir la protection prévue en vertu de ses lois. Entrez-vous une solution législative qui m'échappe peut-être, ou êtes-vous d'avis qu'il s'agit tout simplement d'une question de politique, en ce sens que nous devrions demander à des gouvernements étrangers d'exercer leur pouvoir législatif?

Captv (à la retraite) Paul Bender: Je pense que c'est une question de politique, et il suffit de songer à ce que le gouvernement allemand a fait en demandant au gouvernement du Royaume-Uni d'appliquer la loi britannique aux U-boot, dont les torpilles avaient fait sombrer les trois navires canadiens qui essayaient d'offrir une protection et qui gisent aujourd'hui dans les eaux territoriales britanniques. Le Royaume-Uni est prêt à acquiescer à la demande, et il a failli le faire jusqu'à ce que le gouvernement du Canada intervienne pour empêcher cela.

M. Sean Fraser: Soit dit en pensant, je voue un intérêt particulier à la marine marchande. Il y a quelques années, lorsque j'étais étudiant à l'université, j'ai participé à une minisérie sur la chaîne History où j'ai joué le rôle — comme acteur, on s'entend — d'un membre de la marine marchande. Je m'y intéresse réellement depuis, et c'est pourquoi je trouve tout cela très fascinant.

Voici une dernière question, si je peux me le permettre, madame la présidente, puisqu'il ne me reste qu'une minute: on nous a dit qu'une des stratégies de protection serait d'éliminer l'indemnité en disant: « Vous ne pouvez plus récupérer ces épaves. » M. White a laissé entendre qu'il faudrait imposer des sanctions semblables à celles prévues pour la profanation de toute autre tombe.

Je suis curieux de savoir si, selon vous, il faudrait prévoir un type particulier de sanction ou de protection.

Captv (à la retraite) Paul Bender: D'après mon expérience en matière de commerce dans la marine marchande, les navires marchands ne devraient bénéficier d'aucune protection spéciale, sauf s'il a été établi que leur activité appuyait indéniablement les forces armées.

J'ai parlé d'un cas au Royaume-Uni, et il s'agit, à ma connaissance, de la seule fois où cela s'est produit. Les descendants des marins ayant péri à la suite du naufrage ont interjeté appel auprès des tribunaux, et ils ont eu gain de cause.

Dans le monde commercial, toutefois, lorsqu'un navire marchand coule, s'échoue ou est abandonné — à condition que le navire soit déclaré une perte totale, que les compagnies d'assurances et les propriétaires des marchandises soient déjà remboursés et que le propriétaire n'en veuille rien savoir —, n'importe qui peut mettre la main dessus.

● (1700)

M. Sean Fraser: Monsieur, je crois que mon temps est écoulé. Je vous remercie de votre présence parmi nous aujourd'hui, et merci aussi de votre carrière au service de notre pays.

La présidente: Madame Sansoucy.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy: Merci, madame la présidente.

J'aimerais remercier les témoins de leurs présentations.

Contrairement à mes collègues, je n'ai pas eu l'occasion de participer aux travaux du Comité sur le projet de loi C-64. Je dois donc faire un peu de rattrapage aujourd'hui. Toutefois, vos témoignages m'ont vraiment permis de comprendre l'importance du dossier, et je vous en remercie.

Monsieur Bender, vous avez indiqué vous être rendu au Royaume-Uni, où les trois corvettes canadiennes ont coulé dans les eaux territoriales britanniques. De votre propre initiative, vous avez demandé au haut-commissariat de présenter une demande pour que les trois navires soient protégés par une loi spéciale du Royaume-Uni, appelée la Protection of Military Remains Act. Selon ce que j'ai compris, cette loi vise strictement à ajouter des sanctions dans le droit maritime international pour les navires qui ont coulé dans les eaux britanniques. Lorsque les autorités du Royaume-Uni ont examiné votre demande, elles ont demandé s'il était possible qu'une autorité supérieure la présente. Vous nous avez parlé d'un courriel reçu en août 2016.

Dois-je en comprendre que vous n'avez pas obtenu l'appui de l'Association navale du Canada pour mener plus loin votre demande?

[Traduction]

Captv (à la retraite) Paul Bender: J'ai bénéficié d'une collaboration très étroite avec la Marine royale, qui gère la loi du Royaume-Uni, et son personnel n'a pas remis en question ma position au cours des négociations. C'est seulement lorsque mes actions ont attiré l'attention d'un représentant du gouvernement du Canada que ce dernier est intervenu et a indiqué qu'il n'appuyait pas ce que je faisais.

Rien n'indiquait que le Royaume-Uni n'appuyait pas mes actions. En fait, il les appuyait fermement, et j'ai failli obtenir ce que j'espérais au nom des nombreux marins qui ont perdu la vie dans ces trois navires.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy: Comme vous l'avez mentionné, il est intéressant de noter que les sous-marins allemands sont protégés par la loi britannique, mais que vous n'avez pas pu obtenir la même protection pour les navires canadiens qui ont coulé dans les eaux britanniques.

Est-ce qu'Affaires mondiales Canada a examiné votre demande? Quelle est la position du ministère quant à la nécessité de protéger ces trois corvettes canadiennes? Ce n'est pas clair pour moi.

[Traduction]

Captv (à la retraite) Paul Bender: En toute honnêteté, j'ignore en quoi consiste la position du gouvernement du Canada. Je pense qu'il faudrait que vous interrogiez la députée Karen McCrimmon, parce que son bureau a communiqué la position du gouvernement du Canada au Haut-Commissariat britannique ici, à Ottawa. Aucun membre du gouvernement du Canada ne m'a expliqué pourquoi il s'élève contre mes actions. On m'a simplement indiqué qu'il s'élève contre elles.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy: Merci.

Monsieur White, lors de votre dernier passage devant le Comité, vous avez déclaré qu'il fallait amender le projet de loi C-64 afin de définir et d'assurer la protection des cimetières militaires conformément au paragraphe 163(2) de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Je résume votre intervention. Vous avez dit qu'il fallait veiller à ce que les sanctions imposées aux contrevenants soient similaires à celles prévues pour les pilliers de sépultures.

J'aimerais que vous m'expliquiez quels seraient les effets concrets de l'amendement que vous avez proposé. Comment peut-on intégrer cet amendement et vos autres recommandations dans ce projet de loi, dont vous souhaitez l'adoption incessamment?

• (1705)

M. Patrick White: Merci de votre question, madame.

[Traduction]

L'un des problèmes qui surviennent lorsque vous groupez des sépultures de guerre marines sous des désignations patrimoniales générales, c'est qu'une personne qui profane une sépulture de guerre marine pourrait finir par ne commettre qu'une infraction réglementaire. Cette personne pourrait se trouver à contrevenir à la Loi sur la marine marchande du Canada et se voir imposer une amende, même si ses actions équivalent à la profanation d'un cimetière. Comme nous l'avons observé dans la mer de Java, au large de l'Indonésie, des restes humains ont été jetés dans des fosses communes après la mise en pièces des bâtiments par des récupérateurs. Comme Captv Bender l'a déclaré avec raison, ce qui nous préoccupe, ce ne sont pas les navires ou le métal. C'est le fait que ces navires sont des tombeaux en métal.

L'un des éléments dont je me souviens et que le Captv Bender vient de mentionner, c'est la disposition 182 du Code criminel. Essentiellement, vous examinez des dispositions du Code criminel qui nous permettent de déclarer que les lois nationales du Canada prévoient des sanctions pénales pour les personnes qui profanent des sépultures de guerre marines. Si vous décidiez d'ajouter simplement des précisions aux dispositions patrimoniales de la Loi sur la marine marchande — qui, en vertu du projet de loi C-64, se trouveraient à l'article 131, soit l'article 163 de la loi actuelle —, cela voudrait dire que vous ne respectez pas l'esprit de ce que constitue réellement une sépulture de guerre marine. Vous vous contenteriez de l'ajouter à quelques-uns des autres biens patrimoniaux que j'ai mentionnés. Je pense qu'une disposition plus stricte du Code criminel cadrerait avec le même genre de dispositions du Code criminel qui peuvent s'appliquer à la profanation d'un cimetière ou de toute autre sépulture de guerre que le Canada protège.

Comme certains membres du Comité s'en sont rendu compte, je pense, ne serait-ce qu'en écoutant les paroles des représentants officiels, si nous sommes forcés d'attendre 50 ans avant que quelque chose soit désigné comme un bien patrimonial, l'autre avantage que nous tirerions d'une mesure législative semblable à celle du Royaume-Uni serait la prévoyance dont nous ferions preuve. Que Dieu nous préserve de tout accident qui pourrait survenir dans les années à venir, mais la Marine prend effectivement des risques. Je le sais, car j'ai également été déployé. Si nous disposions d'une mesure législative distincte qui ne classe pas les épaves navales ou les bâtiments de ce genre uniquement dans la catégorie des biens patrimoniaux, ces bâtiments, ou même un aéronef qui s'écrase, seraient protégés immédiatement. Je pense qu'un problème de ce genre est survenu au cours des dernières semaines lorsqu'un avion de l'United States Air Force s'est écrasé avec un pilote à son bord.

Comme les membres du Comité l'ont certainement compris, je pense que divers facteurs entrent en jeu. À cet égard, on fait assurément grand cas...

La présidente: Merci beaucoup, monsieur White.

M. Patrick White: Je vais en rester là.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Capitaine Bender, je vous remercie de votre service. Qui sait, votre route a peut-être croisé celle de mon père dans l'Atlantique Nord, car il était à bord de l'une des corvettes qui tentaient de maintenir les méchants à distance de vous.

Je présume que les épaves dont nous parlons gisent assez près du continent, sur le plateau continental. Je suppose que les navires qui ont coulé en haute mer seraient hors de la portée de presque tous.

Captv (à la retraite) Paul Bender: Oui. Je pense que vous avez raison de dire qu'ils sont hors d'atteinte pour à peu près tout le monde, mais certaines personnes possèdent et exploitent des machines capables de sonder les profondeurs extrêmes. L'une de ces personnes a fait plonger son appareil pour atteindre le navire de guerre allemand *Bismarck* et a été sévèrement réprimandée par le gouvernement allemand en raison de sa décision. C'est la même personne qui a découvert le *Titanic*. Certaines personnes ont le matériel requis pour explorer les fonds, mais elles sont moins nombreuses que les plongeurs ordinaires qui sont, entre autres, en quête de souvenirs à montrer à leurs petits-enfants.

Oui, les navires de guerre qui me préoccupent et les restes des marins qu'ils abritent sont situés dans la zone économique exclusive du Canada.

M. Ken Hardie: Il est intéressant que vous ayez mentionné le *Bismarck*, car il m'était aussi venu à l'esprit. En fait, j'ai regardé un documentaire à propos de cette plongée. Il m'est apparu que ce tournage ou même le tourisme, je suppose, pourrait être considéré aussi comme une sorte d'intrusion, une profanation. N'en convenez-vous pas?

Captv (à la retraite) Paul Bender: Oui, en effet.

M. Ken Hardie: Y a-t-il eu des exemples de perturbation inutile de navires coulés en temps de guerre dans les eaux canadiennes?

• (1710)

Captv (à la retraite) Paul Bender: Je ne connais qu'un seul individu — et, malheureusement, j'ai accepté de ne pas le nommer — qui m'a montré un crâne qu'il a retiré d'un navire canadien. Il l'expose sur le manteau de foyer de sa maison, et le montre à tous ses amis.

M. Ken Hardie: Oh. Eh bien, il devra affronter son comportement, n'est-ce pas?

Captv (à la retraite) Paul Bender: Et moi de même, chaque fois que j'apercevrai ce crâne.

M. Ken Hardie: En effet.

Pensez-vous que des efforts devraient être déployés pour préserver d'une façon ou d'une autre les épaves, une fois qu'elles ont été distinguées? Ou devrions-nous laisser la nature suivre son cours et la mer, les désintégrer et les emporter?

Captv (à la retraite) Paul Bender: Je pense que nous devrions simplement laisser la nature suivre son cours. C'est ce qu'elle fait depuis trois quarts de siècle, et il est trop tard pour que nous puissions prendre des mesures, quelles qu'elles soient. Il se peut que la gestion des conséquences de notre inaction au cours des trois derniers quarts de siècle suffise à nous occuper.

M. Ken Hardie: En ce qui concerne, entre autres, les munitions, le pétrole et les produits à bord de ces épaves, je présume que, dans le grand ordre des choses, ils ne représentent pas de grandes quantités.

Captv (à la retraite) Paul Bender: Non, je ne crois pas que les quantités soient importantes. Je m'inquiète plutôt qu'une grenade sous-marine remonte à la surface au moment où un pétrolier plein atteint ce même endroit. Je ne voudrais pas être à proximité de l'explosion qui suivrait.

M. Ken Hardie: Je précise encore une fois que nous pourrions peut-être envisager au moins de prendre des mesures pour assainir certains lieux, si nous savons qu'ils traversent des lignes de navigation. La Voie maritime du Saint-Laurent en est un excellent exemple.

Captv (à la retraite) Paul Bender: Oui.

M. Ken Hardie: Qu'en est-il de la marine marchande? Vous avez servi au sein de celle-ci et, dans l'ensemble, elle a subi des pertes plus importantes que la Marine royale canadienne. Ne devrions-nous pas étendre la protection des sépultures de guerre marines aux épaves de la marine marchande, parce qu'elle a été essentiellement mise à contribution au nom de notre pays?

Captv (à la retraite) Paul Bender: Oui. Eh bien, c'est un sujet très controversé parce que, d'une part, il y a les intérêts commerciaux et, d'autre part, il y a les intérêts militaires. J'ai cité un cas où les descendants de marins décédés à bord d'un navire marchand ont réussi à le faire classer dans une catégorie à peu près comparable à celle des navires de guerre. Toutefois, ces situations sont déterminées au cas par cas — et le processus est très long et coûteux.

M. Ken Hardie: Monsieur White.

M. Patrick White: Si je peux me permettre d'intervenir, monsieur, je sais que, dans la loi du Royaume-Uni, il y a en fait une définition de ce qu'on entend par service militaire. Comme Captv Bender le disait, vous pourriez utiliser cette définition du service militaire et l'appliquer aux navires marchands afin de déterminer s'ils assureraient un service militaire au moment où ils ont été coulés et si la protection de leurs épaves s'appliquerait.

La présidente: Merci.

Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Capitaine Bender, je tiens à ce que vous sachiez à quel point nous admirons ce que vous tentez d'accomplir à cet égard, c'est-à-dire de faire installer finalement des monuments funéraires entourés de fleurs pour ceux qui ont péri en mer. Compte tenu des paroles prononcées plus tôt par les différents ministères et du fait qu'ils s'entendent pour dire qu'un règlement doit être établi, cela suffit-il?

Captv (à la retraite) Paul Bender: Cela suffirait seulement en ce qui concerne les navires marchands, car la Loi sur la marine marchande du Canada ne s'applique pas aux navires de guerre.

M. Angelo Iacono: Qu'entendez-vous par là?

Captv (à la retraite) Paul Bender: Eh bien, l'article 7, je crois, de la Loi sur la marine marchande du Canada indique clairement qu'elle ne s'applique pas aux navires de guerre. Par conséquent, tout règlement pris en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada ne s'appliquerait qu'aux navires marchands ou aux bâtiments commerciaux. Je devrais dire que la définition de bâtiments d'« État » décrirait non seulement les navires de guerre, mais aussi la Garde côtière canadienne.

●(1715)

M. Angelo Iacono: Merci, capitaine.

Madame la présidente, je vais céder le reste de mon temps de parole à mon collègue, M. Fraser.

M. Sean Fraser: Merci.

À cet égard, un élément technique entre en jeu. Pardonnez-moi, parce que j'y réfléchis en réponse à vos commentaires. Le pouvoir de réglementation auquel vous avez fait allusion, qui figure actuellement dans la Loi sur la marine marchande du Canada, sera, en vertu du projet de loi C-64, essentiellement transféré dans une nouvelle mesure législative qui gèrera les bâtiments abandonnés, si je ne m'abuse. Cependant, je ne me souviens pas de la disposition — ma mémoire me fait défaut — qui établit des restrictions de la même façon que la Loi sur la marine marchande du Canada le fait, comme vous l'avez signalé correctement.

Cela m'amène à croire, du moins, en ce moment — et je vais retourner faire mes devoirs à cet égard avant que nous formulions des recommandations précises — que le ministre responsable aura le pouvoir de désigner les navires d'État qui pourraient être des épaves à valeur patrimoniale. À mon avis, cela permettrait d'inclure dans le règlement une sous-définition des bâtiments de guerre.

Si mon analyse est exacte, aurez-vous encore des réserves par rapport au pouvoir de réglementation? Je reconnais que M. White a soulevé des enjeux distincts, que j'aborderai dans un moment, si le temps me le permet. Toutefois, si le facteur limitatif de la Loi sur la marine marchande du Canada n'existait pas dans le nouveau projet de loi C-64, que notre comité vient d'étudier, accepteriez-vous que la protection soit assurée par ce mécanisme?

Captv (à la retraite) Paul Bender: Non. Je préférerais de loin qu'une mesure législative distincte s'applique aux navires d'État, parce que les navires de guerre sont exemptés en vertu du droit maritime international, quelle que soit la convention des Nations unies que vous examinez, ce qui signifie que l'État doit avoir sa propre loi relative au comportement des personnes à bord du navire de guerre et au comportement du navire de guerre lui-même.

Il est important de comprendre que lorsque nous dépêchons l'un des navires canadiens de Sa Majesté, ce navire ne relève pas du ministre de la Défense nationale ou du gouvernement du Canada, mais plutôt de la Couronne et, comme la Reine Elizabeth, qui est âgée de 92 ans, a d'autres fonctions à exercer, elle délègue son pouvoir à la gouverneure générale. En vertu de l'article 15 de la Constitution canadienne, je pense, la gouverneure générale assume le rôle de commandante en chef des Forces canadiennes. Chaque fois qu'un navire de guerre part en mer, il agit au nom de Sa Majesté, qui délègue son pouvoir à l'échelon opérationnel.

M. Sean Fraser: Je m'attends à ce que mon temps de parole soit plus ou moins écoulé. Par conséquent, il se pourrait que je fasse un suivi auprès de vous dans les jours à venir.

Captv (à la retraite) Paul Bender: D'accord.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je suppose que j'ai seulement une question à poser. Je ne verrais pas d'objection à ce que M. Fraser pose les autres questions qui lui restent, à moins que d'autres membres du Comité aient d'autres questions en attente. Je sais que lui et moi sommes sur la même longueur d'onde aujourd'hui. C'est donc avec plaisir que je lui donne la chance de poser ses questions.

Je me demande si vous vous sentez libre et disposé à fournir au Comité la lettre que vous avez reçue de la députée McCrimmon, afin que nous comprenions peut-être mieux les questions que le gouvernement du Canada, par son entremise, soulevait à l'égard du travail que vous réalisiez.

Captv (à la retraite) Paul Bender: Eh bien, j'ai mentionné au cours de mon exposé la partie pertinente du courriel que m'a envoyé le bureau de la députée McCrimmon, et je ne crois pas qu'une quelconque règle m'interdise de distribuer le courriel.

Mme Kelly Block: Si vous l'envoyez à la greffière, je suis certaine qu'elle sera en mesure de l'acheminer aux membres du Comité.

Captv (à la retraite) Paul Bender: Oui.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Monsieur Fraser, avez-vous d'autres questions à poser? Sinon, je passerai à M. Badawey.

M. Sean Fraser: J'aimerais, brièvement, soulever une question. La raison pour laquelle je reviens constamment à cette question des systèmes de réglementation par rapport à une mesure législative distincte, c'est qu'à mon avis, nous avons une occasion d'agir dès maintenant et je ne voudrais pas laisser passer cette occasion.

Je crains que si le Comité recommande au gouvernement d'adopter une nouvelle mesure législative, au cours des prochains mois, malgré les meilleures intentions, les choses prennent plus de temps, comme c'est toujours le cas. En tant que nouveau député, je dirais que les choses prennent beaucoup plus longtemps que ce que je souhaiterais. Nous avons l'occasion d'offrir dès aujourd'hui une certaine protection, tout en reconnaissant que ce n'est peut-être pas parfait. Le seul problème, à mon avis, c'est que la composante criminelle à laquelle M. White faisait référence ne serait probablement pas incluse. Mais nous savons que dans le cadre d'un système de réglementation, des sanctions très sévères peuvent être imposées — des sanctions pécuniaires, par exemple — et que celles-ci peuvent être très efficaces comme moyen de dissuasion.

Je n'ai pas tout à fait suivi vos explications concernant les navires au service de la Couronne, car que pouvons-nous... Puisque les règlements ont essentiellement le même pouvoir qu'une mesure législative relativement à la mise en oeuvre d'une loi, je continue de croire qu'il pourrait s'agir d'une occasion — et, si vous n'êtes pas d'accord, dites-le-moi — de classer les sépultures de guerres marines comme étant une sous-catégorie des épaves à valeur patrimoniale en vertu des règlements du projet de loi C-64. Cela permettrait de retirer aux récupérateurs la carotte qui leur est offerte, si je puis m'exprimer ainsi, et d'imposer une certaine rigueur par l'entremise d'un système de réglementation.

Si, à la suite de mes travaux, j'ai confiance que c'est le cas, y aura-t-il encore des obstacles qui nous empêcheront de profiter de l'occasion qui se présente à nous?

• (1720)

Captv (à la retraite) Paul Bender: Je ne le crois pas.

M. Sean Fraser: D'accord. C'était ma seule question. Merci.

La présidente: Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier les témoins d'avoir accepté notre invitation et à vous remercier vous particulièrement, capitaine Bender, d'être passé à la prochaine étape dans ce dossier.

J'ai dit plus tôt que ce dossier est extrêmement important pour le Comité. À mon avis, le plus important, c'est d'aller plus loin par

rapport à ce qui a déjà été fait par l'entremise des règlements existants et à ce qui continue d'être fait par des gens comme le capitaine Bender pour créer un processus ou des processus pragmatiques solides avec nos partenaires de façon à ce que souhaite le capitaine Bender et bon nombre d'autres personnes, non seulement au Canada, mais partout dans le monde, se réalise.

Madame la présidente, j'aimerais proposer une recommandation d'orientation par rapport aux prochaines étapes et demander aux analystes de rédiger un rapport, en collaboration avec nos partenaires, bien entendu, comme les ministères. Je dis ministères au pluriel, car nous avons entendu le témoignage de Parcs Canada, des ministères de l'Environnement, des Transports, de la Défense, des Anciens Combattants, des Pêches et Océans, ainsi que de la Garde côtière et du capitaine Bender lui-même. Je suis convaincu, capitaine, que les gens avec lesquels vous avez travaillé et d'autres partenaires souhaiteraient passer à la prochaine étape dans ce dossier. Si les analystes peuvent nous rédiger un rapport axé sur ce dialogue, peut-être pourrions-nous faire des recommandations qui permettront de combler les écarts et, encore une fois, de passer à la prochaine étape.

La présidente: Merci, monsieur Badawey.

Où en sommes-nous, question temps? Est-il possible de laisser la parole à Mme Sansoucy pour les deux dernières minutes? D'accord.

Vous avez deux minutes, pas plus.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy: C'est parfait, merci.

J'ai une brève question à vous poser, monsieur White.

Avez-vous une estimation du nombre d'âmes et d'épaves qui gisent au fond des océans et qui ne bénéficient d'aucune protection juridique? Avez-vous ce chiffre?

[Traduction]

M. Patrick White: Grâce aux recherches qu'il a effectuées, le capitaine Bender est certainement la meilleure personne pour vous répondre. Il a déjà dit qu'il y avait neuf épaves canadiennes et que jusqu'à 1 200 vies ont été perdues. Et on ne parle ici que des épaves canadiennes. Je ne saurais vous dire combien d'épaves il y a en tout dans l'océan.

Une des choses uniques par rapport aux épaves militaires, c'est que les coordonnées de longitude et de latitude de l'emplacement des navires sont enregistrées. Même des sites Web, comme Wikipedia, dressent une liste des U-boats, des navires de la marine marchande canadienne et des navires de la Marine royale du Canada qui ont été coulés dans les eaux canadiennes et fournissent également les coordonnées de longitude et de latitude de l'emplacement de ces navires ainsi que les dates auxquelles ils ont coulé. Il existe beaucoup d'information publique.

J'ignore si le capitaine Bender souhaite ajouter quelque chose au sujet du nombre d'épaves qui pourraient exister.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy: J'aimerais poser une sous-question.

Lors de la première heure de la réunion, on nous a dit que les ministères n'avaient pas d'inventaires précis. Cependant, vos recherches vous permettent de dire qu'il s'agit de 900 épaves et de 1 200 âmes.

Quand on m'a dit tantôt qu'il n'y avait ni inventaires précis ni données consignées d'une année à l'autre, je n'ai pas compris pour quoi. Comment se fait-il qu'on n'ait pas ces données de façon précise?

• (1725)

[Traduction]

Captv (à la retraite) Paul Bender: Nous avons des chiffres précis. Il y a effectivement neuf épaves de navires de guerre canadiens et 10 épaves de la marine marchande battant pavillon canadien dans les eaux territoriales canadiennes. Pour le moment, il n'existe aucune mesure législative pour empêcher quiconque mal intentionné de prendre des souvenirs de ces navires. En raison de l'exemption dont font l'objet les navires de guerre en vertu de la Loi maritime internationale, une loi nationale doit être adoptée pour traiter ce problème. C'est ce qu'ont fait la France et l'Angleterre, dans la mesure où les deux pays, les pays fondateurs du Canada, ont convenu... et c'est ce qu'a fait la France. Elle a élargi la portée de ses lois pour inclure les navires canadiens. Le gouvernement du Canada, et la population canadienne en général, n'a rien fait.

Ce qui me préoccupe depuis le début, et ce sera le cas jusqu'à la fin de mes jours, ce sont les jeunes marins canadiens qui ont perdu la vie et qui reposent maintenant au fond des océans avec leurs navires. Les navires eux-mêmes m'importent peu. Ce qui me préoccupe, c'est le manque de respect et d'égard envers ces jeunes personnes, contrairement à ce que l'on retrouve généralement dans les cimetières. Concernant la législation relative aux cimetières, en Ontario, il n'existe qu'une seule loi, soit la Loi sur les cimetières. Cette loi dit essentiellement de ne pas toucher aux cimetières, sinon, on vous signalera au ministère des Anciens Combattants. Il n'y a qu'une seule loi; c'est tout.

La présidente: Merci beaucoup, capitaine Bender, pour cette information.

À la lumière des conversations et commentaires que nous avons entendus, avec l'aide des analystes, qui ont été aussi intéressés, engagés et préoccupés que nous dans ce dossier, nous allons travailler à la rédaction d'un rapport. Si les députés ont quelque chose à ajouter dans le cadre de ce processus — évidemment, cela fait partie de leurs efforts pour formuler des recommandations précises —, je les invite à communiquer avec les analystes.

Capitaine Bender, nous ne voudrions pas vous laisser tomber. Chacun de nous tentera de vous aider à aller de l'avant avec une

mission qui ne devrait pas être la vôtre, même si, de toute évidence, c'est vous qui faites figure de proue dans ce dossier. Nous formons un très bon comité. Nous travaillons bien ensemble. Nous allons travailler avec nos analystes pour voir ce que nous pouvons produire. Nous communiquerons de nouveau avec vous. Peut-être pouvons-nous vous inviter à comparaître de nouveau lorsque nous aurons rédigé notre rapport afin de le partager avec vous.

Captv (à la retraite) Paul Bender: Merci, madame la présidente.

La présidente: Le Comité a deux budgets à adopter. Le premier est pour 800 \$, et le second, pour 18 000 \$, concerne notre étude sur les véhicules automatisés.

Si nous adoptons ces budgets aujourd'hui, même si nous pouvons le modifier par la suite, je propose que mercredi, lors de notre étude du Budget supplémentaire des dépenses et du Budget provisoire des dépenses, nous réservions 15 minutes à la fin de la séance de façon à ce que, même si nous adoptons le budget et décidons ensuite d'y apporter des changements, nous ne dépensions pas l'argent.

Cela plaît-il aux membres du Comité?

Des membres: D'accord.

La présidente: Donc, nous réserverons 15 minutes pour les travaux du Comité. Le ministre de l'Infrastructure et le ministre du Transport comparaitront mercredi. Nous aurons une séance occupée.

Plait-il aux membres d'adopter ces deux budgets que nous avons devant nous?

Des voix: D'accord.

La présidente: Les budgets sont adoptés. Nous pourrions également avoir une autre discussion au sujet des véhicules automatisés. Cela vous va? Merci.

Pourrions-nous avoir une photo de groupe avec le capitaine Bender? Cela serait bien, non?

Pourrions-nous avoir une photo de groupe avec vous, capitaine Bender?

• (1730)

Captv (à la retraite) Paul Bender: Si vous voulez, madame.

La présidente: Votre fils et M. White peuvent rester là où ils sont. Nous nous tiendrons debout derrière eux.

Avant de prendre la photo, je dois lever la séance.

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>