



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 088 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 5 février 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 5 février 2018

• (1530)

[Traduction]

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

J'aimerais souhaiter la bienvenue au ministre Garneau à notre comité. Merci beaucoup d'être venu témoigner aujourd'hui avec vos représentants.

Je vous cède la parole.

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Merci beaucoup, madame la présidente. C'est toujours un plaisir de venir témoigner devant votre comité. Vous travaillez avec beaucoup d'efficacité, car je sais que je vous ai fait beaucoup travailler au cours des deux dernières années avec toutes ces lois concernant les transports, alors je tenais à vous remercier de la très grande efficacité avec laquelle vous accomplissez vos travaux.

Je suis heureux d'être ici pour parler du projet de loi C-64, la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Cette loi nous aidera à protéger et à préserver la santé des écosystèmes marins du Canada ainsi que la sécurité des voies navigables dont dépend notre économie.

Cette initiative est le fruit d'un effort conjoint entre l'honorable ministre Dominic LeBlanc et moi-même, soutenu par les représentants de Transports Canada, de Pêches et Océans Canada et de la Garde côtière canadienne. J'ai le plaisir aujourd'hui d'être accompagné d'un grand nombre de représentants des ministères.

Les épaves et les bâtiments abandonnés dans les eaux canadiennes posent un grave problème. Ils peuvent représenter un risque pour la sécurité, pour l'environnement, pour l'économie et pour la société. Bien entendu, ils constituent également depuis longtemps une source de frustration grandissante pour nombre de collectivités riveraines.

Il peut être difficile et coûteux de prendre les mesures pour atténuer ou éliminer les problèmes que ce genre de bâtiment pose. Jusqu'ici, il incombait surtout aux contribuables canadiens de payer la facture pour les interventions à cette fin. On estime qu'il existe des centaines de bâtiments de ce genre dans les eaux canadiennes, de la petite embarcation de plaisance aux grands bâtiments commerciaux, et si certains ne posent pas beaucoup de problèmes, d'autres représentent un danger urgent. C'est pour cette raison que nous devons adopter une approche axée sur les risques; autrement, nous aggraverons nos difficultés.

La grande majorité des propriétaires de bâtiments agissent de façon responsable et prennent les mesures appropriées lorsqu'ils doivent disposer de leur bâtiment; malheureusement, certains

propriétaires choisissent d'abandonner leur bâtiment, car ils y voient une solution peu coûteuse et peu risquée. Par ce projet de loi, nous voulons rectifier la situation.

[Français]

Le projet de loi présenté aujourd'hui permet d'agir globalement sur cet enjeu et de combler les lacunes du cadre législatif fédéral actuel.

Jusqu'à présent, le gouvernement fédéral avait des pouvoirs pour contrer seulement certains des effets négatifs occasionnés par des épaves ou des bâtiments abandonnés, mais il ne détenait pas de pouvoirs pour s'occuper du bâtiment lui-même. Le gouvernement manquait généralement d'habileté pour prendre des mesures proactives dans ces situations, afin d'éviter qu'un bâtiment devienne un fardeau pour les contribuables.

Il y a également d'autres lacunes à combler. Dans la loi d'aujourd'hui, rien n'interdit généralement à un propriétaire d'abandonner son vaisseau. Les propriétaires de bâtiments ne sont pas obligés de souscrire une assurance pour l'enlèvement d'une épave, et les pouvoirs sont insuffisants pour les obliger à s'occuper de leurs épaves ou bâtiments dangereux.

Lorsqu'une voiture atteint la fin de sa vie, nous n'acceptons pas que le propriétaire la laisse le long de la route pour que quelqu'un d'autre s'en occupe. Cette façon de faire ne devrait pas non plus être acceptée pour les navires et vaisseaux. Nos cours d'eau ne devraient pas, et ne peuvent pas, être traités comme des sites d'enfouissement pour les bâtiments à la fin de leur vie.

[Traduction]

Voilà pourquoi nous avons présenté le projet de loi C-64. Je vais maintenant vous expliquer son fonctionnement.

Le projet de loi rendrait les propriétaires de bâtiments explicitement responsables de tous les coûts occasionnés pour l'enlèvement ou l'assainissement d'une épave. Cela est essentiel pour garantir que la responsabilité incombe au propriétaire et non au grand public. La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 a permis d'établir un régime de cet ordre, et le projet de loi proposé donne à la Convention de Nairobi force de loi au Canada. Le 21 septembre 2017, la ministre des Affaires étrangères a déposé la Convention à la Chambre des communes.

La Convention prévoit des règles internationales afin de régir les droits et les obligations des propriétaires de bâtiments, des États côtiers et des États du pavillon relativement aux épaves. Elle fournit également aux États qui en sont partie un régime mondial établissant la responsabilité, les obligations quant aux polices d'assurance et les mesures qui peuvent être prises directement contre les assureurs. En adhérant à la convention, le Canada pourrait veiller à ce que les propriétaires de bâtiments soient tenus responsables de la localisation, du marquage et, le cas échéant, de l'enlèvement des épaves qui représentent un danger à la suite d'un accident maritime.

•(1535)

En outre, le projet de loi prévoit que les exigences s'appliqueraient à toutes les eaux canadiennes. Les propriétaires de bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 seraient tenus d'avoir une police d'assurance ou une autre garantie financière afin de couvrir les coûts en cas de naufrage.

[Français]

Ce projet de loi abordera également la question de la gestion irresponsable des bâtiments, et ce, de nombreuses façons. En vertu de la nouvelle loi, il sera interdit d'abandonner des bâtiments, de laisser des bâtiments devenir des épaves, de laisser des bâtiments à la dérive pendant plus de 48 heures sans prendre de mesures pour les sécuriser et de laisser des bâtiments en très mauvais état dans le même secteur pendant plus de 60 jours sans autorisation. Ces bâtiments sont le plus à risque d'être abandonnés et de devenir des épaves.

Le projet de loi permet également au gouvernement fédéral d'aborder le problème des bâtiments préoccupants avant que ceux-ci ne deviennent encore plus problématiques et n'engendrent des coûts accrus. Cela inclut le pouvoir d'ordonner aux propriétaires de prendre des mesures. Si les propriétaires n'agissent pas, le gouvernement fédéral serait autorisé à prendre toutes les mesures jugées nécessaires pour faire face à tous les types de dangers occasionnés par les bâtiments abandonnés, délabrés ou à l'état d'épave. En outre, les propriétaires seraient responsables des coûts. Cette partie serait prise en charge par la Garde côtière canadienne.

Le projet de loi regroupe aussi les dispositions existantes relatives aux épaves et à leur assistance en un seul endroit en intégrant des dispositions de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, qui se rapportent à la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, de même qu'aux receveurs d'épaves. Plusieurs modifications importantes ont été apportées à la fonction essentielle et de longue date du receveur d'épaves dans le but de continuer à protéger et à préserver tant les droits des propriétaires d'épaves que ceux des sauveteurs.

Ce projet de loi a du mordant. Il comporte un régime d'application de la loi qui prévoit l'imposition de sanctions administratives pécuniaires, établit des infractions réglementaires et détermine des sanctions afin de décourager le non-respect de la loi. Les sanctions sont plus élevées que celles prévues dans d'autres lois maritimes afin que l'on ait un moyen de dissuasion qui reflète les coûts élevés encourus pour s'occuper de ces bâtiments. La mise en application de cette nouvelle loi sera assumée par mon ministère, le ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière canadienne. Ce partage de responsabilités tire profit des rôles, des capacités et des mandats distincts des deux ministères.

[Traduction]

Je tiens à souligner que le projet de loi n'est qu'un des éléments de la stratégie nationale visant à régler le problème des bâtiments abandonnés et des épaves que le gouvernement avait annoncé en novembre 2016 dans le cadre du Plan de protection des océans. Cette stratégie comprend un ensemble de mesures concernant les bâtiments qui pourraient poser un problème dans l'avenir ainsi que ceux qui encombrant présentement les eaux canadiennes.

Nous sommes en train d'élaborer un inventaire des épaves et des bâtiments abandonnés et délabrés, de même qu'une méthodologie d'évaluation des risques. De cette façon, nous pourrions classer ces bâtiments en fonction des risques qu'ils présentent et prendre des décisions à partir de données probantes.

En 2017, le gouvernement a lancé deux programmes de financement pour soutenir le nettoyage et l'enlèvement de petits bâtiments hautement prioritaires qui ont été abandonnés ou qui sont à l'état d'épave depuis longtemps. Ces programmes contribueront aux efforts pour retirer ces bâtiments de l'eau. Ils vont aussi aider à financer des programmes d'éducation pour les propriétaires de bâtiments relativement à leurs responsabilités et aux options qui s'offrent à eux au moment de disposer des bâtiments. Les programmes de financement serviront aussi à appuyer la recherche visant à améliorer le recyclage et la conception des bateaux.

Nous voulons aussi trouver des moyens durables et à long terme de couvrir les coûts associés aux petits et grands bâtiments abandonnés et à l'état d'épave; c'est pourquoi nous envisageons d'établir des fonds d'assainissement financés par les propriétaires.

[Français]

Notre stratégie exhaustive consiste également à améliorer l'identification des propriétaires de bâtiments. Nous travaillons actuellement à des améliorations visant l'enregistrement des grands bâtiments. Nous travaillons avec les provinces et les territoires à des améliorations touchant la délivrance des permis pour les embarcations de plaisance.

•(1540)

Nous continuerons de collaborer avec les provinces, les territoires, les municipalités, les groupes autochtones, les collectivités locales et côtières et les intervenants, afin de mettre en oeuvre efficacement la stratégie nationale et le projet de loi.

[Traduction]

Nos côtes et nos voies navigables constituent un patrimoine commun à tous les Canadiens. Elles sont un élément essentiel de notre environnement, de nos collectivités, de notre économie et de notre mode de vie.

Pour conclure, je voudrais rappeler aux membres du Comité que la motion d'initiative parlementaire M-40, qui a été déposée à l'automne 2016 par ma collègue, la députée de South Shore—St. Margarets, a été adoptée à l'unanimité par la Chambre. La motion préconisait une approche exhaustive pour résoudre le problème des bâtiments abandonnés et des épaves. Grâce au projet de loi C-64 et à la stratégie nationale du Plan de protection des océans, nous respectons ces engagements.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

La parole va à Mme Block pour les six prochaines minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je veux souhaiter la bienvenue au ministre et à tous ceux qui sont ici pour l'appuyer au début de notre étude sur le projet de loi C-64.

Avant de commencer, je sais que Mme Jordan et Mme Malcolmson ont un intérêt direct à l'égard de notre étude, mais je voulais savoir s'il serait approprié d'inviter nos collègues qui siègent normalement au Comité à venir prendre place? Je ne vois aucune raison de le leur refuser s'ils le désirent. Je serais ravie qu'ils soient parmi nous, s'ils le souhaitent.

La présidente: Bien entendu.

Mme Kelly Block: Monsieur le ministre, j'aimerais aussi vous remercier d'avoir mentionné la motion M-40, adoptée à l'unanimité par la Chambre en 2016. Je vais suivre votre exemple et souligner deux ou trois choses aux fins du compte rendu; ce sont des points auxquels je veux qu'on réfléchisse, et je tiens aussi à le mentionner car je veux que vous compreniez pourquoi nous avons adopté une procédure accélérée après la deuxième lecture pour passer directement à l'étude du Comité.

En juin 2015, un ancien député conservateur fédéral, John Weston, a présenté un projet de loi d'initiative parlementaire concernant les épaves et les bâtiments abandonnés et dangereux. Encore en 2015, le Parti conservateur s'était engagé, dans son programme électoral, à appuyer le projet de loi qui avait été présenté à la Chambre. Enfin, au congrès national de 2016, le Parti conservateur a modifié son Énoncé de politique pour y intégrer une déclaration selon laquelle le Parti conservateur comptait respecter son engagement de faciliter la remise en état ou la destruction des bâtiments abandonnés et délabrés.

En conséquence, nous sommes fortement engagés à l'égard des questions abordées dans le projet de loi. À dire vrai, c'était même le gouvernement conservateur qui, à l'époque, avait signé la Convention de Nairobi. Vous l'avez mentionné dans votre déclaration préliminaire. J'étais contente de voir qu'elle avait également été présentée à la Chambre.

Donc, nous sommes en faveur. Je crois que nous sommes impatients d'entamer l'étude et d'entendre ce que les nombreux témoins que nous allons recevoir ont à dire. Je vous remercie d'avoir présenté le projet de loi.

Certaines de mes questions auront une portée un peu plus technique. Je voulais savoir si, selon les données à votre disposition, la plupart des bâtiments qui sont abandonnés ou à l'état d'épave dans nos eaux battent pavillon canadien ou pavillon étranger.

L'hon. Marc Garneau: Avant toute chose, je veux vous remercier de ce que vous avez dit. Je crois que cela illustre bien à quel point nos deux partis, le vôtre et le mien, appuient le projet de loi. Je ne veux pas parler à la place du NPD, mais j'ai l'impression qu'il appuie fermement lui aussi le projet de loi, et il veut que nous allions de l'avant. Je me rappelle quand John Weston l'avait présenté, il y a quelque temps.

Pour répondre à votre question, je vais devoir vous répondre plus tard. Nous devons d'abord élaborer l'inventaire, ce qui ne se fera pas facilement. Je crois avoir la réponse, mais je suis réticent à vous la donner en l'absence de données précises.

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, il y a des centaines d'épaves de ce genre. L'une des premières tâches que nous comptons accomplir est d'en dresser un inventaire mentionnant également leur pavillon, en plus du risque qu'ils présentent actuellement; je parle de risque pour la navigation ou pour l'environnement.

Il faudra un peu de temps avant de trouver une réponse exacte à votre question, étant donné, comme vous le savez, que le Canada est une nation commerçante. Un grand nombre de bâtiments dans nos eaux viennent de l'étranger, mais un grand nombre de bâtiments canadiens y circulent également. Je crains que c'est la meilleure réponse que je puisse vous donner actuellement, mais je peux tout de même dire que la majorité d'entre eux — des centaines — sont des embarcations de plaisance, alors il est fortement probable que ce sont des bateaux d'origine canadienne.

• (1545)

Mme Kelly Block: Merci.

Je crois que je vais m'arrêter ici; je doute que vous ayez suffisamment de temps pour répondre à n'importe quelle autre question que je pourrais poser.

Merci, madame la présidente.

La présidente: La parole va à Mme Jordan.

Bienvenue au Comité, en passant.

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

Merci, monsieur le ministre, d'être avec nous, et merci d'avoir présenté ce projet de loi. Les collectivités côtières attendent depuis très longtemps de pouvoir régler les problèmes entraînés par les bâtiments abandonnés et délabrés. Vous le savez déjà, mais ma circonscription en compte plus d'un.

Je crois comprendre que le projet de loi n'a pas d'application rétroactive. Dans ce cas, qu'arrive-t-il aux collectivités où il y a ce genre de bâtiments? Que va-t-on faire avec les bâtiments — en particulier ceux de grande taille — dans les petites collectivités qui n'ont pas les moyens de payer pour les enlever? Je veux m'assurer que le projet de loi permettra de régler les problèmes des petites villes comme Bridgewater.

L'hon. Marc Garneau: Merci de la question, et merci d'avoir présenté la motion M-40. Je crois qu'elle a constitué un apport très précieux.

Oui, il y a déjà des centaines d'épaves, et l'objectif de notre projet de loi est d'empêcher que ce nombre augmente dans l'avenir. Nous voulons mettre en place des mesures pour veiller à ce que la responsabilité incombe aux propriétaires du bâtiment. Nous voulons aussi qu'il y ait des moyens efficaces pour identifier les propriétaires, entre autres choses.

Entre-temps, nous sommes parvenus à établir deux sources de financement. La première est le Programme de bateaux abandonnés, exécuté par Transports Canada. Il s'agit d'un fonds de collaboration axé sur les collectivités où il y a des épaves dans les eaux locales. Le programme prévoit une formule de partage des coûts pour la localisation et l'enlèvement de certaines épaves. Le deuxième programme, le Programme des ports pour petits bateaux, est exécuté par Pêches et Océans Canada. Celui-là est axé spécifiquement sur les ports pour petits bateaux. Essentiellement, l'objectif est le même en ce qui concerne les bâtiments abandonnés et les épaves.

Mais si vous me demandez si ce sera suffisant, je dirais que non, ce ne sera pas suffisant pour nous occuper des centaines de bâtiments dont nous parlons. Certains cas particuliers ont exigé la prise de mesures spéciales. Vous en avez déjà fait l'expérience à Sherburne, avec le *Farley Mowat*. Il y a aussi un programme important pour le *Kathryn Spirit* dans le lac Saint-Louis à Montréal. Un autre exemple serait le *Miner*. Parfois, les provinces interviennent aussi. Le *Manolis L* est un autre exemple; il a fallu s'occuper du pétrole qui se déversait, et il y aura un appel d'offres cet été pour retirer le pétrole en vrac.

Cependant, il faudra davantage de fonds pour pouvoir s'occuper de toutes ces épaves. L'une des possibilités que nous envisageons — et j'en ai parlé dans mon exposé — ressemble beaucoup à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, où toutes les compagnies de navigation doivent contribuer à la caisse en cas de déversement causé par un navire. Nous envisageons donc de créer un fonds auquel les propriétaires de bâtiment devront contribuer et qui sera utilisé en cas d'incident où il est impossible de retrouver le propriétaire du bâtiment. Nous cherchons des façons d'acquérir les fonds nécessaires pour pouvoir enlever les épaves qui se trouvent actuellement en eaux canadiennes.

• (1550)

Mme Bernadette Jordan: À ce sujet, à Bridgewater, il y avait le *Cormorant*, un ancien navire militaire qui a coulé près du quai. Depuis, le bâtiment a été renfloué au prix fort, même s'il aurait probablement été plus facile de l'enlever que de le renflouer et le nettoyer. Il est encore là aujourd'hui, incliné d'un côté, et il risque de couler à nouveau si on le laisse là.

La Ville de Bridgewater a consacré énormément de temps, d'efforts et d'argent pour revitaliser son centre-ville. La collectivité a mis beaucoup de temps et d'efforts dans la construction de parcs et d'espaces verts, mais ce bateau demeure une tare dans le paysage.

Je veux m'assurer qu'il y a une façon pour ces collectivités de régler ce genre de problèmes lorsqu'il existe des impacts financiers. Le quai n'est pas la propriété de la ville, mais il a tout de même une incidence sur les activités touristiques. Le bâtiment empêche aussi la collectivité d'utiliser pleinement le fleuve. J'aimerais vraiment que le projet de loi aborde également les problèmes comme celui-là.

L'hon. Marc Garneau: Le projet de loi va effectivement traiter de ces problèmes dans l'avenir. Par exemple, comme je l'ai dit dans mon exposé, une disposition prévoit que si un bateau ou un bâtiment reste à un endroit dans un état délabré pendant 60 jours, alors nous pouvons prendre des mesures en conséquence. Le projet de loi nous habilite à prendre les mesures nécessaires lorsqu'il y a un bâtiment laissé à l'abandon qui n'est manifestement pas près d'être déplacé. Jusqu'ici, le problème tenait surtout au fait que nous n'avions pas les outils ni les pouvoirs pour intervenir.

Il y a aura évidemment des règles concernant ce qu'on appelle des bâtiments délabrés qui sont amarrés depuis longtemps et qui risquent de couler — à titre de ministre des Transports, je vois cela fréquemment — ou qui prennent mystérieusement feu ou d'autres choses du même ordre. Nous voulons éviter ce genre de situation dans l'avenir, et c'est pourquoi nous prenons des mesures en conséquence.

Ce sera la même chose pour les bâtiments abandonnés au large. Si les propriétaires ne font rien relativement à leurs bâtiments à la dérive, alors c'est nous qui allons prendre des mesures pour remédier à la situation. Nous voulons être en mesure d'intervenir dans toutes les situations où il y a un bâtiment abandonné qui pose clairement un danger, soit parce qu'il risque de couler, ce qui coûtera beaucoup d'argent aux contribuables, soit parce qu'il pourrait polluer l'environnement.

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, madame Malcolmson.

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

Merci, monsieur le ministre, d'être parmi nous, et merci à vos représentants également.

Vous savez que ce projet de loi est quelque chose que j'espérais voir. J'avais déjà tenté ma chance, mais le gouvernement m'a fait opposition. Ce que je suggérais comprenait également des dispositions relatives au recyclage, à la prévention, à des programmes de cession, etc. Pour cette raison, je veux essayer d'avoir une vue d'ensemble de ce que votre ministère essaie de faire avec ce projet de loi. Je vais essayer de poser le plus de questions possible dans le temps que j'ai, alors êtes-vous à l'aise à répondre par oui ou non dans la mesure du possible?

L'hon. Marc Garneau: Oui, je vais essayer.

Mme Sheila Malcolmson: Très bien. Merci. Je vous en suis reconnaissante, monsieur le ministre.

Voici ma première question: le Plan de protection des océans dépend-il de l'aboutissement du projet du pipeline de Kinder Morgan? C'est quelque chose dont on a beaucoup entendu parler dans ma circonscription de Nanaimo au cours des derniers jours, et je voulais m'assurer que le plan allait être mis en oeuvre coûte que coûte.

L'hon. Marc Garneau: Le Plan de protection des océans sera mis en oeuvre quoi qu'il arrive.

Mme Sheila Malcolmson: Merci beaucoup. Cela me rassure beaucoup.

À l'époque où je siégeais au conseil de Islands Trust, un gouvernement local de la Colombie-Britannique, il suffisait que j'utilise l'expression « bâtiments non utilisés » pour m'attirer l'ire des personnes qui avaient choisi d'en faire leur résidence. Ces gens étaient très préoccupés. Cela se fait davantage sur la côte Ouest que sur la côte Est. Au bout du compte, j'ai commencé à dire « bâtiments abandonnés » et à rassurer les gens qui vivaient à bord de leurs bâtiments dès que j'en avais l'occasion en leur expliquant que les dispositions législatives que je proposais n'allaient pas leur causer préjudice, que des restrictions ne s'appliqueraient pas à eux. Je vais lire une partie du paragraphe 30(1):

Il est interdit au propriétaire d'un bâtiment délabré de le laisser échoué, notamment sur la rive, ancré, mouillé ou amarré au même endroit [...] pendant soixante jours consécutifs [...]

sauf l'exception suivante:

Ne contrevient pas au paragraphe (1) le propriétaire du bâtiment qui a obtenu [...] le consentement exprès d'y laisser le bâtiment d'une personne ayant l'autorité de lui donner ce consentement à titre de propriétaire, gestionnaire ou locataire de l'endroit [...]

cela me préoccupe.

Votre projet de loi va-t-il restreindre ou limiter les droits des personnes qui choisissent ce genre de bâtiments comme résidence?

L'hon. Marc Garneau: Cela n'est pas du ressort de Transports Canada; la question relève plutôt des provinces et des municipalités qui se sont penchées sur la question. Je connais très bien la situation des personnes qui choisissent de vivre ainsi dans un certain nombre de provinces, mais cela ne relève pas directement de la compétence fédérale.

Cependant, je veux souligner que, dans les municipalités et les provinces où des gens choisissent un bateau comme résidence principale, les lois et les règles à ce sujet peuvent varier, par exemple, en ce qui concerne un autre sujet qui nous préoccupe, c'est-à-dire le danger que peuvent poser ces bateaux s'ils coulent. Cependant, nous ne nous en occupons pas directement. C'est en quelque sorte un cas particulier qui ne relève pas du fédéral.

• (1555)

Mme Sheila Malcolmson: Nous avons entendu beaucoup de témoignages de personnes dans cette situation, et elles reconnaissent qu'il existe un certain continuum. Une personne dont la résidence principale est un bateau n'aura pas nécessairement accès aux soins appropriés. Les gens sont aux prises avec un problème de logement abordable, ou alors leur situation économique est difficile. Lorsqu'il n'y a pas de programme de cession de bâtiment comme il y en a ailleurs, certaines personnes n'ont tout simplement pas les moyens de maintenir leur bâtiment en état. Je veux aussi souligner que, selon les rapports de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, sur une période de 10 ans, 51 % des personnes à qui la Caisse a envoyé une facture pour le nettoyage d'un bâtiment abandonné n'avaient pas les ressources financières nécessaires pour payer. Un grand nombre d'entre eux ont été impossibles à localiser, étaient tout simplement inconnus ou n'ont pas réagi.

Ce qui me préoccupe avec ce programme, c'est la possibilité qu'on envoie une amende à quelqu'un qui n'a pas les moyens de payer de toute façon. Avez-vous élaboré le projet de loi de façon à prendre explicitement en considération les problèmes quant à l'abordabilité, aux périodes de ralentissement économique et à la capacité des gens de payer?

L'hon. Marc Garneau: L'objectif du projet de loi est de veiller à ce que les propriétaires de bâtiments, de bateaux et d'embarcations de plaisance soient responsables. Notre position est qu'il est injuste que ce soit les contribuables qui doivent — si je puis dire — remédier à un problème qui ne les concerne pas du tout, simplement parce qu'un propriétaire a laissé son bâtiment devenir un risque ou un danger pour l'environnement ou s'est éclipé tout bonnement. C'est à cause de cela que nous avons maintenant des centaines de bâtiments...

Mme Sheila Malcolmson: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le ministre, je connais très bien la situation. Nous sommes sur la même longueur d'onde, vous et moi. Ce qui m'intéresse, c'est la possibilité que la solution que vous avez conçue achoppe parce que le coeur du problème tient davantage à des difficultés économiques. Je ne vois pas comment on peut protéger l'environnement en envoyant aux propriétaires de bâtiments et aux propriétaires de bateaux une facture alors qu'il ressort déjà clairement des rapports de la Caisse que ceux-ci n'auront pas les moyens de payer.

L'hon. Marc Garneau: Eh bien, nous allons nous assurer qu'il est très clair dès le début que ceux qui font l'acquisition d'un bateau ou d'un bâtiment — et nous avons travaillé avec les provinces à ce sujet en matière d'immatriculation et d'enregistrement —, savent qu'ils doivent en assumer la responsabilité du moment où ils font l'acquisition du bâtiment jusqu'à ce qu'ils en disposent. Nous allons faire cela.

Il sera impossible de récupérer l'argent 100 % du temps lorsque quelqu'un décide d'abandonner un bâtiment, mais les mesures que l'on peut prendre vont améliorer grandement la situation; je parle des amendes administratives et des poursuites judiciaires contre ceux qui vont contrevenir à la réglementation.

Mme Sheila Malcolmson: Merci, monsieur le ministre.

J'ai une dernière question.

Selon les documents que vous nous avez envoyés par rapport aux nouveaux fonds pour l'enlèvement et l'évaluation des bâtiments abandonnés, il semble que vous ayez reçu seulement sept demandes, dont seulement trois pour l'enlèvement d'un bâtiment. Avez-vous été

surpris de voir qu'il y avait si peu de demandes, malgré l'importance du programme?

L'hon. Marc Garneau: Oui, cela m'a un peu surpris, et j'essaie de promouvoir le programme avec le financement dont nous disposons. Peut-être, devrions-nous déployer davantage d'efforts pour que les municipalités et les endroits concernés sachent que le programme existe.

Mme Sheila Malcolmson: Je tiens à remercier chaleureusement votre ministère d'avoir réagi en si peu de temps à la demande du Comité. Merci beaucoup.

La présidente: Merci.

Allez-y, monsieur Fraser. Vous avez six minutes.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Je veux remercier chaleureusement le ministre et son personnel d'être avec nous aujourd'hui. J'aimerais aussi dire que je suis heureux de voir que tous les partis s'entendent sur le fait qu'il faut nettoyer les épaves et les bâtiments abandonnés sur les côtes canadiennes.

Je vais continuer sur la lancée de mes collègues, les députées de South Shore—St. Margarets et de Nanaimo—Ladysmith. J'appuie fortement l'approche préventive du projet de loi, que ce soit en ce qui concerne l'interdiction d'abandonner un bâtiment, l'obligation en matière d'assurance ou l'établissement de coûts comme mesure dissuasive. Malgré tout, je veux reprendre ce qu'a dit Mme Jordan à propos des bâtiments qui se trouvent déjà dans nos eaux.

Un scénario dont j'ai été témoin dans ma propre circonscription, est que le propriétaire d'un bâtiment peut être incapable de déplacer son bâtiment ou refuser de le faire parce qu'il n'en a pas les moyens financiers. Y a-t-il quelque chose dans le projet de loi à l'étude qui pourrait empêcher le gouvernement fédéral de prendre des mesures pour faire appliquer la loi et enlever un bâtiment des côtes lorsque le propriétaire ne peut pas en assumer les coûts?

• (1600)

L'hon. Marc Garneau: Laissez-moi vous dire, avant toute chose, que nous espérons que ce genre de situations ne se présentera plus dans l'avenir. En outre, laissez-moi vous rappeler que les propriétaires seront obligés d'avoir une police d'assurance si leur bâtiment dépasse une certaine taille. Cette mesure vise spécialement les cas où il faut s'occuper d'un bâtiment abandonné ou d'une épave. Cependant, en dernier recours, si une situation se présente où, pour une raison ou une autre, le propriétaire ne prend pas ses responsabilités, nous allons prendre des mesures contre cette personne, et le gouvernement va effectivement devoir s'occuper du bâtiment dans ce cas précis. La priorité dépendra du risque posé par le bâtiment, en particulier, s'il pose un danger pour la navigation ou l'environnement, mais nous espérons que le projet de loi suffira à prévenir ce genre de cas.

M. Sean Fraser: Bien sûr.

Continuons sur le sujet des problèmes de certaines collectivités présentement. Vous avez dit en réponse à une question de Mme Malcolmson que vous souhaitez promouvoir l'utilisation des fonds disponibles pour l'enlèvement de bâtiments de nos côtes.

Ce n'est pas que je place les intérêts de ma propre circonscription par-dessus les autres, mais j'habite tout près de la collectivité de Marie Joseph, près de la côte Est. C'est un endroit magnifique. Un projet d'expansion touristique concernant les îles sauvages le long de la côte Est a été lancé en partenariat avec le gouvernement fédéral. En même temps, il y a un ancien bâtiment de la Garde côtière canadienne de 1 300 ou de 1 400 tonnes, le NGCC *Tupper*, amarré le long de l'autoroute provinciale dans les eaux fédérales. C'est de la pollution visuelle pour la collectivité.

À titre de député, comment puis-je donner de l'information à propos de ces programmes à la municipalité et à la collectivité en général? Auriez-vous des conseils à leur donner à propos d'un partenariat avec le gouvernement fédéral qui leur permettrait d'enlever ce bâtiment de leur collectivité?

L'hon. Marc Garneau: Le programme présentement utilisé, le Programme de bateaux abandonnés, est probablement axé davantage, je crois, sur les petits bâtiments. Vous avez dit que le vôtre était de 1 300 ou de 1 400 tonnes. Vous avez aussi dit qu'il s'agissait d'un ancien bâtiment du gouvernement fédéral. Si la ville où il se trouve souhaite communiquer avec le gouvernement fédéral, nous nous assurerons d'étudier la question et de lui donner une réponse précise. Nous commençons à aborder la question des grands bâtiments — il y en a beaucoup actuellement au pays —, alors nous allons devoir lui répondre plus tard à propos de ce cas précis.

Votre situation ressemble peut-être davantage à ce que nous avons fait avec le *Kathryn Spirit* et le *Farley Mowat* et d'autres bâtiments qui sont un peu plus grands que les bâtiments visés par le Programme de bateaux abandonnés ou le Programme des ports pour petits bateaux.

M. Sean Fraser: Excellent.

Ce sera peut-être ma dernière question, selon le temps qu'il me reste.

J'imagine qu'il y aura un certain nombre de priorités, et que les cas les plus urgents seront réglés en premier, et les bâtiments, enlevés, dépendamment des risques qu'ils présentent pour l'environnement et la sécurité publique ou en fonction des avantages économiques éventuels pour les régions, comme dans le cas de la collectivité que j'ai mentionnée, compte tenu de son industrie touristique, par exemple.

Pourriez-vous nous expliquer comment l'ordre de priorité sera établi? Comment allons-nous nous assurer de régler les problèmes les plus urgents en premier?

L'hon. Marc Garneau: Notre plan consiste à élaborer un inventaire de l'ensemble des bâtiments abandonnés. Nous avons l'intention de coopérer avec les municipalités et les provinces d'un bout à l'autre du pays afin de localiser tous ces bâtiments.

Ensuite, nous allons procéder à une évaluation des risques pour classer ces bâtiments selon les dangers qu'ils représentent. Il peut s'agir de risques pour l'environnement, parce qu'il y a un risque de fuites de pétrole ou d'hydrocarbures, évidemment, ou d'un risque pour la navigation parce qu'une partie du bâtiment est submergée ou quelque chose du genre, ce qui fait qu'il aurait un danger pour la navigation compte tenu de la profondeur réelle de l'eau où se trouve l'épave. Il peut également y avoir des risques pour la société, parce que c'est une forme de pollution visuelle qui peut nuire affreusement au tourisme. Voilà le genre de facteurs que nous allons prendre en considération dans l'élaboration de notre matrice des risques. Bien évidemment, nous allons nous occuper en priorité des bâtiments présentant les plus grands risques, avant de passer aux autres.

• (1605)

M. Sean Fraser: Excellent. Merci beaucoup.

La présidente: Merci, monsieur Fraser.

La parole va à M. Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre, et merci à vos collaborateurs.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique a publié un document intitulé « Dealing with Problem Vessels and Structures » — comment remédier aux bâtiments et aux structures problématiques —, et l'une des choses qu'on y mentionne est que la définition d'un bâtiment, du moins de son point de vue, pourrait nous poser des problèmes. Dans le document, il y a des cas où un bateau n'est pas réputé être un bâtiment, par exemple un bateau sans moteur qui a été converti en restaurant flottant, une barge pétrolière qui sert de bureau près d'un quai ou une barge dans un camp forestier.

Allons-nous avoir des difficultés avec les définitions ou des problèmes pour définir ce que nous devons, concrètement, nettoyer?

L'hon. Marc Garneau: Nous avons préparé des définitions, et je pourrais vous les lire si vous le voulez...

M. Ken Hardie: Dites-nous simplement de quelle section il s'agit, ce sera suffisant.

L'hon. Marc Garneau: C'est peut-être la section 2 de mon document... Nous allons vous faire parvenir l'information à ce sujet, parce que c'est évidemment important.

Il y a des exceptions. En Colombie-Britannique, par exemple, je sais qu'il y a des bâtiments — et j'ai même peut-être servi à bord de quelques-uns — qui se trouvent au fond de l'eau. Tout leur équipement a été enlevé, et ils sont maintenant utilisés pour la plongée en scaphandre. Donc, il y a des exceptions particulières.

Vous avez mentionné le cas des restaurants flottants, entre autres, mais en ce qui concerne les définitions, je crois que notre projet de loi vise tous les bâtiments qui sont pertinents et qui nous préoccupent.

M. Ken Hardie: Même si les perroquets et les cache-œil sont probablement démodés, je sais qu'il existe encore de vrais pirates quelque part dans le monde. Je parle de criminels qui sèment la misère partout où ils vont dans le monde. Que pouvons-nous faire contre ce genre de personne qui se fiche tout simplement des règles de la communauté internationale?

L'hon. Marc Garneau: Cela dépend de ce que ces personnes font. Si elles violent la loi, alors nous allons tâcher de les poursuivre en justice. Nous avons des lois, quoiqu'elles ne sont peut-être pas nécessairement liées à ce projet de loi précis. Nous avons la Garde côtière pour cette raison. Je ne sais pas si ses représentants auraient quelque chose à dire là-dessus, mais en ce qui concerne les pratiques illégales en mer...

M. Ken Hardie: Ce que je veux dire, c'est que ces personnes agissent en douce, et nous n'avons aucun moyen de les retrouver lorsqu'elles laissent quelque chose derrière elle. Ce n'est pas comme les véhicules automobiles où il y a des numéros d'identification gravés un peu partout... n'est-ce pas?

L'hon. Marc Garneau: Si une personne entre dans nos eaux à la nuit tombée et y abandonne un bâtiment non enregistré sans se faire repérer, alors ce genre de bâtiment abandonné pourrait poser un problème. Le projet de loi s'applique à tous les bâtiments respectueux de la loi qui entrent en eaux canadiennes; les mesures prévoient qu'une police d'assurance sera obligatoire et que le propriétaire doit être clairement identifié, au même titre que le bâtiment.

M. Ken Hardie: Monsieur Lick, pourrais-je vous demander de faire un commentaire?

M. Gregory Lick (directeur général, Opérations, ministère des Pêches et des Océans): Pour préciser ce que le ministre a dit, disons qu'une personne vient illégalement au Canada et y abandonne son bâtiment. Si c'est possible, nous allons régler le problème en appliquant la nouvelle loi, en imposant des sanctions pécuniaires, etc. Voilà la première partie de la solution. Ensuite, peu importe ce qui est arrivé avant, nous allons prendre des mesures pour éliminer les risques que pose le bâtiment, c'est-à-dire les risques environnementaux, les risques pour le tourisme, les risques pour l'économie... nous nous occuperons de cet aspect du problème, peu importe les circonstances.

M. Ken Hardie: J'ai remarqué que les bâtiments qui se livrent sur place à des activités liées aux ressources minérales sont exclus, parce qu'ils relèvent d'autres lois, soit la Loi sur les opérations pétrolières au Canada et la Loi sur l'Office national de l'énergie. Lorsqu'il s'agit de tels bâtiments, y a-t-il un risque qu'il y ait un trop grand nombre d'organisations exerçant leurs activités sans dispositions complémentaires?

L'hon. Marc Garneau: Nous essayons d'uniformiser tout cela. L'exemple que vous avez cité concerne les plateformes pétrolières qui se livrent sur place à des activités de forage et d'extraction du pétrole. Ce cas est régi par une autre loi. Cependant, c'est le projet de loi qui s'applique pendant le trajet du port, celui de St. John's par exemple, jusqu'à sa destination.

•(1610)

La présidente: Allez-y, monsieur Chong.

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

Merci, monsieur le ministre d'être venu témoigner.

Le projet de loi concerne-t-il les eaux intérieures et les eaux territoriales du Canada en plus des eaux de notre zone économique exclusive?

L'hon. Marc Garneau: Il s'applique effectivement aux eaux dans notre zone économique exclusive, et il s'appliquera également... Comme vous le savez, nous préparons des amendements à la Loi sur la protection de la navigation, et...

L'hon. Michael Chong: Est-ce qu'il s'applique aussi aux bâtiments qui exercent leur droit de passage inoffensif?

L'hon. Marc Garneau: Il s'applique à tous les bâtiments dans nos eaux intérieures ou côtières.

J'allais dire que la Loi sur la protection de la navigation a comme objectif de veiller à ce que la navigation soit libre et sans entrave, et lorsqu'un bâtiment est abandonné, il devient un obstacle éventuel à cet objectif. Voilà l'un des facteurs que nous prenons en considération dans nos amendements à la Loi sur la protection de la navigation. Nous allons peut-être transposer cela dans le projet de loi à l'étude.

L'hon. Michael Chong: Donc, le projet de loi s'applique à nos eaux intérieures.

Vous avez mentionné qu'il s'appliquait aussi aux eaux de notre zone économique exclusive. Concerne-t-il aussi les bâtiments qui passent par ces eaux? Je veux dire les bâtiments qui ne se rendent pas à l'un de nos ports, mais qui exercent leur droit de passage inoffensif pour traverser les eaux de notre zone économique exclusive.

L'hon. Marc Garneau: Oui, le projet de loi s'applique à ces bâtiments dans les eaux canadiennes, à ceux qui ne font que les traverser et à ceux qui se trouvent dans notre zone exclusive.

L'hon. Michael Chong: Pourriez-vous expliquer au Comité comment la loi va être appliquée à l'égard des navires battant pavillon américain? Je pose la question parce que les États-Unis ne sont parties ni à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer ni à la Convention de Nairobi. Les Américains ont été explicites quant à leurs préoccupations à propos de ces deux traités de l'ONU; ils ne croient pas que ce genre de traité devrait s'appliquer aux navires battant pavillon américain qui se trouvent en eaux territoriales. Peut-être pourriez-vous nous parler brièvement de la position du gouvernement canadien à ce sujet, advenant l'adoption du projet de loi à l'étude.

L'hon. Marc Garneau: C'est vrai, les États-Unis n'ont pas ratifié la Convention de Nairobi. Notre position est que le projet de loi C-64 s'appliquera à toute épave ou à tout bâtiment délabré ou abandonné qui se trouve en eaux canadiennes, peu importe son pays d'origine. Nous allons devoir nous assurer que les autres pays savent que ces règles les concernent même si leurs bâtiments ne font qu'y passer pour se rendre à leur destination.

L'hon. Michael Chong: Je n'ai plus de question. Merci.

La présidente: C'est maintenant au tour de M. Badawey.

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

Merci, monsieur le ministre, d'être avec nous cet après-midi.

Je tiens fortement à exprimer ma gratitude aux députés de l'autre côté, en particulier en ce qui concerne leur appui à la motion M-40 qui a été proposée par ma collègue. C'est en grande partie cette motion qui a lancé tout ce processus.

Maintenant, madame la présidente, j'aimerais discuter un peu plus en détail du projet de loi, précisément en ce qui concerne les délais.

Lorsque le bâtiment est abandonné et qu'on a établi, selon l'état du bâtiment, qu'il y a des contaminants préoccupants, il est évident que les impacts se feront ressentir sur les régions avoisinantes, que ce soit dans l'eau, en surface ou dans les zones terrestres environnantes. En outre, les contaminants ne resteront pas uniquement près du bâtiment: ils vont se déverser en aval.

Voici ce que je veux savoir, monsieur le ministre: dans ce genre de situation, à quel moment va-t-on procéder à une évaluation environnementale ou à une évaluation des risques propres au site, qui sera responsable de diriger tout cela et quels partenariats ou protocoles sont prévus dans le projet de loi pour aider à amorcer et à renforcer ce genre de processus visant à éliminer les problèmes causés par les bâtiments abandonnés?

M. Gregory Lick: Le ministre m'a demandé de répondre à la question, mais j'aimerais d'abord préciser deux ou trois choses.

S'il y a un bâtiment abandonné qui pose actuellement un risque pour l'environnement à cause d'un déversement de pétrole ou d'autres polluants à bord ou d'autres choses du genre, nous allons prendre des mesures sans tarder. Le capitaine Wootton s'est occupé d'un grand nombre de bâtiments de ce genre sur la côte Ouest, et je vais lui demander de vous donner deux ou trois exemples.

Lorsque nous devons réagir à un incident, une fois que nous nous sommes occupés de la pollution, nous avons ensuite géré les impacts entraînés par la pollution. C'est pour cette raison que nous avons commencé à mener des évaluations environnementales... en particulier, dans le cas de notre ministère, au sujet des impacts sur les pêches, par exemple sur les parcs à palourdes ou sur les huîtres ou peu importe.

Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vais demander au capitaine Wootton de vous donner un ou deux exemples d'incident.

• (1615)

M. Brian Wootton (directeur régional, Gestion des incidents, Région de l'Ouest, ministère des Pêches et des Océans): Comme l'a mentionné mon collègue, lorsqu'il y a un bâtiment abandonné, peu importe si c'est un incident récent ou que l'épave soit échouée sur une plage depuis un bon moment, dès qu'il existe un risque, nous utilisons notre programme sur l'intervention environnementale et les pouvoirs dont nous disposons actuellement pour évaluer la situation ainsi que l'étendue des dégâts. Nous utilisons ensuite nos actifs et équipement d'intervention environnementale pour atténuer les risques.

Dans certains cas, nous devons restaurer au grand complet le site de l'épave. Par exemple, nous avons enlevé sept bâtiments complets au cours des 18 derniers mois dans la collectivité de Ladysmith. Les bâtiments se trouvaient à proximité de la collectivité depuis un moment, mais la Garde côtière n'était pas habilitée à prendre des mesures immédiates, parce qu'il n'y avait pas de risque de pollution imminent.

Avec le projet de loi, nous serons en mesure d'intervenir plus tôt, sans devoir attendre que le bâtiment commence à sombrer, par exemple. Il me vient en tête l'exemple de l'*Anapaya*, aussi à Ladysmith. Il s'agissait d'un vieux bâtiment converti pour le transport du poisson qui avait sombré près du quai. Nous y avons réagi dans le cadre de notre programme, et le Canada a financé l'intervention. À présent, une fois l'incident réglé, nous avons entrepris des démarches pour en récupérer la propriété afin de couvrir les coûts.

M. Vance Badawey: Si vous me le permettez, madame la présidente, j'aimerais savoir, en ce qui concerne la récupération des coûts et les responsabilités, si les coûts et les protocoles relèvent tous deux entièrement du gouvernement fédéral. Y a-t-il d'autres partenaires qui interviennent également, par exemple les ministères provinciaux de l'environnement, les administrations municipales ou d'autres partenaires?

M. Brian Wootton: Dans le cas de l'*Anapaya*, seule la Garde côtière est intervenue. Nous avons absorbé les dépenses pour les services des entrepreneurs, et sommes maintenant en train d'engager des poursuites judiciaires contre le propriétaire. En attendant de pouvoir récupérer la propriété du bâtiment, nous sommes indemnisés par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires.

Pour des incidents plus importants où le pollueur est connu, nous utilisons un système coopératif de commandement des interventions. Le propriétaire, pourvu qu'il soit connu, approuve le plan d'action que nous avons élaboré en collaboration avec la province et l'administration locale. Les organisations du système de commande-

ment des interventions sont indemnisées par le propriétaire pendant le déroulement des interventions. Lorsqu'on ne sait pas qui est le propriétaire, la Garde côtière se charge du travail. Une fois que l'intervention est terminée, nous prenons des mesures pour récupérer les coûts.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

L'hon. Marc Garneau: Madame la présidente, pourrais-je prendre un instant pour apporter une correction à propos d'une chose que j'ai dite à M. Chong?

La présidente: Allez-y, je vous en prie.

L'hon. Marc Garneau: Merci.

Je crois que ma réponse était un peu trop réductrice.

Les bâtiments américains qui se trouvent en eaux canadiennes sont visés par le projet de loi, sauf s'il s'agit de la zone économique, parce que les États-Unis ne sont pas signataires de la Convention de Nairobi. Cependant, dans le cas des pays qui le sont, comme la France ou l'Allemagne, la loi s'appliquera à leurs bâtiments qui se trouvent dans la zone économique.

Est-ce que cela répond à votre question?

La présidente: Allez-y, madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Merci, madame la présidente. Je tiens aussi à profiter de l'occasion pour remercier chaleureusement la Garde côtière. Le port de Ladysmith était encombré, bien malgré lui, par un grand nombre de bâtiments abandonnés. Des autorités portuaires plus importantes, qui ne faisaient qu'appliquer leurs règlements municipaux, ont repoussé les bateaux jusque dans notre port. La Garde côtière s'est vraiment surpassée pour nous aider.

Un exemple patent serait le *Viki Lyne II*. Une inspection maritime a révélé que le risque que le navire coule était imminent, parce que la corrosion de la coque était probablement tout ce qui le faisait tenir en un morceau. Malgré tout, il nous a fallu quatre ans pour que l'ancien ministre des Pêches approuve son enlèvement, ce pour quoi nous sommes très reconnaissants.

Quand je suis arrivé dans le monde de la politique locale, l'un des problèmes avec les bâtiments abandonnés était la tergiversation. Il y a un vieux diagramme illustrant le processus qui s'enclenche lorsqu'il y a un signalement de bâtiment abandonné. Je crois que j'en ai une copie pour vous, monsieur le ministre, ainsi que pour les autres membres du Comité. On a fait poireauter pendant une dizaine d'années certains groupes de contribuables en leur disant que les bâtiments ne posaient aucun danger pour la navigation, ou alors que le problème relevait du provincial ou du fédéral...

Le processus illustré dans le diagramme n'est pas viable, et je suis convaincue que vous le savez aussi. Est-ce que c'est le nouveau diagramme? Pouvez-vous m'assurer que ce projet de loi va vraiment mettre un terme à la tergiversation? C'était l'un des principaux objectifs que je voulais réaliser avec mon projet de loi, le projet de loi C-352.

•(1620)

L'hon. Marc Garneau: Oui, nous avons effectivement abordé la question dans cette optique, selon moi. Nous voulons en finir avec la tergiversation et, à dire vrai, nous avons prévu des règles à cet effet. La vérité, c'est que dans le passé, s'il y avait un bâtiment abandonné dont nous connaissions l'existence, tout ce que nous pouvions faire, c'est intervenir relativement à la pollution ou à la navigation, sans plus. Les propriétaires s'en tiraient sans devoir rendre des comptes. Il n'y avait aucune règle clairement définie. Lorsque quelqu'un nous signalait un bâtiment abandonné, les mesures que nous devions prendre n'étaient pas claires. Il n'y avait aucune disposition législative clairement définie nous habitant à faire quoi que ce soit.

Notre objectif est donc que la loi soit aussi claire que possible et que les personnes concernées aient à rendre des comptes, et nous croyons que ce projet de loi y arrivera. Nous voulons tirer parti des signalements du public. Lorsque le public signale un bâtiment problématique, il faut que cela soit communiqué au Centre des opérations de la Garde côtière canadienne.

Nous devons diffuser l'information pour que les gens sachent à qui s'adresser, pas nécessairement...

Mme Sheila Malcolmson: Tout cela fait partie de votre document d'information, quelque part dans ses centaines de pages. Vous mentionnez, je l'ai remarqué, la mise en place d'un point de contact fédéral unique. Cela ne répond pas vraiment à la question, toutefois. Veut-on dire que n'importe quelle nation autochtone...

L'hon. Marc Garneau: N'importe qui.

Mme Sheila Malcolmson: N'importe quel groupe de citoyens peut téléphoner à la Garde côtière pour signaler un bâtiment problématique, et après, c'est à la Garde côtière de déterminer le ministère fédéral responsable ou le mécanisme qui doit être utilisé, c'est ça?

L'hon. Marc Garneau: Oui.

Ensuite, vient l'identification. C'est-à-dire, avant tout, que le bâtiment est ajouté à l'inventaire, puis on procède à l'évaluation du risque avant de décider des mesures à prendre. On essaie de communiquer avec le propriétaire — et avec un peu de chance, dans l'avenir, nous pourrions y arriver de façon plus directe —, et finalement nous appliquons les mesures pour éliminer le problème. Dans le meilleur des cas, cela se fait aux frais du propriétaire.

Mme Sheila Malcolmson: Merci. Cela devrait beaucoup avantager les collectivités côtières. Merci.

La présidente: Il nous reste assez de temps pour une autre question de Mme Block, ainsi qu'une autre question de Mme Jordan.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je m'interrogeais à propos de la suite des choses, en ce qui concerne la réglementation. Le ministère a-t-il déjà commencé à se pencher sur la réglementation, et, le cas échéant, sauriez-vous me dire combien de temps cela prendra avant que le règlement entre en vigueur?

L'hon. Marc Garneau: Je vais vous donner une réponse générale, je ne peux pas vous donner de date précise. Tout dépend du moment où le projet de loi sera adopté, mais je peux vous dire avec certitude, en ce qui concerne la réglementation — je n'ai pas à vous dire qu'il y a tout un processus, avec la *Gazette* et les consultations — que nous voulons régler tout cela le plus vite possible. Nous attendons ce projet de loi depuis longtemps, et nous voulons que tout soit fait dans les meilleurs délais.

La présidente: Aviez-vous une autre question?

L'hon. Marc Garneau: J'aimerais me corriger à nouveau — voyez-vous, c'est tout de même un projet de loi compliqué —, mais ce que j'ai dit ne s'applique qu'à la loi. Tout ce que j'ai dit en rapport à la *Gazette* ne concerne pas la réglementation. Nous allons régler ça dans la loi. Dès que le projet de loi reçoit la sanction royale, nous allons mettre ses dispositions en oeuvre à toute vapeur.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Allez-y, madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: Merci, monsieur le ministre.

J'ai une dernière question à propos des bâtiments préoccupants et de la façon dont vous établissez l'ordre de priorité. Quelle stratégie comptez-vous adopter? Comment le ministère va-t-il aborder tout cela? Qu'est-ce qui doit être enlevé, et dans quel ordre? Comment le ministère va-t-il déterminer l'ordre de priorité? Comment des collectivités comme la mienne pourront-elles s'assurer qu'on va prendre en considération leurs bâtiments?

L'hon. Marc Garneau: Encore une fois, nous allons créer un inventaire des épaves existantes, puis nous allons procéder à une évaluation afin de déterminer pour lesquelles nous devons prendre des mesures immédiatement. Ce ne sont pas toutes les épaves qui dérangent; certaines ne causent aucun déversement et ne représentent aucun danger pour la navigation. Dans ce genre de cas, le bâtiment en question serait au bas de la liste de priorité. La priorité serait plus élevée lorsque le bâtiment cause des problèmes pour le tourisme, l'environnement ou la navigation. Donc, nous allons avoir notre liste — une longue liste — et nous allons suivre l'ordre de priorité pour nous occuper des bâtiments.

•(1625)

La présidente: Monsieur le ministre Garneau, je vous remercie d'être resté avec nous une heure complète. Je sais que vous étiez censé partir plus tôt, et nous vous sommes reconnaissants d'être resté pour répondre à toutes les questions du Comité.

Je crois savoir que vos représentants vont rester avec nous même si vous devez partir.

Nous allons prendre une pause de quelques minutes avant de reprendre les travaux. Merci.

•(1625)

(Pause)

•(1625)

La présidente: Reprenons les travaux du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Je souhaite la bienvenue à tous les représentants des ministères qui sont avec nous. Veuillez vous présenter et nommer votre poste au sein de votre ministère; commençons avec M. Bertin.

M. Marc-Yves Bertin (directeur général, Politique maritime, ministère des Transports): Bonjour.

[Français]

Je m'appelle Marc-Yves Bertin et je suis le directeur général des politiques maritimes au ministère des Transports.

[Traduction]

Mme Ellen Burack (directrice générale, Politiques environnementales, ministère des Transports): Bonjour. Je m'appelle Ellen Burack, et je suis la directrice générale, Politiques environnementales au ministère des Transports.

M. Gregory Lick: Bonjour. Je m'appelle Greg Lick. Je suis le directeur général, Opérations, à la Garde côtière du Canada.

M. Marc Sanderson (directeur général par intérim, Stratégies nationales, ministère des Pêches et des Océans): Je m'appelle Marc Sanderson. Je suis le directeur général par intérim, Stratégies nationales, à la Garde côtière canadienne.

M. Brian Wootton: Bonjour. Je suis Brian Wootton, directeur régional, Gestion des incidents pour la région de l'Ouest.

La présidente: Merci beaucoup.

Les 45 minutes qu'il nous reste seront consacrées à la période de questions.

Nous allons commencer par Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'étais en train de discuter avec des membres de mon personnel; je ne m'attendais pas à ce que nous passions tout de suite à la période de questions.

En plus de l'obligation relative à la police d'assurance, y a-t-il d'autres mesures prévues dans le projet de loi dont vous pourriez nous parler qui visent à atténuer les risques qu'un bâtiment soit abandonné, dangereux ou devienne une épave?

La présidente: Quelqu'un souhaite-t-il répondre?

Mme Ellen Burack: Je vais essayer de répondre.

En ce qui concerne la police d'assurance, ce n'est pas cela qui va prévenir les incidents. Cependant, elle élimine les difficultés post-incident lorsqu'il faut déterminer qui paie le nettoyage et tout le reste. Une grande partie du projet de loi est axée là-dessus, en commençant par les efforts que le gouvernement devra déployer pour retrouver les personnes responsables du bâtiment. Cela ne se limite pas à l'interdiction d'abandonner un bâtiment; il y a aussi le fait que le projet de loi habilite le gouvernement à signaler au propriétaire d'un bâtiment qu'il doit remédier à une situation problématique et à prendre des mesures conséquentes si le propriétaire du bâtiment ne prend pas les mesures appropriées afin de remédier à un danger potentiel. Ce sont toutes des choses qui aident à prévenir les incidents.

Le projet de loi prévoit des mesures, pour ainsi dire, pour les deux extrémités d'un incident. Il établit un certain nombre d'exigences et de mesures que le gouvernement peut prendre pour prévenir les incidents ainsi que d'autres exigences et mesures applicables une fois que l'incident est survenu, par exemple en définissant le rôle de responsabilité que la garde côtière joue au moment d'évaluer les dangers ou d'établir qui doit assumer les coûts. Dans cette optique, beaucoup d'éléments du projet de loi aident à prévenir les incidents.

• (1630)

Mme Kelly Block: Merci.

D'après ce que j'en sais, la Convention de Nairobi vise les bâtiments d'une certaine taille. Je crois qu'il s'agit des bâtiments de 300 000 tonnes. Est-ce exact?

Avez-vous songé à abaisser le seuil de tonnage brut par rapport à l'exigence relative à la police d'assurance pour les bâtiments battant pavillon étranger?

M. Marc-Yves Bertin: Je n'ai pas les statistiques sous la main, mais si je me rappelle bien, environ 98 % des bâtiments battant pavillon étranger qui font escale dans des ports canadiens sont des bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 300. De cette façon, la grande majorité des bâtiments battant pavillon étranger appartiennent donc à la catégorie de bâtiments qui sont visés dans le projet de loi.

Cela dit, nous avons aussi discuté de la question du seuil dans le contexte relatif à l'Organisation maritime internationale. Nous en avons également discuté avec les intervenants nationaux. En ce qui concerne l'Organisation maritime internationale, nous avons abordé un certain nombre d'aspects au fil de la discussion. Par exemple, nous nous sommes demandé s'il ne conviendrait pas mieux d'utiliser la longueur des navires au lieu de la jauge. Ensuite, il était question de déterminer si le seuil de la jauge devait être supérieur au lieu d'être inférieur à 300, comme c'est le cas dans d'autres conventions. Vu sous cet angle, le seuil de 300 tonnes a fini par être le fruit de négociations. Nous avons également mené des consultations ici au Canada à ce sujet.

Mme Kelly Block: D'accord. Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Jordan, vous avez la parole.

Mme Bernadette Jordan: Merci, madame la présidente.

Mes questions vont s'adresser à la Garde côtière, et à M. Lick en particulier.

Lorsqu'on établit qu'un bâtiment soulève des préoccupations ou lorsque sa situation suscite l'intérêt des gens, quel est le processus à suivre? Prenons par exemple le NCSM *Cormorant*, un bâtiment dans ma circonscription qui se trouvait près d'un quai, qui a coulé et qui a depuis été remis en état. La collectivité veut se débarrasser de ce bâtiment; quel est le processus à suivre pour en arriver à cette fin?

M. Gregory Lick: Je vais répondre à la première partie de votre question.

Comme le ministre l'a déjà mentionné, une composante de notre initiative est la préparation d'un inventaire comprenant tous les bâtiments préoccupants d'un bout à l'autre du pays. Ensuite, nous allons mener une évaluation du risque pour dresser un ordre de priorité. L'évaluation du risque aura une portée plus vaste que celles qui ont été menées au cours des dernières décennies et qui ne visaient que les dangers environnementaux et les dangers pour la navigation. Grâce au projet de loi, nous pouvons étudier les impacts pour le tourisme, les impacts économiques, etc. Nous serons ainsi plus en mesure de nous occuper de bâtiments préoccupants dans des collectivités comme la vôtre.

En ce qui concerne le *Cormorant*, nous prenons des mesures, comme nous l'avons déjà fait par le passé, pour atténuer directement le risque environnemental, et nous continuons de surveiller le bâtiment, puisqu'il embarque de plus en plus d'eau. Nous continuons de surveiller la situation. Nous sommes actuellement en train de faire ces choses.

Je vais maintenant aborder les mesures gouvernementales. Dans le cadre du Plan de protection des océans, le gouvernement a affecté à la Garde côtière des fonds qui lui permettront de procéder à l'évaluation technique des bâtiments les plus préoccupants au Canada. Pour l'instant, la liste de ces bâtiments est très courte, mais c'est un début pour que nous puissions commencer à nous en occuper.

Nous avons déjà procédé à l'évaluation technique du *Manolis L.*, et nous avons fait des démarches pour embaucher au printemps un entrepreneur qui va s'en occuper.

Nous avons déjà réglé le cas du *Farley Mowat*, et je suis très content que nous ayons obtenu l'autorisation pour celui-là un peu plus tôt cette année. Le *Cormorant* sera l'un des premiers bâtiments au sujet desquels nous allons engager des fonds pour faire une évaluation technique; nous voulons examiner les risques immédiats pour l'environnement en plus de déterminer les mesures que nous devons prendre à long terme pour nous occuper de ce bâtiment préoccupant. Il est déjà inscrit sur la liste.

• (1635)

Mme Bernadette Jordan: Et qu'en est-il des petits bâtiments? Il y a un vieux navire de pêche dans la région de Woods Harbour qui menace de couler. Le propriétaire refuse de remettre le bâtiment afin que l'administration municipale ou l'administration portuaire puisse présenter une demande dans le cadre du Programme des ports pour petits bateaux. Existe-t-il une façon d'obliger les propriétaires à remettre leurs bâtiments? Pouvons-nous prendre des mesures pour nous en occuper nous-mêmes si le propriétaire ne veut pas coopérer?

Mme Ellen Burack: C'est prévu dans la loi.

Mme Bernadette Jordan: Pourriez-vous élaborer un peu quant au processus à observer? Dans l'avenir, nous voulons que les gens puissent mettre un terme à ce problème récurrent.

Mme Ellen Burack: Si la loi était en vigueur présentement, nous serions habilités à aviser le propriétaire qu'il doit faire quelque chose. Nous pourrions lui dire quoi faire, et dans quels délais. Ensuite, si le propriétaire n'agit pas dans le temps imparti, nous serions habilités à lui imposer des pénalités administratives ou à prendre d'autres mesures en réaction à l'infraction. Après quoi, nous pourrions nous occuper du bâtiment problématique nous-mêmes.

Le projet de loi est conçu précisément de façon à ce que les propriétaires ne puissent pas choisir d'agir de façon irresponsable.

Mme Bernadette Jordan: Une chose qui me surprend toujours est que ce ne soit pas illégal de faire cela à l'heure actuelle. Jusqu'à présent, il n'y a aucun recours pour tenir responsable une personne qui décide d'abandonner un bâtiment afin que quelqu'un d'autre règle le problème.

Avez-vous discuté des amendes ou des pénalités qui doivent être imposées lorsqu'une personne refuse de prendre ses responsabilités? Comment comptez-vous percevoir les amendes? Il me semble que, dans bon nombre de cas, les gens sont très adroits pour contourner le système, et je me demandais comment on comptait également régler ce genre de problème.

Mme Ellen Burack: Plus tôt, le ministre a mentionné qu'il ne sera pas nécessaire d'adopter un règlement à ce chapitre, puisque les pénalités administratives et les autres types de sanction sont déjà prévus dans le projet de loi lui-même. Dès que la loi entrera en vigueur, les mécanismes d'application de la loi seront également en vigueur.

Les pénalités sont indiquées très clairement. Il y a deux catégories d'infraction: les infractions mineures concernent, par exemple, les inscriptions, et les infractions graves comprennent le refus de prendre les mesures exigées.

Les sanctions administratives pécuniaires ont été établies à des niveaux qui auront un effet dissuasif; nous voulions nous assurer que les sanctions administratives pécuniaires étaient suffisamment robustes pour servir de mesure dissuasive.

Lorsqu'une amende demeure impayée, cela peut mener à une peine d'emprisonnement. Le régime de sanctions prévoit un certain nombre de possibilités, puisque différentes situations pourraient

exiger la prise de mesures différentes, selon le type d'infraction et la façon dont se déroule le processus.

• (1640)

La présidente: Merci beaucoup.

La parole va à Mme Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins.

Qui d'entre vous serait le mieux placé pour répondre à mes questions à propos de ce qui se passe actuellement avec le système d'immatriculation des navires?

Il s'agit d'un problème majeur pour nous, du moins pour nous sur la côte Ouest. Les autorités locales me demandent très souvent comment vous comptez envoyer une amende ou une facture au propriétaire d'un bâtiment si vous ne connaissez même pas son identité. Vous savez, un grand nombre de bâtiments problématiques sont des embarcations de plaisance.

Je sais que, selon Transports Canada, le projet de loi ne comprend aucune amélioration du système d'immatriculation des bâtiments en ce qui concerne l'enregistrement des embarcations de plaisance. Comment comptez-vous corriger la situation?

Mme Ellen Burack: Le ministre Garneau a mentionné ce matin que le projet de loi n'est qu'une composante d'une stratégie nationale sur les épaves et les bâtiments abandonnés. Un élément clé de la stratégie est l'amélioration de l'information sur les propriétaires de bâtiment.

En ce qui concerne l'enregistrement des embarcations de plaisance, nous avons déjà quelques volets d'activités. À très court terme, nous procédons à des améliorations dans le système national et allons automatiser certaines choses. Nous travaillons également — et c'est peut-être plus important — en étroite collaboration avec les provinces et les territoires de façon à tirer parti de leur vaste expérience en matière d'enregistrement de véhicules, entre autres. Nous voulons ainsi veiller à pouvoir mettre en place dès que possible un système qui permettra facilement d'obtenir de l'information à propos des propriétaires de bâtiment.

Nous sommes conscients des difficultés à ce chapitre, mais nous travaillons activement à la recherche de solutions. Simplement, cela dépasse un peu le cadre du projet de loi.

Mme Sheila Malcolmson: Avec tout le respect que je vous dois, je dois dire que c'est une composante majeure qui fait défaut. L'Association canadienne de droit maritime a affirmé qu'il y a des lacunes dans l'inscription des bâtiments. Pour de nombreux bâtiments au Canada, il est impossible de retrouver le véritable propriétaire. Selon certains des rapports annuels de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, dans diverses situations où il est question de bâtiments abandonnés ou délabrés, le nom du propriétaire est introuvable. La Caisse n'a été en mesure de recouvrer que 2 % des fonds qu'elle a dépensés pour s'occuper des bâtiments abandonnés, et cela, parce que 25 % des propriétaires étaient introuvables ou n'ont pas réagi, et je ne parle même pas de la moitié qui n'avait pas les ressources financières pour payer.

Le registraire en chef du Registre canadien d'immatriculation des bâtiments n'est pas tenu de déposer un rapport chaque année; il semble même qu'il n'ait jamais rendu de comptes à propos de l'état lamentable du Registre.

Je tiens avant toute chose à ce que le public ne commence pas à croire que ce projet de loi sera la panacée à tous ces maux de cet ordre jusqu'à ce que nous nous soyons également assurés que le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments sera amélioré parallèlement, autant pour les embarcations de plaisance que pour les gros navires. Vous avez dû entendre le même son de cloche, n'est-ce pas?

Mme Ellen Burack: C'est sûr. Je crois qu'il est important que le Comité comprenne qu'il existe deux systèmes distincts. Il y a un système d'immatriculation pour les embarcations de plaisance, et un autre pour les grands bâtiments.

Pour ce qui est du Registre des grands bâtiments, je ne crois pas qu'il comprend autant de problèmes que celui des embarcations de plaisance. Nous venons tout juste d'entreprendre une étude afin de cerner des façons d'améliorer le Registre des grands bâtiments. Nous nous penchons sur diverses questions, par exemple le retrait de l'immatriculation, afin de nous assurer que l'information dans les deux registres est aussi fiable que possible.

Mme Sheila Malcolmson: Il y a un autre problème dont j'ai beaucoup entendu parler cet été en Nouvelle-Écosse pendant que je faisais la promotion de mon projet de loi, et je sais que c'est aussi un problème sur la côte Ouest. Il y a beaucoup de bâtiments fédéraux dans les eaux canadiennes qui appartenaient à la Garde côtière ou qui étaient d'anciens navires de la marine. Je ne comprends pas pourquoi le projet de loi ne comprend pas des dispositions, comme c'est le cas dans l'État de Washington, pour veiller à ce que les ministères et les organisations qui cherchent à vendre des biens gouvernementaux excédentaires s'assurent que les nouveaux propriétaires ont les moyens d'en assumer la responsabilité. Le *Cormorant* en est un exemple parfait.

•(1645)

Mme Ellen Burack: Ce que je peux dire, c'est que dans le cas des biens gouvernementaux, il arrive que ce ne soit pas la première vente qui cause un problème, mais la deuxième ou la troisième vente. Nous sommes déjà au courant de ce problème, et cherchons présentement des façons de le régler.

M. Gregory Lick: J'aimerais ajouter quelque chose à ce sujet.

Nous reconnaissons qu'il y a un problème, que ce soit par rapport à l'ancien NGCC *Tupper* ou à d'autres bâtiments comme le *Ricker*. Nous l'avons récemment retiré du service, mais nous n'en avons pas encore disposé. Au fur et à mesure que le processus se poursuit, nous allons prendre des mesures plus rigoureuses et renforcer nos responsabilités à titre de propriétaire. Nous n'allons pas seulement chercher à vendre des biens, nous allons aussi prendre en considération à qui le bien sera vendu. Nous allons aussi étudier la possibilité de démonter les bâtiments d'une façon responsable pour l'environnement au lieu de le vendre, et nous allons choisir la meilleure option. La Garde côtière prend des mesures afin d'envisager d'autres options que la vente pour les biens dont elle n'a plus besoin.

Mme Sheila Malcolmson: Ces renseignements nous seront utiles. Je veux seulement souligner, à l'intention des membres du Comité, que ce qui vient d'être dit concerne la loi en vigueur dans l'État de Washington. Cela ne fait pas partie du projet de loi proposé par Transports Canada.

La présidente: Madame Malcolmson, votre temps est écoulé. La parole va à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Merci à nouveau aux témoins.

Que font les autres pays à ce chapitre? Savons-nous quelles sont les pratiques exemplaires en général dans le monde ou dans d'autres pays qui ont d'excellents systèmes d'enregistrement et des systèmes très efficaces pour ce qui est de retrouver les propriétaires de bâtiment?

Mme Ellen Burack: Effectivement, nous avons beaucoup d'information à ce sujet. Nous avons mené des études exhaustives sur ce qui se fait dans d'autres pays.

Dans un grand nombre de pays, il n'y a rien en vigueur à l'échelle nationale, comme aux États-Unis, par exemple. Les stratégies relatives aux épaves et aux bâtiments abandonnés comprennent des combinaisons de lois et de programmes nationaux et étatiques, pourvu que le tout donne une stratégie uniforme. Nous ne nous sommes pas restreints uniquement au processus d'enregistrement et d'immatriculation et aux pratiques exemplaires lorsque nous avons observé ce qui se fait ailleurs. Je pourrais également souligner que nos propres provinces sont expertes dans ce domaine, et nous avons cherché à obtenir leur appui.

Cependant, nous avons étudié de façon exhaustive les lois et les programmes à l'étranger, en particulier dans les États de Washington, de la Floride et dans de nombreux États côtiers des États-Unis. L'État de Washington présentait un intérêt particulier, parce que la situation là-bas était similaire aux conditions de la Colombie-Britannique.

M. Ken Hardie: Je crois que ce que j'aimerais savoir, j'imagine, c'est s'il y a quelque part un système qui fonctionne, selon vous.

Mme Ellen Burack: Bien sûr.

M. Ken Hardie: Et de qui pourrait-il s'agir?

Mme Ellen Burack: Nous sommes allés voir ce qui se faisait en Europe et aussi au sud de la frontière, et nous nous sommes largement inspirés, dans notre proposition, de ce qui se fait dans le cadre d'une stratégie nationale dans les États de Washington et de la Floride.

M. Ken Hardie: D'accord. Merci.

Parlons maintenant de certains de ces navires battant pavillon international; selon votre expérience, avons-nous affaire à des bâtiments appartenant à des sociétés fictives, de sorte qu'il est à peu près impossible de trouver la personne responsable d'un navire donné? Il doit se produire dans le secteur du transport maritime autant de transactions douteuses et d'activités clandestines que dans n'importe quel autre secteur.

Mme Ellen Burack: Il est clair que la loi prévoit des dispositions pour les cas où il est impossible de désigner « une » ou « la » personne responsable. Il nous est possible de poursuivre toute une gamme d'intervenants — administrateurs d'entreprise, etc. — lorsque nous devons régler le cas de navires problématiques.

M. Ken Hardie: Sauriez-vous dire si le secteur de l'assurance est capable de fournir le type de couverture que vous recherchez, c'est-à-dire pour les embarcations de plaisance, mais aussi pour les grands navires?

Mme Ellen Burack: Les exigences en matière d'assurance concernent uniquement les grands bâtiments, de 300 tonneaux de jauge brute et plus. Je demanderais à mon collègue de répondre pour ce qui concerne l'accessibilité à l'assurance.

M. Marc-Yves Bertin: C'était l'un des sujets de nos discussions avec l'OMI et l'une des raisons pour lesquelles nous avons fixé le seuil à une jauge brute de 300 tonneaux. De manière générale, les grands navires commerciaux font partie des associations de protection et d'indemnité, que l'on appelle aussi les clubs P et I. Il s'agit essentiellement d'associations de propriétaires qui assurent ensemble les risques de responsabilité civile et qui s'entraident.

À l'heure actuelle, les clubs P et I comptent pour environ 90 % du tonnage global. Mais pensons au nombre d'États parties à cette convention, c'est-à-dire à ces 41 États: leurs bâtiments comptent pour environ 75 % du tonnage mondial, à l'heure où on se parle. Il existe un marché, et il est occupé; 41 pays seulement en occupent aux alentours de 75 %.

• (1650)

M. Ken Hardie: Nous devons reconnaître que nous avons consacré à cet enjeu, déjà, beaucoup d'efforts et de réflexion. Mme Block a décrit en détail ce que le précédent gouvernement a fait. Mme Malcolmson a bien choisi son moment pour présenter ce projet de loi et, de la même manière, Mme Jordan a décidé d'en faire un sujet de préoccupation pour toute la Chambre des communes. Les documents que le ministère nous a maintenant communiqués nous ont permis de comprendre à quel point ce dossier était complexe. Est-ce que l'un de vous pourrait nous expliquer dans toute son ampleur la dimension des problèmes auxquels vous avez dû réfléchir pour en venir à ce projet de loi?

Mme Ellen Burack: Cela nous a occupés bien des années, et nous nous y sommes consacrés plus activement ces deux ou trois dernières années. Nous avons dû examiner les rôles et responsabilités de chacun, à l'échelle du pays. Le défi ne concerne pas seulement le gouvernement fédéral; il concerne les administrations provinciales, territoriales et municipales. Il nous a fallu examiner la situation des propriétaires de bâtiment et réfléchir à ce qu'il était possible de faire. Il nous a fallu consulter de nombreux textes de loi qui étaient sous un angle ou un autre pertinents, relever toutes les dispositions législatives, chercher les lacunes, aller voir à l'extérieur du Canada comment les autres pays ont réussi à combler ces lacunes et comparer les différentes approches afin de savoir ce qui fonctionnerait le mieux dans le contexte du Canada. Il nous a fallu de nombreuses années pour trouver toutes ces réponses, et nous avons aussi trouvé encore plus de questions.

Il nous a aussi fallu examiner minutieusement — et nous l'avons fait de façon extrêmement efficace, je dirais — les rôles et responsabilités de Transports Canada, en tant que décideur et organisme de réglementation, et de la Garde côtière canadienne, en tant qu'expert opérationnel et agent sur le terrain.

La présidente: Merci beaucoup, madame Burack.

Allez-y, monsieur Fraser.

Mme Ellen Burack: Madame la présidente, est-ce que vous me permettez de revenir rapidement sur un point que Mme Malcolmson a mentionné, dans sa question, un peu plus tôt?

Je tenais à mentionner que la loi nous donne le pouvoir de prendre des règlements. Elle nous donne le pouvoir d'imposer des conditions à la vente de navires. À ce chapitre, et bien qu'il n'en soit pas question dans le projet de loi, on pourrait envisager de prendre des mesures quelconques en ce qui concerne les navires du gouvernement fédéral.

M. Sean Fraser: Merci.

Avant de commencer à poser des questions plus précises, comme j'ai réfléchi à une réponse que vous avez faite à une question précédente de Mme Jordan, je voulais...

Je m'adresse à toutes les personnes intéressées qui sont en train de nous regarder, de chez elles. Il me semble qu'aujourd'hui les Canadiens qui vivent dans une collectivité côtière devraient être choqués de constater que les autorités n'ont à peu près rien prévu pour régler ce problème. Pourriez-vous confirmer qu'aucun outil ne permet de régler le problème des bâtiments délabrés abandonnés près d'une collectivité côtière?

Mme Ellen Burack: Est-ce que vous voulez savoir, en fait, s'il est illégal aujourd'hui d'abandonner un navire?

M. Sean Fraser: J'aimerais savoir quelle est la situation actuelle. Quelle est la situation au départ? La réponse qu'on a donnée, un peu plus tôt, c'est que rien n'empêchait une personne d'agir ainsi, ni plus ni moins, aujourd'hui.

Mme Ellen Burack: On peut en effet affirmer que rien n'interdit d'abandonner un bâtiment, au Canada, aujourd'hui.

M. Sean Fraser: Cela me rend fou d'entendre dire cela aujourd'hui, mais je vous remercie néanmoins de votre réponse.

Je m'intéresse à la deuxième partie du projet de loi. On s'attache entre autres aux cas où un bâtiment délabré est laissé au même endroit pendant plus de 60 jours sans consentement. Parle-t-on du consentement de la personne responsable de cet endroit? Pourriez-vous en dire un peu plus sur la personne à qui il faut demander un consentement, dans une situation donnée?

• (1655)

Mme Ellen Burack: Il s'agit du consentement de la personne, peu importe son identité, qui est responsable de l'endroit. Ce peut être le propriétaire ou l'exploitant d'une marina, peu importe...

M. Sean Fraser: Ou la municipalité...

Mme Ellen Burack: La municipalité...

M. Sean Fraser: ... ou encore peut-être le gouvernement fédéral, s'il se trouve dans un port pour petits bateaux.

Mme Ellen Burack: Peut-être bien, exactement. Il faut trouver la personne responsable de l'endroit.

M. Sean Fraser: Je me demande pourquoi il y a un délai de 60 jours. Quel miracle arrive après ce délai de 60 jours? J'aimerais m'assurer que ce n'est pas tout simplement le moyen d'encourager ou d'inciter quelqu'un à déplacer son bâtiment tous les deux mois, pour échapper à l'attention des autorités. Qu'est-ce qui fait qu'un délai de 60 jours est approprié?

Mme Ellen Burack: Il y a des circonstances dans lesquelles une personne a légitimement besoin de laisser son navire quelque part. On a jugé qu'un délai de 30 jours, par exemple, était trop court pour ces situations d'urgence; c'est pourquoi on a fixé le délai à 60 jours.

Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Gregory Lick: Je voulais ajouter que, quand il est question de navires délabrés, il est en général question de navires qui ne peuvent plus naviguer, ce qui fait qu'il serait très compliqué de les déplacer tous les 60 jours.

M. Sean Fraser: Nous reconnaissons donc, dans le fond, qu'il faut parfois un certain temps pour régler le type de problème particulier des navires délabrés, et que les personnes qui possèdent l'expertise nécessaire pour réparer ce type de problème ne sont pas toujours disponibles sur-le-champ. Ce sont les circonstances auxquelles je pensais.

Est-ce que c'est un bon résumé de l'objectif visé?

Mme Ellen Burack: Oui, et il est important de souligner qu'on ne peut pas tout simplement déplacer le bâtiment de 100 pieds, le long de la rive. On exige en outre un déplacement de 3 milles nautiques.

M. Sean Fraser: Bien sûr.

À ce sujet, justement, y a-t-il une disposition qui empêche concrètement une personne de faire cela, si elle trouve quelqu'un qui est prêt à remorquer son navire de temps à autre? Est-il encore possible de contourner la loi, par exemple en disant: « Écoutez, le délai arrive à échéance; est-ce que je peux déplacer mon navire encore un peu le long de la côte? »

Mme Ellen Burack: Il faudrait que la personne soit prête à payer pour faire déplacer le navire de 3 milles nautiques tous les 60 jours. Ça semble un investissement important. On s'est dit qu'une personne qui n'était pas prête à prendre ses responsabilités, touchant son navire, ne serait pas prête à faire ce type d'investissement.

M. Sean Fraser: Au bout du compte, il en coûterait moins cher de disposer du navire, d'une manière ou d'une autre, que de continuer à le remorquer d'un endroit à un autre.

Monsieur Lick, voudriez-vous commenter?

M. Gregory Lick: Il y a aussi les exigences beaucoup plus strictes désormais imposées par Transports Canada et la Sécurité maritime en matière de remorquage de navires en raison du grand nombre d'incidents de diverses natures impliquant le remorquage de navires, comme le MV *Miner*, le MV *Lyubov Orlova*, survenus ces quelques dernières années, et des incidents du même type. Les inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada appliquent maintenant des critères beaucoup plus stricts en matière de remorquage.

M. Sean Fraser: J'ai une question au sujet des sanctions administratives pécuniaires. Je crois que le montant ne peut pas dépasser 50 000 \$, pour une personne. Est-ce exact?

Il me semble que c'est un montant très important pour une personne, bien sûr, mais on a discuté de la possibilité de s'assurer que le propriétaire reste responsable des coûts de l'enlèvement. Est-ce que ce montant s'ajoute à la sanction administrative pécuniaire? J'essaie de savoir si on parle de dommages-intérêts punitifs ou compensatoires.

Mme Ellen Burack: La pénalité est imposée si aucune mesure n'a été prise. Il s'agit non pas de dommages-intérêts punitifs, mais de dommages-intérêts compensatoires; en fait, je ne sais pas si je fais bien d'utiliser le mot « compensatoires », mais ils visent à dissuader. De manière générale, il devrait leur en coûter moins cher, ou du moins à peu près autant de prendre les mesures demandées, et ces dommages-intérêts devraient décourager l'inaction.

M. Sean Fraser: Bien sûr.

Dernière question; il serait quand même toujours possible, si je refusais de m'occuper de l'enlèvement d'un navire, au coût de 3 millions de dollars, que vous me donniez d'emblée cette amende de 50 000 \$, mais que je reste quand même responsable du coût total si un problème se présente, par exemple si le navire coule et qu'il faut le remettre à flot. Ça coûte plus cher.

Mme Ellen Burack: Je ne sais pas s'il est possible de parler d'un navire de plaisance dont le coût serait de 3 millions de dollars...

M. Sean Fraser: Non. Nous sommes dans un tout autre domaine.

Mme Ellen Burack: Il s'agirait plutôt d'une société, laquelle...

• (1700)

M. Sean Fraser: Je crois en outre que mon temps est écoulé.

Mme Ellen Burack: ... est limitée à 250 000 \$.

M. Sean Fraser: D'accord. Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous donnons maintenant la parole à Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je vais revenir à la question que j'ai posée au premier tour.

Toutes les mesures que nous nous sommes engagés à prendre, dans notre programme politique, bien sûr, et aussi dans notre énoncé de politique, ou encore celles auxquelles mon ancien collègue s'est engagé, ont entre autres objectifs celui de faire en sorte que les contribuables n'aient pas à assumer indûment les coûts entraînés par les navires abandonnés. Je voulais savoir s'il y a dans ce projet de loi une disposition quelconque, outre les exigences en matière d'assurance, qui permettrait d'atténuer les coûts liés aux épaves, aux bâtiments délabrés et aux navires devenus dangereux.

Je sais que tout le projet de loi est de nombreux égards axé sur la prévention de ces occurrences, mais j'aimerais, je crois, parler plus précisément de la stratégie exposée dans l'annexe que nous avons sous les yeux. Je parle de la « Stratégie nationale concernant les bâtiments abandonnés et les épaves ». J'ai pu discuter avec le ministre avant de venir vous rejoindre, et il a souligné que la stratégie prévue concernait entre autres la création d'un « inventaire national des bâtiments problématiques selon leur niveau de risque », mais la stratégie prévoit une autre mesure, à savoir les « fonds financés par les propriétaires pour l'assainissement à long terme de bateaux préoccupants ».

J'aimerais que vous nous en disiez davantage, car il me semble que cette mesure, qui s'apparente à une assurance, permettrait d'éviter que le fardeau du coût ne retombe sur les épaules des contribuables. Vous pourriez peut-être nous le dire. Le document indique « prévus ». Auriez-vous obligeance de nous expliquer ce qu'est ce plan et quel est son échéancier, mais aussi, ce que vous envisagez?

Mme Ellen Burack: Merci de poser la question.

Je crois qu'il faudrait souligner que nous ne faisons que commencer la mise en oeuvre du plan, à ce chapitre. Nous cherchons encore à régler un certain nombre d'enjeux.

En ce qui concerne les embarcations de plaisance, par exemple, nous avons étudié le modèle adopté par l'État de Washington. Cela fait maintenant près de 15 ans que l'État perçoit des droits qui s'ajoutent aux droits des permis dans le but de créer un fonds qu'il pourra utiliser pour régler le cas des navires qui, inévitablement, passent entre les mailles du filet, puisque, peu importe la robustesse d'un système donné, certains navires passeront entre les mailles du filet. C'est l'un des modèles ou l'une des approches. Avec ce programme, puisqu'il a en même temps accumulé certaines ressources, il peut régulièrement offrir pendant un temps limité un programme de cession.

Nous sommes en train d'examiner tout cela. Nous discutons avec les provinces et les territoires pour savoir comment ça fonctionne. Les exigences sont légèrement différentes à l'échelle du pays. Tandis que, en Colombie-Britannique, la plupart des navires abandonnés se trouvent sur l'eau, en Ontario, ils sont le plus souvent sur terre. Les défis ne sont pas les mêmes dans toutes les régions, et nous devons donc nous efforcer de gérer cet aspect, dans un si vaste pays.

Nous commençons tout juste à commencer à réfléchir à l'approche qu'il conviendrait d'adopter dans le cas des navires commerciaux, les grands navires. Je ne peux pas en dire beaucoup plus, non que ne le veux pas, mais parce que nous commençons tout juste à réfléchir à ces stratégies. Nous sommes en réalité en train d'examiner les modèles existants.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: C'est maintenant au tour de M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'aimerais encore une fois creuser un peu plus loin dans le processus, et je crois que je vais parler encore une fois de M. Wootton et de certains des commentaires qu'il a faits plus tôt au sujet des protocoles que le gouvernement fédéral a décidé de suivre.

Essentiellement, si j'ai bien compris, c'est le gouvernement fédéral qui au bout du compte assume ces responsabilités et, de ce fait, il est l'organisme vers qui on se tournera lorsqu'il faudra déclencher les protocoles prévus par le projet de loi et mettre en oeuvre une stratégie. Cette stratégie s'accompagne de nombreux objectifs, et ces objectifs sont eux-mêmes assortis de nombreux plans d'action. Cela suppose donc un rôle de chef de file au moment de déléguer certaines obligations aux partenaires, par exemple les provinces, les territoires, les collectivités et les municipalités, et d'autres entités qui peuvent être directement ou indirectement concernés par une situation donnée.

Parlons maintenant des préoccupations en matière de sécurité; je sais que dans votre région, les Grands Lacs, il arrive bien souvent que des bâtiments délabrés se retrouvent à quai, près de lignes de transport électrique et de structures du même genre, ce qui peut représenter un danger ou un risque. Enfin, il faut activement surveiller la situation en s'attachant à tout ce qui peut menacer l'environnement.

J'imagine que ma question comprend deux volets. Premièrement, ai-je raison de dire que ce protocole existe? Deuxièmement, pourriez-vous m'éclairer sur tout ce que je pourrais ne pas avoir vu?

• (1705)

M. Brian Wootton: Merci de poser la question.

Je crois que vous avez très bien résumé les choses. Pour le moment, le guichet unique de la Garde côtière canadienne, dont nous avons parlé, n'en est qu'à ses balbutiements. Mais je m'attends à ce qu'il ressemble aux centres des opérations régionales de la Garde côtière canadienne, qui fonctionnent déjà 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, avec lesquels le public peut communiquer. Ils s'occupent entre autres, et c'est un exemple magnifique, des incidents de pollution. Ce sont aussi les officiers de quart qui recevront les appels du public concernant des bâtiments préoccupants ou des plaintes, et la Garde côtière sera également responsable de la nouvelle direction générale du programme des bâtiments préoccupants, et elle s'occupera à ce titre des renseignements reçus et de l'inventaire.

Nous sommes encore en train de mettre au point, avec nos partenaires, les provinces et les collectivités autochtones, la section concernant l'analyse des dangers et la méthode que nous allons utiliser pour inscrire sur cet inventaire les centaines de bâtiments qui doivent y figurer. Ce qui est nouveau, pour la Garde côtière, c'est que nous allons prendre des mesures immédiates si l'environnement est menacé; donc, en cas de déversement, nous allons prendre les mesures que j'ai décrites plus tôt avant de chercher à retrouver le propriétaire.

Nous allons aussi devoir parler des répercussions économiques et sociales et de la façon dont elles seront illustrées dans la matrice des dangers. Étant donné que la liste fait état de centaines de bâtiments, je ne m'attends pas à ce que la Garde côtière déclenche dès le premier jour une opération d'enlèvement de 1 000 bâtiments, en collaboration avec les collectivités locales, mais les agents vont faire une tournée et, après avoir fait un tri ou établi un ordre de priorité, à partir de l'inventaire canadien, je m'attends à ce qu'il soit question des évaluations techniques, en particulier en ce qui a trait aux grands navires, comme le *Viki Lyne II* et les gros navires de 300 tonneaux. Nous pourrions ensuite examiner l'aspect financier des solutions au problème qu'ils représentent.

Lorsque les répercussions sur l'environnement sont susceptibles d'être exacerbées, j'imagine que la Garde côtière canadienne continuera à se servir de ses pouvoirs pour corriger la situation, voire enlever certains des navires qui figurent en tête de la liste des priorités.

M. Vance Badawey: J'aimerais poser une dernière question, si j'en ai le temps.

La présidente: Vous avez deux minutes.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Ma question nous ramène à une question que M. Fraser a posée et qui concernait le financement ainsi que la personne responsable des frais.

L'article 91 prévoit que, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a commis une violation, le ministre des Transports ou de Pêches et Océans peut soit conclure une transaction en vue de l'observation ou dresser un procès-verbal. Pourriez-vous nous donner plus de détails et nous expliquer ce que cela veut dire concrètement? Est-ce que cela veut dire que des personnes qui ont bel et bien commis une violation de la loi peuvent s'en tirer?

Mme Ellen Burack: Je peux répondre à votre question, si vous voulez.

Le mécanisme des transactions en vue de l'observation existe dans d'autres lois canadiennes. Ces transactions donnent à une personne qui n'a pas respecté les exigences de la loi la possibilité de reconnaître qu'elle a commis une violation et de s'engager à corriger la situation en sachant que, si elle ne se conforme pas cette fois-là, elles écoperont d'une peine deux fois plus élevée.

C'est un mécanisme beaucoup plus rapide et efficace pour inciter certains types de contrevenants à prendre les mesures de redressement appropriées. Ce n'est pas une mesure que l'on prendrait dans le cas des propriétaires étrangers ou des gens dont on doute qu'il soit possible de les retrouver s'ils ne se conforment pas à cette transaction en vue de l'observation. C'est un outil innovateur qui a été utilisé avec d'autres lois, et nous pensons qu'il sera également très utile dans ce contexte-ci.

• (1710)

M. Vance Badawey: Merci.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Allez-y, madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Merci, madame la présidente.

Je ne saurais dire à quel point les attentes du gouvernement de la Colombie-Britannique en particulier étaient élevées. Il attend depuis vraiment très longtemps que le gouvernement fédéral prenne les choses en main. Lorsque la première ronde de financement a été annoncée, laquelle prévoyait 300 000 \$ cette année et 260 000 \$ par année pour le volet des ports pour petits bateaux du Plan de protection des océans, la déception a été assez vive, étant donné que nombre de ces collectivités attendaient depuis déjà longtemps et qu'elles n'ont pas le pouvoir nécessaire, sans parler du budget, pour régler la question, et nous commençons donc à en entendre parler. Les districts d'Oak Bay, de Sechelt et de Lunenburg ont tous décidé de ne pas présenter de demande dans le cadre de ce programme, malgré les très importants retards à ce chapitre. Ils se préoccupaient avant tout de leurs propres budgets, des questions de responsabilité et des questions juridiques, et du fait qu'ils ne pouvaient pas tout avancer les fonds.

J'en ai parlé avec Bill Veenhof, président du district régional de Nanaimo, ma circonscription, et il m'a dit que cela coûtait tout simplement trop cher, malgré le fait que les navires abandonnés dans sa région menacent les emplois du domaine de l'aquaculture et qu'ils représentent vraiment un énorme problème.

Je viens d'avoir des nouvelles de John Roe, de l'organisme Veins of Life Watershed Society, qu'on appelle aussi ironiquement la société des propriétaires disparus. Les membres de cette société ont pris des mesures concrètes pour enlever les navires abandonnés dans ces collectivités. M. Roe a dit qu'il lui aurait fallu remplir 140 pages de formulaires pour la prise en charge des 20 navires abandonnés qu'ils avaient trouvés, et il affirme que cela aurait coûté un demi-million de dollars. Il ne peut pas payer 25 % de la note.

Compte tenu des chiffres que vous nous avez communiqués aujourd'hui, on peut dire que la participation est vraiment dérisoire. On nous a donné des chiffres selon lesquels il y aurait des milliers de navires abandonnés, un peu partout au pays, mais nous n'avons reçu de demande que pour trois enlèvements et quatre évaluations, au regard de cette offre très médiatisée; pourriez-vous alors me dire comment vous vous y êtes pris pour évaluer les obstacles à la participation? Pourriez-vous nous dire aussi ce que vous pourriez faire pour aider les collectivités côtières à collaborer avec le gouvernement fédéral et procéder à l'enlèvement de ces vaisseaux dangereux?

Mme Ellen Burack: Je peux au moins vous dire que, pendant les consultations que nous avons menées en 2016, nous avons discuté avec des collectivités de toutes les régions du pays au sujet de ce dont elles avaient besoin et nous nous sommes fondés sur les commentaires recueillis pour élaborer le programme des navires abandonnés et le programme des ports pour petits bateaux.

Nous reconnaissons que le délai de présentation des demandes était très court, dans le cas de la première ronde. S'il était si court, c'est qu'il ne restait plus beaucoup de temps dans l'exercice pour utiliser les subventions et contributions. On estimait également que, au début, bon nombre des demandes auraient visé une évaluation, puisqu'il faut une évaluation avant de procéder à l'enlèvement, dans le cadre du programme des navires abandonnés, et cela explique en partie les limites relatives aux dimensions et aux nombres.

Mme Sheila Malcolmson: Pourtant, il n'y a eu que quatre demandes d'évaluation, pour tout le pays.

Mme Ellen Burack: Comme le ministre l'a avoué, cela nous a surpris. Je crois que les responsables de nos programmes cherchent un moyen de faciliter les choses et de faire mieux connaître la procédure d'accès à ces programmes, pour l'avenir.

Mme Sheila Malcolmson: Êtes-vous en train de dire qu'à votre avis, c'est un problème de mise en marché ou bien cherchez-vous à savoir si le problème n'a pas trait aux modalités et à la part des coûts que les administrations locales doivent avancer ou encore au fait que le processus de présentation des demandes est trop compliqué?

Mme Ellen Burack: Il me faudrait demander l'avis de mes collègues. Ce n'est pas moi qui gère ces programmes.

Mme Sheila Malcolmson: Serait-il possible de communiquer la réponse au Comité? Il nous faut avoir l'heure juste, en particulier en ce qui concerne la première ronde de financement au titre du Plan de protection des océans. Les prochaines demandes doivent être reçues le 1^{er} avril?

Mme Ellen Burack: Nous avons fait un appel de proposition, je crois. Les demandes peuvent être présentées jusqu'à la mi-mars.

Mme Sheila Malcolmson: Une autre est prévue au printemps, d'une manière ou d'une autre, et il nous serait utile d'avoir ces renseignements.

J'ai aussi entendu dire qu'il arrivait que le vendeur d'un bateau croie avoir fait le transfert de propriété, alors qu'en fait, l'acheteur du bateau n'a pas rempli cette demande de transfert de propriété parce qu'il voulait éviter de payer la taxe de vente. Êtes-vous au courant? Est-ce que vous avez pris des mesures pour régler le problème?

• (1715)

Mme Ellen Burack: C'est un sujet dont nous avons discuté avec les provinces. Il est évident que cela les préoccupe elles aussi, puisqu'il est question de taxe de vente non payée. Nous cherchons une solution du côté du système des permis et des améliorations qu'il faudrait apporter.

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

Allez-y, madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: J'ai une petite question, madame la présidente, si vous me le permettez.

J'aimerais poser une question au sujet du programme des navires abandonnés. J'ai l'impression que les responsables de certaines des municipalités dont je m'occupe pensent que, s'ils demandent du financement pour faire une évaluation, ils n'auront pas le choix de mener le projet à terme, même s'ils ne savent pas combien il coûtera. C'est pour cette raison qu'ils hésitent à présenter une demande: ils ont l'impression que s'ils acceptent les 5 000 \$ nécessaires à l'évaluation, ils ne pourront faire autrement que de lancer le projet, qu'ils puissent se le payer ou non.

Pourriez-vous dire si c'est vraiment ainsi que ça se passe?

Mme Ellen Burack: Je vais vous donner des nouvelles, si je me trompe, mais je ne crois pas qu'il soit obligatoire de réaliser un projet quelconque une fois que l'évaluation est faite. Toutefois, comme je viens de le dire, si je me trompe, j'en informerai le Comité.

La présidente: Nous avons couvert beaucoup de sujets, aujourd'hui.

Merci beaucoup à tous les représentants du ministère d'avoir répondu si clairement aux questions, sur un sujet très important pour l'ensemble des membres présents. Merci beaucoup.

Je vais suspendre la séance quelques instants pour laisser à nos invités le temps de partir; nous allons ensuite poursuivre à huis clos pendant quelques minutes, car nous avons quelques affaires à traiter.

Merci.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>