



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 090 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 12 février 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 12 février 2018

• (1535)

[Traduction]

La vice-présidente (Madame Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC)): Bonjour, mesdames et messieurs.

Je vais déclarer la séance ouverte dans mon rôle de vice-présidente et au nom de la présidente, qui va arriver dans quelques instants.

Je déclare la réunion 90 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.

Nous allons entendre plusieurs témoins pendant la première heure de cette réunion.

Nous avons avec nous M. John Weston, du cabinet Pan Pacific Law Corporation.

Nous avons aussi, pour représenter le Sunshine Coast Regional District Board, M. Frank Mauro, directeur, Zone A - Pender Harbour et Egmont, par vidéoconférence ainsi que M. Ian Winn, directeur, Zone F - West Howe Sound, aussi par vidéoconférence.

Du Washington State Department of Natural Resources, nous avons M. Kyle C. Murphy, assistant-chef, Division des ressources aquatiques, par vidéoconférence ainsi que M. Troy Wood, gestionnaire, Programme pour enlever et éliminer les navires abandonnés, aussi par vidéoconférence.

M. Weston prononcera la première allocution de cette réunion.

À vous la parole, monsieur Weston.

M. John Weston (avocat, Pan Pacific Law Corporation): Merci, madame la présidente.

Comme certains ont déjà mentionné aujourd'hui des projets de loi émanant de députés, je tiens à attirer l'attention du Comité sur le projet de loi S-211, adopté en 2014 pour créer la Journée nationale de la santé et de la condition physique. Parmi les activités de cette journée, Mme Nancy Greene Raine et la gouverneure générale nous invitent à faire du ski sur la Colline mercredi. Vous y êtes tous cordialement invités, quels que soient vos talents sportifs.

En arrivant au Parlement en 2008, je pensais que les législateurs se contentaient d'adopter des projets de loi. Les processus comme celui auquel nous participons aujourd'hui m'ont appris que nous faisons bien plus que cela. Je vous remercie de m'avoir fait l'honneur de m'inviter à témoigner devant vous. Cette invitation m'est précieuse pour quatre raisons qui reflètent des valeurs et des aspects positifs de la démocratie que nous oublions souvent. Je vais vous présenter ces raisons, puis je suggérerai une ou deux mises au point qui feront de ce bon projet de loi C-64 une excellente mesure législative.

Tout d'abord, ce projet de loi n'est pas issu uniquement des cogitations de législateurs et de bureaucrates. Il découle des applications des citoyens de notre merveilleux pays qui voyaient leurs précieux océans empoisonnés par les bâtiments que des propriétaires sans vergogne y abandonnent.

Deuxièmement, ce projet de loi reflète l'influence de certains de nos législateurs. Comme l'auteur de la Loi instituant des réformes, M. Michael Chong, est membre de votre comité, vous comprenez mieux que personne l'importance du rôle de chaque législateur. Bien qu'ayant été déposé par le gouvernement, le projet de loi C-64 découle de projets de loi émanant de députés déjà adoptés, comme celui de Mme Malcolmson. Dans mon mémoire, que vous avez probablement déjà reçu, j'indique que deux membres du NPD, dont Mme Malcolmson, ont lancé ce débat à la Chambre. J'y ai moi-même contribué en déposant mon projet de loi C-695.

Troisièmement, le projet de loi à l'étude aujourd'hui reflète divers points de vue des partis, et non uniquement celui du parti au pouvoir. En cette époque où les Canadiens se plaignent d'un excès de partisanerie au Canada et aux États-Unis, nous devrions être fiers de faire preuve d'une telle ouverture d'esprit dans le cas qui nous occupe.

La quatrième raison, qui est la plus importante, est le fait que ce projet de loi nous exhorte à assumer nos responsabilités. C'est une valeur qui se perd facilement dans nos joutes oratoires politiques. Nous parlons souvent de liberté. J'en suis coupable moi aussi. J'ai souvent mentionné la liberté d'expression et la liberté de conscience dans nos couloirs sacro-saints. Je me suis lancé dans une carrière d'avocat par intérêt pour les libertés constitutionnelles, mais comme le survivant d'Auschwitz Viktor Frankl l'a dit, la liberté sans responsabilité est dangereuse.

L'ouvrage que j'ai publié l'année dernière contient des anecdotes que plusieurs d'entre vous connaissent déjà. Il souligne l'importance des valeurs, dont la responsabilité. J'y exhorte les dirigeants, politiciens et autres, à être présents. Ce livre s'intitule *On*. Pour être vraiment là avec les autres, il faut cultiver son sens des responsabilités.

Ce projet de loi souligne avant tout la prise de responsabilité. Si je ne m'abuse, le projet de loi que j'ai déposé était le premier à suggérer que l'on emprisonne les propriétaires qui abandonnent leurs vaisseaux ou qu'on leur impose des amendes. Le projet de loi C-64 élargit cette notion et en aggrave les conséquences. Je vous remercie, mes amis du Parti libéral, d'avoir saisi un aspect si important de la philosophie conservatrice, celle de la responsabilité personnelle.

Vous savez maintenant que j'appuie le projet de loi C-64. Il est très agréable de voir une personne d'un parti appuyer un projet de loi déposé par un autre parti. Au risque de ternir cet instant de bonheur, j'ajouterai qu'il a fallu aux libéraux 52 pages pour ce que j'ai essayé de réaliser en une seule page. C'est un manque d'efficacité d'environ 5 000 %. Je n'en dirai pas plus.

Bien que j'appuie ce projet de loi de façon générale, je présente 16 recommandations qui pourraient l'améliorer. Vous les trouverez aux pages 5 à 7 de mon mémoire écrit. Trois d'entre elles sont d'ordre général, et les 13 autres sont présentées dans mon étude article par article du projet de loi.

Mes recommandations principales soulignent tout d'abord qu'il serait bien plus facile d'identifier les propriétaires des vaisseaux si le Canada consolidait et améliorerait les bases de données de son Registre des bâtiments. Elles soulignent aussi que les bâtiments abandonnés relèvent plus de la responsabilité de Transports Canada que de celle de Pêches et Océans et que les activités de la Garde côtière sont reliées de plus près à celles des transports qu'à celles des pêches.

La Garde côtière canadienne devrait faire partie de Transports Canada comme il était le cas dans le passé, et non de Pêches et Océans. Si vous n'êtes pas entièrement d'accord avec moi à ce sujet, il vous suffit de considérer le nom du comité qui étudie le projet de loi C-64: celui des transports et non celui des pêches. Bien que la portée du projet de loi C-64 ne s'étende pas à la réorganisation de la Garde côtière, je recommande que l'on envisage d'apporter ce changement.

Je vois que mon temps de parole est presque écoulé. Toutefois, si le Comité le désire, je pourrai lui présenter plus tard, en moins de deux minutes, un aperçu de mes 14 autres recommandations qui feraient de ce bon projet de loi C-64 une excellente mesure législative.

• (1540)

Je suis convaincu que les personnes qui ont contribué à la préparation de ce projet de loi étaient animées par des valeurs positives et non par le désir partisan de se mettre en avant. Je vais donc conclure, non pas pour me vanter, mais parce que je crois profondément en ces valeurs, en lisant une citation du livre que j'ai publié: « Pour le bien de la société, prions nos dirigeants de montrer l'exemple en appliquant ces valeurs, de faire passer le bien des citoyens avant le leur, de briguer des postes de dirigeants pour le bien des gens qu'ils servent ».

Si vous appuyez ce projet de loi, vous agirez exactement à l'instar de ces dirigeants. Merci.

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Merci beaucoup, monsieur Weston. Je vous assure que nous nous ennuyons tous de vous à la Chambre des communes.

Nous passons maintenant la parole à M. Mauro et à M. Winn, qui représentent le Sunshine Coast Regional District Board.

À vous la parole. Vous avez cinq minutes pour présenter votre allocution.

M. Frank Mauro (directeur, Zone A - Pender Harbour et Egmont, Sunshine Coast Regional District Board): Merci beaucoup de nous avoir invités à prendre part à ce débat extrêmement important.

Je vais répéter ce qu'a dit M. Weston, nous avons ici un bon projet de loi. Les gens de Sunshine Coast et de toute la côte de la Colombie-Britannique l'attendent depuis longtemps pour régler les problèmes auxquels nous nous heurtons.

Je vais commencer par notre allocution, puis je traiterai de quelques points généraux.

Le problème, comme d'autres l'ont indiqué, découle d'une question de compétences. Notre action est entravée par la diversité des instances à satisfaire, comme des ministères fédéraux et, dans certains cas, des ministères provinciaux. Lorsque des membres du public et les gouvernements locaux, au nom desquels je m'exprime aujourd'hui, cherchent à prendre des mesures sur des bâtiments abandonnés, on les expédie d'un ministère à un autre et même, dans certains cas, vers des gouvernements provinciaux. Ce projet de loi apporte d'excellentes solutions à ce problème.

Il semble évident que ce projet de loi désigne Transports Canada comme ministère champion. Il a d'ailleurs été déposé par Transports Canada. Et pourtant, au paragraphe 124(1) et à d'autres endroits, on peut lire: « peut notifier le ministre chargé de son application » ou un libellé de ce genre. Nous préférons que le fardeau de signaler... ne revienne plus aux membres du public. Nous ne voulons pas que ceux-ci se perdent dans le labyrinthe des instances gouvernementales. Il serait préférable que le ministère champion se charge de traverser ce labyrinthe s'il est vraiment nécessaire de consulter ces multiples compétences.

Il faudrait également préciser le libellé du paragraphe 6(1). On y parle « des accords ou des arrangements pour l'application de la présente loi » qui permettraient à un gouvernement provincial, à une administration locale, à un conseil ou à un district régional d'effectuer le travail.

Cette intention est positive. Ces bâtiments atterrissent à notre porte, et comme on l'a déjà dit, ils causent de graves problèmes aux gouvernements locaux. À mon avis, il faudrait promettre de compenser les gouvernements locaux pour cela, mais je ne suis pas sûr que cela devrait faire partie du projet de loi. Ces gouvernements n'ont pas les ressources nécessaires pour accomplir ce travail.

Dans notre allocution, je voudrais aussi mentionner le programme de transition. À l'heure actuelle, le programme de transition de Transports Canada qui, je crois, vise les bâtiments abandonnés et qui fait partie du plan de protection des océans, fournit du financement à court terme pour les innombrables bâtiments abandonnés. Cependant, ce financement ne soutient pas les besoins des régions rurales. On trouve de très nombreux bâtiments abandonnés dans les régions rurales, mais ce programme n'apporte que 75 % de la contribution nécessaire pour les enlever. Ces régions sont obligées de confier la tâche à des groupes de bénévoles, qui n'ont pas les capacités de le faire.

Je vais passer la parole à M. Winn, qui ajoutera quelques observations aux miennes.

• (1545)

M. Ian Winn (directeur, Zone F - West Howe Sound, Sunshine Coast Regional District Board): Merci, madame la présidente. Combien de temps nous reste-t-il?

La présidente: Vous avez deux minutes.

M. Ian Winn: Je vais donc poursuivre.

L'article 90 nous préoccupe également, car il traite des amendes. À mon avis, il est bon d'imposer des pénalités, mais dans bien des cas, ces amendes ne sont pas assez élevées. Il faudrait qu'elles incitent les propriétaires à prendre leurs responsabilités et qu'elles contribuent à régler les problèmes. Nous voudrions que l'amende soit assez élevée pour ne pas être considérée comme une simple dépense commerciale. Nous voudrions que l'on révise la structure des pénalités.

L'alinéa 5(2)c) mentionne « les bâtiments qui sont situés sur un emplacement de forage en vue d'être utilisés dans le cadre d'activités d'exploration, d'exploitation ou de production de ressources minérales » et il les exclut. Nous craignons que s'ils partent à la dérive, ce projet de loi les considère comme des bâtiments dangereux. Ce libellé devrait préciser que le projet de loi exclut ces bâtiments sauf si l'on pense qu'il s'agit de bâtiments dangereux qui naviguent à la dérive.

Finalement, passons à l'article 29. Il désigne les bâtiments d'au moins 5,5 mètres conçus pour être propulsés principalement par la force humaine ou éolienne, comme des bateaux à voile. Il faudrait inclure les bateaux moins longs, comme ceux de 4,8 mètres. Il y a une grande différence de longueur entre les bateaux à voile de 5,5 mètres et ceux de 4,8 mètres. En outre, même les petites embarcations contiennent des matières dangereuses. Elles sont souvent dotées de petits moteurs au diesel. Elles contiennent du carburant. Elles ont une batterie au plomb et peut-être des réservoirs de propane. Le projet de loi devrait tenir compte du fait que même les petites embarcations contiennent des matières dangereuses.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant la parole au Washington State Department of Natural Resources. Monsieur Murphy et monsieur Wood, vous avez cinq minutes.

M. Kyle Murphy (assistant chef, Division des ressources aquatiques, Washington State Department of Natural Resources): Merci de nous avoir invités à participer à ce débat aujourd'hui.

Je m'appelle Kyle Murphy. Je travaille au Washington State Department of Natural Resources, où je supervise le programme pour enlever et éliminer les navires abandonnés. Ce programme a été créé il y a environ 15 ans. Il a subi bien des modifications opérationnelles et législatives pour en arriver à ce qu'il est aujourd'hui. Nous nous ferons un plaisir de vous fournir tous les renseignements que nous pourrions sur ce programme.

Cela dit, je vais passer la parole à Troy, qui vous donnera un peu plus de détails. Merci.

M. Troy Wood (gestionnaire, Programme pour enlever et éliminer les navires abandonnés, Washington State Department of Natural Resources): Bonjour, je m'appelle Troy Wood. Je gère, ici à Washington, le programme qui vise à enlever et à éliminer les navires abandonnés.

Comme vous l'a dit M. Murphy, ce programme est en cours depuis 15 ans. Pendant toutes ces années, nous avons enlevé plus de 760 bâtiments un peu partout dans l'État par l'intermédiaire de 50 instances publiques autorisées. À l'heure actuelle, notre liste contient un peu plus de 160 navires que nous devons enlever aussitôt que nous aurons les fonds et les ressources humaines nécessaires. Nous aidons aussi nos instances publiques autorisées à enlever ces bateaux, parce que nous comprenons que nos priorités de 3^e et 4^e rangs constituent leur principale priorité. Ensuite, nous leur remboursons 90 % des frais s'ils ont respecté nos règlements.

Nous versons donc 1 million de dollars chaque année pour enlever ces bâtiments. Cette somme ne va pas bien loin, mais elle nous permet d'enlever un peu moins de 100 navires en deux ans dans le cadre de notre programme d'enlèvement des navires. Nous réussissons cependant à enlever plus de 100 navires grâce à notre programme de remise d'embarcations, qui constitue le volet de prévention de notre programme d'enlèvement des navires. Nous acceptons les embarcations. Dans le cadre de ce programme, nous avons accepté jusqu'à 94 embarcations en une période de deux ans. Grâce à cela, nous réussissons à enlever plus de 100 navires en deux ans.

Je préférerais réserver mon temps de parole pour répondre à vos questions, si vous en avez. Je vais donc vous repasser la parole.

• (1550)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Wood.

Nous allons donc passer à la ronde de questions, en commençant par Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins. Merci d'être venus témoigner devant nous pour cette étude.

Je vais poser des questions à mon ancien collègue, M. Weston, ce qui ne vous surprendra probablement pas. Je sais que nous aurons également l'occasion de poser des questions aux autres témoins.

D'abord, John, je vous remercie pour votre mémoire très détaillé ainsi que pour l'allocution que vous avez prononcée aujourd'hui. Les travaux que vous avez accomplis sur ce problème ont certainement sensibilisé les membres de notre caucus. Je crois qu'ils ont parachevé les travaux de députés néo-démocrates et libéraux qui se sont eux aussi efforcés de sensibiliser leurs caucus.

Je vous remercie tous, parce que je sais que vous êtes dans cette salle aujourd'hui.

John, vous avez mentionné le Registre des bâtiments dans le cadre de vos recommandations. Le Canada ne dispose pas d'un registre officiel des navires abandonnés qui permettrait de bien évaluer l'ampleur du problème, mais on suppose que la majorité des bâtiments abandonnés sont des embarcations de plaisance. Je vous demanderais de nous parler de cela. Ensuite, je voudrais savoir si vous pensez qu'il faudrait créer un volet éducatif pour que les gens cessent d'abandonner leurs embarcations de plaisance. Avez-vous des suggestions sur la meilleure façon d'entreprendre ce volet d'éducation ou de sensibilisation?

M. John Weston: Merci d'avoir posé ces questions.

Je crois que comme tout bon législateur, quand je me suis lancé dans ce projet, je ne connaissais pas grand-chose des bateaux et des bâtiments abandonnés. Frank Mauro m'a bien renseigné, et j'ai beaucoup appris de personnes qui représentaient mes électeurs sur toute la côte de la Colombie-Britannique, où j'ai des milliers d'électeurs si l'on compte tous les gens à qui ce problème tient très à cœur.

Vous m'avez posé deux ou trois questions. L'une d'entre elles concernait le registre.

J'ai appris que le Canada tient trois, ou même quatre registres différents, mais qu'aucun d'entre eux n'est complet. Leurs données sont incohérentes. Il est évident que l'un des éléments cruciaux de la solution à ce problème serait d'identifier les propriétaires de ces bâtiments. L'un des témoins a soulevé le fait que le montant des pénalités n'incite pas les propriétaires à ne pas abandonner leurs bateaux. En outre, on ne peut imposer la pénalité qu'une fois que l'on a identifié le propriétaire du navire. Cela coule de source, mais j'ai remarqué que le projet de loi ne le mentionne pas du tout. Je crois que ce serait une bonne amélioration à lui apporter.

Il est certainement important d'éduquer les gens. Voilà une autre leçon que j'ai tirée de ce processus: il ne s'agit pas tout simplement de l'adoption d'un projet de loi. Ce processus a renseigné bien des gens sur ce problème. Comme vous êtes députée de la Saskatchewan, vous avez probablement appris beaucoup de choses sur les navires abandonnés. À titre de législateurs, nous savons que même si ce projet de loi est rejeté, il aura sensibilisé les gens à ce problème, et cela même produira des conséquences. Il est bon d'éduquer les gens. À mon avis, il faudra officialiser cette éducation.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

J'ajouterais simplement une observation personnelle. Vous avez tout à fait raison. Je viens d'une province sans littoral, la Saskatchewan. Ne croyez pas pour autant que la situation m'indiffère. J'ai appris à connaître ce problème et à comprendre ses incidences sur les collectivités côtières; cela me préoccupe grandement et je soutiens la mesure législative proposée.

J'aimerais enchaîner avec une autre question. Pourriez-vous nous en dire plus sur votre deuxième recommandation, à savoir celle qui porte sur les frais d'immatriculation des bateaux?

• (1555)

M. John Weston: Certaines personnes risquent d'être en désaccord avec moi.

Il va sans dire que les propriétaires de bateaux pourraient se montrer réticents à payer de tels frais, mais le principe qui sous-tend le projet de loi C-64 est la responsabilisation. C'est à ce principe que l'on doit les progrès du projet de loi, à mon sens. La responsabilisation signifie notamment que l'on s'attaque au problème avant qu'il se présente. Les propriétaires de navires sont plus à risque d'abandonner un navire que ne le sont les non-propriétaires. Il est logique que le fonds servant à éponger les coûts liés à la gestion de ces problèmes provienne en partie des propriétaires de navires eux-mêmes. Ce pourrait être sur une base prospective. Je recommanderais d'ajouter cela au projet de loi afin de l'améliorer.

Mme Kelly Block: Merci.

M. John Weston: Par ailleurs, il est intéressant de noter ce qui est advenu du processus lorsque le projet de loi s'est retrouvé au caucus conservateur et qu'il a échoué en raison de l'annonce d'élections. Le Parti conservateur en a d'abord fait un élément de sa plateforme électorale, puis c'est devenu un élément de sa plateforme nationale dans le contexte du processus de résolutions de principe.

Je n'adopte pas du tout un point de vue partisan, ici. Tout ce que je dis, c'est que, sur le plan éducationnel, notre processus démocratique peut vraiment fonctionner si l'on donne une voix aux Frank Mauro de ce monde. M. Mauro a vraiment défendu cela. Voilà qui est très encourageant.

À vous tous, je vous dis merci, encore une fois, d'avoir poussé ce projet de loi aussi loin.

La présidente: Monsieur Fraser, les six prochaines minutes sont à vous.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente. Monsieur Weston, merci d'être présent parmi nous aujourd'hui.

Lors de leur témoignage au Comité, le ministre des Transports et ses fonctionnaires ont indiqué que la première étape devrait consister en une sorte d'inventaire. Pourquoi cela devrait-il passer par la loi plutôt que par un mécanisme interne au ministère?

M. John Weston: Vous voudrez, je crois, vous assurer qu'un tel inventaire soit effectué périodiquement afin de prendre la mesure du problème. Ainsi, vous pourrez planifier un budget pour l'enlèvement des navires. L'inventaire comprendrait aussi une évaluation des obligations juridiques et environnementales liées aux navires.

Il est possible de faire cela par voie de règlement. Il faut que le gouvernement s'engage à procéder à un tel inventaire. Selon moi, il ne faut pas forcément inscrire la chose dans la loi, mais il faut l'inscrire dans les règlements.

M. Sean Fraser: Je me tourne vers nos invités provenant de la région de Sunshine Coast. L'un de nos témoins — M. Winn, je crois, mais corrigez-moi si je me trompe — a mentionné le clivage rural-urbain sur cette question.

Une bonne partie des côtes canadiennes traversent des régions rurales, y compris ma propre région. Selon vous, comment peut-on concevoir la loi ou mettre en oeuvre des politiques pour faire en sorte que les collectivités rurales ne soient pas privées des ressources dont elles ont besoin afin d'enlever les bateaux des eaux?

M. Frank Mauro: Je vous remercie de votre question. Je crois avoir abordé ce sujet.

Je ne peux que parler de la Colombie-Britannique. Je sais qu'ailleurs, les choses se passent sans doute différemment, mais en Colombie-Britannique, les collectivités rurales font toutes partie d'un district régional. Le district régional constitue un type de service unique en Colombie-Britannique. Il s'agit de créer un service fonctionnel qui possède son propre budget. Dans certaines zones, il n'y a pas de service. Aussi, la loi nous empêche de fournir des services dans certains domaines de compétence.

Les eaux ne relèvent pas de notre champ de compétence. Nous ne pouvons donc pas créer un service afin de financer une activité. Nous nous trouvons ainsi dans une impasse. Comme le financement est problématique, nous sommes tributaires des groupes de bénévoles qui se présentent pour offrir leurs services. En raison des limites que la loi nous impose, nous pouvons seulement leur donner de très maigres subventions pour les aider à régler le problème. Lorsque les groupes de bénévoles en viennent à payer 25 % d'une facture de 100 000 \$ pour l'enlèvement d'un navire, voilà qui pose problème. D'où proviendra cet argent? Voilà la différence entre les zones rurales et les zones urbaines.

• (1600)

M. Sean Fraser: Si le gouvernement fédéral travaillait en partenariat avec les petites collectivités, cela réglerait-il le problème? Au gouvernement, on dirait: « Nous allons établir un partenariat avec vos groupes de bénévoles. Vous faites le travail et nous vous aidons à obtenir les ressources. » Est-ce là ce que vous suggérez?

M. Frank Mauro: Précisément. Une étape importante a été franchie avec la mise sur pied du programme d'enlèvement des navires abandonnés, qui est actuellement en place à titre transitoire. C'est ce programme qui exige une portion de 25 %. On devrait peut-être examiner l'ensemble de la transition de manière globale, surtout en ce qui a trait aux anciens navires. Pour ce qui est des cas futurs de navires abandonnés, la loi est plutôt efficace.

M. Sean Fraser: Pour ce qui est du système d'amendes, vous avez évoqué l'article 90 et vous avez suggéré que les amendes étaient peut-être trop minces. Pour reprendre vos propres mots, elles risquent d'être vues comme faisant partie des coûts d'exploitation.

De mémoire, l'amende s'élevait à 50 000 \$ pour un particulier lorsque j'ai vérifié. L'autre type d'amende, pour une entreprise ou un autre genre d'entité juridique, j'imagine, s'élevait à 250 000 \$. Si je me souviens bien, les fonctionnaires du ministère nous ont dit que les amendes allaient s'ajouter aux coûts d'enlèvement des navires abandonnés. Au vu de ces informations, quels seraient les niveaux d'amendes adéquats qui devraient être inscrits dans la loi? Comment faire en sorte que la chose soit approuvée?

M. Frank Mauro: Je laisserai M. Winn répondre à cette question.

M. Ian Winn: Merci, monsieur Fraser.

L'une des amendes établies à l'article 90 s'élève à 5 000 \$ pour un particulier. Je crois que certaines personnes pourraient y voir un simple coût d'exploitation.

La question de la responsabilité et de la propriété d'un bateau revient toujours. Sera-t-il possible d'opter pour une propriété de type « particulier » plutôt que pour une propriété d'entreprise — pour laquelle une amende plus importante est prévue. Ensuite, les propriétaires trouveront le moyen de réduire l'amende pour les particuliers à 5 000 \$. Voilà qui pourrait être considéré comme un coût d'exploitation.

M. Frank Mauro: Puis-je ajouter quelque chose?

M. Sean Fraser: Bien sûr.

M. Frank Mauro: Il existe des bateaux détenus par des particuliers qui font 100 ou 120 pieds environ. Ce sont là de très grands navires qui sont très difficiles à enlever des eaux. Ainsi, une amende de 5 000 \$ imposée au propriétaire ne représenterait qu'une très petite portion des coûts liés au remplissage des réservoirs du navire. C'est une question de point de vue, j'imagine.

M. Sean Fraser: Merci.

La présidente: Nous passons maintenant à Mme Malcolmson.

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

Je suis ravie de constater la présence d'alliés parmi nous. J'aperçois John Weston, le seul conservateur qui ait soutenu la version du projet de loi de mon prédécesseur Jean Crowder. Je vous en remercie.

J'aperçois aussi Frank Mauro. Après que j'eus été élue dans ma circonscription, nous avons exercé des pressions auprès des gouvernements provincial et fédéral à plusieurs reprises au cours des années. Je suis ravi que votre voix soit entendue ici.

Par ailleurs, John Weston a appuyé mon projet de loi C-352, lequel, malheureusement, a fait chou blanc l'automne dernier.

Nous ne saurions exagérer la valeur de la présence parmi nous de représentants du programme de l'État de Washington. J'espère que les autres membres du Comité leur adresseront autant de questions que faire se peut, parce qu'ils ont beaucoup d'expérience dans le

domaine. Je poserai des questions qui s'adressent à vous précisément. Je tiens d'abord à vous dire que, lors de sa visite la semaine dernière, le ministre des Transports a dit que le programme de l'État de Washington était à l'étude au gouvernement fédéral canadien. Votre présence ne manque donc pas de créance.

Parmi les éléments du projet de loi qui causaient un blocage — éléments qui ne sont pas compris dans le projet de loi du gouvernement —, il y a le programme de dépôt pour les bâtiments, que vous désignez comme votre programme de prévention. Voici donc ma question: croyez-vous que vous auriez mieux fait d'attendre avant d'ajouter ce programme? Était-ce une partie essentielle de votre programme pour les bateaux abandonnés dans son ensemble? Aussi, pourriez-vous nous dire un peu plus en détail quels sont les résultats qui découlent des actions du gouvernement lorsque celui-ci décide d'adopter des mesures législatives et de financer l'étape finale du cycle de vie d'un navire?

•(1605)

M. Kyle Murphy: Le programme de dépôt pour les bâtiments a été établi il y a deux ou trois ans par l'une des nombreuses mesures législatives qui, au cours des 15 dernières années, ont porté sur notre programme. Comme Troy l'a dit, étant donné le succès qu'a connu le programme au cours des dernières années, presque 100 navires sont déposés de manière volontaire tous les deux ans. À mon avis, le dépôt pour les bâtiments aurait été un outil très utile dès les commencements du programme, bien que l'on ne puisse dire avec certitude s'il y aurait eu alors un grand taux de participation.

En 15 ans d'existence, le programme a gagné en notoriété. Nous travaillons en étroite collaboration avec les responsables des marinas, des installations portuaires, des villes et des gouvernements de comté. Ainsi, les gens se sont passé le mot. Lorsqu'ils constatent la présence d'un bateau qui fait problème, ils savent que, si le propriétaire est coopératif, ils peuvent nous l'apporter.

Nous aurions aimé que cet outil existe dès les commencements. Au cours des trois dernières années, il en est venu à faire partie intégrante de notre programme.

Mme Sheila Malcolmson: Je vous poserai encore une question portant sur un autre élément de votre programme. Vous imposez également des sanctions en cas de non-immatriculation d'un navire. Nous nous inquiétons de la viabilité de ce programme, compris dans le projet de loi C-64, s'il est impossible d'envoyer des amendes ou d'imposer des sanctions liées à des bateaux en particulier, en raison du piètre du système d'immatriculation des navires. Voilà qui faisait aussi partie de la mesure législative. Quels avantages proviennent, selon vous, du fait d'imposer des amendes en cas de non-immatriculation?

M. Kyle Murphy: À notre avis, le principal avantage réside dans l'incitation à l'immatriculation. Comme l'a dit un témoin précédemment — c'est là une chose que nous avons apprise —, il faut savoir qui possède tel bateau pour pouvoir prendre les moyens qui s'imposent à son endroit. Au-delà des amendes imposées en cas de non-immatriculation, un aspect essentiel de notre programme réside dans notre capacité à obtenir un remboursement de la part du propriétaire à la suite de l'enlèvement d'un navire. Dans ce cas, les coûts sont beaucoup plus importants et l'effet dissuasif est plus grand que dans le cas d'une amende.

Il arrive que l'enlèvement d'un bateau coûte plusieurs centaines de milliers de dollars. La loi nous permet d'obtenir un remboursement de la part du propriétaire pour la totalité de ces coûts.

Les amendes ont certes leur importance, mais il s'agit surtout de veiller à ce que les navires soient immatriculés. Ainsi, lorsque nous trouvons un navire abandonné, nous pouvons consulter le système d'immatriculation afin de déterminer l'identité du propriétaire au moment de l'abandon.

M. Troy Wood: Le fait de posséder les renseignements sur les propriétaires est très important pour nous. Lorsque l'on nous avise de la présence d'un navire abandonné, nous tentons de communiquer avec le propriétaire pour l'inciter à agir de manière responsable.

Mme Sheila Malcolmson: Le droit spécial déboursé lors de l'immatriculation d'un navire constitue un autre aspect important de votre programme dans l'État de Washington. J'ai essayé de m'en servir comme modèle pour ma mesure législative. Les sommes recueillies sont versées dans un fonds à part qui permet d'alléger le fardeau des contribuables.

Pourriez-vous nous dire en quoi cela est important?

M. Kyle Murphy: Dans l'État de Washington, on doit s'acquitter d'un droit lorsque l'on immatricule un navire. À combien s'élève ce droit au total? Je n'en suis pas certain, mais je sais que l'argent est déposé dans différentes caisses pour financer des activités comme la construction d'une rampe de mise à l'eau ou d'installations de pompage, ou encore pour les programmes d'éducation des plaisanciers.

Sur les frais annuels que paie un propriétaire de bateau, trois dollars sont affectés directement au ministère des Ressources naturelles pour la gestion du programme d'enlèvement des navires abandonnés. Il s'agit donc d'un droit spécial. Au départ, il en coûtait un dollar, je crois, mais au cours des dernières années, le montant est passé à trois dollars. C'est d'une importance cruciale pour notre programme, puisqu'il s'agit là de notre principale source de financement. Nous recevons aussi des petits montants supplémentaires provenant d'une autre source pour le report de nos dépenses. Cela dit, sans ce droit spécial, lequel est de trois dollars, je crois...

La présidente: Pardonnez-moi, monsieur. Notre temps est écoulé. Nous devons donner la parole au prochain député.

C'est à vous, monsieur Badawey.

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

Merci à tous de votre présence parmi nous cet après-midi.

J'entends plusieurs remarques qui font état d'anciens projets de loi et d'efforts qui ont été déployés pour régler ce problème. Je vous sais gré pour ces efforts. Aujourd'hui, nous passons à l'étape suivante et nous arrivons à produire des résultats.

Cela dit, je m'intéresse au processus ainsi qu'à l'atténuation des effets financiers que cela pourrait avoir pour les contribuables. J'aimerais me tourner vers ceux qui possèdent de l'expérience en la matière, ceux qui sont plongés au cœur de l'action pour s'attaquer au problème.

Plus précisément, j'aimerais revenir à certains propos que les gars de Washington ont tenus. Ma question porte sur les navires-orphelins. Dans ce cas, nous n'avons pas la possibilité de retrouver les propriétaires pour qu'ils paient la facture ou pour qu'ils s'occupent des navires. J'ai deux questions.

Premièrement, quelle méthode pouvons-nous adopter pour éviter qu'il y ait des navires-orphelins, en repérant les propriétaires à l'avance? Ainsi, en cas d'abandon d'un navire, nous pourrions repérer le propriétaire directement, au moyen d'un numéro d'identification de

véhicule inscrit sur le bateau, comme dans le cas des voitures, ou par un autre moyen. Nous allégerions ainsi le fardeau du contribuable.

Deuxièmement, pour ce qui est de vos programmes de financement, vous disposez de droits pour l'immatriculation des navires de plaisance, de frais pour les permis de visiteur et de frais pour certains navires commerciaux. Parmi ces trois types de frais, lequel contribue le plus au fonds dédié à l'enlèvement des navires abandonnés? Comment avez-vous décidé d'utiliser ces trois sources de financement pour alimenter le fonds dédié à l'enlèvement des navires abandonnés? Comment cela a-t-il été reçu par la communauté des plaisanciers?

Merci, madame la présidente.

• (1610)

M. Kyle Murphy: Avec plaisir.

Lorsque l'on immatricule un navire dans l'État de Washington, on reçoit une étiquette d'immatriculation que l'on doit coller à la fenêtre ou à la proue du navire. Grâce à ce système géré par le ministère des Permis de l'État de Washington, nous sommes à même d'examiner l'historique de propriété. Si nous trouvons un bateau orphelin ou abandonné qui n'a pas été immatriculé depuis des années, nous pouvons utiliser le système pour savoir qui était le dernier propriétaire inscrit. Même si le navire n'a pas été immatriculé depuis cinq ans, nous sommes à même de trouver la dernière personne l'ayant immatriculé et de lancer le processus par la suite. Nous demandons à cette personne si elle a vendu son navire et si elle possède des documents indiquant l'identité de l'acheteur. Il s'agit d'un processus d'enquête, en quelque sorte, qui vise à déterminer l'identité des propriétaires. Tout repose sur le système d'immatriculation qui s'étend sur l'ensemble de l'État et nous permet de remonter au dernier propriétaire.

Le droit spécial de 3 \$ pour les plaisanciers constitue la principale source de financement. Nous en tirons 700 000 \$ tous les deux ans en moyenne. Les frais pour les permis de visiteur ne représentent qu'une fraction du financement. Les droits pour les navires commerciaux représentent environ 250 000 \$ tous les deux ans.

Je crois que le droit spécial découle d'une recommandation des membres de la communauté des plaisanciers. Avant la mise sur pied du programme, les navires abandonnés dans les marinas et les installations portuaires posaient problème — c'est encore le cas, à vrai dire. Ce problème touchait les plaisanciers. Ils ont soutenu l'initiative qui allait régler cela. Ils étaient tout à fait d'accord pour que l'argent qu'ils déboursent lors de l'immatriculation soit versé dans un programme soutenant leur communauté et leur usage de l'environnement. Leur soutien n'a jamais fléchi, même lorsque le droit est passé d'un dollar à trois dollars. Ils ne se sont pas opposés à cette augmentation. L'essentiel, c'est qu'ils voient que le programme leur permet de profiter de leur mode de vie de plaisanciers.

M. Vance Badawey: Je voudrais poursuivre la discussion sur l'immatriculation des bateaux.

Supposons que l'autocollant ou la vignette d'immatriculation a été enlevé du bateau lui-même et que celui-ci est laissé à l'abandon, peut-être à moitié brûlé. Comment faire pour identifier le propriétaire du bateau 10 ou 15 ans après son abandon?

•(1615)

M. Troy Wood: Tout navire importé ou construit aux États-Unis doit avoir un numéro d'identification de coque. Ce numéro est estampillé à un ou deux endroits sur la coque. Cela nous permet de faire l'historique du navire et de le retrouver. Le numéro d'identification de coque est également utilisé par notre garde côtière pour immatriculer les navires et en faire un suivi documenté, de telle sorte que nous pouvons passer d'un État à l'autre et utiliser ce numéro d'identification de coque pour connaître non seulement les propriétaires successifs, mais aussi l'historique du navire lui-même.

M. Vance Badawey: Ce serait semblable à un numéro d'identification de véhicule.

M. Troy Wood: Oui.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Wood.

Nous passons maintenant à M. Hardie.

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

L'une des questions qui a été soulevée lorsque nous nous sommes penchés sur le problème des bateaux abandonnés était de savoir quoi faire une fois qu'ils ont été retirés de l'endroit où ils se trouvent. Existe-t-il un programme de recyclage dans l'État de Washington, en particulier pour des matériaux comme la fibre de verre?

M. Kyle Murphy: Depuis un an, nous travaillons avec une entreprise qui est intéressée à poursuivre ce type d'approche. Elle recycle la fibre de verre et bien d'autres matériaux. Nous continuons à travailler avec elle en vue de trouver une solution pratique de recyclage de la fibre de verre présente dans les bateaux.

Nous essayons de récupérer toutes les pièces utilisables des navires et de les écouler par le truchement de notre système de vente de biens publics excédentaires. Il s'agit d'éléments comme les taquets, les pièces en laiton et les choses de ce genre. Malheureusement, la grande partie des bateaux est broyée, démantelée et envoyée à la décharge.

M. Troy Wood: Le plus difficile, c'est de trouver une utilisation post-consommation pour ces matériaux. Une fois que vous aurez suscité une demande, vous pourrez créer une industrie. L'une de nos entreprises créait de nouveaux produits à partir du broyage des vieux bateaux en bois, ainsi qu'en fibre de verre. Il s'agit d'une petite entreprise en démarrage dont les produits n'ont pas encore atteint le consommateur. La demande n'est pas tout à fait suffisante.

M. Ken Hardie: Peut-être devons-nous nous tourner vers l'avenir. Monsieur Weston, lorsque vous travailliez à l'élaboration de votre projet de loi, avez-vous examiné les difficultés qu'il y avait à faire quelque chose avec les vieux bateaux qui devaient être enlevés?

M. John Weston: Ce que nous avons fait s'approchant le plus de ce que vous suggérez, c'était de nous adresser aux témoins avec qui vous discutez. Je pense que vous avez d'excellents témoins d'Olympia, qui ont une solide expérience de l'enlèvement de bateaux à l'abandon.

Si vous me permettez de répondre à la question précédente de votre collègue au sujet de l'identification, il y a plusieurs articles dans le projet de loi qui, à mon avis, pourraient être plus précis. Puis-je y revenir rapidement?

M. Ken Hardie: Non, pas vraiment, parce que j'ai d'autres questions. Vos observations figurent-elles dans votre mémoire?

M. John Weston: Oui, elles y sont.

M. Ken Hardie: Bien. Parfait.

Monsieur Mauro, monsieur Winn, est-ce qu'il y a beaucoup de dénégations de responsabilité quand il s'agit de prendre en charge l'enlèvement des épaves qui se trouvent dans les îles Gulf et le long des côtes?

M. Frank Mauro: Oui. Je peux dire que Transports Canada, dans certains cas, a aidé en délivrant des ordres d'enlèvement — le plus souvent pour des structures abandonnées que pour des bateaux — et que la GRC a également été utile, mais quand vient le temps de faire appliquer la loi et de procéder à l'enlèvement, les gens ont tendance à s'esquiver. C'est l'un des problèmes.

M. Ian Winn: Nous n'avons pas parlé du rôle des Premières Nations. Dans ma région, il y a actuellement un bateau échoué sur la côte de la Première Nation de Squamish. Il s'agit d'une autre question de compétence que nous n'avons même pas abordée: qu'est-ce que les Premières Nations peuvent faire de tels navires?

M. Frank Mauro: Selon la loi provinciale, les terres portuaires — c'est-à-dire le fond marin — sont du ressort de la province, et cela soulève la question de l'intrusion. Les gens se tournent vers les agents d'application de la loi du ministère des Forêts, des Terres et des Opérations des ressources naturelles de la Colombie-Britannique, qui est le bailleur foncier et qui a le pouvoir de délivrer des permis.

Il y a en effet des dénégations de responsabilité, mais il y a aussi des problèmes d'application de la loi. La Garde côtière lutte contre les déversements, mais lorsqu'il s'agit de retirer un navire, c'est plus problématique. Par exemple, un navire a coulé dans notre bassin, avec pour seul résultat qu'il a été porté sur les cartes marines comme danger pour la navigation.

C'est de ce genre de dénégation de responsabilité dont je parle. Je sais que je ne fais que décrire les problèmes, mais je pense néanmoins que le projet de loi contribuera grandement à les résoudre, bien qu'il soit susceptible d'améliorations dans les domaines que nous avons mentionnés.

•(1620)

M. Ken Hardie: Soit dit en passant, pour revenir à l'intervention de M. Weston, je tiens à dire que nous apprécions hautement vos observations. J'avais simplement besoin de temps pour poser d'autres questions. Merci, John.

M. John Weston: Vous savez, j'ai l'habitude.

M. Ken Hardie: D'accord. Pas de problème.

Monsieur Murphy et monsieur Wood, vous avez mentionné que votre programme a connu un certain nombre de transitions depuis sa création. Pouvez-vous nous expliquer, de façon générale, certaines de ces transitions et nous dire pourquoi vous avez dû opérer des changements?

M. Kyle Murphy: La plupart des transitions visaient à améliorer l'efficacité du programme.

Nous avons, entre autres, accru les pouvoirs d'arraisonnement que nous-mêmes et d'autres organismes peuvent exercer, précisé le processus de mise sous garde afin que soient respectées les exigences d'application régulière de la loi aux États-Unis et augmenté les droits, qui sont passés de 1 à 3 \$. Les changements apportés plus récemment visaient à promouvoir la responsabilisation des propriétaires de bateau, notamment en exigeant que les marinas et les bateaux qui s'y trouvent en vertu d'un contrat d'amarrage de longue durée soient couverts par une assurance. Nous avons maintenant en place une structure de responsabilité civile secondaire qui nous permet de poursuivre les anciens propriétaires qui n'ont pas suivi les étapes légales au moment de vendre leur bateau. Nous cherchons ainsi à décourager les gens ayant un bateau qui devient un problème de le vendre, par exemple, pour un dollar à un type rencontré dans un bar.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Murphy.

M. Chong est notre prochain intervenant.

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

J'aimerais demander aux témoins leur opinion sur l'article 24 du projet de loi. L'article 24 exige qu'un bâtiment d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonnes ait un certificat d'assurance pour entrer dans un port ou en sortir dans les eaux canadiennes. La raison pour laquelle je pose une question à ce sujet, c'est que certaines personnes ont laissé entendre que le seuil de 300 tonnes était peut-être trop élevé, et le Comité voudrait peut-être envisager de modifier le projet de loi pour le réduire.

J'ai fait un peu de recherche fondamentale à ce sujet, et il me semble que 300 tonnes, c'est déjà un gros bateau. Par exemple, l'ancien traversier qui faisait la navette entre Mill Bay et la péninsule Saanich n'avait que la moitié de cette jauge. La moitié des traversiers du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve-et-Labrador jaugent moins de 300 tonnes. En Ontario, le traversier de Glenora, qui transporte passagers et voitures du comté de Prince Edward à la route provinciale sur la terre ferme ne fait que 200 tonnes. Le traversier de l'île de Toronto ne fait que 180 tonnes de jauge brute.

Il me semble que beaucoup de bateaux échapperaient à l'obligation de souscrire une assurance en vue de financer l'enlèvement de ces navires délabrés ou abandonnés si cette obligation ne s'appliquait qu'aux bâtiments d'au moins 300 tonnes de jauge brute. J'aimerais entendre ce que les témoins ont à dire au sujet de ce seuil de 300 tonnes.

La présidente: Monsieur Weston, aimeriez-vous amorcer la discussion?

M. John Weston: Eh bien, Washington nous a dit qu'il y a une convention, je crois, ou qu'on tente d'adopter une convention selon laquelle toutes les marinas et tous les propriétaires de bateau devront avoir des documents d'identification et peut-être une assurance. Il vaudrait la peine de savoir quel niveau de dépenses et de désagréments cela entraînerait pour les propriétaires.

L'autre partie de la disposition dont vous parlez concerne, je crois, la convention internationale. Mes observations portaient, en partie, sur l'insuffisance de coordination entre la convention internationale et ce projet de loi. Il n'est nulle part dans le projet de loi indiqué si c'est la convention internationale ou la loi nationale qui primera en cas de conflit.

En outre, beaucoup des dispositions interprétatives pourraient être renforcées. Dans le cas du « propriétaire », par exemple, à l'article 15, il n'est pas clair si les conséquences légales doivent

s'appliquer aux personnes morales désignées dans l'article 12, comme le veut la loi. La notion même d'abandon pour une période de moins de deux ans n'est pas clairement définie aux paragraphes 32 (2) et (3). Je pense que, dans l'ensemble, il y a d'autres points qui pourraient être précisés pour que les objectifs énoncés de la loi soient atteints.

Encore une fois, je pense qu'il vaudrait la peine d'entendre ce que Washington a à dire sur cette question de l'assurance.

● (1625)

M. Kyle Murphy: Je dirai tout d'abord que notre programme n'est pas limité par le tonnage d'un navire, mais par sa taille. Les fonds que nous obtenons ne peuvent pas être utilisés pour des navires de plus de 200 pieds, donc d'environ 60 à 70 mètres de longueur.

Pour ce qui est de l'assurance, nous avons constaté que la plupart des grands navires commerciaux actuellement en service, ou même les petits bateaux de pêche commerciale, étaient déjà assurés. Dans la plupart des cas, ce sont plutôt de petits bateaux de plaisance non assurés qui se trouvent délabrés ou abandonnés dans les marinas. C'était là notre cible principale lorsque nous avons soulevé la question de l'assurance.

M. Frank Mauro: Puis-je dire un mot à ce sujet?

L'hon. Michael Chong: J'aurais une courte brève question pour le témoin de Washington.

Tous les navires de moins de 200 pieds ont-ils besoin d'une assurance dans l'État de Washington?

M. Kyle Murphy: Seulement les navires pour lesquels il y a une entente ou un contrat d'amarrage de longue durée avec un exploitant d'amarrage privé ou public — une marina — doivent avoir une assurance. Ainsi, le propriétaire d'un navire amarré à une bouée d'amarrage autorisée qui lui appartient n'est pas tenu de souscrire une assurance. On pourrait dire qu'il y a des échappatoires dans le système d'assurance.

L'hon. Michael Chong: Pour clarifier, si j'ai un Beneteau de 60 pieds amarré dans un club nautique de Seattle, ai-je besoin d'une assurance?

M. Kyle Murphy: Oui. Le système fonctionne un peu selon l'approche du bâton et de la carotte. Voici comment: si vous n'avez pas d'assurance sur votre bateau amarré dans cette marina et que celui-ci coule, ni la marina ni l'administration publique concernée n'aurait accès au fonds pour enlèvement des épaves afin de retirer votre bateau du bassin.

L'hon. Michael Chong: Merci beaucoup.

La présidente: Merci, monsieur Murphy.

Allez-y, madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan (South Shore—St. Margarets, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci aussi aux témoins présents aujourd'hui.

Lorsque j'ai présenté le projet de loi M-40, qui était la motion introductive du projet de loi, j'ai suivi le projet de loi de M. Weston. J'ai aussi eu l'occasion d'examiner votre projet de loi, ainsi que celui de Jean Crowder, et j'ai suivi, bien sûr, ce qui se passait du côté de Washington. Félicitations pour tout le bon travail que vous faites là-bas.

Sur la côte Est, la situation est un peu différente, puisque les bateaux abandonnés ne sont pas, pour l'essentiel, des embarcations de plaisance. Il y en a peut-être, mais il s'agit surtout de gros navires de la marine de guerre, d'anciens navires de la Garde côtière et de navires de pêche commerciale. Connaissez-vous un endroit, d'autres États côtiers — je parle aux gens de Washington en ce moment —, qui ont des programmes semblables aux vôtres qui visent les navires plus gros?

M. Kyle Murphy: Dans l'État de Washington, nous nous occupons nous-mêmes des navires plus gros. Il y a quelques années à peine, nous avons retiré un navire de 170 pieds qui était auparavant un remorqueur de la marine de guerre. Nous avons retiré de vieux navires de recherche océanographique. Nous avons même enlevé quelques vieux navires de la Garde côtière canadienne qui avaient été achetés par quelqu'un à Washington il y a plusieurs années. Nous avons beaucoup d'expérience avec les navires de gros tonnage.

Pour ce qui est de leur nombre, ils représentent la plus faible proportion des bateaux dont nous nous occupons, mais ils comptent pour une bonne part des coûts de notre programme. Il est beaucoup plus onéreux d'enlever des navires de grande taille.

• (1630)

Mme Bernadette Jordan: Vous avez dit avoir un budget d'environ 1 million de dollars pour enlever les navires. Je sais, par exemple, que dans la région que je représente, l'enlèvement d'un seul gros navire a coûté presque autant. Qu'en est-il, par comparaison, de votre côté lorsque vous avez effectué l'enlèvement de ces grands navires? Est-ce que vous l'avez payé à partir du fonds provenant des droits de 3 \$?

M. Kyle Murphy: Nous avons entrepris d'abord les travaux d'enlèvement moins difficiles de gros navires à partir de ce fonds, complété par notre financement biennal de 2 millions de dollars. Cependant, nous avons reçu, il y a environ quatre ou cinq ans, un important crédit de 5 millions de dollars accordé par l'assemblée législative de notre État pour nous occuper expressément des navires commerciaux plus gros. Notre financement normal ne nous permettait pas de nous occuper d'un grand nombre de ceux-ci, qui devenaient d'ailleurs de plus en plus nombreux. C'est un crédit spécial que nous avons reçu. Je pense que cela a duré trois ou quatre ans, et nous avons pu procéder à l'enlèvement d'une douzaine de navires.

Mme Bernadette Jordan: Merci.

La présidente: Votre temps est écoulé.

Merci beaucoup à tous nos témoins. Monsieur Weston, c'est toujours un plaisir de vous revoir parmi nous.

La séance est suspendue pour un moment afin de permettre aux autres témoins de prendre place à la table. Je vous remercie.

• (1630)

(Pause)

• (1630)

La présidente: De l'Atlantic Policy Congress of First Nations Chiefs Secretariat, nous accueillons Ken Paul, directeur des Pêches et des ressources intégrées, et le chef Terrance Paul, de la Première Nation de Membertou, qui témoigneront par vidéoconférence depuis Sydney, en Nouvelle-Écosse. Nous accueillons également Peter Luckham, président du Conseil de Islands Trust, et Anna Johnston, avocate-conseil de la West Coast Environmental Law Association.

Bienvenue à vous tous. Nous sommes très heureux de vous avoir parmi nous.

Monsieur Paul, la parole est à vous, pour cinq minutes.

• (1635)

Chef Terrance Paul (Première Nation de Membertou, Atlantic Policy Congress of First Nations Chiefs Secretariat): Quel M. Paul? Ken Paul ou le chef Paul?

La présidente: Le chef Paul.

Chef Terrance Paul: Je vous remercie de m'avoir invité à participer à la discussion d'aujourd'hui. Je suis heureux d'être ici, au nom à la fois de l'Atlantic Policy Congress et de ma communauté de Membertou, pour parler du projet de loi C-64.

En tant que gardiens originels de nos terres et de nos eaux, nous, les Micmacs, savons que nous avons des droits, ainsi que des compétences à mettre en commun, qui tiennent compte des méthodes appropriées et des répercussions sur notre environnement du retrait du service des navires et de leur enlèvement.

À titre d'information, je rappelle que, selon nos traités, les Micmacs ont les premiers droits de récupération des navires naufragés. Cependant, au fil du temps, cela a été oublié dans bien des cas.

C'est pourquoi la rencontre avec vous aujourd'hui nous importe tant, à nous et au peuple micmac, qui compte plus de 22 000 personnes en Nouvelle-Écosse, ainsi qu'aux autres peuples autochtones du Canada. Nous sommes conscients des grandes possibilités de développement économique que représentent pour les Premières Nations les navires désaffectés, abandonnés et dangereux qui se trouvent dans nos eaux. Étant donné que les Micmacs de la Nouvelle-Écosse ont une vaste expérience de la pêche et une longue tradition comme pêcheurs, nous considérons que la collaboration avec vous, notre gouvernement, constitue un dialogue ouvert et continu pour faire avancer le projet de loi C-64 et une occasion de savoir comment nous pourrions contribuer à ce résultat.

Les débouchés économiques et les possibilités d'emploi que son adoption nous procurerait seraient immensément bénéfiques.

Je recommanderais un examen approfondi du processus d'appel d'offres lui-même. Bien que je ne prétende pas que nous aurions toujours la capacité de réaliser des projets à grande échelle par nous-mêmes, je vous demande d'établir des exigences en matière de participation et de partenariats autochtones. Ici, au Cap-Breton, par exemple, les Micmacs de la Nouvelle-Écosse et de Membertou ont des terres sur le front de mer de Sydney. Récemment, nous avons vu des entreprises obtenir d'importants contrats pour faciliter les opérations d'enlèvement, et nous n'avons même pas été consultés, encore moins appelés à participer au projet. Cette façon de faire ne peut pas continuer.

Je vous demande aujourd'hui de retenir de nos discussions l'idée de créer un processus d'approvisionnement inclusif et de veiller à ce que les Autochtones puissent, aux termes du projet de loi C-64, participer au processus d'appel d'offres sous. Nous reconnaissons l'importance de ce projet de loi, qui donnera une meilleure orientation et une plus grande protection pour l'avenir.

Nous souhaitons que les recommandations que nous formulons à votre intention fassent avancer le projet de loi. Nous serions heureux de pouvoir participer à vos discussions futures, mais aussi de jouer un rôle central dans les efforts pour atteindre, de manière sécuritaire et efficace, les objectifs du projet de loi, tout en étant inclus dès le début.

Notre peuple utilise depuis longtemps ces eaux pour survivre et pour subvenir aux besoins des familles. Je vous exhorte à envisager de nous inviter à la table pour d'autres discussions et, quand viendra le temps de bien prendre en charge ces opérations, j'espère que vous envisagerez de faire appel à des Autochtones qui veilleront à protéger nos eaux, comme nous le faisons depuis les temps immémoriaux.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente: Merci beaucoup, chef Paul.

C'est au tour de M. Ken Paul.

•(1640)

M. Ken Paul (directeur, Pêche et ressources intégrées, Atlantic Policy Congress of First Nations Chiefs Secretariat): Premièrement, j'aimerais reconnaître que nous nous trouvons en sol traditionnel algonquin et que nous souhaitons respecter leur souveraineté.

J'aimerais également mentionner que je remplace le chef Bob Gloade en raison d'une urgence médicale survenue hier. Il devait se présenter en notre nom, en qualité de coprésident, et j'espère que nous pourrions lui adresser nos prières de prompt rétablissement, ainsi qu'à sa famille.

Le chef Terry a parlé de nos traités. J'aimerais vous lire un extrait du traité de 1752, le Traité de paix et d'amitié entre Sa Majesté le Roi et Jean-Baptiste Cope. L'article 7 dit expressément ceci:

Que les susdits Sauvages feront tout ce qui sera en leur pouvoir pour sauver la vie et les Effets de quelque personne que ce soit, dont les vaisseaux viendraient à échouer sur les Côtes qu'ils habitent, et amèneront, les peuples et les Effets, qu'ils auront sauvés à Halifax où ils seront récompensés selon la valeur de susdits Effets.

On peut trouver ce traité et ce passage même sur le site Web des Affaires autochtones et du Nord.

Nous comprenons qu'avec le projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance, le gouvernement du Canada souhaite renforcer la responsabilité des propriétaires, interdire l'abandon, accroître les pouvoirs fédéraux de réaliser des évaluations, introduire des régimes d'application et de conformité et clarifier les rôles de Transports Canada, du ministère des Pêches et des Océans et de la Garde côtière.

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités doit tenir compte des points suivants.

Les Micmacs et les Malécites sont signataires de traités de paix et d'amitié avec la Couronne. Ces traités sont des ententes de nation à nation conclues avant la Confédération et le Canada a reconnu officiellement les traités de 1752 et de 1760-1761 dans des causes judiciaires.

Les Micmacs et les Malécites n'ont jamais cédé de terres ou d'eaux territoriales à la Couronne ou au Canada. À titre d'habitants originaux de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de Terre-Neuve et du Québec, les Micmacs et les Malécites jouissent de droits issus de traités autochtones qui découlent de leurs droits inhérents.

Selon le droit canadien, la Couronne a l'obligation de représentant de consulter les chefs des Premières Nations au sujet de toute mesure législative qui pourrait avoir une incidence sur les droits ancestraux et issus de traités, y compris le projet de loi C-64.

Le traité de 1752 détermine et reconnaît le rôle essentiel du peuple micmac dans les opérations de sauvetage lors de naufrages sur la côte Atlantique.

Le projet de loi C-64 octroie de nouveaux pouvoirs au ministre des Pêches et des Océans ainsi qu'à la Garde côtière canadienne en ce qui a trait aux épaves, aux navires abandonnés et aux dommages environnementaux. Des frais et des pénalités sont prévus. Ces pouvoirs et le rôle des Premières Nations doivent faire l'objet d'une discussion dans le cadre d'une consultation exhaustive avec les Micmacs et les Malécites.

Le projet de loi C-64 propose de nouvelles immatriculations assorties de frais pour les propriétaires de navires. Toute nouvelle réglementation, politique, administration ou tout coût doit faire l'objet de discussions dans le cadre d'une consultation exhaustive avec les Micmacs et les Malécites.

L'occasion économique que représentent la déconstruction, le sauvetage et le transport d'un navire doit être offerte de préférence aux entreprises micmaques et malécites.

On doit également prendre en considération les répercussions sociales et culturelles sur les peuples micmacs et malécites des impacts environnementaux et économiques des épaves et des navires abandonnés sur les territoires ancestraux non cédés. Ceci comprend, sans y être limité, le savoir ancestral autochtone, qui a été défini dans le projet de loi canadien C-69, la Loi sur l'évaluation d'impact.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Paul.

Nous allons passer à M. Luckham de l'Islands Trust.

Vous avez cinq minutes, monsieur.

M. Peter Luckham (président, Conseil de Islands Trust, Islands Trust): Merci, madame la présidente et membres du Comité, pour le travail important que vous accomplissez au Canada.

J'aimerais mentionner que nous nous rencontrons en territoire algonquin anishnabé et également reconnaître le territoire de Coast Salish, où je vis, et que la province de la Colombie-Britannique m'a mandaté pour préserver et protéger.

Je représente les 26 fiduciaires élus de l'Islands Trust, qui représentent 35 000 résidents et propriétaires des îles du Golfe de la Colombie-Britannique. L'Islands Trust est une fédération de 13 organismes gouvernementaux locaux à vocation particulière, établie en 1974 par la province de la Colombie-Britannique en vertu de l'Islands Trust Act.

En vertu de cette loi, nous avons le mandat de préserver et de protéger la région visée par la fiducie, de même que ses attraits et son environnement, en coopération avec d'autres intervenants, au profit de tous les Britanno-Colombiens.

Les îles du Golfe constituent une destination touristique d'une grande diversité écologique. En ma qualité de plongeur autonome et de marin, j'ai vu de nombreux bateaux coulés ou sabordés et des navires abandonnés le long de nos rives.

J'aimerais exprimer ma gratitude à la députée Sheila Malcolmson pour ses années de travail acharné à ce projet et je voudrais remercier ce gouvernement pour la création du projet de loi C-64.

Trois millions et demi de personnes vivent dans la région entourant l'Islands Trust. La région compte des centaines de milliers d'embarcations de plaisance. Nombre d'entre elles sont des navires anciens entretenus avec amour, mais d'autres sont irrécupérables.

Une étude de Transports Canada réalisée en 2014 désignait notre région comme un point névralgique au Canada pour les navires abandonnés. Nous sommes préoccupés par les petits bateaux de fibre de verre et de béton qui atteignent la fin de leur durée de vie utile.

Quelle est la cause sous-jacente de tous ces navires abandonnés? Je dirais que c'est l'attrait de la mer. Cette puissante fascination pour l'aventure et l'exploration attire les audacieux et les intrépides. Trop souvent, ceux qu'enjôle le chant des sirènes ne semblent pas avoir les connaissances, les compétences, l'expérience et les ressources pour entretenir leurs vieux bateaux convenablement. L'absence d'une réglementation claire n'aide en rien.

Il arrive régulièrement dans les baies et les ports de nos îles que l'on voie un navire à risque couler à ses amarres après les tempêtes hivernales, laissant fuir huile et essence et dériver piles, déchets, peinture et autres toxines vers les pouponnières de notre environnement marin sensible.

La municipalité de Bowen Island, l'une des 450 îles à l'intérieur de la fiducie de l'Islands Trust, a consacré 400 heures de travail et plus de 75 000 \$ depuis 2014 pour retirer plus de quatre tonnes de débris provenant de bateaux, d'épaves et de bouées d'amarrage. Il s'agit d'un coût important et insoutenable pour cette petite administration locale.

Ces navires ont peu de valeur ou n'en ont pas du tout et sont facilement transférés à ceux que la mer attire. On est forcé, par les circonstances, de les amarrer ou de jeter l'ancre. Au bout du compte, ces navires se voient abandonnés ou rejetés sur les plages lors d'une tempête ou pire encore, on les saborde au milieu de la nuit.

L'absence d'immatriculation pour les navires ou de gestion des bouées d'amarrage favorise l'abandon. Il faut mettre un terme à l'irresponsabilité des propriétaires de bateau.

Depuis 2010, l'Islands Trust préconise des solutions à long terme pour les navires abandonnés. Nous avons, et d'autres également, recommandé les stratégies suivantes: la création d'un mécanisme de financement sous forme de droit d'immatriculation pour les navires; une amélioration de la gestion des permis et des immatriculations pour tous les navires ainsi que la validation des données existantes; la création d'un programme de restitution des navires; l'établissement de programmes d'éducation publique et de programmes de bonne gestion des navires; la confirmation des responsabilités des agences ayant autorité sur les navires abandonnés.

Je vous demande de renforcer le projet de loi C-64 par des mesures visant à prévenir l'abandon. On pourrait, par exemple, mettre sur pied un programme d'examen et d'approbation en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables pour l'inscription des bouées d'amarrage privées et en superviser activement l'application, mener des recensions régulières des bouées d'amarrage de concert avec d'autres agences, inventorier et surveiller les navires qui présentent un danger et établir un programme permanent de financement au-delà de 2017-2022.

Nous estimons l'intention derrière tout le travail que suppose le projet de loi C-64. Il s'agit d'un grand pas dans la bonne direction et il répond à nombre de nos inquiétudes. Nous sommes heureux de voir que des accusations ont récemment été portées en Colombie-Britannique contre des délinquants qui sabordaient délibérément leurs navires. Je crois qu'en réussissant à faire passer le message que le gouvernement veut vraiment pénaliser les délinquants et aider ceux qui demandent de l'aide, on réduira le nombre d'abandons.

Les plans de Transports Canada pour améliorer l'immatriculation des embarcations de plaisance et pour développer une source de recettes régulières en vue du retrait des navires sont essentiels pour prévenir l'abandon de bateaux à long terme, de la même façon que le

programme de retrait de navires abandonnés de l'État de Washington a grandement aidé le comté de San Juan dans sa gestion des bateaux abandonnés.

● (1645)

Merci de votre leadership en la matière et merci de m'avoir invité ici aujourd'hui.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Luckham.

Nous allons passer à Mme Johnston, avocate-conseil à la West Coast Environmental Law.

Mme Anna Johnston (avocate-conseil, West Coast Environmental Law Association): Merci beaucoup et merci de cette invitation à me présenter ici devant vous en territoire algonquin non cédé.

Je m'appelle Anna Johnston. Je suis avocate-conseil à la West Coast Environmental Law.

West Coast est une organisation sans but lucratif qui oeuvre depuis 40 ans. Elle aide les Britanno-Colombiens à protéger leur environnement par des moyens juridiques. Nous travaillons avec les collectivités côtières, les gouvernements locaux et les Premières Nations dans le but de renforcer les lois environnementales qui protègent leurs terres et leurs eaux. Je suis honorée d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais féliciter ce gouvernement de prendre des mesures concrètes au sujet des épaves et des navires abandonnés ou délabrés. À vous tous, c'est un véritable plaisir de voir que les partis se sont unis pour faire avancer ce projet de loi et le renforcer d'un commun accord.

Les navires abandonnés sont source d'importantes préoccupations environnementales, sécuritaires, économiques et esthétiques dans les collectivités côtières de la Colombie-Britannique. Je crois que le même inventaire de 2014, auquel mon ami vient de faire allusion, compte 245 navires en mauvais état en Colombie-Britannique, et il ne s'agit que de ceux qui ont été rapportés par les gouvernements locaux. De ceux-ci, 165 étaient des embarcations de plaisance ou des voiliers, alors les grands navires commerciaux ne constituent pas la plus importante part du problème en Colombie-Britannique. Ce sont plutôt les petites embarcations de plaisance qui déversent de l'essence et qui se décomposent dans les eaux et les ports locaux.

Le projet de loi C-64 constitue un bon point de départ pour aider à résoudre ce problème. J'ai quelques suggestions qui, si elles étaient mises en oeuvre, aideraient à renforcer le projet de loi et lui permettraient de réaliser l'objectif du gouvernement, qui est de gérer plus efficacement les navires naufragés et abandonnés ainsi que les épaves.

Ma première suggestion consiste à garantir que l'objectif de gérer ces navires soit réalisé en renforçant le caractère discrétionnaire de la loi et en exigeant que les ministres et les receveurs d'épaves prennent des mesures concrètes.

La deuxième recommandation que je ferais se rapporte à la première. Dans la mesure où la loi préserve son caractère discrétionnaire, selon mon expérience, lorsque le gouvernement tarde à agir contre un problème, le public veut savoir pourquoi. Par conséquent, je recommanderais qu'il y ait un amendement qui permette explicitement au public de demander aux ministres ou aux receveurs d'épaves de s'occuper, ou de les autoriser à s'occuper des épaves et des navires abandonnés, et de combiner cette possibilité de demande avec une réponse obligatoire qui serait rendue publique à l'intérieur d'un délai prescrit.

Ma troisième recommandation est de mieux permettre la localisation des propriétaires de navire, comme cela a déjà été mentionné dans cette salle, en exigeant l'immatriculation des embarcations de plaisance.

Est-ce qu'il me reste quelques minutes? Je peux développer ces points?

• (1650)

La présidente: Oui, c'est le cas. Il vous reste deux minutes, madame Johnston.

Mme Anna Johnston: En ce qui concerne le caractère discrétionnaire de la loi, la plupart des pouvoirs du ministre et des receveurs d'épaves en vertu de la loi, en ce qui a trait aux épaves et aux navires abandonnés ou délabrés, sont discrétionnaires, ce qui remet en cause le fait que ces décideurs prendront ou non les mesures nécessaires pour résorber le retard en matière d'enlèvement d'épaves, de navires abandonnés ou délabrés dans les eaux canadiennes.

Par exemple, le paragraphe 30(3) stipule que si le propriétaire d'un navire délabré le laisse immobilisé, échoué, mouillé ou amarré pendant au moins 60 jours, contrairement au paragraphe 30(1), le ministre peut prendre des mesures, surveiller la situation ou ordonner que des mesures soient prises. Je recommanderais que l'on renforce ce genre de disposition pour obliger le ministre et les receveurs d'épaves à prendre des mesures dans un délai prescrit ou pour justifier pourquoi aucune mesure n'est prise.

En plus de cela, ma deuxième recommandation est que, dans la mesure où le pouvoir discrétionnaire demeure dans la loi, le projet de loi contienne des dispositions précises qui permettraient à quiconque de demander à des ministres ou à un receveur d'épaves de s'occuper des épaves et des navires abandonnés ou de les autoriser à le faire.

Certaines dispositions de ce genre existent dans le projet de loi. Par exemple, le paragraphe 58(1) exige qu'une épave soit déclarée. Toutefois, lorsque j'ai examiné le projet de loi, je n'ai pas vu, en ce qui concerne bon nombre d'autres dispositions permettant aux ministres de prendre des mesures à l'égard de ces navires, la possibilité pour le public de demander explicitement que cela se fasse.

Bien sûr, le public serait toujours en mesure de faire cette demande, mais la raison de l'inclure dans une mesure législative est qu'ainsi, on peut l'accompagner de l'exigence que le ministre ou le receveur d'épaves fournisse une réponse publique à cette demande, afin de préserver l'obligation de rendre des comptes au public.

J'allais parler de l'immatriculation des bateaux de plaisance, mais je pense que ce sujet a été amplement abordé.

La présidente: Merci beaucoup, madame Johnston.

Nous allons passer à Mme Block pour six minutes.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous nos témoins ici présents. Un grand merci de vous joindre à nous.

Fait intéressant, il ne s'agit pas du premier projet de loi déposé à la Chambre et renvoyé à ce comité dont les témoins des Premières Nations mentionnent qu'ils n'ont pas été consultés.

J'imagine que c'est à vous que je vais poser ma première question, monsieur Ken Paul, et je dis Ken Paul tout simplement parce que le chef Paul siège également à la table.

Dans d'autres projets de loi, il y a des dispositions qui exigent qu'au moment de prendre une décision en vertu d'une loi, le ministre tienne compte « des effets négatifs que les décisions peuvent avoir

sur les droits des peuples autochtones du Canada ». Pouvez-vous me dire si vous êtes au courant de la présence d'une telle disposition dans le projet de loi C-64? Si ce n'est pas le cas, quelle serait votre recommandation à l'égard de ce projet de loi et quels amendements faudrait-il y apporter afin de répondre à certaines des préoccupations que vous avez soulevées dans votre témoignage?

M. Ken Paul: Je ne connais pas vraiment les dispositions que vous avez mentionnées, mais en général, si une loi était susceptible d'avoir des répercussions sur les droits ancestraux issus de traités des Autochtones, cela entraînerait l'obligation de consulter. Cela fait simplement partie du droit canadien, en vertu des arrêts rendus dans la cause Haïda de 2004, je crois.

Nous avons des processus dans le Canada atlantique. Nos chefs de Premières Nations sont nos dirigeants législatifs et ils peuvent déléguer. Cependant, il n'y a pas eu de consultations exhaustives récemment. Il semble que les choses soient publiées dans la *Gazette* et qu'on nous demande ensuite si nous voulons consulter ou non, alors que le processus est déjà amorcé. Quand quelque chose est publié dans la *Gazette*, le compte à rebours est déjà commencé. Il doit y avoir un engagement plein et entier dès le départ afin d'éviter tout problème particulier.

• (1655)

Mme Kelly Block: Pour faire suite à cela, avez-vous des amendements que vous aimeriez voir étudiés pour ce projet de loi?

M. Ken Paul: Je n'ai pas le pouvoir de recommander des amendements. Cela revient aux membres des tables de consultation qui sont délégués par nos chefs.

Mme Kelly Block: D'accord. Merci beaucoup.

Je vais poser une question au chef Paul. Pouvez-vous me dire combien de navires abandonnés se trouvent actuellement dans votre port?

Chef Terrance Paul: Je ne connais pas le nombre exact, mais je sais qu'il y en a beaucoup. Je n'ai pas ce nombre, mais je sais qu'il y a près de 700 navires déclassés ou abandonnés à l'échelle nationale.

D'un autre côté, en ce qui concerne les navires déclassés, je suppose que la pratique habituelle est d'aller là où la main-d'oeuvre est la moins chère, c'est-à-dire outre-mer, ce que je considère comme mauvais, même pour les gens qui font le travail, en raison des mesures de protection nécessaires.

Beaucoup de ces navires contiennent de l'amiante, et d'après ce que j'ai vu, on n'offre absolument aucune protection à ce chapitre. Cela peut coûter plus cher ici, mais.... Nous voici au Cap-Breton. Nous avons vu, ici dans le port, beaucoup de ces navires déclassés, qui attendent que l'entrepreneur les emmène à l'étranger. On nous demande d'appliquer nos mesures de sécurité et de les surveiller, c'est ce à quoi cela se résume. Il n'y a pas vraiment de discussion, pas de consultation, ce qui est très.... Je veux dire, c'est la loi. C'est ce qu'elle exige, même si nous pensons, même si sentons que cela nous affecte et c'est certainement ce que nous ressentons.

Il ne s'agit pas simplement de cocher une case pour indiquer que vous nous avez consultés, que vous venez de nous parler. Il doit y avoir des consultations sérieuses et il doit en émaner des accommodements valables.

Je sais que c'est une longue réponse à votre question sur le nombre de navires abandonnés, mais il fallait que je le dise.

Mme Kelly Block: Oui. C'est très bien. Je viens de prendre note que vous avez recommandé la mise en place d'un sérieux processus d'appel d'offres pour l'enlèvement des navires abandonnés.

À l'heure actuelle, quel est le processus d'enlèvement d'un navire abandonné? Vous avez peut-être déjà dit que cela avait lieu dans d'autres pays, mais pouvez-vous me dire comment on s'y prend maintenant?

Chef Terrance Paul: Comme je l'ai dit, le processus d'appel d'offres n'a eu lieu que récemment. Je le sais, étant donné ce que nous avons vécu ici au Cap-Breton en raison de la direction que les navires prenaient. Ils ne restaient pas au Canada. Depuis lors, on a instauré une politique qui exige que les navires ne soient plus démantelés à l'étranger, ce qui est une bonne chose. Ce que nous avons fait auparavant, de concert avec un partenaire spécialisé dans la réparation et le démantèlement de navires, est que nous étions allés à Ottawa et avons présenté ce qu'on appelle une proposition spontanée afin de démanteler un navire ici même, au Cap-Breton.

La présidente: Merci chef Paul. Désolée de vous interrompre, mais nous devons poursuivre. Vous pouvez peut-être lier le reste de votre réponse à la prochaine question.

Allez-y monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Chef Paul, vous avez de la chance. Je vais reprendre plus ou moins là où vous vous êtes arrêté. Mais avant de commencer, je tiens à vous féliciter publiquement pour votre nomination à l'Ordre du Canada. C'était un honneur bien mérité, et nous sommes tous très heureux pour vous en Nouvelle-Écosse.

Monsieur Ken Paul, veuillez dire au chef Bob Gloade que nous pensons à lui et lui souhaitons bonne chance.

Chef Paul, en ce qui concerne le processus d'appel d'offres, il y a là une possibilité. Nous sommes en face d'une vague, pour ainsi dire, pour ce qui est de traiter un arriéré historique de navires abandonnés. Comment pouvons-nous mieux faire participer les communautés des Premières Nations pour qu'elles aient la possibilité de continuer à protéger nos eaux et à profiter des avantages économiques qu'elles procurent? Après la fascinante leçon d'histoire que nous venons de recevoir, je comprends que cela fait partie des droits garantis par le traité de 1752. Pouvez-vous terminer en décrivant un processus de participation qui vous assurerait un accès équitable à ces avantages?

• (1700)

Chef Terrance Paul: Dans ma présentation, même si je ne l'ai pas précisé, ce que je voulais vraiment dire, c'était d'avoir des marchés réservés et d'accorder plus de poids aux soumissions qui prévoient un partenariat avec des peuples autochtones.

Je vais vous donner un exemple de marché réservé fructueux — aux fins du nettoyage des fameux étangs bitumineux ici à Sydney. Nous avons commencé par un marché réservé de 20 millions de dollars à l'intérieur d'un projet de 400 millions. Ce processus a été couronné de succès. Je sais qu'un sous-ministre de la province a parlé en notre faveur, et je serai toujours reconnaissant envers les gens qui ont le courage de prendre position. Le gouvernement était tellement satisfait du travail que nous avons fait qu'il a augmenté notre marché pour le porter à environ 80 millions de dollars. Nous avons prouvé que nous pouvions faire le travail. Tant que nous avons l'expertise nécessaire pour établir des partenariats et acquérir des capacités dans le domaine couvert par le marché, la participation des Autochtones à ces appels d'offres doit être prévue dans l'appel d'offres.

M. Sean Fraser: Pensez-vous qu'il serait préférable d'y aller un projet à la fois, ou estimez-vous plutôt qu'il vaudrait la peine d'établir

une sorte de ligne directrice qui pourrait s'appliquer à tous les projets qui pourraient avoir une incidence sur un droit des Premières Nations?

Chef Terrance Paul: Je ne veux pas répondre à cette question parce que je ne veux pas nous mettre dans une situation où nous ne sommes pas en mesure d'exécuter un marché. Je pense que les marchés devraient être octroyés selon ces mérites. Même si nous ne décrochons pas le contrat, nous devrions au moins avoir la possibilité de profiter des emplois créés en vertu de ce contrat. Il devrait y avoir un marché général réservé pour l'emploi des Micmaqs ou l'emploi autochtone, selon la région, pour ce projet particulier.

M. Sean Fraser: Chef Paul, merci beaucoup.

Madame Johnston, vous avez parlé de certains des efforts déployés pour dresser un inventaire, et je m'appuierai sur le témoignage de M. Weston, qui est toujours dans la salle, au sujet de la nécessité de créer une base de données pour bien s'attaquer au problème.

Dans les plus petites collectivités, l'un des problèmes auxquels nous sommes confrontés dans ce projet de loi et dans l'ensemble concerne la capacité de comprendre le processus nécessaire pour procéder à un signalement. Comment pouvons-nous nous assurer d'établir un inventaire de la bonne façon pour que toutes les collectivités qui ont des problèmes de navires abandonnés puissent inscrire leur projet sur la liste des priorités?

Mme Anna Johnston: Il y a déjà eu des recommandations voulant qu'il n'y ait qu'un seul organisme de référence. Je pense que cela contribuerait grandement à ce que les collectivités n'aient pas à essayer de déterminer si c'est le MPO, Transports Canada, un port ou un havre qui assume la responsabilité. C'est un peu confus en vertu de la loi à l'heure actuelle. Il peut être très utile d'avoir ce que nous appelons en Colombie-Britannique « l'organisme à guichet unique » juste pour savoir à quelles personnes s'adresser. Il y a aussi évidemment l'éducation et les documents.

Je soupçonne qu'un grand nombre de collectivités de la Colombie-Britannique sont bien conscientes de ce problème et connaissent déjà certaines des solutions de contournement qu'elles doivent adopter.

M. Sean Fraser: Mon temps de parole est écoulé. Je vous remercie beaucoup.

Wela'liog chef Paul, et veuillez transmettre nos salutations au chef Gloade.

La présidente: D'accord. Nous cédon maintenant la parole à Mme Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Merci madame la présidente.

Je remercie également tous les témoins.

J'aimerais poursuivre au sujet des questions de la West Coast Environmental Law Association concernant le pouvoir discrétionnaire du ministre.

Comment aimeriez-vous que soit formulé un éventuel amendement qui transformerait une possibilité en une obligation? Voudriez-vous faire part au Comité de ce que vous avez en tête, le cas échéant?

• (1705)

Mme Anna Johnston: Bien sûr, avec plaisir. C'est assez simple. Dans la plupart des cas, comme au paragraphe 30(3), où il est précisé « le ministre peut », il faudrait remplacer le libellé par « le ministre doit » ou « le ministre fera », selon la préférence des rédacteurs. Dans ce cas, 90 jours, par exemple, pourraient être suffisants pour « dans un délai prescrit ».

Il est précisé à l'alinéa 36a) que le ministre des Pêches et des Océans « peut », et il est ensuite précisé à l'alinéa 58(4)c) que le receveur d'épaves « peut »:

prendre à l'égard de l'épave les mesures qu'il estime indiquées, sauf sa disposition par aliénation, démantèlement, destruction ou autrement, ou autoriser toute autre personne à les prendre.

Encore une fois, je dirais simplement « doit », dans un délai prescrit.

Mme Sheila Malcolmson: D'accord. Je vous remercie beaucoup.

Nous allons maintenant entendre Peter Luckham, président du conseil de Islands Trust, avec qui j'ai travaillé pendant six ans alors qu'il était vice-président et que j'étais présidente. Il occupe maintenant mon ancien poste.

Nous avons beaucoup travaillé dans ce dossier et honnêtement, le conseil de Islands Trust a été l'une des premières administrations municipales à soumettre chaque année des résolutions à faire adopter par l'Union of British Columbia Municipalities et l'Association of Vancouver Island and Coastal Communities, et nous y travaillons toujours. Le gouvernement a promis de réaliser certaines de ces résolutions, mais elles ne sont pas enchâssées dans le projet de loi. Elles sont affichées sur le site Web et font partie de son programme, mais bon nombre d'entre nous ont tellement envie d'agir dans ce domaine que nous serions plus à l'aise si elles étaient enchâssées dans une loi.

Certains de ces éléments permettraient de corriger le registre des navires, de créer des droits pour aider à couvrir le coût de l'aliénation des navires et surtout, de réduire l'arriéré de ce que Transports Canada décrit comme des milliers de navires abandonnés dans tout le pays.

Je vous vois approuver d'un signe de tête. Ce sont là les éléments d'un grand nombre de ces résolutions de l'administration municipale.

Pouvez-vous nous parler plus en détail de la nécessité impérieuse de régler le problème de l'arriéré et de certaines des préoccupations dont nous a parlé le Sunshine Coast Regional District Board dans le dernier groupe de témoins? Même s'il existe entretemps un programme de collaboration avec les administrations municipales pour éliminer une partie de l'arriéré actuel de navires abandonnés, le ministre nous a dit la semaine dernière qu'il n'y avait eu que sept demandes dans tout le pays jusqu'ici.

Quels sont les obstacles à la participation des administrations municipales à ce programme? Le conseil de Islands Trust a-t-il présenté une demande d'enlèvement?

M. Peter Luckham: Merci pour la question, madame la présidente Malcolmson—c'est une vieille habitude.

Mme Sheila Malcolmson: J'ai toute une série de questions.

M. Peter Luckham: Je pense que l'arriéré est très préoccupant. Il est impossible d'aller dans un port, sur l'une ou l'autre des principales îles, sans que votre regard tombe sur un navire abandonné ou échoué sur la plage. Il y en a dans les terrains de jeux de nos enfants. Il y en a où nous nageons. Ils affectent les aires de croissance et la zostère marine. Ces navires doivent être enlevés. Ils ne font que continuer de se détériorer. Plus on les y laissera longtemps, plus il coûtera cher de les enlever.

En ce qui concerne la participation au programme d'enlèvement, je pense qu'il y a des problèmes importants, par exemple en ce qui concerne la prise en charge de la responsabilité et la demande de financement.

Il y a trop de questions sur la façon dont le processus se déroulera pour que ces parties assument des responsabilités importantes. Je

pense que 200 navires ont été répertoriés dans l'île de Vancouver et dans la région côtière de la Colombie-Britannique. Il ne fait aucun doute qu'il s'y trouve des navires, mais il est certain que la prise en charge de cette responsabilité est préoccupante. Je suis préoccupé par le fait que l'on demande à des organismes bénévoles d'assumer la responsabilité de navires qui représentent essentiellement des matières dangereuses. Franchement, je ne pense pas que nous devrions encourager de simples citoyens à nettoyer les produits chimiques toxiques, les hydrocarbures, le plomb, l'amiante et toutes les autres substances contenues dans ces navires.

Il faut mettre en place un organisme central chargé de répertorier ces navires et d'évaluer les risques qui y sont associés. Bien entendu, s'il ne s'agit que d'une petite embarcation sans toxines, nous pourrions probablement faire quelque chose, mais je m'inquiète de la toxicité des navires qui se trouvent là.

Honnêtement, je m'inquiète aussi du fait que des districts régionaux acceptent ces navires dans leurs sites d'enfouissement. Nous n'acceptons pas les cloisons sèches et le gypse dans nos sites d'enfouissement, pour des raisons évidentes. Si ces navires sont des décharges de déchets dangereux, et je dirais qu'ils le sont, il faut réfléchir sérieusement à la façon dont nous allons gérer leur enlèvement, et cela doit être fait de façon professionnelle et efficace.

• (1710)

La présidente: Vous pouvez poser rapidement une dernière question, madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: J'ajouterai simplement que l'État de Washington a présenté il y a un certain nombre d'années un modèle à l'Union of BC Municipalities, et que c'est le modèle de défense des intérêts que l'administration municipale a adopté en grande partie. Pouvez-vous exhorter le Comité à examiner attentivement les résultats qu'il a obtenus depuis 15 ans?

M. Peter Luckham: C'est un bel exemple de réussite. Ils s'attaquent au problème. Le public et les propriétaires de bateaux voient des moyens de s'extraire de la situation délicate dans laquelle ils se trouvent avec ces navires, et c'est assurément une voie que le Comité devrait recommander et que nous devrions suivre au Canada.

La présidente: Merci monsieur Luckham.

Madame Jordan est la suivante.

Mme Bernadette Jordan: Merci madame la présidente, et merci aux témoins d'être ici aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à vous, madame Johnston.

Vous avez parlé de la nécessité de préciser les rôles et les responsabilités. Je croyais avoir une copie de l'ancien organigramme montrant ce que doit faire une personne qui trouve un navire abandonné. Tout était différent. Il fallait appeler telle personne si la réponse était oui, ou telle autre personne si la réponse était non, mais ce nouveau projet de loi semble être beaucoup plus simple.

Pouvez-vous nous dire qui est responsable, qui doit assumer les responsabilités et comment l'on s'y prend pour s'assurer que quelqu'un s'occupe du problème?

Mme Anna Johnston: Si je comprends bien le projet de loi, si un navire se trouve dans un port, c'est le MPO qui en est responsable, et s'il se trouve dans un havre, c'est Transports Canada. S'il se trouve sur une propriété de la Couronne qui appartient au MPO, le MPO est responsable, et s'il s'agit d'une propriété de la Couronne qui n'appartient pas au MPO, le ministère des Transports est responsable. En général, il y a ensuite le receveur d'épaves, je crois, pour les navires qui se trouvent à l'extérieur de ces zones.

Mme Bernadette Jordan: Trouvez-vous cela plus simple qu'auparavant pour quelqu'un qui trouve un navire abandonné? Le libellé disait essentiellement: « Si vous trouvez un navire ici, vous devez alors appeler cette personne » ou « si la réponse à cette question est oui, faites ceci ». En fin de compte, il fallait trouver à qui le navire appartenait.

Mme Anna Johnston: Je m'inquiète pour le profane. Seuls quelques avocats environnementalistes un peu coincés liront la loi. Ce qui m'inquiète, c'est que si une administration municipale ou un membre du public découvre un navire abandonné ou une épave, ils ne consulteront pas la loi pour savoir quoi en faire. Ils pourraient ne pas faire la distinction entre un havre, un port ou une propriété appartenant à...

Mme Bernadette Jordan: Pensez-vous donc qu'il serait prudent d'établir un volet éducatif pour examiner les prochaines étapes? L'une des raisons pour lesquelles je demande cela, c'est que, comme l'a dit M. Luckham, des navires abandonnés ont été transférés des administrations municipales aux gouvernements provinciaux et territoriaux, puis au gouvernement fédéral. Nous devons nous assurer que les gens savent à qui faire part de leurs préoccupations. L'ajout d'une composante éducative à cette mesure législative serait-elle souhaitable?

Mme Anna Johnston: Oui, tout à fait. Je pense en outre que l'idée d'un organisme à guichet unique ne doit pas nécessairement être une question législative. Il est possible de garder le partage des responsabilités dans la loi tel quel, et puis peut-être... Si quelqu'un téléphone à Transports Canada pour lui faire part d'un problème qui relève de la responsabilité du ministre des Pêches, il pourrait probablement être facilement renvoyé à l'autorité responsable.

Mais évidemment, une composante éducative serait souhaitable, surtout pour ce qui a été dit au sujet de la toxicité de ces navires, et peut-être que les simples citoyens ne devraient pas manipuler... Il faut un bon volet éducatif sur ce que les gens doivent faire, avec qui ils doivent communiquer et dans quels délais.

Mme Bernadette Jordan: Comme je l'ai dit, d'après les témoignages précédents, la côte Est semble un peu différente de la côte Ouest en ce qui concerne les navires que l'on y trouve. Sur la côte Ouest, il s'agit surtout d'embarcations de plaisance et il y a beaucoup de fibre de verre, alors que sur la côte Est, nous avons affaire à d'anciens navires plus gros comme le MV *Miner* large du Cap-Breton. Je suis sûre que le chef Paul se souvient du désastre environnemental causé par ce navire.

Pour ce qui est de la différence entre les deux côtes, comment pouvons-nous veiller à ce que la loi en tienne compte?

Mme Anna Johnston: Une certaine souplesse est déjà inscrite dans la loi, par exemple pour ce qui est des amendes. Certaines infractions commencent à 5 000 \$ et d'autres commencent, je crois, à 100 000 \$, selon qu'il s'agit d'une procédure sommaire ou d'une mise en accusation.

Encore une fois, je vous recommande d'exiger l'immatriculation des embarcations de plaisance afin d'englober les petits bateaux. Le projet de loi semble viser davantage les grosses embarcations, même si la déclaration de M. Chong au sujet du seuil de 300 tonnes, je crois, est tout à fait valable. Cela me semble être lié à la convention de Nairobi et, probablement pour des raisons de droit interne, ce seuil pourrait être un peu plus bas et exiger simplement une sorte d'assurance ou de garantie pour les navires de taille moyenne.

●(1715)

Mme Bernadette Jordan: Vous avez parlé de l'immatriculation des petits bateaux de plaisance, mais qu'en est-il de l'immatriculation des plus gros?

Mme Anna Johnston: Je crois comprendre que la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001 exige l'immatriculation des navires commerciaux. Ce n'est que pour les navires non commerciaux...

Mme Bernadette Jordan: Il s'agit toutefois de les trouver.

Mme Anna Johnston: Pardon?

Mme Bernadette Jordan: Il s'agit de les trouver.

Mme Anna Johnston: Il s'agit de les trouver et, encore une fois, il pourrait s'agir d'une mesure législative. Je sais que dans le projet de loi C-68, les modifications de la Loi sur les pêches, et le projet de loi C-69, le projet de Loi sur l'évaluation d'impact, se trouvent des dispositions qui exigent des bases de données consolidées, tout comme dans la Loi sur la protection de la navigation.

Il pourrait être assez facile d'apporter une modification à ce projet de loi pour exiger de la même façon une base de données consolidée sur tous les navires immatriculés, ce qui réglerait probablement bon nombre des problèmes.

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

M. Vance Badawey: Merci madame la présidente.

J'aimerais revenir un peu plus en profondeur sur ce que nous avons appris des consultations antérieures, en particulier auprès de la communauté autochtone et du ministre lui-même, qui a participé à de nombreuses discussions à ce sujet, et présenter ensuite certains éléments du projet de loi.

Corrigez-moi si je me trompe, mais je cherche maintenant à m'assurer que nous n'avons pas de navires orphelins, que les navires portent tous un numéro de coque qui permet de les localiser et d'en attribuer ainsi la responsabilité à quelqu'un. C'est mon premier point.

Mon deuxième point — et l'homme en vidéoconférence en a parlé — concerne le processus d'appel d'offres, parce que chaque situation est différente. Il ne s'agit pas d'un processus passe-partout. Il n'y a pas seulement différentes méthodes, mais aussi différentes situations liées à ces méthodes que nous pouvons appliquer et, en conséquence, nous pouvons atténuer les coûts ainsi que l'impact sur l'environnement dans la région environnante.

Enfin, il faut veiller à ce que les processus soient respectés à l'avenir. Puisque ces processus sont inscrits dans la loi, nous ne nous retrouverons donc pas dans la situation dans laquelle nous nous trouvons actuellement, avec plus de 600 navires abandonnés.

Est-ce exact, de l'avis des délégations qui sont ici aujourd'hui, compte tenu de certaines de vos observations? Est-ce une bonne façon de décrire le processus pour l'avenir?

Je pose la question à la cantonade.

M. Peter Luckham: Il n'est pas déraisonnable de supposer que s'il existe un processus exhaustif, nous pouvons nettoyer les navires qui sont en service et que si nous créons des mécanismes qui ne favorisent pas l'abandon, nous verrons une réduction du nombre de navires abandonnés.

Il y a certainement une possibilité de progrès à l'avenir. Nous pouvons rendre le tout aussi simple ou aussi complexe que nous le voulons. Je sais que si nous voulons signaler un incendie de forêt, nous composons un numéro 1-800, ou si nous voulons prévenir un déversement d'hydrocarbures, nous avons aussi un numéro 1-800 à composer. Pourquoi ne pouvons-nous pas composer aussi un numéro 1-800 pour que quelqu'un reçoive une épave?

Nous devons simplifier les choses et éviter de les rendre terriblement complexes. Nous devons simplement créer des possibilités de financement et établir des relations avec des organismes et des entreprises de sauvetage pour que cela soit efficace.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, si vous me le permettez, je vais céder une partie de mon temps à ma collègue, Mme Goldsmith-Jones.

Mme Pam Goldsmith-Jones (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Merci beaucoup et merci de m'avoir invitée ici.

Avant de poser ma question à Peter Luckham, j'aimerais parler des consultations auprès des peuples autochtones, car c'est très important.

Le ministre a rencontré les 30 et 31 août les Nanwakolas, le Conseil des peuples autochtones des Maritimes et la Fédération micmac. Bien sûr, il est toujours possible d'en faire davantage, et le plan de protection des océans reflète certainement notre profonde détermination à travailler avec les peuples autochtones en ce qui concerne tout ce qui a trait à la sécurité et à la protection marines.

Monsieur Luckham, j'ai trouvé intéressant ce que vous avez dit au sujet de la possibilité d'aider ceux qui le demandent. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Il ne fait aucun doute que ce sera un partenariat communautaire.

• (1720)

M. Peter Luckham: Merci de me donner cette occasion.

Nous avons assurément besoin d'un programme de dépôt de navires et de possibilités d'éducation et d'intendance. Bon nombre de ces personnes n'adoptent pas ce processus d'abandon de leur plein gré. Elles achètent un navire en s'attendant à réaliser un rêve; il s'avère que la situation est beaucoup plus grave qu'elles ne l'avaient prévu, et elles se retrouvent sans autre solution. Le règlement n'était pas clair au moment où elles ont acheté le navire, et cela les aiderait à prendre une décision rapidement si l'information était disponible au sujet de leurs responsabilités et du fait que le navire doit être immatriculé et qu'elles doivent être titulaires d'un permis.

J'aimerais rapidement faire une comparaison. Si vous ne transférez pas comme il se doit la propriété d'une automobile au nom d'une autre personne en remplissant les documents requis, vous êtes passible d'une amende de 10 000 \$ en Colombie-Britannique, mais il n'existe pas de tel mécanisme avec un navire. Nous pouvons leur permettre de s'aider eux-mêmes en les appuyant pour qu'ils évitent d'être pris dans la situation au départ, puis en leur fournissant des solutions de rechange pour l'élimination appropriée du navire une fois qu'ils en sont propriétaires.

Il faut aussi évidemment empêcher toute vente sans document par un vendeur qui sait combien il en coûtera pour réparer le navire, pour éviter que cette personne se débarrasse de son navire au détriment d'une victime innocente. Il y a bon nombre de victimes innocentes. Je sais qu'une barge a déjà été poussée sur la plage de Penelakut et qu'elle a été vendue à quelqu'un pour un dollar. C'était une bonne idée jusqu'à ce qu'elle commence à couler au havre de Ladysmith.

Nous pouvons les aider en les empêchant de se faire prendre dans cette fâcheuse situation dont ils ne peuvent plus s'extirper.

M. Ken Paul: J'aimerais répondre au sujet de la consultation.

Tout d'abord, les peuples autochtones vont soutenir toute forme de dépollution de l'environnement. C'est incontestable. En ce qui concerne la consultation, le ministre a rencontré un certain nombre de groupes autochtones, comme le Conseil des peuples autochtones, par exemple, qui n'est pas une autorité reconnue par la loi pour les Premières Nations. C'est un organisme de services, un peu comme un centre d'amitié. Il joue un rôle essentiel, mais les seuls qui ont le pouvoir de parler au nom des Premières Nations sont les chefs des Premières Nations, en vertu de la Loi constitutionnelle et de la Loi sur les Indiens.

Par exemple, à l'approche de l'examen environnemental en cours actuellement en ce qui concerne l'EIS, l'ONE, la Loi sur les pêches et la Loi sur la protection de la navigation, une séance de consultation étalée sur deux ans a été vraiment importante, mais maintenant que les projets de loi sont rédigés, une obligation officielle de consultation sera déclenchée.

Tout ce qui a été fait à l'avance est formidable, parce que nous apprenons les uns des autres et nous apprenons des façons d'améliorer les choses, mais maintenant que les projets de loi sont rédigés, nous en sommes à l'étape de l'obligation de consulter, et des organisations comme la mienne prendront du recul et permettront aux tables de négociation de se consulter.

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

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

Madame Johnston, vous avez mentionné qu'environ 160 des 240 navires qui ont été identifiés étaient des bateaux de plaisance, c'est-à-dire des embarcations de plaisance, des voiliers ou des bateaux à moteur. Ils représentent environ les deux tiers des navires.

Monsieur Luckham, êtes-vous d'accord pour dire que la plupart des navires abandonnés ou échoués dans la Mer des Salish sont des bateaux de plaisance, des embarcations de plaisance, des bateaux à moteur ou des voiliers?

M. Peter Luckham: Je ne connais pas les chiffres exacts, mais je sais que les gros navires posent assurément un grave problème, et nous en avons eu un grand nombre. L'impact cumulatif des plus petits navires est toutefois aussi important ou pire que celui des grands navires.

L'hon. Michael Chong: Lorsque vous parlez de « grands navires », faites-vous allusion à des navires comme le *Viki Lyne II* qui se trouvait dans le havre de Ladysmith?

M. Peter Luckham: Exactement.

L'hon. Michael Chong: Je pense que c'est un bon point pour illustrer la situation. Le *Viki Lyne II* — et j'ai vérifié — ne faisait que 224 tonnes de jauge brute, de sorte qu'il ne serait même pas visé par l'article 24 du projet de loi. L'on exige 300 tonnes ou plus aux fins de l'assurance.

• (1725)

M. Peter Luckham: Merci.

L'hon. Michael Chong: L'enlèvement de ce navire a coûté au gouvernement fédéral plus de 1 million de dollars, il y a plusieurs années, alors je suppose que la grande question est de savoir qui va payer pour tout le nettoyage, puisque comme Mme Malcolmson l'a fait remarquer, bon nombre de ces milliers d'épaves et de navires abandonnés sont des bateaux de plaisance. Madame la présidente, la grande question à laquelle je pense en examinant ce projet de loi, c'est de savoir qui va payer pour tout cela.

L'État de Washington nous a dit qu'il exige que tous les navires de moins de 200 pieds de longueur soient assurés pour couvrir le coût de leur enlèvement. Sans cela, la responsabilité incombe implicitement à la marina. Le Danemark, si j'ai bien compris, a récemment présenté un projet de loi exigeant que les navires qui font moins de 20 tonneaux de jauge brute aient une assurance suffisante pour couvrir l'enlèvement d'une épave ou d'un navire abandonné. Au Canada toutefois, ce projet de loi ne semble pas couvrir les navires de moins de 300 tonneaux.

Le gouvernement a annoncé un programme relatif aux bateaux abandonnés, mais il n'y consacre que 6,85 millions de dollars sur cinq ans, soit environ 1,3 million de dollars par année, ce qui couvrirait à peine le coût de l'enlèvement d'un seul navire comme le *Viki Lyne II*.

J'aimerais connaître vos commentaires ou vos suggestions sur la façon dont nous pouvons couvrir le coût d'enlèvement de ces épaves et navires abandonnés le long de nos côtes. Peut-être devrions-nous modifier l'alinéa 24(1)b) qui ne vise que les navires canadiens. Autrement dit, il faut conserver l'alinéa 24(1)a), selon lequel tout navire étranger de 300 tonneaux ou plus qui entre dans un port canadien ou qui en sort doit être assuré, mais qui fixe un seuil bien inférieur pour les navires canadiens, afin que nous puissions nous occuper de ceux qui ont abandonné ou démoli leurs navires ici, sur les côtes canadiennes. J'aimerais savoir ce que vous pensez de ce seuil.

M. Peter Luckham: Si vous me permettez de répondre, je vous remercie d'avoir posé de très bonnes questions, que je me pose moi-même, sur le projet de loi.

Avec tout le respect que je vous dois, j'aimerais savoir qui va nettoyer les dommages environnementaux et restaurer l'habitat détruit, et à quel prix. Nous constatons que la pêche au hareng diminue, la même chose pour le saumon et l'orque, et la liste n'en finit plus de s'allonger. C'est une question d'équilibre. Il y a des coûts environnementaux importants qui ne sont pas pris en compte.

Si l'on met en place le programme qui s'impose, j'avance que ce sont les propriétaires de ces navires qui paieront, si le système en place permet d'identifier ce propriétaire.

Ce sont d'excellentes questions. Je n'ai pas toutes les réponses. Et vous, chers collègues?

Mme Anna Johnston: En ce qui concerne le nettoyage, je m'inquiète un peu du fait que les dispositions relatives aux responsabilités et au pouvoir du ministre d'obliger les propriétaires

à s'occuper des navires abandonnés, et ainsi de suite, ne semblent viser que leur enlèvement, et non les coûts de nettoyage des dommages environnementaux ni les coûts de remise en état. J'invite donc le Comité à modifier ces dispositions afin d'exiger que les propriétaires de ces navires soient tenus d'assurer le nettoyage des dommages environnementaux et, si ce n'est pas le cas, de leur faire assumer les coûts de ce nettoyage.

La présidente: Il vous reste 40 secondes.

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

Merci.

La présidente: Nous allons céder la parole à M. Hardie pour une minute.

M. Ken Hardie: Si je comprends bien, nous parlons d'un régime qui rendrait la vie potentiellement plus difficile et plus coûteuse pour les propriétaires de bateaux. Vous demanderiez à tout le monde de contribuer à un fonds qui profiterait aux hors-la-loi, surtout lorsqu'on ne peut pas vraiment identifier qui est le propriétaire de ces bateaux. Le problème, c'est qu'il faudrait remonter une centaine d'années en arrière, puisque l'on trouve un navire abandonné pour chaque mille de rivage en Colombie-Britannique.

L'autre chose — et cela se produit dans le secteur de l'assurance-automobile, dont j'ai une certaine expérience — c'est que plus les sanctions sont sévères, plus les gens essaient de contourner ces sanctions et de les combattre. Peut-être que ce à quoi nous pensons ici, et ce que vous nous avez dit madame Johnston en particulier, c'est que vous créez une situation qui aura des conséquences imprévues simplement parce que les gens tenteront encore plus fort d'abandonner leurs bateaux sous le couvert de l'obscurité, plutôt que de faire face aux sanctions auxquelles vous pensez.

● (1730)

La présidente: Quelqu'un veut-il répondre brièvement?

Mme Anna Johnston: Je pense que le genre d'interdictions et les sanctions prévues dans ce projet de loi devraient aller de pair avec le genre de recommandations que Mme Malcolmson formule pour favoriser et faciliter le dépôt et le recyclage des navires. Il s'agit là du bâton, et en dehors du cadre législatif, par l'intermédiaire des programmes, il y a la carotte. Grâce à cette double approche, il serait possible d'être mieux en mesure de régler ce problème en évitant que des navires soient clandestinement sabordés à la faveur de la nuit.

La présidente: Merci beaucoup à tous nos témoins. C'était très instructif.

Pour la gouverne des membres du Comité, toutes les modifications proposées du projet de loi C-64 doivent être adoptés d'ici le 22 février. Nous aurons une autre réunion mercredi au sujet du projet de loi C-64, et nous en reparlerons le lundi 26 février lorsque nous rentrerons de la semaine de relâche.

Merci beaucoup à vous tous. La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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