



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des pêches et des océans

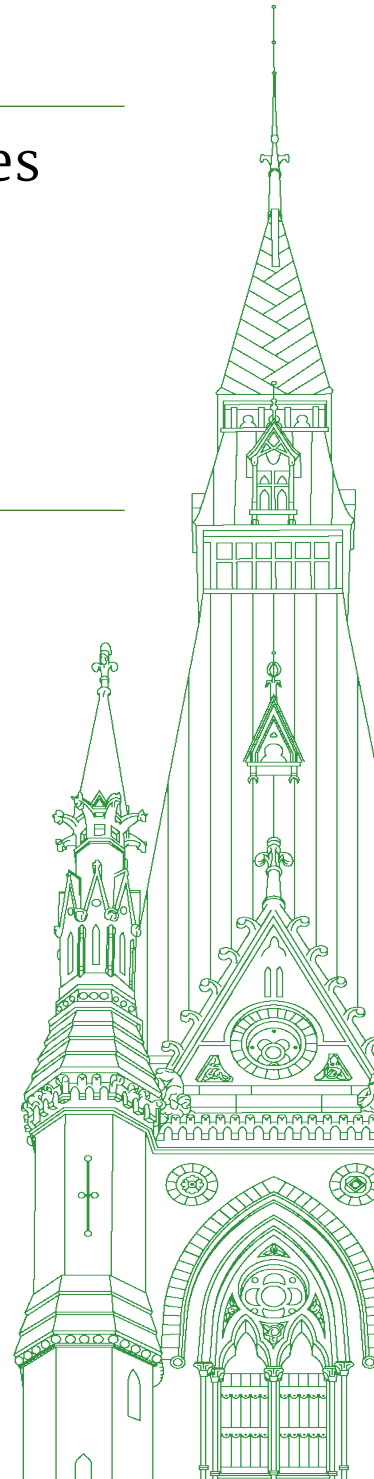
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 119

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le mercredi 2 octobre 2024

Président : M. Ken McDonald



Comité permanent des pêches et des océans

Le mercredi 2 octobre 2024

• (1630)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 119^e réunion du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes.

Conformément au Règlement, cette réunion se déroule en mode hybride.

Avant de commencer, j'aimerais faire quelques commentaires à l'intention des témoins, dont aucun n'est présent dans la salle. Veuillez attendre que je vous nomme avant d'intervenir.

Par ailleurs, vous devez adresser tous vos commentaires à la présidence.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le 8 février 2024, le Comité reprend son étude sur les bateaux délaissés et abandonnés.

Avant de passer aux témoignages et aux questions, je veux mentionner que Mme Barron m'a parlé avant la réunion et m'a demandé si nous pouvions adopter un format différent pour cette étude particulière — étant donné sa grande importance pour la côte Ouest —, avec des tours de cinq minutes pour toute la période prévue pour la séance, au lieu des tours de six, cinq et deux minutes et demie respectivement. J'ai dit à Mme Barron qu'il fallait que je présente d'abord cela au Comité et que je ne pouvais pas lui répondre simplement par oui ou par non.

Madame Barron, vous avez la parole. Je vous en prie.

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Merci, monsieur le président, et merci d'avoir soulevé la question.

Je tiens à préciser à mes collègues que j'ai l'intention de voir s'ils seraient disposés à répartir un peu plus équitablement le temps de parole, afin de tenir compte des 30 minutes qui seront retranchées à la fin.

Il n'est pas nécessaire que ce soit cinq minutes. Je suis ouverte à toutes les suggestions. Je sais que nous avons déjà fait cela dans le passé, lors de réunions précédentes, au moment d'examiner la répartition du temps, afin de tenir compte du fait que 30 minutes seront retranchées à la fin, et que c'est le Bloc et le parti que je représente qui sont les plus pénalisés par cela. Étant donné que nous accueillons aujourd'hui trois témoins de la côte Ouest, ce serait formidable si nous pouvions répartir le temps autrement.

J'aimerais savoir ce que mes collègues en pensent.

Le président: Voulez-vous intervenir?

M. Robert Morrissey (Egmont, Lib.): Monsieur le président, je suis d'accord, étant donné qu'il s'agit de l'étude de Mme Barron, qui porte principalement sur la côte Ouest.

Le président: Allez-y, monsieur Arnold. Je vous en prie.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

Nous venons tout juste d'être mis au courant de cela. Je préférerais que nous suspendions la séance pour quelques minutes ou que nous laissions les temps de parole tels qu'ils sont pour cette réunion, pour y revenir au début de la prochaine réunion.

Le président: Madame Barron, je vous en prie.

Mme Lisa Marie Barron: Merci de vos réflexions.

À titre d'information pour les membres du Comité, au cas où je ne me serais pas bien fait comprendre, ma demande concerne la réunion d'aujourd'hui. J'ai pris connaissance des changements à l'ordre du jour de la réunion à la dernière minute, alors j'essaie que l'on tienne compte du fait que trois de mes témoins sont ici, et je veux m'assurer que les questions qui leur seront posées le seront de façon appropriée.

Je demande que l'on modifie notre façon de faire de manière ponctuelle pour la réunion d'aujourd'hui, alors le fait de suspendre la réunion ou de revenir à cette question à la prochaine réunion ne réglerait pas la situation.

Le président: Allez-y, monsieur Arnold. Je vous en prie.

M. Mel Arnold: Si c'est de façon ponctuelle, uniquement pour aujourd'hui, je suppose que nous pouvons donner notre accord.

Des députés: D'accord.

Le président: Tout le monde est d'accord, nous allons donc accorder cinq minutes à tous les intervenants.

Je reviens maintenant à nos témoins d'aujourd'hui.

Nous accueillons M. David Roberts, gestionnaire de Terra Services inc., qui est en ligne.

Vous avez cinq minutes pour faire une déclaration préliminaire, monsieur, lorsque vous serez prêt.

M. David Roberts (gestionnaire, Terra Services inc.): Je m'appelle David Roberts, et je suis gestionnaire de Terra Services Incorporated.

Nous faisons partie d'un groupe autochtone. Il s'agit d'une coentreprise de Terra Services Inc. et de Patey's Safety and Industrial Ltd. de Terre-Neuve.

Nous avons actuellement des ententes d'approvisionnement avec le gouvernement du Canada pour le recyclage des petits bâtiments. Nous faisons cela depuis quelques années. Nous faisons face à quelques problèmes pour lesquels nous pourrions peut-être obtenir de l'aide.

L'un d'eux est le financement. Nous sommes intéressés à obtenir plus d'information sur la question du financement, surtout pour ce qui est du financement égal sur la côte Ouest et la côte Est. Nous avons également de la difficulté à obtenir des précisions sur la façon de devenir des bénéficiaires admissibles à travailler avec le gouvernement du Canada et d'autres qui participent au recyclage des petits bâtiments, en l'occurrence, des groupes autochtones.

Dans l'actuelle législation commerciale du gouvernement du Canada, il est question d'entreprises et de groupes autochtones. Je suis ici aujourd'hui pour demander qu'il soit plutôt question de « groupe ou entreprise autochtone inscrit dans le Répertoire des entreprises autochtones du Canada ». Cela nous permettrait de jouer un rôle beaucoup plus important dans le recyclage des bateaux avec le gouvernement du Canada, dans le contexte des efforts qu'il déploie pour y arriver.

Bon nombre des problèmes que nous avons avec le gouvernement du Canada découlent du libellé de bon nombre de ces règlements. Il faudrait peut-être apporter quelques modifications pour permettre à différentes entreprises, en particulier les entreprises autochtones, de se prévaloir de ce qui existe et de ce qui est à leur disposition. C'est ma principale préoccupation, et nous pourrions en parler davantage si vous le voulez.

C'est là l'essentiel de mon message: l'aspect du financement et le fait que notre entreprise et notre groupe autochtone puissent participer à tous les projets du gouvernement du Canada.

Merci.

• (1635)

Le président: Merci, monsieur Roberts.

Nous allons maintenant passer aux questions. Nous allons commencer par M. Small, pour cinq minutes ou moins. Je vous en prie.

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

Bienvenue aux témoins qui sont ici aujourd'hui pour participer à cette étude.

Monsieur le président, je vais commencer par M. Roberts, étant donné que c'est le seul disponible.

Monsieur Roberts, vous avez dit que le libellé des règlements posait un problème dans le cadre de ce programme d'enlèvement des bateaux abandonnés. Quel type de libellé aimeriez-vous voir pour peut-être rendre le programme plus efficace?

M. David Roberts: Ce que nous avons ici, et je pense à ce que j'ai dit aux gens dans vos organisations, les gens de Pêches et Océans, quand je leur ai parlé, c'est que tout est une question de libellé, évidemment.

Dans les critères d'admissibilité, il est question de « groupe autochtone ». Nous sommes un groupe et une entreprise et nous sommes inscrits au Répertoire des entreprises autochtones du Canada. Il est clairement indiqué dans ce dernier que si vous n'y êtes pas inscrit, vous ne pouvez pas profiter des possibilités offertes par le gouvernement canadien.

Nous y figurons en tant que Terra Services Inc. et Patey's Safety and Industrial Limited. Nous sommes dans le répertoire des entreprises, et nous souhaitons que le libellé mentionne « groupe ou entreprise autochtone inscrit dans le Répertoire des entreprises autochtones du Canada ».

• (1640)

Si ce changement était apporté, cela éliminerait une bonne partie des tracasseries administratives actuelles. La démarche serait grandement facilitée.

M. Clifford Small: Monsieur Roberts, quels types de bateaux avez-vous enlevés? De quoi étaient-ils faits? Étaient-ils en bois, en fibre de verre ou en acier? De quels types de bateaux vous êtes-vous occupés depuis que vous travaillez dans ce domaine?

M. David Roberts: Nous avons enlevé des bateaux de bois, de bois avec revêtement en fibre de verre, d'acier, d'aluminium et de béton.

M. Clifford Small: Exercez-vous principalement vos activités dans le Canada atlantique, monsieur Roberts?

M. David Roberts: Oui, et sur la côte Ouest aussi. Nous avons des activités en Colombie-Britannique, et nous avons eu des projets en Ontario et au Québec.

M. Clifford Small: Comment faites-vous pour recycler ou réutiliser ce que vous retirez de l'environnement? Quels défis devez-vous relever?

M. David Roberts: Je vais vous donner un exemple de l'un des plus grands défis que j'ai vus.

Le gouvernement du Canada a établi un réseau de centres de services maritimes partout au Canada, surtout ici, dans les provinces de l'Atlantique. Il y a des critères pour enlever les bateaux abandonnés des centres de services maritimes. Il s'agit de l'un d'eux. Les critères sont là pour que les gestionnaires des administrations portuaires locales s'occupent de ces projets et fassent enlever les bateaux.

M. Clifford Small: Monsieur Roberts, dites-vous qu'il est possible que le nombre de bateaux abandonnés soit largement sous-estimé? Y en a-t-il beaucoup d'autres qui ne sont pas consignés? Est-ce possible?

M. David Roberts: Depuis les six dernières années, depuis que votre programme a été lancé, il y a plusieurs milliers de bateaux qui se trouvent toujours dans les centres de services maritimes du Canada atlantique. Un seul bateau a été enlevé des centres de services maritimes au cours des six dernières années dans le cadre de ce programme.

Dans ma ville natale, il y a deux centres de services maritimes. On retrouve 14 bateaux dans l'un et 13 dans l'autre. En raison des restrictions auxquelles nous avons fait face, nous n'avons pas pu faire de propositions à Pêches et Océans pour l'enlèvement de ces bateaux. La restriction était liée au fait que les critères d'admissibilité des bénéficiaires ne s'appliquaient qu'aux groupes autochtones.

Le président: Merci, monsieur Roberts. Nous devons maintenant passer au prochain intervenant.

Monsieur Morrissey, vous avez cinq minutes ou moins. Je vous en prie.

M. Robert Morrissey: Merci, monsieur le président.

Évidemment, mes questions s'adressent à M. Roberts.

Monsieur Roberts, pourriez-vous expliquer clairement la situation et brosser un tableau pour les membres du Comité au sujet des bateaux qui se trouvent dans ces centres maritimes? Est-ce qu'ils flottent ou est-ce qu'ils sont remplis d'eau?

M. David Roberts: Ils sont dans les centres.

M. Robert Morrissey: Sont-ils hors de l'eau?

M. David Roberts: Ils ne sont pas dans l'eau. Ils ont été retirés de l'eau et se trouvent dans chacun des centres de service.

M. Robert Morrissey: Ils ont été retirés de l'eau. Constituent-ils un danger pour les stocks de poissons?

M. David Roberts: Non. Ils ne sont pas [*inaudible*].

M. Robert Morrissey: Pouvez-vous m'expliquer comment ils sont arrivés dans les centres maritimes? Je ne connais pas le processus.

M. David Roberts: Ils ont été amenés là au fil des ans en tant que bateaux endommagés. Ils avaient été endommagés par le feu ou ils prenaient l'eau. On les a sortis de l'eau et ils étaient tellement endommagés qu'ils n'étaient plus utilisables. Ils ont donc été laissés dans les centres de services maritimes.

• (1645)

M. Robert Morrissey: Ne constituent-ils pas un danger pour le transport maritime?

M. David Roberts: Non, ils ont été sortis de l'eau et ils sont entreposés là-bas.

M. Robert Morrissey: Monsieur Roberts, y a-t-il un danger quelconque pour le transport maritime ou pour les stocks de poissons dans la région?

M. David Roberts: Non, parce qu'ils sont entreposés.

M. Robert Morrissey: Vous avez dit que vous travaillez sur les deux côtes. Savez-vous s'il y a des bateaux qui se trouvent le long de la côte, à Terre-Neuve, d'où vous venez, qui représentent un danger pour les ressources de la pêche?

M. David Roberts: Dans ma seule région, je peux affirmer qu'il y en a peut-être 15. Dans le Canada atlantique, il y en a probablement des milliers, surtout dans le Nord, au Labrador. Il y en a dans la baie de Fundy, tout autour de l'île de Baffin et ailleurs. On retrouve des bateaux dans une anse sur deux.

M. Robert Morrissey: De quel genre de bateaux s'agit-il, monsieur Roberts? S'agit-il de bateaux de pêche abandonnés ou de bateaux qui servent au transport?

M. David Roberts: Pour la plupart, ce sont des bateaux de pêche abandonnés.

M. Robert Morrissey: Vous avez parlé des restrictions auxquelles vous faites face. Pouvez-vous nous expliquer ce que vous feriez avec ces bateaux si vous n'étiez pas soumis à des restrictions? Quelles sont vos intentions en ce qui concerne ces bateaux?

M. David Roberts: La Loi sur les transports au Canada et la Loi sur le ministère des Pêches et des Océans prévoient un service grâce auquel les bénéficiaires — ce que nous souhaitons devenir, afin de nous débarrasser de ces bateaux — amènent ces bateaux dans un site d'élimination des déchets et obtiennent un prix pour leur enlèvement. Le gouvernement du Canada assume 75 % des coûts, et le bénéficiaire — comme nous, notre entreprise —, les 25 % restants. C'est ce que prévoit actuellement le gouvernement du Canada.

M. Robert Morrissey: Avant que cette option de financement soit disponible, y avait-il une autre option de financement?

M. David Roberts: Oui, l'option de financement existe depuis la création du programme, il y a six ans, je crois.

M. Robert Morrissey: Oui, mais auparavant — je suis curieux —, y avait-il des options de financement avant ce programme?

M. David Roberts: Oui, il y en avait. Je ne suis pas sûr... Au cours des six dernières années, il y en avait.

M. Robert Morrissey: Au cours des dernières années, avez-vous été en mesure d'éliminer en toute sécurité des bateaux abandonnés?

M. David Roberts: Nous l'avons fait uniquement dans le cadre de notre offre à commandes avec le gouvernement du Canada, ce qui est différent.

M. Robert Morrissey: Pouvez-vous expliquer la différence entre les deux?

M. David Roberts: Il y a effectivement une différence entre les deux. Le Plan de protection des océans et le Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés des ports pour petits bateaux sont entrés en vigueur en novembre 2016, et je ne suis au courant que d'un seul bateau pris en charge dans le cadre de ce programme dans le Canada atlantique.

M. Robert Morrissey: À quel endroit? Dans l'océan ou dans un centre maritime comme ceux que vous avez mentionnés?

M. David Roberts: L'un ou l'autre.

M. Robert Morrissey: Non, je parle de celui que vous avez mentionné. Ma principale préoccupation concerne les bateaux abandonnés qui pourraient se trouver encore dans l'océan et constituer un danger pour le transport maritime ou les bateaux de pêche, de même que pour les stocks de poissons.

M. David Roberts: Nous avons enlevé plusieurs de ces bateaux dans le cadre de notre entente d'approvisionnement avec le gouvernement du Canada.

M. Robert Morrissey: Vous avez enlevé des bateaux qui représentaient un danger pour le transport maritime, ainsi que pour les stocks de poissons.

M. David Roberts: Oui. Les ports pour petits bateaux, Pêches et Océans et Transports Canada ont une liste, je crois, de quelques milliers de bateaux au Canada qu'ils surveillent et qui devront éventuellement être sortis de l'eau, mais il y en a beaucoup plus.

Le président: Merci, monsieur Morrissey.

Nous allons maintenant passer à Mme Desbiens, pour cinq minutes ou moins. Je vous en prie.

• (1650)

[Français]

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

Monsieur Roberts, je vous remercie de votre présence.

Votre témoignage est très instructif et très intéressant, d'autant plus que vous êtes du côté est du territoire.

Je vois les chiffres. On parle de 1 046 bateaux à récupérer en Colombie-Britannique et de 180 du côté du Québec.

Ce dernier chiffre inclut-il le golfe du Saint-Laurent et Terre-Neuve, ou est-ce que vous avez, vous aussi, un chiffre pour les bateaux à récupérer?

[Traduction]

M. David Roberts: J'ai besoin de l'interprétation. Je ne parle pas français, alors je dois trouver l'interprétation.

Le président: Il devrait y avoir un bouton « interprétation ». Vous cliquez dessus et vous...

M. David Roberts: D'accord, je viens de le trouver. C'est écrit « English ». Cela devrait fonctionner maintenant.

Le président: La parole va à nouveau à Mme Desbiens pour que le témoin puisse comprendre la question qu'elle a posée.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur Roberts, d'être avec nous.

Je disais qu'il y avait 1 046 bateaux à récupérer en Colombie-Britannique; en tout cas, c'est le nombre évalué. Du côté du Québec, on parle d'à peu près 180 bateaux. Ce nombre inclut-il votre secteur de Terre-Neuve? Sinon, un autre nombre approximatif s'ajoute-t-il aux 180 bateaux à récupérer dans le Saint-Laurent?

[Traduction]

M. David Roberts: Oui, il y en a. Là où nous vivons, à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard, il y en a. Il y a beaucoup de bateaux à l'extérieur du Québec et du fleuve Saint-Laurent. Il y a des centaines d'autres bateaux.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: De votre côté, on n'a pas le nombre exact de bateaux à récupérer.

Il y a à peu près 1 046 bateaux à récupérer sur la côte Ouest et 180, dans le Saint-Laurent. Avez-vous une idée du nombre de bateaux à récupérer dans les provinces maritimes?

[Traduction]

M. David Roberts: De toute évidence, il n'y a aucune documentation produite à ce sujet pour le compte de Transports Canada ou de Pêches et Océans dans les provinces de l'Atlantique.

Personnellement, j'ai documenté 700 bateaux à Terre-Neuve, dans ma région. J'imagine que dans l'ensemble des provinces de l'Atlantique, où il y a beaucoup de petites localités de pêcheurs, il y a de nombreux bateaux qui ne sont pas documentés.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je vous remercie de votre réponse.

Considérez-vous que le gouvernement en fait suffisamment pour soutenir l'exercice de récupération de ces bateaux d'un bout à l'autre du territoire canadien?

[Traduction]

M. David Roberts: Je pense que les intentions sont là, mais pour les concrétiser...

Comme je l'ai expliqué au sujet des projets de centre de services maritimes, il y a peut-être 1 000 bateaux juste autour de ce centre. Il y a beaucoup de ces centres au Canada. Personne n'est incité à contribuer à l'enlèvement de ces bateaux. Je pense que le finance-

ment est là et que tout le reste est peut-être en place, mais il y a des lacunes du côté du travail qui est réellement fait.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de faire ce qu'il faut pour que certains des documents soient modifiés, afin que les choses changent et qu'il se passe quelque chose — que certains de ces bateaux soient enlevés.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Quelles règles principales aimeriez-vous voir modifier pour vous favoriser? Les incitatifs sont-ils plutôt environnementaux?

• (1655)

[Traduction]

M. David Roberts: La plus importante que j'ai vue au cours des dernières années concerne le Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés des ports pour petits bateaux. Dans le guide de demande d'inscription, on énumère les « bénéficiaires admissibles », qui comprennent « une province ou un organisme provincial », « un organisme à but non lucratif », « une administration portuaire » et « un groupe autochtone ». C'est ce qu'il faut changer. Il faut remplacer « groupe autochtone » par « groupe ou entreprise autochtone inscrit dans le Répertoire des entreprises autochtones du Canada ».

Une fois inscrit dans ce répertoire d'entreprises — ce que nous sommes —, vous pouvez participer à l'enlèvement de tout bateau n'importe où au Canada. À elle seule, cette mesure permettrait à d'autres entreprises autochtones de participer à l'enlèvement de certains de ces bateaux.

Le président: Merci, monsieur Roberts.

Merci, madame Desbiens.

Nous passons maintenant à Mme Barron, pour cinq minutes ou moins.

J'informe le Comité que pour la personne qui n'a pas pu se brancher, nous allons faire un test de son lorsque nous nous arrêterons pour le changement de groupe de témoins.

Un député: Fera-t-il partie du prochain groupe?

Le président: Oui, parce qu'il ne reste pas assez de temps pour qu'il participe à celui-ci.

La parole va maintenant à Mme Barron, pour cinq minutes ou moins. Je vous en prie.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Roberts, d'être ici.

Il est dommage que John Roe, de la Dead Boats Disposal Society, ait éprouvé des difficultés techniques. J'ai hâte de l'entendre, lui et les autres témoins du prochain groupe.

Monsieur Roberts, j'aimerais profiter de l'occasion pour vous poser des questions précises sur ce qui se passe sur la côte Est. Vous donnez l'impression de faire beaucoup pour l'enlèvement des bateaux sur la côte Est. Ce faisant, vous semblez toutefois vous heurter à des obstacles, et je veux mieux comprendre la situation.

On m'a dit, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez, que sur la côte Est, ce sont principalement des bateaux de pêche qui sont abandonnés. Je me demande si vous pouvez préciser ce c'est également ce que vous constatez. Sur la côte Ouest, il s'agit surtout de bateaux de plaisance. Pouvez-vous confirmer que ce sont des bateaux de pêche qui sont principalement abandonnés sur la côte Est?

M. David Roberts: Je dirais que plus de 90 % des bateaux abandonnés sur la côte Est sont des bateaux de pêche ou des bateaux liés à l'industrie de la pêche. Il peut s'agir de bateaux de service, ou quelque chose du genre, mais, oui, ce sont des bateaux qui participent directement à l'industrie de la pêche.

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

Vous sortez de toute évidence en mer. Vous voyez de vos propres yeux ce qui se passe. Avez-vous une idée de la raison pour laquelle il y a un tel afflux de bateaux de pêche abandonnés le long de la côte Est?

M. David Roberts: Ces bateaux ont été abandonnés sur une période de 20 à 30 ans. Cela ne s'est pas fait du jour au lendemain. Ils sont abandonnés sur les criques et les plages. Bien sûr, lorsque le moratoire sur la pêche a commencé, il y a 30 ans, alors que nous avions perdu tout notre poisson à cause de la surpêche, cela a semé le désarroi dans quatre des provinces de l'Atlantique. Essentiellement, notre gagne-pain nous a été enlevé à ce moment-là, et les bateaux ne pouvaient plus sortir, et plusieurs sont demeurés ancrés et ont été... Nous n'avons pas eu le choix. Nous n'avons jamais eu d'autre choix que de faire cela.

C'est la principale raison, parce que, oui, les gens ont dû quitter l'industrie de la pêche pour aller travailler ailleurs. C'est la principale cause des bateaux abandonnés que nous voyons. Cela ne s'est pas fait du jour au lendemain, mais bien sur une certaine période.

• (1700)

Mme Lisa Marie Barron: D'accord. Merci, monsieur Roberts. Ce que vous dites est tout à fait logique.

Dans les années 1990, bien sûr, nous avons vu un afflux de bateaux abandonnés en raison du moratoire sur la morue. Pouvez-vous préciser si, à ce jour, vous voyez encore des bateaux qui sont abandonnés?

M. David Roberts: Oui, il y en a. Il y a des bateaux qui sont abandonnés chaque jour, chaque mois de l'année, quelle que soit l'année...

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup, monsieur Roberts. Je veux simplement essayer de poser le plus de questions possible.

Vous avez parlé du site d'élimination des déchets et de ce qui s'y passe. Y a-t-il du recyclage dans ce site? Comment cela fonctionne-t-il pour ce qui est de la possibilité de réutiliser certaines pièces de ces bateaux?

M. David Roberts: Lorsque nous enlevons un bateau qui, disons, est un bateau en bois et en fibre de verre, avec un moteur, une boîte de vitesses et tout l'équipement qu'il contient, nous prenons tout le métal du bateau et nous l'apportons à un centre de recyclage du métal. Les huiles, les lubrifiants et ce genre de choses sont acheminés vers un autre centre de recyclage. Le bois va à un autre centre de recyclage, et la fibre de verre est brisée en morceau et transportée à un autre... Ces centres de recyclage peuvent s'occuper de tout cela. Ils ont tout ce qu'il faut. Les épaves sont sorties de l'océan, de l'eau, elles sont enlevées des plages et amenées là. Elles sont complètement recyclées, et tout cela se fait proprement.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Arnold, pour cinq minutes ou moins. Je vous en prie.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président.

J'aimerais signaler au Comité que les bateaux abandonnés ne sont pas un problème propre à nos régions côtières. Je suis au courant d'un cas qui s'est produit sur le lac Shuswap il y a quelques années. Une caravane flottante a été abandonnée et a été laissée là tout l'hiver. Elle est restée prise dans la glace et a coulé au printemps.

Il y a eu un conflit de compétence sur la question de savoir qui serait responsable de l'enlèvement de ce bateau. Il y a eu des échanges entre Transports Canada, pour déterminer s'il s'agissait d'un danger pour la navigation, le ministère des Pêches et des Océans, pour savoir si cela représentait un danger pour la pêche, et le ministère de l'Environnement de la province, pour décider s'il s'agissait d'un problème de pollution. Au bout du compte, c'est le petit district régional qui a fini par payer la note de l'enlèvement de ce bateau.

Heureusement, les coûts n'étaient pas trop élevés, mais ce genre de conflit de compétence n'a pas sa raison d'être.

Monsieur Roberts, en ce qui concerne les bateaux abandonnés dont vous vous occupez, à votre connaissance, sont-ils tous d'origine canadienne ou proviennent-ils d'autres pays?

M. David Roberts: Ils sont tous d'origine canadienne.

M. Mel Arnold: Chez vous, ils sont tous canadiens.

Êtes-vous au courant de bateaux qui ne sont pas d'origine canadienne sur l'une des côtes?

M. David Roberts: Pas selon ce que je sais.

M. Mel Arnold: Merci.

Traditionnellement, le retour sur la terre ferme des bateaux de pêche et des bateaux en bois était probablement autorisé, car ils se décomposent et ne présentent aucun danger pour l'environnement. Je suppose que ce n'est pas possible avec les nouveaux matériaux.

Quel type d'élimination est requis pour les divers types de bateaux que vous avez mentionnés? Vous avez parlé de bois. Vous avez parlé de fibre de verre, de bois recouvert de fibre de verre, d'acier et d'aluminium.

Quelles sont les mesures requises pour certains des matériaux utilisés qui ne sont pas aussi faciles à recycler?

M. David Roberts: Dans le cas des produits qui peuvent être recyclés... Disons que pour un bateau en bois, la plus grande partie du bois sera envoyée dans un site d'enfouissement. Il n'y a ni contamination, ni matières dangereuses.

Le bois de la partie inférieure du bateau, au niveau de la quille et du moteur, là où se trouvent toutes les huiles, sera contaminé, notamment par des taches d'huile, au fil des ans. Il sera envoyé dans un site d'élimination des déchets dangereux, où on s'en occupera. C'est ce qu'on fait dans ces sites. On s'occupe de tous les déchets dangereux.

Les huiles et les colles seront envoyées à une autre installation de recyclage. Les métaux iront dans un site distinct pour le recyclage. C'est ainsi que cela fonctionne.

• (1705)

M. Mel Arnold: Que se passe-t-il avec les matières dangereuses lorsqu'elles arrivent dans un site d'élimination des déchets dangereux? Sont-elles incinérées? Sont-elles enfouies? Sont-elles accumulées?

Qu'arrive-t-il à ces matières?

M. David Roberts: Ce que je constate jusqu'à maintenant, c'est que les matières dangereuses sont conservées dans une installation. Je ne sais pas s'il y en a qui sont brûlées. Ce que je vois ici maintenant, c'est qu'elles sont isolées pour éviter de se retrouver ailleurs.

C'est ce que j'ai constaté.

M. Mel Arnold: Il semble qu'avec le temps, nous pourrions nous heurter à un problème d'espace d'entreposage s'il n'y a pas de méthodes pour traiter ces matières dangereuses.

M. David Roberts: Oui.

M. Mel Arnold: Ma prochaine question porte sur le moment où les bateaux sont abandonnés ou le moment où ils sont considérés comme tels. Il semble que certains propriétaires choisissent simplement d'abandonner leur bateau plutôt que de s'occuper de son élimination et des coûts que cela entraîne.

Comment pourrait-on inciter les propriétaires de bateaux à s'occuper de leur élimination plutôt que de choisir de les abandonner?

M. David Roberts: Pas plus tard que la semaine dernière, un pêcheur m'a téléphoné à ce sujet en me demandant: « Comment puis-je me débarrasser de mon bateau? Je dois le ramener sur la terre ferme. Je ne sais pas où je vais le mettre. Je ne sais pas si je peux le mettre au centre de service maritime. Je ne suis pas certain de ce que je peux faire avec. » On lui avait dit que nous nous occupons de ce genre de situation, et c'est pour cette raison qu'il m'a posé ces questions, dans la même veine que ce que vous me demandez maintenant. Je n'ai pas vraiment pu lui répondre.

M. Mel Arnold: Vous êtes...

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

Nous passons maintenant à M. Hardie, pour cinq minutes ou moins.

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

Merci d'être parmi nous, monsieur Roberts.

Dans la même veine que ce dont nous venons de discuter, disons que j'ai un bateau, disons un bateau de pêche, ou sur la côte Ouest, il y a plus de chance qu'il s'agisse d'une embarcation de plaisance. Quel est le coût pour le propriétaire de céder son bateau? Est-ce qu'il se contente de vous le donner pour que vous partiez avec? D'où provient l'argent dont vous vous servez pour couvrir vos activités?

M. David Roberts: Les bateaux dont nous nous occupons maintenant viennent du gouvernement du Canada, par l'entremise de Pêches et Océans, de Transports Canada, de Parcs Canada ou d'un organisme fédéral quelconque. Tous les organismes fédéraux peuvent lancer un appel d'offres pour des bateaux abandonnés. D'après ce que je sais, le coût est assumé par le gouvernement fédéral.

M. Ken Hardie: Si quelqu'un vient vous voir et vous dit qu'il veut céder son bateau — ce qu'il faut faire, évidemment —, est-ce qu'il y a un prix à payer pour lui?

M. David Roberts: Selon moi, non. À mon avis — et je n'en suis pas certain —, dans les programmes du gouvernement fédéral comme celui que je viens de vous décrire, le Programme d'enlèvement des épaves et des navires abandonnés des ports pour petits bateaux... Il est dit que 75 % des coûts sont assumés par le gouvernement du Canada et 25 %, par des entreprises autochtones comme la nôtre. Nous assumons 25 % des coûts, le fédéral, 75 %, et le propriétaire du bateau, rien du tout. C'est ce que...

M. Ken Hardie: Il vaudrait la peine d'avoir plus de précisions à ce sujet. Évidemment, il doit y avoir un incitatif à tout simplement abandonner un bateau plutôt que de s'en débarrasser de façon responsable. La seule chose qui me vient à l'esprit, c'est que ce sont les tracasseries ou les coûts que cela entraîne qui inciteraient quelqu'un à simplement abandonner son bateau sur une plage ou à le laisser amarré à un quai quelque part.

Vous avez parlé des bateaux qui sortent des centres de services maritimes. Qui a le pouvoir de vous remettre un bateau pour que vous l'éliminiez?

• (1710)

M. David Roberts: Je dois obtenir la permission du propriétaire, s'il est possible de le trouver. Le guide de demande d'inscription du Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés des ports pour petits bateaux décrit exactement ce qui doit être fait. Idéalement, il faut obtenir une lettre du propriétaire, à condition de pouvoir le trouver.

Si nous ne pouvons pas le trouver, nous devons passer par un autre... J'oublie le nom de cette mesure, mais il y a quelque chose qui nous permet de le faire.

La façon la plus simple est de trouver le propriétaire précédent et d'obtenir son approbation. Nous pouvons alors aller de l'avant.

M. Ken Hardie: Cela semble être un gros problème, parce que des bateaux sont abandonnés et que personne ne sait qui en est le propriétaire. Lors de la séance précédente, nous avons parlé de l'absence de marques d'identification sur les bateaux qui nous permettraient de savoir qui en est propriétaire ou qui les a abandonnés.

Que proposeriez-vous pour qu'il soit beaucoup plus facile pour tous ceux qui participent à ces transactions de savoir qui sont les propriétaires de ces bateaux? Qu'est-ce qui manque ici?

M. David Roberts: Je sais que dans d'autres secteurs... Il faut publier un avis dans le journal local selon lequel un bateau sera enlevé d'un endroit particulier. Quiconque est concerné a 30 jours pour répondre. Après ce préavis de 30 jours, nous serions autorisés à prendre possession de ce bateau si personne ne s'était présenté. C'est ce que je ferais. C'est ce qui est prévu. Dans d'autres secteurs...

M. Ken Hardie: Oui, mais en même temps, le gros problème, bien sûr, c'est qu'on ne sait pas qui a abandonné le bateau.

La nature de ma question est la suivante: que devons-nous changer pour mieux identifier les personnes susceptibles d'avoir abandonné un bateau à un endroit quelconque?

M. David Roberts: Il y aurait une façon de faire cela. Nous sommes des entrepreneurs dont le travail est l'enlèvement des bateaux à contrat. L'entrepreneur peut en apprendre davantage sur un bateau que le gouvernement fédéral, parce qu'il ne travaille pas pour le gouvernement fédéral et qu'il n'est pas lié comme un employé qui travaille pour le gouvernement fédéral et qui est empêché par certaines choses de pousser beaucoup ses recherches.

Cependant, il est arrivé que nous ayons été en mesure de trouver les propriétaires des bateaux, alors que le gouvernement fédéral ne le pouvait pas.

Le président: Monsieur Roberts, je dois maintenant donner la parole à Mme Desbiens, pour cinq minutes ou moins.

Allez-y, madame Desbiens. Je vous en prie.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci.

Je vais poursuivre en abordant la situation du Québec, évidemment. En effet, monsieur Roberts, vous savez que je représente le Québec par l'entremise du Bloc québécois. Avez-vous des échanges ou des communications avec d'autres groupes autochtones du Québec au sujet des bateaux abandonnés?

[Traduction]

M. David Roberts: Non, nous avons enlevé plusieurs bateaux au Québec, mais nous sommes toujours à l'affût de partenariats avec des groupes autochtones partout au Canada, particulièrement au Québec. J'ai travaillé un certain temps au Québec et j'y ai beaucoup de bons amis. Cela nous conviendrait très bien d'établir des partenariats avec des groupes autochtones au Québec.

• (1715)

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Lors de la dernière rencontre, nous avons entendu des représentants de la Garde côtière canadienne nous dire qu'ils avaient repéré un certain nombre de bateaux dans le Saint-Laurent, mais qu'ils n'avaient aucune idée de leur nature ou de leur contenu. Du côté de Terre-Neuve-et-Labrador et des provinces maritimes, avez-vous plus de détails? Je pense, par exemple, à des bateaux qui contiennent des combustibles ou des produits douteux.

[Traduction]

M. David Roberts: Oui, nous sommes des entrepreneurs. Nous ne sommes pas limités à ce que nous pouvons faire sur le plan des enquêtes. D'après mon expérience, nous obtenons de bien meilleurs résultats pour ce qui est de trouver de l'information sur les bateaux, et ce, de façon beaucoup plus claire que ce qui se fait aujourd'hui. Nous obtenons de bons résultats une fois que nous avons pu localiser les bateaux.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Qu'est-ce qui explique que votre potentiel est supérieur à celui de la Garde côtière canadienne, par exemple?

[Traduction]

M. David Roberts: Notre potentiel est beaucoup plus grand que celui de la Garde côtière, parce que nous ne sommes aucunement restreints dans nos enquêtes. Nous nous rendons sur place et nous pouvons trouver qui a construit le bateau. Nous pouvons trouver beaucoup de renseignements que les fonctionnaires ne pourraient pas obtenir, et nous serions très heureux de pouvoir fournir notre aide à ce chapitre.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Si je comprends bien, ce comité pourrait donc recommander au gouvernement de favoriser davantage votre organisation pour vous permettre d'avoir accès à du financement, qui pourrait vous soutenir et faire en sorte que vous développiez encore plus cette expertise.

[Traduction]

M. David Roberts: Exactement, oui.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur Roberts.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Desbiens.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Barron pour, je l'espère, cinq minutes ou moins, parce que nous avons des tests de son à faire en vue de la prochaine heure.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Roberts. Vous avez vraiment été sollicité depuis le début. Merci d'avoir bien voulu répondre à toutes nos questions.

Pour faire suite à certaines des questions auxquelles vous avez déjà répondu, vous avez parlé du nombre de bateaux abandonnés dans les années 1990 à la suite du moratoire sur la pêche à la morue.

J'ai une brève observation à faire. Comme tout le monde ici le sait, je suis originaire de Terre-Neuve, et j'ai déménagé sur la côte Ouest à la suite du moratoire sur la pêche à la morue. Je comprends donc tout à fait ce qui a motivé certaines personnes qui ne savaient plus quoi faire avec leur bateau et qui n'étaient pas certaines de ce qui était le mieux pour leur avenir.

Ma question est la suivante: selon votre expérience, à quelle étape est-il plus facile d'éliminer le bateau? Est-ce lorsqu'il a 20 ans? Est-ce lorsqu'il vient d'être abandonné? Que faut-il faire, selon l'âge du bateau et la durée de son séjour dans l'eau? Quelles sont les répercussions à cet égard? Pouvez-vous nous en dire un peu plus?

M. David Roberts: Oui, je peux... le plus tôt est le mieux. Le plus tôt, le jour même de l'abandon, si c'est possible... Plus le temps passe après l'abandon, plus il y a des chances que d'autres choses se produisent, comme des fuites de carburant.

Il faut anticiper l'imprévu. Tout peut arriver. Il faut agir dès que possible. C'est ce qu'il faut faire.

Mme Lisa Marie Barron: Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

Lorsque le bateau n'est pas enlevé immédiatement, que se passe-t-il? Pouvez-vous nous donner des exemples des répercussions sur l'écosystème marin environnant, les fruits de mer et les stocks de la zone, ainsi que les collectivités côtières de la région?

Quelles répercussions a le fait de ne pas enlever le bateau rapidement? Par exemple, il y a des fuites de carburant et toutes sortes d'autres choses qui peuvent se produire.

M. David Roberts: Eh bien, je peux vous donner un bon exemple.

Près de ma ville natale, Fogo, un navire en acier a coulé. Il a coulé juste au nord de Fogo. Cela s'est produit il y a environ 30 ans, et du pétrole s'est écoulé pendant 30 ans. Dans cette zone, nous trouvons chaque année des oiseaux contaminés par le pétrole. Cela se produisait sans arrêt. Il était révoltant de voir les dommages que ce navire causait à l'environnement dans cette région vierge, les environs de Fogo et de Twillingate et la côte nord-est de Terre-Neuve.

Comme vous êtes originaire de Terre-Neuve, vous pouvez comprendre comment il était dégoûtant de voir cela. Cela s'est poursuivi tant que des fonds n'ont pas été versés pour colmater la fuite.

Oui, si un bateau n'est pas enlevé rapidement, il peut y avoir de graves problèmes pour l'environnement et pour tout le monde.

• (1720)

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup, et merci de nous avoir donné cet exemple.

Je vais manquer de temps, et je pense que ma dernière question pour vous portera sur ce sujet. Nous savons que la meilleure approche est de prévenir et d'éviter l'abandon de bateaux, bien sûr, mais nous savons aussi qu'il y a des responsabilités, ou qu'il devrait y en avoir de toute façon...

La loi de 2019 indique qu'il est illégal d'abandonner un bateau. Nous savons qu'il n'y a eu qu'une seule amende sur la côte Est pour un propriétaire de bateau qui l'a abandonné. Êtes-vous au courant de cette amende? Les gens sont-ils au courant qu'il est illégal d'abandonner son bateau?

M. David Roberts: Eh bien, je peux commenter... Je ne sais pas, mais je peux vous parler de quelque chose qui s'est passé il y a trois ans. Je suis arrivé dans un port de la côte nord-est de Terre-Neuve, et j'avais de la difficulté à croire ce que je voyais, c'est-à-dire du pétrole des deux côtés de mon bateau, à trois kilomètres du port. Après avoir accosté, j'ai signalé cela à la Garde côtière et la Société d'intervention maritime est du Canada, ou SIMEC, qui assure le nettoyage et qui est venue aider à nettoyer cela. Dix mille litres ont été déversés dans le port.

Je n'oublierai jamais ce que le représentant de la SIMEC m'a dit. Il a dit: « David, personne n'a de comptes à rendre. Il n'y a pas d'amende, rien. La seule pénalité est que la personne responsable du déversement est responsable du nettoyage. Il n'y a jamais d'amende, même au large, pour les plates-formes pétrolières. » C'est ce que cette personne m'a dit il y a trois ans.

Le président: Je tiens à remercier M. Roberts d'avoir fait profiter le Comité de ses connaissances pour la première partie de notre réunion cet après-midi.

Monsieur Roberts, vous pouvez rester en ligne et écouter les autres témoins pendant la prochaine heure, ou vous pouvez partir quand vous voulez. Merci.

M. David Roberts: Je vous remercie beaucoup de m'avoir enduré pendant la dernière heure.

Le président: Merci. Nous allons nous arrêter quelques instants pour permettre à la greffière de faire des tests de son avec nos prochains témoins.

• (1720)

(Pause)

• (1725)

Le président: Nous sommes de retour pour la deuxième heure.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins. Nous accueillons M. Jacob Banting, coordonnateur de programme pour Clean Marine BC de la Georgia Strait Alliance. Nous recevons également M. Benjamin Boulton, gestionnaire, Programme des bateaux délaissés de la Rugged Coast Research Society. Nous accueillons également dans le deuxième groupe de témoins — nous pensions qu'il serait avec nous dans le premier —, M. John Roe, directeur fondateur de la Dead Boats Disposal Society.

Bienvenue à vous trois. Vous disposez chacun de cinq minutes pour faire une déclaration préliminaire.

Nous allons commencer par M. Roe, pour cinq minutes ou moins. Je vous en prie.

M. John Roe (directeur fondateur, Dead Boats Disposal Society): Bienvenue dans la magnifique province de la Colombie-Britannique.

Je m'appelle John Roe. Je suis l'un des membres fondateurs de la Veins of Life Watershed Society et de la Dead Boats Disposal Society. Notre organisation a été créée il y a près de 30 ans, dans le cadre du nettoyage et de la restauration du port de Victoria et de la voie navigable Gorge, ici à Victoria.

Nos partenaires ont toujours été des industries lourdes. Nous collaborons avec une entreprise appelée Ralmax Group of Companies, qui travaille en partenariat avec les Premières Nations des Songhees et des Esquimalts dans une installation où se trouve l'équipement de Salish Sea Industrial Services, qui nous est utile et dont nous avons toujours rêvé.

Personnellement, j'ai probablement enlevé... Revenons un peu en arrière. J'ai participé à des programmes provinciaux et fédéraux dans le cadre desquels nous avons enlevé plus de 253 bateaux, mais au cours de ma vie, nous en avons enlevé plus de 500 avec nos partenaires... en fait, beaucoup plus que 500, de même que des centaines de tonnes de déchets. Notre point fort, c'est le contrôle à la source, c'est-à-dire éviter que des choses se retrouvent dans la mer. Il y a les bateaux, mais il y a aussi la pollution marine et ce genre de choses. Le nettoyage des plages, la restauration... nous avons participé à cela.

Nous sommes actifs. Nous avons travaillé avec nos cohortes sur le terrain. Nous avons reçu du financement du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial à cet égard, ce dont nous sommes reconnaissants, mais il faut que des changements soient apportés pour rendre nos actions plus efficaces.

Si je prends le temps de m'y arrêter, pour moi, les choses sont assez simples. Cela fait longtemps que nous travaillons là-dessus. J'ai bien entendu, dans la dernière conversation, le nombre de 1 600 bateaux. En fait, il y en a le double, voire le triple. Nous n'avons pas d'indication de ce qui se trouve sous l'eau. Nous nous occupons de l'eau dans les zones de marée, avec des bateaux de 60 à 80 pieds. Nous effectuons des relevés, au moyen de drones notamment, en surface, dans les airs et sous l'eau, et je peux vous dire qu'il y en a beaucoup plus. Notre organisation exerce ses activités de Port Renfrew jusqu'à la pointe de l'Alaska.

Si je peux m'exprimer ainsi, nous avons besoin d'un plan différent. Nous devons nous rendre dans ces zones et les étudier. Nous devons voir ce qui se trouve dans chacun de ces baies et de ces bras de mer, puis nous devons lancer des appels d'offres pour l'enlèvement. Il existe plusieurs programmes — un programme de filets de pêche, un programme de nettoyage des plages et le programme en question —, mais ils ne sont pas intégrés. Nous dépensons des sommes déraisonnables. L'argent qui est consacré à cela...

Par exemple, en 2017, avant que le gouvernement fédéral ne s'occupe du Programme de bateaux abandonnés, nous avons enlevé 14 bateaux de la baie Cadboro. Je les ai saisis en mon nom personnel, avant que la Dead Boats Disposal Society soit créée, pour la somme de 14 700 \$. Aujourd'hui, il faut environ 14 700 \$ par bateau. Tout le monde a été payé sauf moi. Je ne suis qu'un bénévole.

Nous devons examiner de près ce que nous faisons. Nous devons élaborer un plan et le mettre en œuvre. Il y a tellement de questions à aborder. Vous en avez parlé précédemment. Il faut parler de l'élimination — il n'y a pas vraiment d'endroit en Colombie-Britannique destiné à cette fin. Nous avons beaucoup de stations de transfert terrestre, qui n'en veulent pas, alors nous finissons par les ramener dans les districts régionaux de la capitale avec nos partenaires. Nous devons ensuite passer par un processus solide de tests, qui s'ajoute au coût, et je comprends cela. Cependant, ce que l'on voit maintenant, ce sont des métaux lourds — du mercure, du zinc, du cuivre, de l'amiante et tout le reste — dont nous savions qu'ils étaient présents auparavant. Les données aident maintenant à prouver ce que nous disons, c'est-à-dire que la première chose à faire, c'est de les sortir de l'océan.

Je suis prêt à répondre à vos questions. Comme je l'ai dit, nous travaillons à cela depuis 30 ans, et nous sommes partout. Merci.

• (1730)

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Banting, pour cinq minutes ou moins.

M. Jacob Banting (coordonnateur du programme, Clean Marine BC, Georgia Strait Alliance): Merci de m'avoir invité.

Je m'appelle Jacob Banting. Je travaille pour la Georgia Strait Alliance, où j'agis comme coordonnateur de programme pour Clean Marine BC.

Je vais vous donner un peu de contexte. Depuis près de 35 ans, la Georgia Strait Alliance est un ardent défenseur de la protection de l'environnement dans la région de la mer des Salish. En tant que coordonnateur de Clean Marine BC, je me spécialise dans la sensibilisation des propriétaires de bateaux, surtout des plaisanciers. Nous communiquons avec des milliers de plaisanciers chaque année, et nous offrons également un programme d'écocertification pour les chantiers navals, les marinas, les clubs nautiques — n'importe quelle installation nautique sur la côte. Nous offrons de la formation et de l'éducation, nous distribuons des ressources, nous essayons de favoriser la mobilisation autour des enjeux qui ont une incidence sur les collectivités, nous écoutons les gens qui communiquent avec nous, et nous nous assurons que notre travail est pertinent et qu'il a une incidence sur la santé de la région.

J'ai déjà géré une administration portuaire sur les territoires traditionnels de la nation Tla'amin, du district régional de qathet, dans la magnifique partie supérieure de la Sunshine Coast, en Colombie-Britannique. Dans le port que je gérais, j'ai pu constater personnellement l'abandon de bateaux. Cela n'arrivait pas très souvent, mais parfois, des bateaux coulaient en raison d'une négligence ou d'un accident. Ce sont des choses qui arrivent.

Je voudrais également parler de la participation de la collectivité, ainsi que des retards et des restrictions causés par le système en place. Il y a aussi les différentes compétences qui entrent en jeu au moment de décider qu'un bateau peut être enlevé et maintenu à flot, au lieu d'attendre six mois pour agir et voir sa coque se fissurer. Dans ce cas, il n'est pas rare qu'il soit découpé en morceaux et qu'il se retrouve dans un site d'enfouissement. L'une des choses que nous avons entendues lorsque nous avons communiqué avec différents groupes qui procèdent à l'enlèvement de ces bateaux, c'est que les points de vue différent en ce qui concerne les compétences. Beaucoup de municipalités ne veulent pas de ces bateaux. Il existe pourtant de nombreuses façons de régler ce problème.

En Colombie-Britannique seulement, la protection de la biodiversité marine... Dans ma localité, l'administration portuaire que je gérais se trouvait juste à côté d'un banc de coquillages. C'est là que la sécurité alimentaire entre en jeu, tout comme la protection de la santé humaine, sachant que les mollusques absorbent toutes ces toxines. Il y a déjà la marée rouge, et bientôt, nous devons faire des tests pour détecter la présence de plastique dans les bivalves. Cette chaîne de toxicité remonte dans la chaîne alimentaire jusqu'aux grands poissons et aux mammifères marins, puis jusqu'aux baleines et aux oiseaux marins. La liste se poursuit avec les effets néfastes sur les écosystèmes et les collectivités, de même que les répercussions économiques qui peuvent en découler. Les risques associés à la contamination des aliments nous touchent tous, mais ils jouent un rôle central dans la souveraineté alimentaire des Autochtones, la gouvernance maritime et même la réconciliation.

J'ai pu constater moi-même, après en avoir fait rapport, les tergiversations, comme je l'ai mentionné, de même que le manque de transparence et de statistiques. J'ai l'impression qu'on entend souvent « nous avons enlevé x nombre de bateaux » de, disons, Transports Canada, mais il n'y a pas suffisamment de chiffres sur... Dans le cadre de notre programme, je suis constamment à la recherche d'améliorations concernant les installations et les plaisanciers, mais je pense qu'une partie de la tâche consiste à voir ce qui ne fonctionne pas, à publier ces chiffres et à travailler avec les groupes qui procèdent à l'enlèvement, ainsi qu'avec les Premières Nations locales, afin d'essayer de trouver des solutions.

Si on regarde les différents États, on voit que l'État de Washington a un excellent programme de délivrance de permis. Le fait de voir ce qui ne fonctionne pas contribue énormément à l'amélioration, et je ne sais pas si on en fait assez à l'heure actuelle.

Nous appuyons le projet de loi C-344, avec l'aide de nos partisans, qui ont envoyé près de 1 600 signatures et lettres aux députés locaux. Nous accentuons nos efforts, et j'ai l'impression que la liste de nos actions ne cesse de s'allonger. Pour moi, la prévention, c'est...

Je pense que le chiffre qui a été avancé est que, pour chaque bateau en Colombie-Britannique, cinq s'ajoutent. Il faut donc en faire plus grâce à une meilleure délivrance de permis... De plus en plus de bateaux se retrouvent à l'eau, puis sont abandonnés. Il y a donc quelque chose qui cloche dans notre système. Il est absolument essentiel de défendre cette cause, d'obtenir l'appui de la collectivité, des Premières Nations... ainsi qu'un plus grand nombre d'avis.

• (1735)

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Boulton, pour cinq minutes ou moins. Je vous en prie.

M. Benjamin Boulton (gestionnaire, Programme des bateaux délaissés, Rugged Coast Research Society): Bonjour.

Merci au Comité de me donner l'occasion de témoigner dans le cadre de son étude sur les bateaux délaissés et abandonnés.

Je me nomme Ben Boulton et je suis gestionnaire du Programme des bateaux délaissés de la Rugged Coast Research Society, basée sur l'île de Vancouver. Je vous appelle aujourd'hui du territoire de la nation des Yuułu?íł?ath, à Ucluelet, en Colombie-Britannique.

Rugged Coast existe depuis 2017 et met l'accent sur l'intervention sur le terrain dans l'élimination des facteurs de stress anthropiques, qu'il s'agisse du nettoyage des rives, de l'enlèvement des bateaux abandonnés et des sites aquacoles. C'est sur cela que nous concentrons nos efforts. Au cours de la dernière année, je me suis surtout concentré sur l'enlèvement des bateaux abandonnés dans des coins très reculés et difficiles d'accès au large de l'île de Vancouver.

Notre programme fonctionne en partenariat avec les gouvernements des nations hôtes. Nous valorisons les liens significatifs avec nos partenaires autochtones dans nos projets. Cela a été à l'avant-plan de nos activités des dernières années. Au cours de la dernière année, nous avons enlevé 52 bateaux entre le territoire traditionnel Ka:'yu:'k't'h' et Che:k'tles7et'h' et le territoire de la Première Nation Hesquiaht. Nous prévoyons enlever 20 autres bateaux avant la fin de l'année. Compte tenu de ce qui s'est passé la dernière semaine, ce chiffre pourrait être plus élevé. Cette semaine, je me suis occupé des ports pour petits bateaux et de la Garde côtière au sujet des bateaux qui coulent sur la côte Ouest, dont le nombre devrait augmenter au cours des prochaines semaines.

Malheureusement, la dernière année n'a représenté qu'un point de départ pour nos opérations. En collaboration avec les collectivités le long de la côte, nous avons identifié au départ 200 bateaux qui ne figurent pas dans le registre. Comme M. Roe l'a mentionné, le chiffre de 1 046 — ou peu importe quel est ce chiffre à l'heure actuelle — est nettement sous-estimé. Un bon exemple que j'aime présenter est notre projet dans le territoire Ka:'yu:'k't'h' et Che:k'tles7et'h' l'an dernier. Lorsque nous sommes arrivés, nous envisageons d'enlever 12 bateaux. Nous avons fini par enlever 35. Cela vous situe un peu quant à ce que nous savons par rapport à la réalité. Il y a beaucoup d'autres bateaux en attente d'une analyse et d'un relevé plus approfondis des zones subtidales.

Parmi les défis que nous avons dû relever au cours des dernières années figurent les critères et les coûts liés à l'élimination d'un bateau dans une collectivité éloignée. Ils sont extrêmement élevés. Pour les collectivités éloignées sur la côte ouest de l'île de Vancouver, ou n'importe où sur la côte du centre et la côte nord, le fait de posséder un bateau est un mode de vie. C'est un moyen de subsistance. C'est une nécessité. Quand votre bateau devient inutilisable à la fin de sa vie, qu'allez-vous en faire? Habituellement, il en coûte quelques milliers de dollars pour l'enlever. Si vous êtes dans une région économiquement défavorisée, où le travail est rare ou saisonnier, quelques milliers de dollars pour vous débarrasser d'un bateau, c'est énorme. Que vous reste-t-il à faire?

Il y a aussi le vieillissement de la population au Canada. La maladie et le décès sont des facteurs d'abandon pour beaucoup de bateaux que nous avons examinés. Les propriétaires de ces bateaux meurent ou quittent leur localité pour recevoir des soins médicaux. Leurs bateaux finissent par couler et sont abandonnés. Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient envisager d'offrir des programmes d'élimination dans les collectivités éloignées.

À l'heure actuelle, les initiatives d'élimination et de financement... Bien qu'il y ait du financement, il y a des limites. Nous avons remarqué que ces fonds diminuent, comme beaucoup d'autres organisations, j'en suis sûr, qui travaillent dans le cadre du Programme de bateaux abandonnés, du Programme des ports pour petits bateaux, du programme « Clean Coast, Clean Waters » et d'autres initiatives concernant les bateaux abandonnés. Ces pro-

grammes comportent de nombreuses exigences. Les petits groupes n'ont pas nécessairement accès aux fonds disponibles.

Les procédures de délivrance de permis pour l'enlèvement des bateaux abandonnés sont lourdes. En l'absence du propriétaire du bateau, il faut suivre le processus d'autorisation prévu à l'article 38, qui comprend un préavis de 30 jours. Souvent — surtout pendant l'été, lorsqu'il y a des gens absents du bureau —, il peut s'écouler jusqu'à deux mois avant d'obtenir les autorisations nécessaires pour pouvoir évaluer et enlever un bateau. Deux mois, c'est long, surtout à l'approche de l'automne. À l'heure actuelle, nous avons des marées de cinq mètres sur la côte Ouest. Nous allons voir beaucoup plus de bateaux couler au cours des prochains mois.

• (1740)

À ce jour, les possibilités d'élimination en fin de vie sont limitées. Nous ne recyclons pas beaucoup de bateaux que nous enlevons. Il est certain que nous recueillons les métaux, les batteries, les fluides et les combustibles. Cependant, il n'y a pas de filière pour le recyclage de la fibre de verre. À notre avis, le financement de la R-D devrait se concentrer là-dessus.

Le président: Merci, monsieur Boulton. Vous avez dépassé votre temps. J'espère que vous pourrez compléter ce que vous avez à dire dans vos réponses aux questions.

Nous passons maintenant à M. Bragdon, pour cinq minutes ou moins. Je vous en prie.

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

Je remercie les témoins d'aujourd'hui de comparaître et d'avoir pris le temps d'être ici, ainsi que du précieux travail qu'ils font pour les Canadiens. J'ai quelques questions à poser à chacun d'entre vous pour commencer.

À votre avis, la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux a-t-elle atteint son objectif? Dans l'affirmative ou dans la négative, veuillez expliquer pourquoi.

Essayez d'être brefs. Je sais que c'est une question très ouverte, mais j'ai quelques autres questions à vous poser. Nous allons commencer par la personne qui a le doigt levé.

Il s'agit de John Roe.

M. John Roe: J'ai eu le privilège de saisir de nombreux navires. Je suis devenu l'expert-résident de cette province en matière de saisies et d'aliénations, et de choses de ce genre.

Le système s'est amélioré. Est-ce qu'il fonctionne? Pas le moins du monde. Comme l'a mentionné M. Boulton, cela peut prendre jusqu'à deux mois. Il fut un temps où cela pouvait prendre jusqu'à un an environ.

En tant qu'organisme sans but lucratif, nous étions très réticents à l'idée de procéder nous-mêmes à la saisie, car la possibilité d'être poursuivi en justice, même avec un permis de récupération, est très réelle. Il suffit d'une seule poursuite. C'est la poursuite qui vous détruira. Il ne s'agit pas de gagner ou de perdre la poursuite.

Le système fonctionne-t-il comme prévu? Non.

Nous avons encore eu deux amendes sur la côte Ouest. Avec un individu, personnellement, avant le début de ce programme et la modification de la loi, j'ai sorti neuf de ses bateaux. Il a reçu une amende pour un autre bateau laissé dans la baie de Cadboro. Et il est en train d'en laisser trois autres à proximité de Cadboro Bay. Il abuse. Il fait partie des nombreuses personnes qui considèrent nos océans comme acquis.

M. Richard Bragdon: Je pense que ce que nous constatons, c'est qu'il y a beaucoup de frustration autour de cette question. Les témoignages nous apprennent que la réglementation est lourde, mais nous constatons également l'absence d'un plan clair. Nous savons quel est l'objectif global, mais nous sommes étranglés dans le processus.

Quelles sont les restrictions que vous souhaiteriez voir levées le plus rapidement? Quels sont les obstacles les plus importants à éliminer le plus rapidement pour vous aider à faire ce que vous devez faire et à le mettre en œuvre?

Monsieur Roe, je vais commencer par vous.

M. John Roe: C'est la collecte des données. Les informations fournies aujourd'hui par le gouvernement fédéral proviennent d'une enquête réalisée en 2014 et publiée en 2016. Je les ai obtenues par le biais d'une demande d'accès à l'information, mais le public n'y a pas eu accès avant presque 2020. En 2017, j'ai cherché ces 1 700 bateaux. J'en ai trouvé environ 400. Les autres étaient partis ou avaient disparu. Entretemps, j'ai trouvé bien d'autres choses. L'un des problèmes qui se posent est celui d'un inventaire adéquat.

C'est là que les organismes sans but lucratif peuvent se spécialiser. Ce n'est pas tant dans l'aliénation. J'aimerais laisser à l'industrie lourde, dans le cadre d'un appel d'offres, le soin de répartir les coûts de façon plus équitable et de faire baisser les coûts, mais ce que nous pouvons faire en tant qu'organisme sans but lucratif, c'est nous rendre dans ces baies et les inspecter et tout fouiller. Prenons l'exemple des eaux pluviales. Nous pouvons examiner...

Nous devons reconstruire nos pêcheries en Colombie-Britannique. Une bonne partie vient des estuaires, où se trouvent les dommages. Nous avons de vieux quais abandonnés. Nous avons beaucoup de bateaux abandonnés. Regardez depuis la zone de marée jusqu'à une profondeur de 60 pieds. Réalisons une enquête sur place et présentons-la au gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral présentera le projet et lancera un appel d'offres. Choisissez une baie ou une anse ou n'importe quoi d'autre; choisissez-en cinq.

L'organisation avec laquelle je travaille est une grande organisation lorsqu'elle est sur le terrain. La mise à l'eau de nos barges et de nos grues nous coûte environ 20 000 \$ par jour. C'est cher, mais ce ne l'est pas si l'on compare avec tout ce que nous pouvons faire en une journée. Nous nous sommes rendus sur un chantier dans la baie de Burgoyne lors de la première application, et nous avons sorti 17 bateaux en quatre jours. Nous avons perdu 10 jours à cause du mauvais temps, car nous n'étions pas à la bonne période de l'année.

Le plus important est de savoir ce qui se trouve sur le terrain et comment former le public à déterminer ce qui est un bateau abandonné et ce qui ne l'est pas. Ce que vous pensez être un bateau abandonné et ce qu'est un bateau abandonné... après avoir travaillé sur ce processus, la plupart du temps, ce n'est pas un bateau abandonné. Il s'agit d'obtenir ces informations et de ne pas se tromper, puis le gouvernement intervient et demande combien cela va coûter. Il le fera en juillet et en août. Laissez les grandes entreprises faire des offres.

• (1745)

M. Richard Bragdon: Merci, monsieur Roe.

Je pense que mon temps de parole est écoulé. J'aimerais vous remercier. C'était une réponse très complète, et j'apprécie votre passion. Je pense que nous avons beaucoup appris de ce que vous avez dit.

Je m'excuse auprès des autres témoins. Je n'ai pas eu le temps de vous poser mes questions, mais ce n'est pas grave.

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

M. Ken Hardie: Merci, monsieur le président.

Monsieur Roe, vous avez parlé de poursuites judiciaires. Quelle était leur nature? Qui poursuivait qui et pourquoi?

M. John Roe: Pour un organisme sans but lucratif ou toute autre personne qui saisit un bateau, il y a toute une procédure à suivre. Si je veux récupérer un bateau sans passer par l'article 38, je dois le garder pendant 30 jours. Je dois documenter tout ce que j'y ai fait. Il existe des lois internationales sur la récupération. Personne ne pourra jamais changer cela.

Le danger est que si je saisissais un bateau en tant qu'organisme sans but lucratif, que je passe les 30 jours et que je ne l'ai toujours pas identifié — je dois le publier dans le journal et faire toutes les notifications possibles — je suis toujours responsable de ce bateau. Même si je m'en débarrasse, je reste techniquement responsable au regard de la loi. Le danger est là.

Il y a sept ou huit ans, l'administration portuaire de Salt Spring Island m'a appelé pour me demander mon avis. Un bateau avait coulé dans leurs installations. Je leur ai dit, « Voilà ce que vous devez faire. » Ils ne l'ont pas fait et ont été poursuivis en justice. Ils ont été jugés responsables de près de 10 000 \$ pour un bateau qui n'avait aucune valeur.

M. Ken Hardie: Qui les a poursuivis?

M. John Roe: Le propriétaire du bateau.

M. Ken Hardie: Le propriétaire s'est finalement présenté et a dit, « Hé, c'est mon bateau. »

M. John Roe: J'essayais de le leur dire depuis des mois. Ils avaient les documents nécessaires et avaient tout documenté, mais ils n'ont pas suivi les procédures appropriées pour la récupération. Il ne s'agit que de la récupération; il n'est pas question de l'article 38, qui est géré par Transports Canada et qui est une question tout à fait différente.

M. Ken Hardie: Nous aimerions recevoir un document écrit, hors ligne, avec des suggestions sur la façon de régler ce problème. Ce serait bien.

M. John Roe: J'ai écrit quelque chose.

M. Ken Hardie: Merci.

Monsieur Boulton, la description de vos activités est assez impressionnante.

Nous avons réalisé d'autres études sur la côte Ouest, en particulier lorsqu'il s'agissait de nettoyer les plages. Je sais que Mme Barron a lancé une étude sur les conteneurs perdus par-dessus bord et sur les marchandises qui arrivent à terre. Il semble que la côte Ouest soit caractérisée par un grand nombre de petites organisations bénévoles indépendantes sans grande coordination. Je crains qu'il nous manque des économies d'échelle. Il nous manque quelque chose qui ait suffisamment de poids et de capacités pour disposer de l'infrastructure nécessaire et faire efficacement ce travail.

À votre connaissance, y a-t-il eu une initiative visant à rassembler tous ces petits groupes de bénévoles pour en faire quelque chose de plus grand et de plus efficace?

M. Benjamin Boulton: Cela rappelle les réunions du comité *Zim Kingston*, décrire les petites organisations bénévoles.

Je ne qualifierais pas Rugged Coast de petite organisation bénévole. Nous procédons à l'élimination à grande échelle des facteurs de stress anthropiques le long de la côte. Je ne veux pas trop m'attarder sur ce point, mais nous pourrions peut-être en discuter plus tard.

Quelques-unes de ces organisations effectuent en fait une grande partie des retraits le long de la côte. Pour ce qui est de regrouper ces organisations en une seule, un groupe de bénévoles qui nettoie les plages est très différent d'une organisation comme la nôtre, qui effectue des nettoyages de plages à l'échelle industrielle, ainsi que des opérations de récupération et de nettoyage de navires et d'enlèvement de sites aquacoles.

M. Ken Hardie: L'identification des propriétaires de navires est un problème récurrent dont nous avons beaucoup entendu parler au fil du temps au Comité. Comment recommanderiez-vous de nettoyer le système pour qu'il soit plus facile d'identifier un propriétaire, que ce soit en ce qui concerne le processus d'enregistrement ou l'identification du navire lui-même? Qu'est-ce qui nous manque? Pourquoi est-ce si difficile?

• (1750)

M. Benjamin Boulton: Le processus mis en œuvre par le gouvernement fédéral, la Garde côtière, le MPO, les ports pour petits bateaux et Transports Canada pour trouver les propriétaires des navires en est un élément important.

Nous sommes amis avec de nombreuses communautés avec lesquelles nous travaillons. Nous avons établi des relations avec la communauté et un respect mutuel. De notre côté, il est beaucoup plus facile de trouver et de localiser un propriétaire de navire. Je peux passer deux coups de fil, alors qu'il faudra des semaines au fédéral pour identifier un propriétaire.

M. Ken Hardie: Que peuvent faire les fabricants de navires? En particulier, on nous dit que bon nombre des navires abandonnés sur la côte Ouest sont des embarcations de plaisance. Que peut donc faire l'industrie des embarcations de plaisance pour améliorer la situation lorsque son produit arrive en fin de vie?

Le président: Je demande que cette réponse soit envoyée par écrit, car le temps de parole de M. Hardie est écoulé. J'essaie de terminer le tour de table pour que tout le monde puisse poser des questions.

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

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Monsieur le président, j'aimerais permettre au témoin de compléter sa réponse.

[Traduction]

Le président: D'accord.

Poursuivez votre réponse, monsieur Boulton.

M. Benjamin Boulton: Pardonnez-moi. Ma traduction n'était pas activée. Cela s'adressait-il à moi?

Le président: Oui.

Poursuivez votre réponse à la question de M. Hardie.

M. Benjamin Boulton: Monsieur Hardie, pourriez-vous répéter votre question?

M. Ken Hardie: Oui. Mme Desbiens vous donnait l'occasion de répondre à la question que j'ai posée, à savoir, que peuvent faire les fabricants de navires pour rendre l'ensemble du processus plus efficace et efficient, en particulier en ce qui concerne l'identification du propriétaire d'un navire?

M. Benjamin Boulton: Cela peut s'avérer difficile, surtout si vous avez affaire à des membres plus âgés de la communauté qui n'immatriculent pas nécessairement leurs navires, mais des identificateurs... En règle générale, tous les navires doivent avoir un numéro d'identification de coque. Or, avec le temps, ce numéro tend à disparaître sous l'effet de l'usure. Le gouvernement fédéral pourrait envisager d'imposer une sorte de dispositif de repérage ou un numéro d'identification de coque plus résistant, afin de localiser ces navires.

Je ne suis pas d'accord pour dire que la majorité des navires que l'on trouve sur la côte Ouest sont des embarcations de plaisance. Environ la moitié des navires que nous retirons sont d'anciens navires de pêche commerciale et d'autres navires commerciaux de la côte Ouest de l'île de Vancouver. Je suis sûr que MM. Roe et Banting peuvent également en parler.

Du côté est, je sais qu'il y a un grand nombre de voiliers abandonnés. Peut-être que M. Roe peut répondre à cette question et fournir cette réponse.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je vais poursuivre, monsieur Boulton.

Je reviens toujours à la même question. Je représente le secteur du Québec, évidemment, puisque je fais partie du Bloc québécois.

Avez-vous des communications avec des groupes du même ordre que le vôtre du côté du Québec?

[Traduction]

M. Benjamin Boulton: À l'heure actuelle, non. Nous nous concentrons sur les retraits sur le terrain, et nous sommes actuellement au plus fort de la saison. Si nous pouvons trouver plus de temps, j'en serais ravi, mais malheureusement mes journées sont bien remplies.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Y a-t-il un témoin qui aurait un contact quelconque avec certains représentants du Québec à ce sujet?

[Traduction]

M. John Roe: Non, pas pour le moment.

Pour parler de ce sujet et de ce genre de choses, je viens de rentrer d'un voyage de quelques semaines sur la rivière Rideau. Lorsque j'étais là-bas, je me suis fait arrêter par la GRC, la Police provinciale de l'Ontario et les responsables des ressources naturelles. En Ontario, comme au Québec, la délivrance des permis pour les embarcations de plaisance est gérée par la province elle-même. Si je n'avais pas eu le certificat du navire et mon permis de conduire avec moi... L'assurance n'est pas obligatoire, mais elle est demandée si vous souhaitez vous arrêter dans une marina.

En Colombie-Britannique, j'ai essayé de faire pression sur notre gouvernement provincial pour qu'il assume cette responsabilité, uniquement pour les embarcations de plaisance, afin que ce soit plus facilement géré. Si vous passez votre permis de conduire, vous immatriculez votre bateau en même temps, et toutes les procédures que nous devons mettre en place pour effectuer des contrôles de sécurité... Dans l'État de Washington, avant qu'un navire soit mis à l'eau, assuré et immatriculé, il doit passer une inspection de sécurité, qui est effectuée par des groupes bénévoles dans l'État de Washington.

• (1755)

[Français]

Mme Caroline Desbiens: On a donc une certaine avance à cet égard, au Québec.

[Traduction]

M. John Roe: Ils ont toujours une longueur d'avance, oui.

Des voix: Oh, oh!

[Français]

Mme Caroline Desbiens: C'est une bonne nouvelle.

Il me reste quelques secondes. J'aimerais savoir ce qu'a à dire M. Banting, que nous n'avons pas entendu.

Avez-vous des informations sur le Québec à cet égard, monsieur Banting?

[Traduction]

M. Jacob Banting: En ce qui concerne le Québec, non, je n'ai rien à dire.

Je répèterais ce que M. Roe a dit, à savoir qu'il faut suivre la façon dont ils procèdent dans l'État de Washington. D'une part, nous pourrions améliorer l'immatriculation et l'apposition de timbres sur les coques — que l'on doive ou non apposer un nouvel autocollant chaque année — mais nous devons également penser à l'application de la loi. Quant à savoir si ces bateaux sont effectivement contrôlés lorsqu'ils sont en mer, c'est une tout autre affaire.

Je suis désolé. Cela ne répond pas vraiment à la question concernant le Québec.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Desbiens.

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

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Ma tâche la plus importante au cours de cette période de questions est de recueillir en peu de temps toute l'incroyable richesse d'informations que nous offrent les trois témoins.

Merci, et bienvenue aux témoins présents. Je suis très heureuse que mes collègues entendent aujourd'hui toutes les informations que vous avez à leur fournir.

Ma prochaine question s'adresse à M. Banting. Vous avez mentionné le programme de certification Clean Marine BC. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Jacob Banting: Il s'agit d'un programme volontaire d'écocertification. Nous avons actuellement 44 installations certifiées, des administrations portuaires aux clubs nautiques, en passant par les marinas et les chantiers navals. Il s'agit d'un processus de vérification triennal basé sur un système d'évaluation qui attribue des ancrs, et qui vise à déterminer où en sont les meilleures pratiques environnementales des installations. Nous leur attribuons une note tous les trois ans, et ils détiennent cette certification. Nous vérifions tout, des matériaux des quais à la conception des déchets et à l'énergie, et nous aidons ensuite ces installations à établir leurs objectifs et à les atteindre. Il peut s'agir de petites choses, comme « Notre objectif est d'éliminer les piliers enduits de créosote au cours des cinq prochaines années », ou encore de systèmes d'éclairage. Il s'agit d'un vaste programme que nous cherchons à étendre, et nous voulons que ces installations contribuent également à éduquer les plaisanciers.

L'une de nos installations dispose d'un programme de recyclage unique, à la Shelter Island Marina & Boatyard, sur le fleuve Fraser. Le recyclage de leurs bateaux se fait entièrement sur place, et ils font de leur mieux pour recycler tous les matériaux qui en sortent. Toute l'eau qui s'écoule de leur système de drainage est contenue, filtrée et réutilisée pour le lavage sous pression.

Il s'agit de trouver davantage d'incitations pour les installations et, espérons-le, de promouvoir ce qu'elles ont auprès d'autres chantiers navals et de poursuivre ce travail, mais il s'agit aussi de leur parler de ce qui fonctionne ou ne fonctionne pas. On nous dit que, disons, 10 plaisanciers par semaine appellent pour faire recycler leur bateau et que, lorsqu'ils apprennent le coût, trois d'entre eux seulement le font. En fonction des matériaux, le coût peut varier de 100 à 1 000 \$ par pied, de sorte que la liste... Elle s'allonge en fonction du coût.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur Banting.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur l'État de Washington? Vous l'avez utilisé comme un exemple dont il faudrait s'inspirer, un exemple de bonne pratique ou un exemple de bon fonctionnement. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, s'il vous plaît?

M. Jacob Banting: Comparativement au Fonds d'assainissement concernant les bâtiments, où cela se fait tous les cinq ans, dans l'État de Washington, c'est tous les ans. Je ne me souviens pas du montant exact que vous devez payer, en plus, pour l'aliénation des bateaux, mais l'État de Washington organise chaque année des programmes de restitution des bateaux. Nous n'en avons pas autant ici, pas que je sache, ou nous en avons peut-être eu dans le passé. Je pense que M. Roe ou M. Boulton pourraient répondre à cette question un peu mieux que moi.

La mise en œuvre et l'application... À l'heure actuelle, qui patrouille quotidiennement dans les eaux et vérifie l'immatriculation des navires? J'ai navigué sur des bateaux pendant de nombreuses années et je n'ai jamais fait l'objet d'un contrôle d'immatriculation. Je connais de nombreuses personnes qui possèdent un deuxième ou un troisième bateau qui n'est pas immatriculé. Ce ne sont que des bateaux de réserve.

M. Boulton a déjà mentionné que la navigation de plaisance est essentielle dans de nombreuses communautés, et qu'il est donc difficile de vérifier. J'ai vu arriver des navires en provenance des États-Unis qui ne portaient aucun numéro. Lorsque vous demandez l'immatriculation aux propriétaires, ils peuvent simplement vous répondre qu'ils ne vous la donneront pas. Il n'y a aucun nom sur le bateau, aucun moyen de l'identifier. Vous pouvez appeler la GRC...

• (1800)

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup.

Je vais passer à M. Boulton.

Monsieur Boulton, vous nous avez donné d'excellents exemples de la situation des particuliers qui ont des difficultés économiques et qui sont propriétaires de navires. C'est peut-être une question un peu difficile à vous poser, mais je me demande si vous avez une idée de ce que serait une pratique exemplaire. Il ne devrait pas être plus facile pour les propriétaires d'abandonner leur navire que de le nettoyer correctement. Que pensez-vous qui pourrait être mis en place pour éviter que cela se reproduise, en tenant compte de la situation particulière des propriétaires de bateaux?

M. Benjamin Boulton: Il faut encourager l'aliénation et créer un système d'aliénation pour les collectivités isolées et, au niveau fédéral, il faut envisager la mise en œuvre de la loi en tenant compte de ces petites collectivités et en les consultant comme il se doit. Je m'en tiendrai là, c'est-à-dire le financement de l'enlèvement, en mettant l'accent sur les petites collectivités.

Le président: Merci, madame Barron. Vous avez terminé juste à temps.

Nous allons maintenant passer à M. Arnold pour cinq minutes, et je crois comprendre qu'il partage son temps avec M. Stewart.

Je m'en remets à vous, monsieur Arnold.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de l'information qu'ils nous ont fournie aujourd'hui.

J'ai posé cette question à un témoin précédent, et je vais la poser de nouveau à vous trois. Je commencerai par M. Boulton, dans l'ordre inverse.

Que pourrait-on faire pour inciter les propriétaires de navires à les aliéner plutôt que de les abandonner ailleurs pour que quelqu'un d'autre s'en occupe?

Monsieur Boulton.

M. Benjamin Boulton: Il faudrait un programme bien connu dans une collectivité. Si les gens sont conscients... Chaque fois que nous travaillons dans une collectivité, nous recevons beaucoup de questions, et souvent, les gens disent, j'ai un bateau, et je peux vous le céder si vous pouvez vous occuper de l'enlèvement. Cette manière de procéder a tendance à bien marcher.

S'il existait un programme soutenu par le gouvernement fédéral permettant aux gens de confier leurs bateaux à des entrepreneurs agréés qui les enlèveraient avant qu'ils soient abandonnés, cela aiderait grandement ces collectivités et ces personnes.

M. Mel Arnold: Merci.

Monsieur Banting.

M. Jacob Banting: Je suis d'accord, il faudrait davantage d'incitations pour que les plaisanciers veuillent le faire. Compte tenu du coût de la vie en Colombie-Britannique, il n'est pas facile d'aller faire recycler son propre bateau quand on connaît les coûts. Oui, je suis d'accord avec M. Boulton pour dire qu'il faut davantage de financement pour des programmes de ce type.

M. Mel Arnold: Monsieur Roe.

M. John Roe: Je peux vous faire part d'un document que j'ai rédigé pour Jean Chrétien, M. Harper et notre premier ministre actuel, Justin Trudeau. Nous avons besoin d'un programme en Colombie-Britannique pour... Dans les années 1980, nous avions un programme très similaire pour l'aliénation des voitures. Il se trouve que j'étais en Ontario à l'époque. J'ai été nommé par l'entreprise avec laquelle je travaillais pour venir travailler ici, c'était donc intéressant.

Vous aviez un programme de voitures abandonnées qui se poursuit toujours en Colombie-Britannique. Nous avons besoin du même type de programme pour les bateaux en Colombie-Britannique, où nous choisirons un port particulier et dirons, venez la fin de semaine du 24 mai. Notre barge, notre grue et tout le reste seront là. Vous inscrivez d'avance votre navire. Nous effectuons les formalités administratives nécessaires, puis nous l'aliénons de manière appropriée. Il faut se débarrasser des... Il faut un contrôle à la source. Il faut l'empêcher d'entrer avant de pouvoir s'occuper de ce que nous avons. Nous n'arrivons pas à suivre le rythme.

M. Mel Arnold: Merci.

Cela ressemble plus à un travail préventif qu'à un travail après coup. Si nous pouvions contenir ou gérer les navires avant qu'ils soient abandonnés, nous ferons un usage plus efficace de l'énergie, des ressources et du temps. Est-ce exact?

M. John Roe: Exactement. Nous recueillons énormément de données. Nous avons une page Facebook. Nous avons également notre site Web, et les gens le consultent. La plupart du temps, ils s'en servent avant de s'adresser au gouvernement. Nous disposons d'une base de données assez importante sur ce qui se passe dans le secteur, et les gens communiquent continuellement avec nous. Nous devons y mettre un terme.

Ce que j'ai observé, parce que nous travaillons beaucoup avec des drones, c'est que nous constatons une augmentation du nombre de bateaux parce que les gens considèrent que c'est un service gratuit, sans se soucier des aspects juridiques, et qu'ils laissent simplement leur bateau sur l'eau. Dans les zones urbaines comme Victoria, nous avons en quelque sorte remédié à ce problème, mais là où j'habite, à Salt Spring, en passant par les îles Gulf, jusqu'à Sechart et tout le reste, il y a de plus en plus de bateaux abandonnés, simplement parce qu'il y a ce programme ici. Personne ne sait à qui ils appartiennent, et les gens disent que ce n'est pas leur problème.

• (1805)

M. Mel Arnold: D'accord, merci.

Je vais revenir à M. Boulton maintenant, si vous me le permettez.

Il semble que quelqu'un puisse acheter un navire presque inutilisable et le convertir en maison dans un port quelque part avec des frais d'amarrage relativement faibles par rapport à l'achat d'une maison typique sur la terre ferme. Il n'y a pas de taxes à payer, et ainsi de suite.

Avec l'augmentation du coût de la vie que nous avons constatée et la difficulté d'accéder à la propriété ou même de louer un logement, je peux comprendre que les gens choisissent peut-être un bateau comme maison, et comme ils continuent à s'enfoncer dans la pauvreté et ne sont pas en mesure de l'entretenir, ils doivent l'abandonner ou le laisser à l'état d'abandon.

L'identification d'un propriétaire peut être efficace pour un propriétaire solvable, qui a des actifs, mais que se passe-t-il lorsqu'un propriétaire n'a pas d'actifs à saisir lorsqu'il abandonne un navire?

Décrivez cette situation, monsieur Boulton.

M. Benjamin Boulton: Nous n'avons pas rencontré cette situation. Cela relèverait davantage de la compétence de M. Roe, compte tenu de la proximité de son organisation avec le sud des îles Gulf. Nous voyons beaucoup de gens qui sont financièrement incapables de posséder de vieux bateaux industriels et de s'en débarrasser. Je ne peux parler que de cela.

M. Roe pourrait peut-être nous en dire un peu plus à ce sujet.

M. John Roe: Merci. Je vais...

Le président: Je suis désolé, monsieur Roe. Le temps de M. Arnold est écoulé. Si vous avez quelque chose à dire sur cette question particulière, veuillez le soumettre au greffier, et nous l'incluons dans notre témoignage.

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

M. Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins pour le travail qu'ils accomplissent et pour leur plaidoyer sur une question qui est vraiment très importante à l'échelle locale.

Je ferai mieux que de donner à M. Roe l'occasion de présenter quelque chose par écrit. Je serais très intéressé d'entendre la réponse à cette question.

Que faites-vous dans les cas où le propriétaire d'un navire ne dispose pas de ce type d'actifs ou de moyens? Que faites-vous dans ce genre de situation?

M. John Roe: Nous traitons beaucoup avec les personnes qui vivent à bord de leur bateau. Notre politique est de ne pas vraiment poser de questions. En réalité, le pourcentage le plus élevé de personnes qui vivent à bord de leur bateau qui abandonnent réellement leurs affaires représente peut-être 2 % ou 3 % du volume total des bateaux. Nous avons une norme, et ce depuis 30 ans. Nous leur offrons des services. Si vous traversez une période difficile, nous trouverons les fonds nécessaires pour vous aider à vous débarrasser de vos ordures, de vos bateaux, de vos quais et de choses du genre.

C'est simplement le concept général des personnes qui abandonnent leur bateau. Je sais que le gouvernement et tout le monde disent qu'il faut faire payer le propriétaire. Le problème, c'est qu'on ne trouve pas les propriétaires. Nous devons prendre cet argent initial et, s'il s'agit de 2 000, 2 500 ou 3 000 bateaux, nous devons dépenser les ressources nécessaires pour nous en débarrasser, puis

nous occuper de l'octroi de licences pour les bateaux plus récents, afin de rendre les gens responsables de ce qu'ils possèdent.

Est-ce que cela a du sens?

M. Patrick Weiler: Tout à fait, monsieur Roe. Cela m'amène à mon point suivant, car je pense que nous voulons, dans la mesure du possible, nous assurer que nous pouvons empêcher les bateaux de couler en premier lieu.

Je sais que ma grande frustration, et celle de nombreux habitants de ma circonscription, est que nous disposons de ces programmes pour les cas où le bateau coule, mais qu'ils sont extrêmement coûteux. Elle a également un coût important pour l'environnement. Je pense que nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour éviter cela.

J'ai quelques questions à poser, peut-être d'abord à vous, monsieur Banting. Vous avez mentionné l'intérêt d'améliorer l'immatriculation et l'octroi de permis. À l'heure actuelle, Transports Canada élabore des règlements visant à moderniser l'octroi de permis pour les embarcations de plaisance. Je me demande si vous avez des commentaires à faire au Comité sur ce processus et, plus généralement, sur la manière dont nous pouvons garantir, par le biais de l'octroi de permis, à la fois pour les nouveaux navires et pour les navires existants, que nous pouvons tenir les propriétaires de bateaux pour responsables. Dans de nombreux cas, au lieu de se débarrasser de ces bateaux, ils peuvent trouver un moyen de les vendre sans devoir rendre de comptes.

Je suis très curieux de savoir ce que vous pensez de l'immatriculation et de l'octroi de permis comme moyen d'atténuer ce risque.

M. Jacob Banting: Oui, certainement pour la prévention, je pense que c'est... Sachant combien d'amendes ont été infligées depuis 2019, cela ne va pas dissuader beaucoup de gens de vouloir aller de l'avant. Je n'ai pas vu le nombre de bateaux immatriculés chaque année ni le nombre de personnes qui vont effectivement immatriculer leur bateau, il m'est donc difficile de répondre à la question de savoir s'il y a un grand nombre de plaisanciers. Je ne sais pas si l'un des autres témoins a une réponse à cette question.

Comme je l'ai dit, si l'on regarde les endroits où cela fonctionne, comme l'État de Washington, c'est tout à fait essentiel. Les gens ne veulent pas payer plus, c'est le problème. Il s'agit de trouver des moyens de les inciter à immatriculer leur bateau. En ce qui concerne la chaîne de propriété, oui, il y a ces anciens navires qui n'ont pas de propriétaires. C'est un sujet très difficile à aborder.

• (1810)

M. Patrick Weiler: Certainement. Je pense que nous avons un assez bon système en Colombie-Britannique avec les réservoirs de pétrole qui sont laissés dans les propriétés résidentielles et qui sont liés au propriétaire existant. Je me demande s'il n'y a pas quelque chose de similaire que nous pourrions envisager à cet égard également, afin de nous assurer que nous pouvons le lier à quelqu'un qui dispose de ces ressources.

Je cède la parole à M. Roe. Je crois qu'il voulait intervenir.

M. John Roe: Encore une fois, cela revient à essayer d'immatriculer un bateau maintenant. C'est presque impossible. J'ai pris un bateau appartenant à une entreprise et je l'ai donné à une autre entreprise. Le processus de changement de propriétaire a duré six mois. C'était insensé.

Encore une fois, en Colombie-Britannique, nous serions bien plus avancés si nous pouvions l'avoir comme embarcation de plaisance et si l'ICBC s'en occupait moyennant une redevance annuelle. Toute ma vie, j'ai été opposé à l'assurance d'un navire immatriculé, mais aujourd'hui, je travaille davantage dans ce secteur. La seule façon de payer, c'est par l'assurance. Il faut le faire. J'insiste sur le fait que, si vous mettez un bateau à l'eau, vous aurez besoin d'une assurance. C'est l'une des choses que nous devons repenser.

Les gens ne savent pas que l'application de la propriété de ces navires n'est pas assurée par Transports Canada. Il s'agit de la GRC en Colombie-Britannique, mais elle n'a pas de fonds. J'ai affaire à la GRC. Comme nous sommes dans une zone frontalière, je m'occupe des douanes, de l'immigration et d'autres choses de ce genre. C'est la GRC qui est censée s'approcher de votre bateau et vous dire: « Donnez-moi vos documents de propriété. Donnez-moi votre permis. Donnez-moi votre ceci et votre cela. » La GRC n'a ni les ressources ni le temps. C'est une autre chose qui doit changer. La GRC

doit trouver des ressources pour obtenir des bateaux, puis former des personnes pour aller les inspecter. Je me fais arrêter parce que j'ai un gros bateau de pêche, mais c'est à peu près tout.

Le président: Merci, monsieur Weiler.

Je voudrais profiter de l'occasion pour remercier messieurs Roe, Banting et Boulton.

Je vous remercie tous d'avoir comparu, même si c'est par vidéoconférence, pour participer aux travaux du Comité aujourd'hui.

Nous allons suspendre la séance pendant quelques instants, le temps de passer à huis clos pour nous occuper des travaux du Comité, comme l'approbation de quelques budgets.

Encore une fois, merci à tous de votre participation.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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