



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent des pêches et des océans

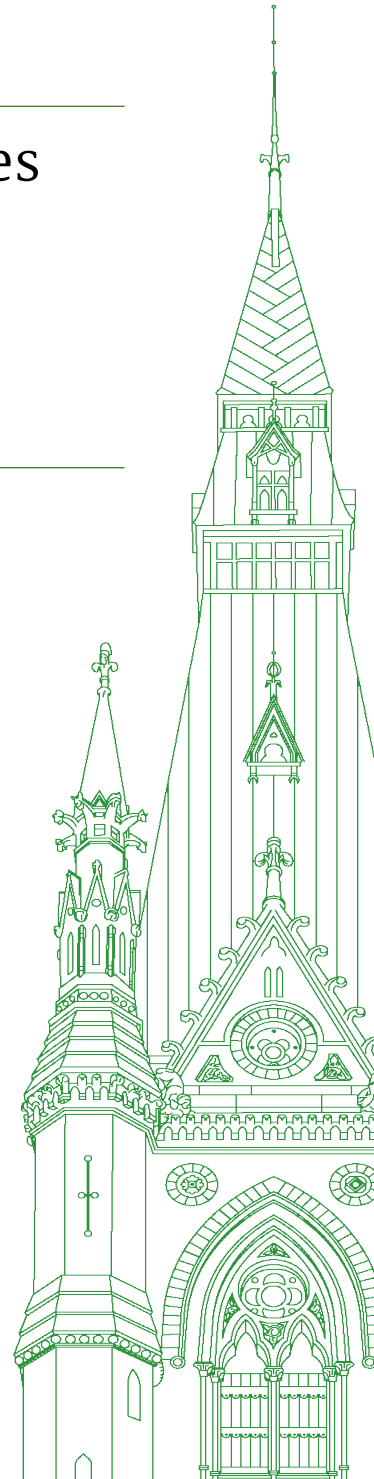
TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 124**

Le lundi 28 octobre 2024

---

Président : M. Ken McDonald





## Comité permanent des pêches et des océans

Le lundi 28 octobre 2024

• (1100)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 124<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes. Cette réunion se déroule sous forme hybride, conformément au Règlement.

Avant de commencer, j'aimerais faire quelques observations à l'intention des témoins et des membres du Comité. Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Ceux qui sont dans la salle peuvent utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré. Veuillez adresser tous vos commentaires à la présidence.

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

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins du premier groupe. Aujourd'hui, nous accueillons Bonny Brokenshire, professionnelle de l'environnement, et David Mitchell, maire de Bridgewater.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de comparaître aujourd'hui. Vous disposerez chacun de cinq minutes ou moins pour faire votre déclaration préliminaire.

Madame Brokenshire, vous avez la parole.

**Mme Bonny Brokenshire (professionnelle de l'environnement, à titre personnel):** Je vous remercie, monsieur le président, monsieur le vice-président et chers membres du comité, de me donner l'occasion de comparaître devant vous. Je me réjouis de votre volonté de protéger les écosystèmes marins du Canada et, à cette fin, de vous attaquer aux problèmes complexes qui touchent nos océans, dont les bateaux délaissés et abandonnés. Je suis heureuse d'être ici aujourd'hui pour contribuer à cette discussion.

J'ai vécu toute ma vie sur la côte Ouest du Canada et j'habite actuellement sur l'île Nexwlélexwm, aussi appelée île Bowen, qui se trouve à environ 10 kilomètres du centre-ville de Vancouver par bateau.

Au cours des 18 dernières années, j'ai eu le privilège de travailler à divers projets en milieu marin, notamment la planification et la mise en œuvre de stratégies à plusieurs volets visant à rétablir la vitalité socioécologique et socioéconomique des baies situées près d'Átlk'a7tsem, aussi appelé Howe Sound.

Je suis une professionnelle de l'environnement comptant des années d'expérience auprès d'administrations locales, plus particulièrement dans la région d'Átlk'a7tsem dans la mer des Salish. Tout au long de ma carrière, j'ai eu l'honneur de collaborer avec les nations

des Squamish et des Tsleil-Waututh, des groupes d'action communautaire, des entrepreneurs du secteur maritime, des organismes gouvernementaux provinciaux, des représentants élus comme le député Patrick Weiler, le ministère des Pêches et des Océans, ou MPO, et Transports Canada, qui ont tous pour objectif de limiter la pollution, la dégradation de l'écosystème, les problèmes sociaux et les répercussions économiques causés par les bateaux délaissés et abandonnés.

Comme nous épuisons souvent toutes les voies de recours locales — par exemple nous avons fait adopter des règlements administratifs, obtenu une permission de la province pour pouvoir légalement gérer des aires marines et épuisé nos budgets limités —, nous avons cherché une aide financière et un soutien sur le plan de l'application de la loi auprès des paliers gouvernementaux supérieurs. Nous avons pu établir de bonnes relations de travail avec des fonctionnaires provinciaux et fédéraux, mais, d'après mon expérience, ils étaient contraints par les pouvoirs qui leur sont conférés par les lois, leur financement et leurs ressources humaines.

Je pourrais parler longuement des multiples aspects du problème des bateaux délaissés et abandonnés, mais j'aimerais me concentrer aujourd'hui sur une question qui, à mon avis, revêt une importance essentielle si nous voulons apporter un changement durable, à savoir la prolifération des bouées d'amarrage dans des zones vulnérables comme Átlk'a7tsem et d'autres zones de la mer des Salish et le lien avec les bateaux délaissés et abandonnés.

Selon mon expérience, les baies qui sont envahies par des bouées d'amarrage sont aussi souvent envahies par des bateaux délaissés et abandonnés. Lorsqu'une bouée d'amarrage est déposée dans l'océan, l'appareil de mouillage, la chaîne d'ancrage et le bloc qui y sont attachés demeurent en place. Certaines bouées d'amarrage autour de l'île Bowen sont là depuis plus de 50 ans, selon les dires des résidents. En outre, le fond marin autour de l'appareil d'ancrage des bouées est souvent dépourvu de vie en raison de l'érosion constante causée par les chaînes.

Des programmes fédéraux comme le Plan de protection des océans constituent des mesures utiles, et je suis très reconnaissante du travail accompli par les employés du MPO et de Transports Canada en vue d'exercer leurs compétences. Toutefois, si les lois et les règlements ne sont pas renforcés et les budgets de mise en application bonifiés, le nombre de bouées d'amarrage et de bateaux à Átlk'a7tsem continuera sans aucun doute d'augmenter.

Si la Loi sur les eaux navigables canadiennes et le règlement connexe sur les bouées privées étaient révisés, il serait alors possible de faire des recherches en vue du resserrement des exigences applicables aux bouées d'amarrage, que je considère comme des ouvrages mineurs. Il est important d'examiner divers moyens de s'attaquer à la prolifération des bouées d'amarrage ainsi qu'aux bateaux délaissés et abandonnés amarrés à ces bouées si nous voulons améliorer le bien-être de l'ensemble des espèces qui vivent dans les océans et à proximité de ceux-ci.

Encore une fois, je vous remercie de votre temps, de vos efforts et de l'attention que vous portez à cette question. Je serai ravie de répondre à vos questions.

• (1105)

**Le président:** Je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Mitchell. Vous avez un maximum de cinq minutes.

**M. David Mitchell (maire, Ville de Bridgewater):** Je vous remercie.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui à vous parler de la question des navires abandonnés. C'est en fait la deuxième fois que je m'adresse au Comité. J'étais ici il y a peut-être cinq ou six ans. Depuis ma dernière comparution, bien des choses ont changé dans ma collectivité.

Toutefois, je tiens d'abord à vous faire part des effets de la présence de ces navires dans notre collectivité. Il y a près de 30 ans, le gouvernement fédéral de l'époque se départissait des quais fédéraux. Dans la ville de Bridgewater, le quai fédéral a été cédé à une société appelée l'Artificial Reef Society. Le but de cette société était — comme son nom l'indique — de créer des récifs artificiels dans l'océan Atlantique. Ironiquement, ce n'est pas quelque chose de faisable. Cette société a pris le contrôle du quai et, peu de temps après, les problèmes ont commencé.

Pour ceux qui ne connaissent pas la ville de Bridgewater, nous sommes une ville de 9 000 habitants. Nous sommes le centre économique de la côte sud de la Nouvelle-Écosse. Notre belle ville est traversée par une rivière à marées, la rivière LaHave, qui se jette directement dans l'Atlantique.

En 1998, l'Artificial Reef Society a décidé d'acquérir le NCSM *Fraser*, un contre-torpilleur de la classe Saint-Laurent utilisé jadis par la Marine royale canadienne et déclaré excédentaire. Le plan était de convertir ce navire en musée flottant, mais aucun financement n'avait été obtenu à cet effet.

Je tiens à souligner que je ne sais pas s'il existe actuellement une politique empêchant les organisations d'acquérir des navires excédentaires, surtout auprès de l'armée, comme dans le cas du *Fraser*. Cependant, s'il avait existé une politique définissant des règles pour de telles acquisitions — par exemple, l'obligation de disposer des fonds nécessaires à tout projet d'utilisation autre que la mise au rebut —, notre histoire aurait été bien différente.

Pendant que le *Fraser* et sa fière histoire pourrissaient à notre quai, la société y a ajouté, en 2000, le NCSM *Cormorant*, un ancien navire de soutien aux opérations de plongée de la Marine royale canadienne. À ce jour, la propriété de ce navire est contestée; cependant, il est incontestable que c'est l'Artificial Reef Society qui lui a permis d'accoster dans notre ville.

Le *Cormorant* est un autre navire au passé incroyable: pour la petite histoire, il a fait partie de l'expédition de 1994 visant à récupérer la cloche de l'épave du SS *Edmund Fitzgerald* dans le lac Supérieur. Malheureusement, comme le *Fraser*, il a pourri au quai; il s'est incliné, a coulé, a été remis à flot, puis s'est incliné à nouveau pendant 21 ans, jusqu'à ce qu'il soit finalement démantelé en 2021.

En 2009, les Forces canadiennes ont racheté le *Fraser* à l'Artificial Reef Society pour la somme d'un dollar et l'ont emmené à Sheet Harbour pour le mettre à la ferraille, ce qui a dû coûter des millions de dollars.

Au fil des ans, le quai a changé de propriétaire, passant des mains de l'Artificial Reef Society à celles de son président, et personne ne sait comment cela s'est produit. Pendant plus de 20 ans, un certain nombre de chalutiers de pêche ont aussi été amarrés au quai pour y pourrir comme les autres.

Cette situation a un triple effet sur notre collectivité. D'une part, les risques environnementaux augmentaient sans cesse. Tous les habitants de notre collectivité vivaient quotidiennement dans la crainte. Ces navires menaçaient constamment de se briser, et on savait qu'ils contenaient encore des carburants, des huiles et des lubrifiants. N'oublions pas que la rivière LaHave est une rivière à marées: tout déversement aurait eu des répercussions sur des dizaines de kilomètres de rivière et de rivage, où se trouvent des habitations, des parcs et d'autres espaces communautaires. D'autre part, la valeur des propriétés locales et le moral de la collectivité s'en sont ressentis.

L'excitation suscitée par l'arrivée du *Fraser* s'est rapidement dissipée lorsqu'il est devenu évident que son propriétaire n'avait aucun plan viable pour ce navire. Tandis que de plus en plus de navires arrivaient et étaient simplement laissés là sans but ni plan, notre parc communautaire, fleuron de la région, juste en face du quai, restait dans l'ombre de ces bateaux en décrépitude. Les maisons à proximité ont perdu de leur valeur, et le quai lui-même, qui pourrissait derrière les navires — ce que nous ignorions encore jusqu'au retrait du *Cormorant* —, n'a jamais pu être réaménagé ou utilisé aux fins auxquelles il était destiné.

Quelle que soit la collectivité où ils aboutissent, ces navires ont des répercussions qui vont bien au-delà de leur simple présence. Certes, ils occupent de l'espace, mais ils présentent aussi des risques pour l'environnement, comme je l'ai mentionné. Par ailleurs, il ne faudrait pas minimiser leur incidence sur la collectivité elle-même, qui ne dispose d'aucun moyen ni pouvoir pour s'en débarrasser, sans le soutien ou l'initiative d'un organisme fédéral ou de la Garde côtière elle-même.

Enfin, notre histoire a pris une tournure favorable. L'an dernier, le quai a été vendu à un nouveau propriétaire et, il y a quelques mois à peine — moins de deux mois, en fait —, les trois chalutiers qui restaient ont été démantelés sur place. Il n'y a donc plus de navires au quai. Le nouveau propriétaire a apparemment des projets prometteurs pour le site. Bien que je ne les connaisse pas encore, on me dit que la collectivité en sera très satisfaite.

Je ne saurais dire à quel point nos concitoyens sont heureux de ne plus voir ces navires ou de ne plus avoir à s'inquiéter des produits chimiques qui s'en échappent et se déversent dans l'eau. Les nouvelles règles en place devraient empêcher que ce genre de situation ne se produise ici et ailleurs, mais je n'insisterai jamais assez sur les graves dommages que peut entraîner le fait de laisser pourrir n'importe quel type d'embarcation.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé aujourd'hui. Bien sûr, je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1110)

**Le président:** Je vous remercie d'avoir respecté le temps imparti.

Nous allons maintenant passer à notre première série de questions.

La parole est à M. Small, qui dispose d'un maximum de six minutes.

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

Je remercie nos témoins d'être ici aujourd'hui pour participer à cette étude.

Tout d'abord, monsieur Mitchell, dans ce que vous avez essentiellement décrit comme un cimetière de bateaux à Bridgewater, les navires dont vous avez parlé étaient-ils tous considérés comme délaissés et abandonnés, ou figuraient-ils sur la liste des quelque 120 navires du Canada atlantique? Auraient-ils fait partie de cette liste, oui ou non?

**M. David Mitchell:** D'après ce que je crois comprendre, ils ont fini par figurer sur la liste, mais il a fallu un certain temps pour les y inscrire, car leur propriété était contestée. Il arrivait qu'une personne en revendique la propriété pendant des années, pour ensuite la refuser. Le *Cormoranta* fini par être ajouté à cette liste, tout comme les autres navires qui ont suivi.

**M. Clifford Small:** Avez-vous des suggestions à faire au Comité sur la façon dont ce processus pourrait être simplifié?

**M. David Mitchell:** C'est une excellente question.

À mon avis, il faut même revenir à l'argument initial que j'es-sayais de faire valoir dans ma déclaration préliminaire: rien de tout cela ne se serait produit si la cession d'une propriété fédérale avait été entre de bonnes mains et assortie d'un plan. Pour moi, il ne s'agit pas seulement de déterminer si on a le droit d'abandonner un navire à un quai. Il s'agit de savoir qui a le contrôle du quai et, de surcroît, qui peut permettre à un navire de remonter la rivière, dans notre cas, pour y être abandonné.

Selon moi, maintenant que le processus a été resserré, il est plus facile d'inscrire un navire sur la liste des navires délaissés et abandonnés. Notre problème, c'était justement que ce processus pouvait durer des années lorsque la propriété était contestée. Comme nous le savons, le système judiciaire peut prendre de nombreuses années, et c'est ce qui nous est arrivé. Il y a eu beaucoup de va-et-vient.

**M. Clifford Small:** En ce qui concerne les problèmes que vous avez rencontrés dans la ville de Bridgewater, connaissez-vous d'autres municipalités de votre région qui ont connu des problèmes semblables, ou est-ce exclusivement dans votre ville que ces navires sont abandonnés?

**M. David Mitchell:** Le *Farley Mowat* est demeuré amarré dans la ville de Shelburne, en Nouvelle-Écosse, pendant de nombreuses années avant de couler. Comme dans les autres cas, la situation a depuis été corrigée, mais ce navire est resté stationné au quai pendant près d'une décennie, si bien que le port n'a pas vraiment pu être utilisé aux fins auxquelles il était destiné. Je sais que, lors de ma comparaison ici il y a bien des années, le maire de la ville de Shelburne avait aussi évoqué le même problème. Il s'agit d'un port ouvert où règne un peu la pagaille. Dès qu'un espace semble se libérer au quai, on vient y amarrer des navires.

• (1115)

**M. Clifford Small:** Qu'en est-il du littoral, des plages et des collectivités côtières dans votre région de la Nouvelle-Écosse? Pensez-vous que la liste des navires abandonnés dans le Canada atlantique représente le nombre réel de navires abandonnés, ou croyez-vous qu'il pourrait y en avoir un peu plus que ce qui est recensé?

**M. David Mitchell:** Je pense qu'il y en a d'autres. Je sais que, dans les environs du Cap-Breton, on en trouve certains sur les plages. Je crois que ces navires ne sont probablement pas pris en compte en raison de leur petite taille. Je sais que, sur la côte Ouest, il y a beaucoup de petites embarcations qui sont considérées comme délaissées et abandonnées. Sur la côte Est, on n'a généralement pas affaire à des bateaux de plaisance, mais plutôt à des chalutiers à des dragueurs de pétoncles et à d'autres embarcations de ce genre. Je sais que, dans certaines collectivités, ces navires sont là depuis 50 ans, et ils sont donc en quelque sorte exclus de la liste parce que la priorité est accordée aux plus récents bateaux ayant été abandonnés.

**M. Clifford Small:** Oui, parce qu'il me semble qu'avec 935 navires en Colombie-Britannique et seulement 119 dans les quatre provinces du Canada atlantique, il y en a peut-être pas mal qui ne figurent pas sur cette liste.

**M. David Mitchell:** Encore une fois, d'après ce que je crois comprendre, sur la côte Ouest, il ne reste que de petites embarcations de plaisance. Dans notre région, il y en a moins, mais leur taille est beaucoup plus grande.

**M. Clifford Small:** Merci, monsieur Mitchell.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Brokenshire.

M. Mitchell vient de mentionner que le *Farley Mowat* avait été abandonné. Je trouve paradoxal que ce navire pollueur porte le nom d'un si grand défenseur de l'environnement, de l'océan et de toutes les autres merveilles de la nature. C'est choquant.

Vous avez parlé du manque de fonds. Votre groupe a-t-il communiqué avec la Fondation David Suzuki ou avec des groupes comme les organisations non gouvernementales de défense de l'environnement, qui luttent pour diverses causes? Pensez-vous que certains de ces groupes devraient s'y intéresser davantage et investir plus d'argent pour aider à éliminer certaines de ces menaces pour l'océan, comme les navires abandonnés et les bouées d'arrimage?

**Mme Bonny Brokenshire:** Partout dans la région d'Atl'k'a7tsem, aussi appelée Howe Sound, nous entretenons des relations de travail très solides avec la Fondation David Suzuki et d'autres organisations non gouvernementales, et je trouve que les membres de la communauté sont également très engagés. Les municipalités locales, en particulier la municipalité de Bowen Island, Squamish et d'autres municipalités avoisinantes, ont des budgets, mais nous n'avons pas demandé de fonds expressément pour les navires délaissés et abandonnés.

Il y a beaucoup de travail à faire avant de retirer le navire, comme nous le savons: il faut trouver les propriétaires et passer par toutes sortes de procédures qui mènent à des impasses. Je dirais que les groupes d'action, les organisations non gouvernementales, ont obtenu d'excellents résultats et ont joué un rôle très actif au chapitre du nettoyage à la suite du retrait des navires délaissés et abandonnés; ils ont donc adopté une approche plus réactive. Pour m'être entretenue avec un grand nombre de ces personnes, je sais que la tâche semble intimidante parce qu'il faut respecter les lois et les règlements de plusieurs ordres de gouvernement. Il y a les règlements locaux, le palier provincial et le palier fédéral; cela pourrait donc être une question de source de financement. Cependant, comme je l'ai dit, à l'heure actuelle, c'est plutôt l'aspect réactif qui l'emporte.

**Le président:** Je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Weiler. Vous avez un maximum de six minutes.

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

Je tiens à remercier les deux témoins d'être ici aujourd'hui.

Madame Brokenshire, j'aimerais vous poser quelques questions.

Vous avez dit avoir constaté que les nombreuses bouées d'amarrage dans la baie Mannion, entre autres, causent beaucoup de dommages aux fonds marins parce que certaines d'entre elles y restent pendant 50 ans ou plus. Je sais que la municipalité de Bowen Island a adopté une approche assez novatrice pour s'attaquer à ce problème dans la mesure du possible, à la fois en créant un nouveau règlement administratif et en obtenant une permission pour gérer ces aires marines.

J'aimerais que vous expliquiez au Comité le processus que vous ou la municipalité avez suivi et les changements qui en ont résulté au fil du temps.

• (1120)

**Mme Bonny Brokenshire:** Merci, monsieur Weiler.

C'est une longue histoire que je n'aurai pas le temps de raconter, mais lorsque je dis qu'il s'agit d'une approche à plusieurs volets, c'est vraiment le cas.

Remontons 15 ans en arrière. À l'époque, les enfants de la collectivité se faisaient dire par leurs parents de ne pas se rendre sur les rives de la baie Mannion à cause d'une concentration très élevée de la bactérie *E. coli*. Les rives étaient couvertes de déchets et de débris. Si je me fie à mon expérience dans la région d'Atlk'a7sem, ou Howe Sound, les navires délaissés et abandonnés se retrouvent dans les endroits qui permettent un amarrage, un lieu de débarquement sûr et un accès à des commodités dans les environs. Ces trois éléments sont bien présents dans la baie Mannion.

La baie était envahie de bouées d'amarrage. Il y en avait plus d'une cinquantaine dans une zone qui... Selon le règlement administratif sur les bouées privées et compte tenu de la distance utile en fonction de la profondeur de l'eau, j'ai calculé que cette baie ne pouvait contenir que 16 bouées, mais on en avait dénombré plus de 50. Il y avait, je dirais, plus de 12 à 15 navires abandonnés.

Nous avons commencé à essayer de mettre en place des outils et à collaborer avec d'autres ordres de gouvernement. Nous avons obtenu un permis d'occupation, c'est-à-dire une permission de la province. Nous avons procédé ainsi parce que cela nous a donné certains pouvoirs relativement aux entrées sans autorisation, mais il

s'agit d'un outil peu rigoureux. Nous avons également pu adopter ou instaurer un règlement administratif afin d'imposer des frais pour les bouées d'amarrage. Nous devons d'abord obtenir la permission nécessaire pour adopter un règlement administratif sur les bouées d'amarrage nous permettant de facturer des frais nominaux pour les bouées d'amarrage, frais qui sont ensuite réintégrés dans la restauration écologique de la baie, mais cela s'est fait grâce à l'obtention de la permission.

Nous avons également adopté un règlement administratif sur l'utilisation des eaux et des plages. Nous avons aussi établi une zone où l'ancrage a été volontairement exclu pour protéger les zostères. Il nous était impossible de mettre en place une zone d'interdiction de mouillage parce qu'il ne s'agit pas d'un chenal navigable; c'est une baie protégée. Quoi qu'il en soit, nous avons protégé les zostères de cette façon. De plus, nous pouvons compter sur la participation communautaire et les nombreuses personnes sur le terrain qui surveillent la baie.

Au cours des 15 dernières années, nous avons certainement réduit le nombre de navires abandonnés, et il n'y en a maintenant plus aucun dans la baie. Aux termes du règlement administratif sur les bouées d'amarrage, les propriétaires de navires amarrés à des bouées dans la baie doivent s'enregistrer auprès de la municipalité, de sorte que ces personnes ne peuvent plus rester sous le couvert de l'anonymat. Notre région ne compte plus aucun navire abandonné, et les balayages effectués par Transports Canada pour la détection de bouées d'amarrage ont été d'une aide inestimable.

Il est très difficile d'amener Transports Canada à intervenir, car ce travail exige beaucoup de ressources en personnel, mais les efforts du ministère se sont avérés très utiles. Si j'avais un conseil à donner, ce serait de prévoir des fonds pour permettre au personnel de venir faire des balayages pour la détection de bouées d'amarrage. Nous avons réduit le nombre de bouées d'amarrage à environ 27, et le gouvernement fédéral, par l'entremise de Transports Canada, a fourni les fonds nécessaires pour le retrait de toutes ces pièces de mouillage. Nous avons également saisi les bouées abandonnées qui y étaient attachées. Le gouvernement fédéral a également assumé les coûts liés à l'élimination de ces navires, mais depuis, il est très difficile de faire effectuer de tels balayages dans les baies qui en ont besoin.

Voilà, en gros, ce que je dirais si j'avais un message à vous transmettre aujourd'hui.

**M. Patrick Weiler:** Je vous remercie.

L'un des autres commentaires que vous avez formulés était que l'autorité législative était faible et que si la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux était rouverte, il y aurait une certaine marge de manœuvre pour la renforcer.

J'espérais que vous pourriez présenter au Comité certaines de vos idées à cet effet.

**Mme Bonny Brokenshire:** Oui.

En ce qui concerne la corrélation entre les bouées d'amarrage et les bâtiments abandonnés, si la Loi sur les eaux navigables canadiennes était rouverte, je pense qu'il serait bénéfique de voir une plus grande application des dispositions relatives aux bouées d'amarrage. À l'heure actuelle, tant qu'une bouée d'amarrage est conforme à l'esthétique à la surface de l'eau, elle peut être posée n'importe où.

Une fois qu'une bouée est en place, tous les six mois, nous prenons les coordonnées GPS de toutes les bouées d'amarrage autour de l'île Bowen afin de savoir lesquelles ont été installées. Même avec cette base de données et la couche SIG que nous partageons volontiers, nous ne parvenons toujours pas à faire enlever ces bouées. L'application de la loi est vraiment essentielle, et j'aimerais vraiment qu'il y ait une forme de réglementation associée aux bouées privées, car cela semble être le problème à Atik'a7sem ou dans la baie d'Howe.

• (1125)

**M. Patrick Weiler:** Excellent, merci.

**Le président:** Merci, monsieur Weiler.

Nous passons à Mme Desbiens. Vous avez six minutes maximum.

[Français]

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

Je remercie les témoins de leur présence.

Je représente une circonscription du Québec, mais je vais poser une question aux témoins de la côte Ouest. Il s'agit d'une question que j'ai posée à plusieurs témoins: avez-vous des communications avec les environnementalistes?

Tantôt, Mme Brokenshire a parlé de la Fondation David Suzuki. Cette fondation, que je connais très bien, s'intéresse au fleuve Saint-Laurent, entre autres. Avez-vous des communications avec divers représentants du Québec à l'égard des navires fantômes dans le golfe du Saint-Laurent, ou est-ce que votre expertise se concentre davantage sur la côte Ouest?

[Traduction]

**Mme Bonny Brokenshire:** J'ai entendu une partie de votre question. Merci beaucoup.

Oui, nous travaillons principalement sur la côte Ouest. Je ne sais pas si la question comportait un autre élément. Je suis désolée, mais je n'ai pas entendu.

**M. David Mitchell:** En ce qui nous concerne, nous travaillons principalement dans notre région. Nous communiquons généralement avec les ministères de l'Environnement fédéral et provinciaux, plus souvent qu'avec les groupes de défense de l'environnement.

[Français]

**Mme Caroline Desbiens:** Monsieur le maire, le mandat qui vous attend est assez costaud. À vous entendre, la question est grave. En écoutant votre témoignage, je me disais qu'il y avait un manque sur le plan de la gestion législative. Le fait de mettre en place une loi ou un règlement visant à encadrer les dessaisissements de navires pourrait-il vous aider à gérer la situation? Une loi fédérale permettrait-elle d'améliorer la situation?

[Traduction]

**M. David Mitchell:** Je pense que, dans notre exemple, il y a deux éléments. D'abord, un bien du gouvernement fédéral a été confié à des intérêts privés sans que l'on vérifie à quoi cela devait servir. Je suis sûr, avec le recul, que la personne qui a pris la décision de se départir de ce bien en faveur de la Artificial Reef Society... D'après ce que je comprends, en plus d'obtenir ce bien du fédéral, la Artificial Reef Society a aussi obtenu des fonds pour l'entre-

tien. Par conséquent, c'est l'argent des contribuables qui a, en fait, financé la création de ce cimetière pour navires.

Ensuite, il faut savoir que deux navires militaires canadiens très importants sur le plan historique ont été confiés à une organisation qui n'avait aucune vision d'avenir. Le *Fraser* a été l'un des premiers navires de la marine canadienne à accueillir des femmes. C'est assez important, mais ce fait historique a tout simplement été écarté. Si vous consultez Wikipédia sur ce sujet, vous constaterez qu'en dépit de son importance historique, le sort de ce navire se résume par une petite phrase à la fin de l'entrée, qui stipule qu'il a fini par pourrir à Bridgewater. Quant au *Cormorant*, comme je l'ai mentionné, c'est le navire qui a récupéré la cloche du *Edmund Fitzgerald*. C'est assez impressionnant, mais l'organisation n'a fait l'objet d'aucun suivi ni d'aucune surveillance.

Pour ce qui est de la réglementation fédérale, je pense qu'il y a matière à tirer deux leçons. Premièrement, il faut établir des freins et contrepoids lors du dessaisissement de toute propriété fédérale, et plus particulièrement de quais. Deuxièmement, peu importe qu'il s'agisse d'un navire de la Garde côtière ou de la marine, il faut veiller à ce que l'organisation qui en obtient la garde dispose des fonds nécessaires pour réaliser son projet.

[Français]

**Mme Caroline Desbiens:** Si je comprends bien, il n'y a pas seulement la réglementation qui est un problème criant, il y a aussi les finances.

Je ne sais pas si vous êtes au courant de la présence dans le fleuve Saint-Laurent du *Nipigon*, un ancien navire de guerre canadien, dans la circonscription de Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques. Ce dernier a été coulé il y a quelques années, en 2003.

Il y a beaucoup de plongeurs amateurs dans le Saint-Laurent, un fleuve extrêmement complexe en ce qui concerne la navigation et les courants. Plutôt que de se hasarder dans l'épave de l'*Empress of Ireland*, qui est très profonde et plus dangereuse, on a créé un musée-navire immergé pour en faire un musée-école pour les apprentis plongeurs. On s'est assuré de sécuriser le bateau et d'enlever tout ce qui était dangereux, par exemple les munitions, avant de le couler dans le fleuve Saint-Laurent. Ça a d'ailleurs été spectaculaire.

Est-ce une solution possible dans le cas de certains bateaux? Évidemment, il y a des bateaux qui sont irrécupérables. Dans certains cas, y a-t-il des bateaux qui pourraient devenir des sites d'apprentissage pour les plongeurs?

• (1130)

[Traduction]

**M. David Mitchell:** Je vous remercie pour votre question. Je pense que la réponse est « oui ».

D'après ce que je comprends, il existe deux règlements différents au Canada. À moins que les choses n'aient changé au cours des dernières années, n'importe qui a le droit de faire couler un navire sur la côte Ouest pour l'aménagement d'un récif artificiel. Mais, c'est interdit sur la côte atlantique. C'est le même ministère qui prend les décisions pour une côte ou une autre, mais ce sont deux choses différentes...

Encore une fois, chez nous, ce quai a été cédé à la Artificial Reef Society, qui avait une idée bien précise initialement, mais qui n'a pas été en mesure de mener son projet à bien.

Je pense que ce genre de projet est une excellente idée. Partout dans le monde, des navires sont correctement aménagés, coulés et utilisés pour des activités touristiques, comme la plongée et la formation. Cependant, à l'heure actuelle, à moins qu'il n'y ait eu des changements au cours des dernières années, je ne pense pas que cela puisse se produire dans l'Atlantique.

**Le président :** Merci, madame Desbiens.

Passons maintenant à Mme Barron, pour six minutes ou moins.

**Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

Tout d'abord, par l'entremise de la présidence, je n'avais aucune idée que cela s'était produit avec les deux navires NCSM de la côte Est. C'est vraiment troublant à entendre.

Je sais que nous avons le NCSM *Nanaimo* sur la côte Ouest, dans ma circonscription, Nanaimo—Ladysmith. C'est à Esquimalt. Je sais que l'équipage s'occupe très bien de ces navires. Je sais qu'à l'heure actuelle, les navires sont utilisés pour le travail lié aux substances illégales pour empêcher les stupéfiants illégaux d'atteindre nos côtes. L'entretien des navires, la fierté de l'équipage à leur égard et la fierté de la collectivité à l'égard du travail effectué sont énormes. Il est très décourageant d'entendre dire que deux navires NCSM ont été laissés dans un tel état pendant si longtemps.

Pour dissiper toute ambiguïté et aux fins du compte rendu, diriez-vous qu'il n'y a jamais eu de musée?

**M. David Mitchell:** Vous avez tout à fait raison. Il n'y a jamais eu de musée. On n'a rien fait de ce navire.

**Mme Lisa Marie Barron:** C'est très décourageant. Je sais qu'assez peu de ressources sont consacrées à ce travail important. Nous devons surveiller de près les autres navires NCSM tandis que nous avançons dans le processus.

J'ai une autre question, monsieur Mitchell.

Vous avez parlé des trois chalutiers qui ont été démantelés sur place. Vous n'êtes peut-être pas expert en la matière, mais en savez-vous plus sur le déroulement des travaux et les personnes qui y ont participé? Tout complément d'information sera très utile.

**M. David Mitchell:** Oui, bien sûr.

Ce processus a été mené par la Garde côtière canadienne. Heureusement, le financement nécessaire à cet effet n'a pas été fourni par les contribuables. Il provenait plutôt de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. À ma connaissance, cette caisse est alimentée par l'industrie, de sorte que la Garde côtière pourra poursuivre les propriétaires des navires pour tenter de récupérer les sommes versées. Si elle n'y parvient pas, au moins les fonds ne seront pas puisés à même les deniers publics.

Deux des navires ont pu être hissés sur le rivage pour y être démontés. En revanche, il a fallu démanteler le troisième navire dans l'eau, avec beaucoup de précautions, en raison de sa fragilité. Là encore, il contenait des lubrifiants et du carburant. Comme le navire se trouvait dans une rivière à marée, en cas d'erreurs dans le processus, certaines des pièces du navire ainsi que son contenu auraient été emportés par le courant le long d'îles encore intactes avant d'atteindre l'Atlantique.

Il n'en reste pas moins que le processus a été mené de façon très efficace. Là encore, la Garde côtière a supervisé l'opération, mais après un délai de près de 30 ans.

**Mme Lisa Marie Barron:** Merci.

L'une des questions qui se pose régulièrement consiste en la nécessité de disposer de plans et d'espaces adéquats en vue du démantèlement des navires qui soient adaptés aux besoins des travailleurs, c'est-à-dire qui respectent les normes applicables en matière de sécurité au travail et qui prennent en compte les impacts sur l'environnement. À cet égard, il est toujours intéressant de s'inspirer d'exemples probants.

En Colombie-Britannique, dans la région d'Union Bay, on observe une très forte pollution due à la démolition des navires. Je pense qu'il est utile que nous tirions des enseignements des mesures prises d'un océan à l'autre, afin d'éviter que les mêmes conséquences ne se reproduisent. Je vous remercie pour ces informations.

Madame Brokenshire, vous avez parlé d'une zone où l'ancrage a été volontairement exclu. Je me demande si vous pourriez nous en dire un peu plus sur les réactions suscitées par la désignation de cette zone de non-ancrage volontaire et sur les changements que vous avez constatés dans cette zone.

Les gens suivent-ils volontairement ces recommandations? Il serait utile d'obtenir plus d'information à ce sujet.

• (1135)

**Mme Bonny Brokenshire:** Je vous remercie de la question.

Nous avons une communauté très engagée. Il y a beaucoup de propriétaires riverains autour de la baie. Nous faisons également un très bon inventaire de nos herbiers de zostères, qui sont une pouponnière vitale pour nos poissons fourrages et nos espèces de saumon.

L'idée est venue de l'État de Washington. Nous avons effectivement mis en place ces zones de non-ancrage volontaire. Elles sont en place depuis maintenant trois saisons de navigation de plaisance, et je suis heureuse d'annoncer que nous n'avons vu personne se rendre dans ces zones et jeter l'ancre.

Nous avons fait beaucoup de sensibilisation à ce sujet. Je suis très heureuse des résultats. Si les gens y entrent sans ancrage, il y a beaucoup de kayakistes et de gens qui utilisent la baie à des fins récréatives, maintenant que le problème des bateaux délaissés et abandonnés a été en quelque sorte résolu, qui sont de très bons éducateurs. Nous avons eu beaucoup de succès à cet égard.

**Mme Lisa Marie Barron:** Merci.

C'est intéressant. On dirait que la population locale adhère à l'idée d'une zone où il est interdit de mouiller, ce qui a changé dans les mentalités ce qui est considéré comme acceptable ou non. Il semble que ce changement des mentalités ait eu une influence sur les décisions qui sont prises en la matière.

Seriez-vous de cet avis?

**Mme Bonny Brokenshire:** Oui, mais ces décisions ont quand même fait la polémique. Il y a des gens qui vivent à bord de leur bateau. Plus tard, ces bateaux sont parfois délaissés ou abandonnés.

La clé, c'est d'avoir une politique qui est claire, de faire adopter des règlements en la matière et d'obtenir l'adhésion de la population locale.



**Mme Lisa Marie Barron:** Merci.

C'est la preuve qu'il importe de bien consulter tous les habitants de la localité et ceux qui sont touchés par ces décisions. La population locale doit en effet être entendue.

Je vois qu'il ne me reste plus que quelques secondes. Je voulais vous entendre un peu plus sur les conséquences de tous les amarrages sur le fond marin. Il y aura peut-être du temps pour en discuter la prochaine fois que j'aurai la parole.

Merci.

**Le président:** Merci, madame Barron.

Monsieur Arnold, vous avez maintenant la parole pour cinq minutes ou moins.

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

Merci à nos deux témoins d'avoir accepté notre invitation.

Monsieur Mitchell, vous avez mentionné que la ville de Bridgewater était traversée par une rivière à marées.

Pourriez-vous nous dire de qui relèvent l'espace des quais, la zone intertidale et le lit de la rivière?

**M. David Mitchell:** Je crois savoir que le lit de la rivière et les lots d'eau relèvent du gouvernement fédéral. Je ne pourrais vous dire où se trouve la ligne de démarcation entre la ville et la rivière. Ce n'était certainement pas quelque chose que pouvait décider la municipalité. Tout ce qui était fédéral était géré par cette organisation.

**M. Mel Arnold:** Sauf erreur, en Colombie-Britannique, le lit des rivières relève de la Couronne provinciale. Il y aurait là, encore une fois, une différence importante entre la côte Est et la côte Ouest. J'espère qu'on pourra tirer les choses au clair.

Au sujet du fonds pour l'assainissement des bâtiments, il est proposé de percevoir un montant forfaitaire de 10 \$ pour les bateaux de plaisance et, pour les bâtiments commerciaux, un montant fondé sur la taille des bâtiments. Ces frais de 10 \$ seraient perçus tous les cinq ans.

Ces montants seraient-ils suffisants pour dégager un bâtiment ou pour l'assainir?

**M. David Mitchell:** Sur la côte Est, ce serait certainement insuffisant. Je vous donne en exemple le *Cormorant*, qui a été remorqué à Sheet Harbour. Je crois savoir que les coûts se sont élevés à près de 1 million de dollars, rien que pour le remorquage. Il faut ensuite payer pour le démanteler.

Sur la côte Ouest, oui...

• (1140)

**M. Mel Arnold:** Madame Brokenshire, pourrais-je avoir votre avis sur cette question?

**Mme Bonny Brokenshire:** À mon avis, dans le cas d'un bateau de plaisance à coque en fibre de verre de 25 pieds en moyenne, potentiellement... Actuellement, le coût de démolition et de disposition de l'embarcation est d'environ 3 000 \$. Effectivement, ce fonds pourrait s'avérer utile.

**M. Mel Arnold:** Est-ce que 10 \$ aux cinq ans peut couvrir ce coût de 3 000 \$?

**Mme Bonny Brokenshire:** Je suis désolée... S'il y avait un accès commun au fonds...

**M. Mel Arnold:** N'estimez-vous pas que les cotisations seraient simplement englouties par les frais administratifs?

**Mme Bonny Brokenshire:** Potentiellement, oui... J'imagine qu'il resterait un peu plus d'argent si c'était versé dans une sorte de fonds distinct.

Je ne connais pas assez bien la formule proposée.

**M. Mel Arnold:** Très bien.

Vous avez parlé entre autres de la façon de disposer des embarcations. Quels types de matériaux peuvent être réutilisés ou recyclés? Dans le cas de l'acier ou de l'aluminium, la réponse est assez évidente. Y-a-t-il possibilité de recycler d'autres matériaux?

**Mme Bonny Brokenshire:** Les bateaux en bois sont simplement envoyés à la décharge. Les bateaux en fibre de verre sont broyés en cubes. Je ne sais pas ce qu'ils font ensuite de ces cubes de fibre de verre. Je pense que beaucoup d'entre eux sont également destinés à la décharge.

**M. Mel Arnold:** Je veux revenir sur le sujet des champs de compétence.

Vous avez beaucoup parlé entre autres des bouées dans une baie. Il y a eu un problème similaire au lac Shuswap. On continue de se battre pour déterminer qui a compétence entre Transports Canada, le ministère provincial de l'Environnement, la province elle-même ou un district régional. Ils cherchent à déterminer à qui revient la responsabilité ou la compétence nécessaire pour enlever notamment les bouées non enregistrées.

Comment avez-vous réussi à contourner ce problème? Est-ce plus facile parce qu'il s'agit d'un environnement marin ou de type maritime? Le gouvernement fédéral est-il seul responsable ou d'autres administrations sont-elles également concernées?

**Mme Bonny Brokenshire:** D'après mon expérience, nos scénarios sont tout à fait clairs: le fond marin est réglementé par la province dans l'île Bowen et ses environs, mais la colonne d'eau et les bouées sont la responsabilité du gouvernement fédéral, c'est-à-dire Transports Canada. Si j'ai besoin d'aide, je me fie largement aux agents de protection de la navigation.

**M. Mel Arnold:** D'accord. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Arnold.

Nous passons maintenant à M. Kelloway, pour cinq minutes ou moins, s'il vous plaît.

**M. Mike Kelloway (Cape Breton—Canso, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup aux témoins. Je vais commencer par le maire Mitchell.

Tout d'abord, monsieur le maire, je vous remercie de votre déclaration préliminaire qui nous a donné une idée de l'incidence des navires abandonnés sur une collectivité, non seulement du point de vue environnemental — ce serait suffisant —, mais aussi en ce qui concerne la valeur des propriétés et l'estime de soi de la collectivité.

Vous avez parlé du parcours. Je pense que c'est 21 ans, 30 ans, quelque chose du genre. Cela m'a fait penser à votre leadership. Étant à la base, vous en entendiez clairement parler tous les jours, en allant à l'épicerie, à la quincaillerie Home Hardware, peu importe. Trente ans plus tard, nous en sommes arrivés à une résolution réussie — la vitesse, ce n'est pas le cas.

Pouvez-vous approfondir un peu votre témoignage en ce qui concerne cet exemple? J'allais dire qu'il s'agit d'une pratique exemplaire, mais je ne suis pas certain que c'est ainsi que je l'appellerai. Donnez-nous quelques recommandations d'un point de vue fédéral pour travailler avec une collectivité ou une municipalité.

Que faisons-nous bien et que pourrions-nous améliorer, d'après votre expérience à Bridgewater, où j'ai passé beaucoup de temps? J'ai travaillé au Collège communautaire de la Nouvelle-Écosse et j'ai passé beaucoup de temps au campus de Lunenburg.

Je partagerai ensuite mon temps de parole avec M. Hardie. Merci.

**M. David Mitchell:** Merci. C'est une excellente question.

Il y a maintenant des outils en place, ce qui est bien. Les grands navires sont certainement soumis à des exigences en matière d'assurances pour s'assurer qu'il existe un moyen d'obtenir du financement de la compagnie d'assurances afin de les mettre à la casse s'ils sont abandonnés. Évidemment, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires — nous devons penser à un nouveau nom, c'est un vire-langue — était pour nous une source d'inspiration, ce qui, je pense, facilite la prise de décision du gouvernement fédéral et de la Garde côtière parce qu'elle ne demande pas d'utiliser l'argent des contribuables. Le processus visant à émettre un chèque d'un million de dollars pour le démantèlement de navires devrait être beaucoup plus réfléchi et difficile à déclencher. C'est pourquoi je crois que cela a facilité les choses. Je pense que ces choses fonctionnent bien.

Voici ce qui pourrait être amélioré. Chacun d'entre vous a été élu pour représenter ses collectivités, où peuvent se trouver des navires abandonnés. Parfois, j'ai l'impression que c'est le député qui est déconnecté de la réalité. Notre circonscription est immense. Elle couvre presque tout le territoire d'Halifax à Yarmouth. Mon député doit parfois passer six heures en voiture pour se rendre d'un bout à l'autre. Donc, il peut être difficile de bien comprendre toutes les répercussions.

En tant que maire, j'ai l'impression de ne pas toujours pouvoir communiquer avec les gens du gouvernement fédéral qui pourraient m'aider à prendre une décision pour ma collectivité. En fait, cela dépasse aussi le simple député — dans le parti ministériel ou pas. Cela dépend parfois du côté où l'on se trouve.

S'il y a quelque chose à améliorer, je pense que ce serait la collaboration entre toutes les parties en ce qui concerne la base et les répercussions sur cette communauté. De notre côté, il aurait fallu retirer certains navires en beaucoup moins de 30 ans, chose qui a manifestement eu un certain nombre de répercussions.

• (1145)

**M. Mike Kelloway:** Je suis tout à fait d'accord.

Je vais céder mon temps de parole à M. Hardie.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Ma question s'adresse à Mme Brokenshire.

J'ai reçu du courrier du club nautique de Victoria et de la Cadboro Bay Dead Boats Society. C'est très poétique, n'est-ce pas?

Je vais vous demander de répondre simplement par oui ou par non. En Colombie-Britannique, on dit que la province possède les lits des mers intérieures, comme le détroit de Georgia. Par conséquent, les lois provinciales de la Colombie-Britannique s'appliquent aux activités d'aménagement du territoire côtier, comme l'utilisation des plages, l'amarrage à long terme ou l'emplacement et la construction de quais, qui sont également assujetties à la Loi sur les eaux navigables canadiennes.

De plus, on signale qu'en Colombie-Britannique, les limites maritimes des municipalités riveraines sont réputées se prolonger de 300 mètres à partir de la limite côtière naturelle. Par conséquent, les règlements municipaux et les règlements connexes applicables aux activités, à l'aménagement et à l'utilisation des terres et des eaux dans ces zones sont admissibles et applicables.

Est-ce le cas? Est-ce bien ce que vous comprenez?

**Mme Bonny Brokenshire:** C'est exact, oui.

**M. Ken Hardie:** Dans ce cas, nous faisons face à un vrai questionnement sur les territoires de compétence. Nous pourrions y revenir plus tard.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Hardie.

Nous allons passer à Mme Desbiens pour deux minutes et demie ou moins, s'il vous plaît.

[Français]

**Mme Caroline Desbiens:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Mitchell, je reviens au projet du *Nipigon*, qui a été coulé au large de Sainte-Luce-sur-Mer en 2003. Quand le processus a commencé, le coût de ce projet était estimé à environ 1 million de dollars. Je pense que le projet a pris cinq ou six ans avant d'être conclu.

Précédemment, nous avons entendu dire que, depuis 2016, des fonds de 2,2 milliards de dollars ont été alloués en vue de régler certains problèmes liés aux navires fantômes. On nous a dit que certains résultats avaient été obtenus. On nous a donné un tableau et on nous a dit qu'on avait réussi à extirper environ une centaine de bateaux de l'eau. On nous a également dit qu'il n'y avait pas d'outils en ce moment pour les repérer.

Comment voyez-vous cela? C'est tout de même beaucoup d'argent, 2,2 milliards de dollars. Les fonds sont-ils utilisés au bon endroit? Les fonds sont-ils mal dirigés? Avons-nous suffisamment d'outils technologiques? Où est-ce que le bât blesse, selon vous?

[Traduction]

**M. David Mitchell:** C'est une excellente question.

En tant que municipalité, je ne sais pas vraiment quels outils nous avons à part communiquer avec les autres paliers de gouvernement, qu'il s'agisse du ministère de l'Environnement, du ministère des Pêches et des Océans ou de leurs homologues provinciaux. En ce qui concerne les municipalités, en particulier la nôtre... Nous sommes une petite ville de 9 000 habitants. Nous n'avons pas le personnel nécessaire. Même concernant les fonds dont vous parlez et qui sont disponibles, je ne sais même pas comment nous pourrions le savoir, car il y a un certain décalage, pour revenir à la question précédente sur ce que nous pouvons faire de mieux.

Après avoir entendu parler d'un financement de 2 milliards de dollars, je pense que vous avez tout à fait raison. En 2024, nous devrions avoir de meilleurs outils pour identifier... Je me demande même, à bien des égards, pourquoi nous traitons les navires différemment des voitures. Tout le monde doit enregistrer sa voiture. Ils doivent le faire chaque année. Quand j'entends parler de 10 \$ tous les cinq ans, je me demande pourquoi nous ne le faisons pas chaque année. Je pense que ce sont les choses que nous pourrions améliorer en 2024.

• (1150)

[Français]

**Mme Caroline Desbiens:** Merci, monsieur Mitchell.

[Traduction]

**Le président:** Merci, madame Desbiens.

Nous passons maintenant à Mme Barron, pour un total de deux minutes et demie ou moins, s'il vous plaît.

**Mme Lisa Marie Barron:** Merci, monsieur le président.

Madame Brokenshire, je pense que je vais sauter la dernière question de suivi que je vous ai posée. En revanche, il serait bon, bien entendu, que nous obtenions par écrit les impacts que vous avez constatés sur les fonds marins liés à la quantité excessive de navires amarrés dans la zone dont vous avez parlé.

Je voudrais poser une question qui porte sur l'application de la réglementation. Nous savons que nous disposons actuellement d'un système dans lequel il est plus facile pour les propriétaires de navires d'abandonner leurs bateaux que de les éliminer correctement. Il y a beaucoup de bons marins qui veulent faire ce qu'il faut, mais nous n'avons pas de système en place pour garantir que les marins savent comment et où se débarrasser de leurs navires. C'est un problème permanent.

Nous avons évoqué aujourd'hui le retard pris dans l'identification du propriétaire du navire, et nous savons à quel point ce problème est lié à l'application de la législation. Vous avez dit qu'il serait utile d'augmenter les dispositions d'application dans l'amarrage des bouées d'amarrage. Je me demande si vous avez constaté des retards liés à l'impossibilité d'identifier les propriétaires de navires ou des retards, en général, que vous pourriez nous expliquer.

**Mme Bonny Brokenshire:** Merci.

Oui, c'est délicat. L'identification du dernier propriétaire connu d'un navire prend souvent beaucoup de temps. Il m'arrive de passer par cinq propriétaires différents, ou même seulement deux, et d'en perdre la trace. La piste se perd. En effet, il est vraiment difficile de les identifier.

Grâce à nos règlements locaux, l'absence d'anonymat offre de meilleures chances de trouver les propriétaires, car nos lettres patentes nous confèrent une compétence sur 300 mètres à partir des

lignes de haute mer. Cela nous a permis d'établir cette liste. Il s'agit d'une partie de votre question.

Si vous me permettez d'aborder la question des bouées d'amarrage, comme je l'ai dit, je pense qu'il s'agit d'un morceau crucial de ce casse-tête. Il est vraiment difficile, comme je l'ai dit, d'encourager ou de mobiliser le soutien de Transports Canada. Ils font un travail formidable, mais ils sont tout simplement submergés de travail. Comme je l'ai dit, en 15 ans, nous avons pu effectuer deux balayages autour de l'île Bowen. Ce n'est pas faute d'avoir essayé. Nous avons d'ailleurs d'excellentes relations, des relations de travail, avec le personnel du ministère.

Je pense que la réactivité est là en ce qui concerne la réception d'une épave et la capacité à traiter rapidement un navire qui est un pollueur potentiel. Cependant, l'identification et la proactivité font défaut.

**Le président:** Merci, madame Barron.

Nous passons maintenant au tour de M. Bragdon.

Afin de permettre à tout le monde d'intervenir, nous allons faire deux tours de quatre minutes. Nous allons accorder quatre minutes à M. Bragdon, puis quatre minutes à M. Hardie, puis nous allons conclure.

C'est à vous, monsieur.

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

Merci aux témoins de nous avoir livré leur témoignage. Merci aussi du temps que vous nous avez consacré, de votre expertise, de vos connaissances et de votre expérience. Nous vous en sommes reconnaissants.

Je commencerai par vous, monsieur le maire Mitchell, et j'invite aussi Mme Brokenshire à nous donner son point de vue. Existe-t-il un ordre de priorité basé sur l'ampleur des risques que certains navires représentent pour l'environnement et les écosystèmes environnants? Comment cela est-il établi?

Avez-vous trouvé qu'il y avait une bonne coopération de la part du ministère des Transports ou du gouvernement fédéral lorsque vous leur avez dit qu'il s'agissait d'un problème urgent dont il fallait s'occuper, faute de quoi nous allions nous retrouver avec une crise écologique ou à un véritable problème sur les bras?

Comment avez-vous trouvé la réponse? Lorsque vous entendez des témoignages selon lesquels il faut 30 ans pour sortir un navire de l'eau... Je sais que c'est une affaire compliquée. Ce n'est pas simple, mais il doit y avoir un moyen d'établir des priorités. Pouvez-vous tous les deux nous donner votre point de vue là-dessus?

Je commencerai par vous, monsieur le maire.

• (1155)

**M. David Mitchell:** Merci. C'est une excellente question.

Je ne peux pas y répondre tout à fait, car j'ignore quels sont les critères de priorisation. Si je me fie à ce que j'ai entendu de mon ancienne députée, Bernadette Jordan, qui a joué, je crois, un rôle déterminant dans la présentation de certains des nouveaux changements et règlements en la matière, il y en a eu quelques-uns, mais ils sont un peu vagues. À l'époque, elle nous a expliqué pourquoi les nôtres n'étaient pas les premiers sur la liste. Bien sûr, j'ai pensé que tout ce qui nous concernait devait figurer en haut de la liste, mais j'ai compris que nous n'étions pas les seuls dans cette situation.

Il reste que je ne sais pas quels sont ces critères. C'est peut-être quelque chose qui doit être revu, car, comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, à de nombreux moments, le *Cormorant* a coulé et a touché le fond de la mer. Il s'est incliné sur un côté et des produits chimiques s'en sont échappés. Cela étant dit, si l'on fait un bond en avant, il était encore là 10 ans plus tard. Si ce n'est pas là le début d'une catastrophe écologique, je ne sais pas ce que c'est. D'autres étaient peut-être dans des situations encore pires que la nôtre.

**M. Richard Bragdon:** Y a-t-il eu une communication permanente avec le ministère pendant toute cette période? Le ministère a-t-il fait preuve de sollicitude? Le ministère des Transports, le ministère des Pêches et des Océans ou le député de votre région essayait-il de souligner le fait qu'il s'agissait d'un problème urgent? Avez-vous constaté que des efforts supplémentaires ont été déployés à ce moment-là? Y a-t-il eu une réponse, ou avez-vous constaté l'existence d'un mécanisme?

Il est évident qu'il faut des éclaircissements à ce sujet. Cela ne fait aucun doute.

**M. David Mitchell:** Oui, les réponses ont été un peu particulières, je pense. Ce que l'on nous a dit lorsque le navire a commencé à couler n'était pas de l'enlever de là. On cherchait plutôt à savoir s'il pouvait être imposé différemment. D'autres instances gouvernementales ont suggéré que la ville déclare le navire inesthétique et dangereux. Un navire amarré n'a pas de numéro d'identification de propriété.

**M. Richard Bragdon:** Êtes-vous en train de me dire qu'ils se sont préoccupés de la formulation et de la catégorisation plutôt que de s'attaquer au problème?

**M. David Mitchell:** C'est exact.

**M. Richard Bragdon:** Ça alors...

Est-ce la même chose sur la côte ouest, madame Brokenshire?

**Mme Bonny Brokenshire:** Oui. Comme on l'a dit, notre problème est davantage lié au fait qu'il s'agit de bateaux de plaisance. Ils sont petits, en général, mais le problème est l'effet cumulatif. En ce qui concerne l'évaluation du risque — c'est-à-dire le risque qu'un bateau coule et que le contribuable soit contraint d'en payer l'enlèvement et l'élimination —, il n'est pas considéré comme élevé, mais le nombre d'embarcations dans cette situation est considérable. En outre, les zones dans lesquelles ils sont amarrés sont des zones vitales. Ce sont des zones protégées et très riches du point de vue écologique, comme les estuaires et ce genre d'endroits. Je dirais que l'évaluation des risques n'est pas efficace.

**M. Richard Bragdon:** Diriez-vous tous les deux que le processus actuel est confus et qu'il n'est pas clair pour les municipalités ou les principales parties prenantes? Vous avez besoin de beaucoup plus de clarté à ce sujet. Ai-je oublié quelque chose? Je veux juste m'assurer que ce n'est pas le cas.

**M. David Mitchell:** Je suis d'accord avec vous. Oui, c'est très déroutant. Encore une fois, plus vous êtes petit en tant qu'unité municipale, moins vous avez de ressources. Notre personnel ne peut s'adresser qu'au ministère des Pêches et des Océans, à la Garde côtière ou au ministère de l'Environnement. Au-delà de ces trois instances, nous ne savons pas à qui nous adresser.

**M. Richard Bragdon:** Entre alors en jeu le ping-pong des champs de compétences.

**Le président:** Merci, monsieur Bragdon. Vous avez un peu dépassé le temps imparti.

Pour terminer ce segment, nous allons laisser la parole à M. Hardie.

Vous avez un maximum de quatre minutes.

**M. Ken Hardie:** Merci, monsieur le président.

Il semble que l'identification du propriétaire du navire soit un véritable problème. Je présume que si nous avons affaire à un grand nombre de cas de bateaux qui sont amarrés puis abandonnés subrepticement... En gros, le navire apparaît tout à coup puis sombre. Y a-t-il eu...

Pour commencer, est-il plus facile, comme je le présume, d'abandonner un navire attaché à une bouée plutôt qu'à un quai? Est-il plus facile de quitter le navire et de s'échapper sans être repéré lorsque ce dernier est attaché à une bouée?

**Mme Bonny Brokenshire:** Nous avons des caméras sur nos quais. Je pense que ces dispositifs dissuadent peut-être certaines personnes, mais il est arrivé que des navires à quai soient abandonnés. Je pense que vous avez raison de dire que c'est plus facile lorsqu'ils sont amarrés à des bouées.

**M. Ken Hardie:** N'y a-t-il pas de mécanisme pour obliger quelqu'un qui arrive à un quai ou à une bouée de s'enregistrer auprès d'un capitaine de port ou quelque chose du genre?

**Mme Bonny Brokenshire:** Dans certaines régions, c'est le cas. À Gibsons, dans la baie Howe, il y a une capitainerie et des règlements sur ce qu'il faut faire quand on vient s'amarrer.

De même, si vous avez l'intention d'installer une bouée d'amarrage dans la baie de Mannion, vous devez l'enregistrer conformément à nos règlements. C'est grâce aux ressources humaines et à la participation de la municipalité que nous avons établi ce règlement. Beaucoup de municipalités n'ont pas ce type de règlement.

• (1200)

**M. Ken Hardie:** Il semblerait que le fait de renforcer cet aspect des choses à la base permettrait d'éliminer un grand nombre de coûts supplémentaires subséquents, c'est-à-dire lorsque vient le temps de nettoyer les gâchis.

Permettez-moi de vous décrire un cas de figure. Vous arrivez, vous accostez ou vous vous amarrez à la bouée et vous ne vous enregistrez pas. Serait-il possible de mettre en place un mécanisme qui permettrait, après un certain nombre de jours, de saisir ce navire?

**Mme Bonny Brokenshire:** Cela peut se faire si les autorités locales ont des règlements à cet égard.

**M. Ken Hardie:** Voilà une idée pour vous.

**Mme Bonny Brokenshire:** Oui, mais pour ce faire, les coûts doivent être assumés par le gouvernement local.

**M. Ken Hardie:** À deux reprises, lorsque nous avons examiné les suggestions, la question des coûts est revenue. Je pense encore une fois qu'il faut discuter du fait qu'un investissement initial peut atténuer une grande partie des coûts supplémentaires, sans parler des perturbations. Je veux dire par là que vous devez vous renseigner sur la politique des « vitres brisées », une stratégie policière et municipale mise en œuvre à New York il y a des années. Je pense qu'il en va de même ici. Peut-être que la discussion devrait porter sur ce qui se passe actuellement et insister sur une meilleure identification des navires et des propriétaires, ainsi que sur l'instauration d'un cadre juridique approprié, et envisager un financement initial qui permettrait d'éviter le genre de problèmes dont nous avons parlé.

Cela fera partie des recommandations, monsieur le président.

Je vous remercie.

**Le président:** Merci, monsieur Hardie.

Je tiens à remercier M. Mitchell et Mme Brokenshire de leurs témoignages. Je suis convaincu que tout le monde a été éclairé par certaines choses qui ont été dites. Je suis certain que ces éléments figureront dans notre rapport.

Nous allons maintenant suspendre la séance, le temps d'accueillir nos prochains témoins.

• (1200) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1205)

**Le président:** J'aimerais remercier les témoins.

Pour notre deuxième groupe d'experts, nous accueillons M. Eric Dahli, président de la Cadboro Bay Dead Boats Society, et Bob Peart, président de la Friends of Shoal Harbour Society.

Je vous remercie de prendre le temps de comparaître aujourd'hui. Vous disposez de cinq minutes chacun pour votre déclaration liminaire.

Monsieur Dahli, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Eric Dahli (président, Cadboro Bay Dead Boats Society):** Je viens de Cadboro Bay, qui est sur l'île Victoria, et je m'appelle Eric Dahli. Je suis le président de la Cadboro Bay Dead Boats Society.

Je ne vais pas parler du permis d'occupation des bouées d'amarrage, des droits des riverains ou des zones intertidales. Les renseignements que nous vous avons fournis contiennent beaucoup de choses à ce sujet.

Commençons par imaginer qu'un jour, une vieille auto-caravane rouillée s'arrête sur votre pelouse. Puis, le propriétaire du véhicule et ses amis se mettent à jeter leurs ordures sur votre pelouse. Puis — oh, mon Dieu —, ils vident leur réservoir d'eaux usées dans votre allée. Puis ils déménagent chez un de vos voisins et la fête continue. Je voudrais aussi que vous imaginiez que, pendant ce temps, vous vivez au fond de la mer avec les autres créatures qui peuplent les zostères. Des bateaux amarrés déversent des déchets et des eaux usées sur vous.

Nous avons un problème ici, dans la baie de Cadboro. Depuis 2017, nous avons retiré de la plage plus de 15 bateaux de différentes tailles, principalement des voiliers ainsi que la coque brûlée d'une péniche. Nous cherchons présentement à travailler avec le ministère provincial et les deux municipalités que Carboro Bay a la

chance d'avoir, c'est-à-dire Oak Bay et Saanich. Dès le départ, il s'agit d'une affaire intergouvernementale.

Nous travaillons également avec la nation Songhees et un groupe appelé SeaChange. Nous nettoions la baie et replantons de la zostère.

Avec le permis d'occupation, qui sera géré par le Royal Victoria Yacht Club, les bateaux qui viendront dans le champ d'amarrage devront être assurés. Ils devront disposer de réservoirs de rétention. Nous espérons qu'un droit plancher, qui n'a pas encore été fixé... Il y aura des recettes et des dépenses, mais personne n'essaiera de gagner de l'argent. Nous voulons simplement faire en sorte que la baie reste propre.

En ce qui concerne les personnes qui s'amarrent dans la baie, force est de reconnaître qu'il y a une crise du logement. Nous le savons. Si les gens respectent les règlements et font tout correctement, ce n'est pas un problème. Ils peuvent vivre dans la baie. Nous aimerions parler à quelqu'un — peut-être à la division maritime de la GRC — à propos du contrôle du bien-être des personnes qui vivent dans la baie. L'hiver approche. La baie de Cadboro reçoit des vents du sud, et nous voulons éviter que d'autres bateaux se retrouvent sur la plage. Une fois qu'ils touchent la plage, ils deviennent très dangereux. Tous les petits enfants veulent jouer aux pirates. Ils veulent grimper sur les bateaux, mais ceux-ci ne sont pas sécuritaires.

Nous avons étudié ce qui se fait ailleurs. L'État de Washington, juste au sud de chez nous, dispose d'un système qui nous semble assez bon. Il y a quelques années, je suis retourné dans mon pays d'origine, la Norvège. Nous avons fait une croisière — que je décrirais comme une croisière intensive sur les fjords — d'Oslo au cap Nord. Pendant ce voyage, j'ai compté les navires abandonnés. Or, lorsque nous y sommes retournés, il n'y en avait plus un seul. Je ne sais pas ce qu'ils font là-bas, mais ils le font bien.

Je vous remercie.

• (1210)

**Le président:** Je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Peart.

Vous avez cinq minutes ou moins.

**M. Bob Peart (président, Friends of Shoal Harbour Society):** Je vous remercie.

Je m'appelle Bob Peart. Je vis à North Saanich, juste à l'extérieur de Victoria. Je suis président de Friends of Shoal Harbour, ou FOSH, comme nous aimons nous appeler. L'une des préoccupations prioritaires de FOSH est la prolifération des navires abandonnés dans la réserve d'oiseaux migrateurs de Shoal Harbour. Vous comprendrez donc que votre invitation tombe à point nommé.

Je comprends la complexité de cette question et je remercie les employés de Transports Canada et de la Garde côtière de l'aide qu'ils nous fournissent. Nous avons une relation de travail positive avec eux et nous apprécions leur aide. Nous sommes par ailleurs très déçus de l'absence de développement dans ce dossier. Néanmoins, tout récemment, un avis a été publié dans notre journal local concernant l'élimination de deux navires dans la localité de Tsehum Harbour, ce qui montre tout de même un certain progrès.

Les points que je soulève aujourd'hui ont une portée nationale. Cependant, je vous parle depuis la péninsule de Saanich et des eaux environnantes de la mer des Salish. Nos ports sont remplis de bateaux délaissés et abandonnés. La situation est incontrôlable et la population locale en a vraiment assez. Toutefois, plutôt que de m'attarder à cette situation désastreuse ou de chercher des coupables, je préfère vous présenter quelques solutions. Mon message principal aujourd'hui est que le temps est venu pour le gouvernement fédéral de réaffirmer ses pouvoirs juridiques, d'appliquer les lois existantes et de fournir le leadership dont nous avons désespérément besoin à cet égard.

Premièrement, le gouvernement fédéral doit renforcer et soutenir les initiatives communautaires, telles que celles dont M. Dahli vient de parler. Un certain nombre de solutions locales prometteuses sont en cours d'élaboration dans nos eaux côtières. Elles s'inscrivent dans le cadre de nos efforts pour occuper le créneau laissé vacant par le gouvernement fédéral sur l'île Bowen. Toutefois, leur succès exige que le gouvernement fédéral remplisse ses obligations sur le plan juridique. Il en va de même pour les initiatives menées par les peuples autochtones ou les gardiens: elles ne mèneront à rien sans le soutien du gouvernement fédéral. Une dynamique similaire s'applique aussi aux dispositions de la Land Act de la Colombie-Britannique et à la procédure qui préside à l'octroi de permis de location d'eaux côtières.

En ce qui concerne la réserve d'oiseaux migrateurs de Shoal Harbour, les progrès réalisés par des groupes comme le nôtre ou le Service canadien de la faune sont freinés par le manque d'appui du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral doit soutenir le travail difficile que ces mesures communautaires tentent de mettre en place.

Deuxièmement, Transports Canada et la Garde côtière canadienne doivent faire respecter les lois existantes, redéfinir les dispositions législatives connexes et donner aux collectivités locales les moyens de gérer leurs bouées d'amarrage privées. La raison principale de la présence de tous les navires préoccupants est l'offre pratiquement illimitée de bouées d'amarrage privées. En 2004, la responsabilité de la réglementation relative aux bouées privées a été transférée de la Garde côtière à Transports Canada, et cela a été une erreur. Depuis, Transports Canada n'a pratiquement pas exercé son autorité pour faire appliquer ces règlements. En outre, la définition restreignante que donne le gouvernement fédéral d'une bouée d'amarrage en tant qu'« ouvrages mineurs » et les définitions étroites des termes « abandonnés » et « délabrés » viennent contre-carrer nos efforts pour faire appliquer la loi. Cette situation doit changer.

Troisièmement, il faut redonner à la Garde côtière canadienne la responsabilité de la surveillance, de l'application et du respect de la réglementation relative aux bouées privées. Le gouvernement fédéral doit revenir au niveau de contrôle qui existait avant le transfert de 2004. La Garde côtière est la mieux placée pour faire ce travail. Nous avons besoin d'une autorité unique pour gérer les mouillages, et cette autorité devrait être la Garde côtière. Le ministère des Pêches et des Océans supervise la Garde côtière, il est donc logique, du point de vue de la gestion, de transférer l'autorité légale et le financement à la Garde côtière.

Quatrièmement, le registre des propriétaires de navires doit être modernisé. Depuis des années, Transports Canada répète à l'envi que le registre des propriétaires sera modernisé. Nous constatons peu de progrès. Si nous ne connaissons pas les propriétaires des na-

vires, nos baies continueront d'être polluées par ces navires abandonnés. Comme l'a dit M. Dahli, l'État de Washington dispose d'un système d'enregistrement annuel. Ce système est efficace et l'on veille à son application. Le Canada doit mettre en place un système similaire.

Le temps est venu pour le gouvernement fédéral d'affirmer ses pouvoirs juridiques, d'appliquer les lois existantes et de rétablir le rôle qu'il jouait avant le transfert de 2004. Il est temps pour le gouvernement fédéral de fournir le leadership que les Canadiens attendent de lui, afin que les ordres de gouvernement et les groupes communautaires concernés puissent faire leur travail en toute confiance. Il est à craindre que, sans ces changements, nos eaux côtières continuent d'être des dépotoirs pour ces navires indésirables.

Merci beaucoup.

• (1215)

**Le président:** Je vous remercie de votre déclaration.

Nous allons maintenant passer aux séries de questions qui seront posées par nos membres.

Mesdames et messieurs les députés, je vais m'assurer que les temps de parole sont rigoureusement respectés, car nous ne disposons pas d'une heure complète. Il nous reste 40 minutes pour poser des questions. Si je vous accorde six minutes, vous disposez de six minutes, un point c'est tout. Si je vous accorde cinq minutes, vous disposez de cinq minutes, un point c'est tout.

Nous allons commencer par donner la parole à M. Small pendant six minutes ou moins.

**M. Clifford Small:** Monsieur le président, je vous remercie de la réprimande.

Je remercie également les témoins de s'être joints à nous aujourd'hui.

Monsieur Peart, nous entendons beaucoup parler de bouées d'amarrage privées. Je suppose qu'il s'agit plutôt d'un phénomène propre à la Colombie-Britannique. Je n'en ai pas entendu parler très souvent à Terre-Neuve-et-Labrador. À qui appartiennent ces bouées d'amarrage privées?

• (1220)

**M. Bob Peart:** Elles n'appartiennent à personne. J'ai cru comprendre qu'il était possible d'aller dans un port, de jeter un vieux moteur avec une amarre par-dessus bord, et d'y amarrer son bateau.

**M. Clifford Small:** De qui relèvent les eaux où sont installées ces bouées d'amarrage privées?

**M. Bob Peart:** Cela dépend. La plupart du temps, elles relèvent du gouvernement fédéral. En Colombie-Britannique, les bouées d'amarrage privées sont situées sur les terres de la Couronne provinciale de la Colombie-Britannique, et si elles se trouvent à moins de 300 mètres du rivage, la municipalité exerce une certaine compétence sur elles. Il s'agit d'une situation très complexe et très déroutante, mais tout tourne autour des bouées d'amarrage privées — et cette situation n'existait pas avant 2004.

**M. Clifford Small:** Essentiellement, elles se trouvent toutes à l'intérieur des terres qui relèvent de la compétence du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique. Pourquoi ne peuvent-ils pas tout simplement les enlever et s'en débarrasser? S'ils enlevaient ces bouées d'amarrage, pensez-vous que cela résoudrait une partie du problème, ou bien les gens à bord de ces navires jetteraient-ils leurs propres ancres et les navires seraient-ils toujours abandonnés?

**M. Bob Peart:** C'est exactement ce qu'ils font, monsieur. Ils jettent leurs propres ancres. Vous savez, M. Dalhi a autant d'expérience que moi dans ce domaine. Il n'est pas évident pour la province de se charger du problème, car sa compétence à cet égard chevauche celle du gouvernement fédéral. La réglementation relative aux bouées d'amarrage privées relève actuellement de Transports Canada, et cette réglementation n'est pas appliquée.

**M. Clifford Small:** S'il n'y avait pas une seule bouée d'amarrage privée en place, le problème se poserait-il encore?

**M. Bob Peart:** Je suis désolé, mais je ne comprends pas la question.

**M. Clifford Small:** On semble reprocher aux bouées d'amarrage privées d'être les principales responsables de l'abandon des navires, mais les gens n'auraient-ils pas tendance à abandonner leurs navires même s'il n'y avait pas de bouées d'amarrage privées en place?

**M. Bob Peart:** Oui, bien sûr. Ils les abandonneraient à côté d'une plage ou d'un quai, mais la présence des bouées d'amarrage privées rend les choses tellement plus faciles et favorise le problème. La réglementation relative aux bouées d'amarrage privées relève de Transports Canada, et elle n'est pas appliquée.

**M. Clifford Small:** Je vous remercie beaucoup de vos réponses.

Du point de vue du danger pour l'environnement et l'écosystème côtiers, comment classeriez-vous ces navires abandonnés et ces bouées? Comment les classeriez-vous par rapport aux enclos en filet pour l'élevage du saumon?

**M. Bob Peart:** Je ne crois pas que la comparaison soit pertinente. Nos ports sont petits, et ils sont aux prises avec ces bateaux. Bon nombre d'entre eux n'ont pas de réservoirs de stockage, et la coque de certains d'entre eux racle les fonds en ce moment. Certains de ces navires contiennent des déchets dangereux, et ils ont été abandonnés dans nos ports et nos baies. Ce problème est très grave. L'application de la réglementation incombe à Transports Canada, et le ministère n'applique pas les règlements qui concernent les bouées d'amarrage privées.

**M. Clifford Small:** La salmoniculture relève du MPO, et les médias nous expliquent tous les jours à quel point la salmoniculture est néfaste pour l'écosystème océanique. En revanche, je n'entends jamais parler des navires abandonnés et des efforts déployés pour tenter de retirer ces navires et ces amarres de l'eau.

**M. Bob Peart:** Si vous habitiez en Colombie-Britannique et certainement dans la partie inférieure de l'île de Vancouver et de l'île Salt Spring, vous en entendriez parler fréquemment, monsieur. Les gens d'ici en ont assez. La Garde côtière a dénombré ces navires abandonnés, et leurs chiffres oscillent entre 1 500 et 6 000 navires. Ce problème est très grave.

**M. Clifford Small:** Il y a beaucoup plus de navires abandonnés que ceux qui figurent dans le registre. C'est bien ce que vous dites?

**M. Bob Peart:** C'est exact.

**M. Clifford Small:** Comment pouvons-nous faire en sorte que le registre soit mis à jour?

**M. Bob Peart:** J'ai deux solutions à proposer. Premièrement, il faudrait que l'on confie de nouveau à la Garde côtière la responsabilité d'appliquer la réglementation relative aux bouées d'amarrage privées, comme c'était le cas avant 2004.

Deuxièmement, nous recommandons que le gouvernement fédéral mette en place un système d'enregistrement, qui serait peut-être semblable à celui de l'État de Washington. Comme l'un de vos témoins l'a dit tout à l'heure, c'est comme pour une voiture. Vous enregistrez votre voiture, puis vous la conduisez. Dans le cadre de ce système, vous devez enregistrer vos bateaux avant de pouvoir les déplacer.

• (1225)

**M. Clifford Small:** Je n'ai pas suffisamment de temps pour poser une autre question.

**Le président:** Je vous remercie d'avoir dit cela, monsieur Small. Je m'excuse de vous avoir réprimandé tout à l'heure.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Hardie pendant un maximum de six minutes.

**M. Ken Hardie:** Vous pouvez entreprendre de le réprimander. Ce n'est pas grave. Il m'a aussi réprimandé.

Monsieur Peart, je voulais vous poser la première question, mais pour ce faire, je dois d'abord reconnaître le mérite de M. Dahli.

Monsieur Dahli, j'ai pris connaissance aujourd'hui du mémoire que vous avez présenté au Comité au nom de la Cadboro Bay Dead Boats Society, et je tenais à en citer un extrait à l'intention de M. Peart. Je voulais citer un passage de ce document à M. Peart. Cet extrait indique ce qui suit:

Bien qu'elle implique l'utilisation de terres publiques provinciales (recouvertes d'eau), la politique d'utilisation des terres de la Colombie-Britannique pour l'amarrage privé ne s'applique pas aux bouées d'amarrage utilisées pour l'amarrage privé, car la responsabilité provinciale de réglementer cette utilisation des terres provinciales a été reléguée par décret politique à Transports Canada...

À un moment donné, la province avait l'embaras du choix. Vous avez déclaré que cette responsabilité devrait être transférée de Transports Canada à la Garde côtière. Transports Canada se préoccupe de la navigation. C'est tout ce qui l'intéresse.

Monsieur, ne suggèreriez-vous pas que cette responsabilité soit restituée à la province, là où elle se trouvait au début?

**M. Bob Peart:** Il faudrait que vous adressiez cette question à quelqu'un de plus compétent que moi. M. Dahli connaît peut-être la réponse à cette question.

Toutefois, avant 2004, cette responsabilité incombait à la Garde côtière, et si j'ai bien compris, les bouées d'amarrage privées relevaient du gouvernement fédéral. Alors que la Land Act de la Colombie-Britannique...

**M. Ken Hardie:** Comme mon temps de parole est limité, nous pourrions peut-être nous adresser à M. Dahli et suggérer que la responsabilité soit restituée à la province, qui est responsable de l'utilisation des terres, y compris des fonds marins, qui longent tout le littoral océanique intérieur de la Colombie-Britannique.

Monsieur Dahli, la parole est à vous.

**M. Bob Peart:** Si je peux me permettre de dire...

**M. Ken Hardie:** Excusez-moi, monsieur Peart. Je dois poser une question à M. Dahli.

Prenez la parole, monsieur Dahli. La question vous était destinée. Pensez-vous que la responsabilité devrait être restituée à la province, là où elle se trouvait auparavant?

**M. Eric Dahli:** Je vous remercie de votre question.

D'après ce que j'ai compris, l'un des problèmes avec lequel nous sommes aux prises — et nous nous trouvons en ce moment dans un bourbier en matière de compétences —, c'est que les fonds marins sont de compétence provinciale. L'eau entre le fond marin et la surface relève du ministère des Pêches et des Océans, et la surface relève de la compétence de la Garde côtière. Par conséquent, si vous veniez déposer une bouée d'amarrage dans une baie, votre action serait en fait soumise à trois compétences différentes et — je suppose que si l'on faisait les choses correctement — vous auriez besoin de trois permis.

Cependant, des gens se rendent dans n'importe quelle baie, jettent quelque chose par-dessus bord après y avoir attaché une ligne, et l'objet finit malheureusement par dériver jusqu'au rivage.

**M. Ken Hardie:** Et voilà.

Monsieur, je vais devoir vous interrompre à nouveau parce que mon temps est limité et que je ne veux pas être réprimandé.

**Un député:** [*Inaudible*]

**M. Ken Hardie:** Oui, c'est la crainte de Dieu qui m'anime.

Fort bien. Nous connaissons le problème maintenant. Entre vous deux...

Nous allons commencer par vous interroger, monsieur Peart. Par ailleurs, je suis désolé de vous avoir interrompu tout à l'heure.

Quelle est la solution finale qui nous permettra d'éliminer le problème en entier?

**M. Bob Peart:** Selon moi, la meilleure solution consisterait à revenir à la situation antérieure à 2004 et à confier à la Garde côtière la responsabilité des bouées d'amarrage privées.

**M. Ken Hardie:** Avec tout le respect que je vous dois, monsieur, cette solution ne s'attaque pas à la source du problème qui est l'abandon des bateaux.

Monsieur Dahli, j'aimerais entendre votre opinion à cet égard.

**M. Eric Dahli:** Des représentants de tous les ordres de gouvernement devraient s'asseoir à la table des négociations — comme le disait mon instituteur: « Asseyez-vous et jouez gentiment » — et définir leurs compétences respectives. Tant que nous ne parviendrons pas à le faire, nous continuerons de faire ce genre de choses. Nous devons nous inspirer de ce qu'a fait l'État de Washington. J'ai tous les documents portant sur la Norvège. Les Norvégiens ont une bonne gestion à cet égard, et je ne dis pas cela parce que je suis norvégien.

• (1230)

**M. Ken Hardie:** Vous avez le droit de le dire.

En ce qui concerne les recommandations, nous en avons plein la tête ici. Les réflexions qui ont été communiquées précédemment indiquaient que nous pourrions traiter les navires de la même manière que les véhicules à moteur, en exigeant des numéros d'identification des véhicules ou des numéros d'identification des navires, y compris des numéros cachés sur la coque, afin que nous puissions réellement identifier les propriétaires des navires.

Nous pourrions également organiser des activités très dynamiques liées aux directeurs de port afin de veiller à ce que toute personne venant s'amarrer au quai ou à une bouée privée ou publique, s'il y en a, s'enregistre auprès du directeur du port. Si cette personne ne le fait pas, le bateau sera remorqué.

Voilà le genre de mesures dont nous devons parler, au lieu de nous quereller au sujet des compétences que nous avons dans les conditions actuelles. Éliminons complètement les conditions actuelles.

**M. Bob Peart:** Dans bon nombre de nos ports ou de nos baies, il n'y a pas de directeur de port, ce qui rend la situation très délicate.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Hardie.

Nous allons maintenant céder la parole à Mme Desbiens pendant un maximum de six minutes.

[*Français*]

**Mme Caroline Desbiens:** Merci, monsieur le président.

Messieurs les témoins, ce dont nous parlons est très intéressant, vraiment. J'adhère à cette logique. Chaque province a un organisme d'immatriculation des véhicules automobiles, qui répertorie chaque véhicule et son propriétaire. Jusqu'à preuve du contraire, chaque propriétaire est responsable de son véhicule et il est possible de retrouver ce propriétaire en fonction du numéro de série du véhicule.

En principe, il y a moins de bateaux que de véhicules automobiles. Chaque province ne pourrait-elle pas mettre en place un système d'immatriculation des bateaux achetés sur son territoire pour faciliter leur repérage sur les voies navigables? La solution appliquée aux véhicules automobiles pourrait-elle être adaptée aux bateaux, qui seraient alors gérés un peu de la même façon?

Vous me faites signe que c'est déjà le cas. Si les bateaux sont déjà immatriculés, sont-ils aussi répertoriés?

[*Traduction*]

**M. Bob Peart:** Voulez-vous que je réponde à votre question?

[*Français*]

**Mme Caroline Desbiens:** Vous pouvez bien sûr répondre. Vous êtes tous deux des experts.

[*Traduction*]

**M. Bob Peart:** Je ne comprends pas quelle est la compétence constitutionnelle en la matière. Il y a une certaine responsabilité fédérale. Si la province, comme la Colombie-Britannique, pouvait disposer d'un tel système d'enregistrement, il serait vraiment indispensable. Je ne comprends pas comment cela fonctionnerait, que ce soit au niveau provincial, fédéral ou une combinaison des deux, mais nous avons vraiment besoin d'un système d'enregistrement qui ressemble à ce qui est en place dans l'État de Washington.

[*Français*]

**Mme Caroline Desbiens:** Il s'agirait donc d'un système d'immatriculation liant le bateau à un propriétaire bien défini et ayant une adresse; une vraie personne, quoi.

[*Traduction*]

**M. Bob Peart:** C'est exact.

[*Français*]

**Mme Caroline Desbiens:** À ce moment, on pourrait repérer plus facilement le propriétaire et, bien sûr, lui rappeler ses obligations advenant la disparition du bateau.



[Traduction]

**M. Bob Peart:** C'est exact. À l'heure actuelle, je crois comprendre que, dans le cas de nombreux navires abandonnés, il est pratiquement impossible de retrouver leur propriétaire. Vous ne pouvez pas aller voir M. Jones et lui dire « Veuillez, s'il vous plaît, enlevez votre navire », parce qu'il est difficile de savoir à qui appartient réellement le bateau abandonné.

• (1235)

[Français]

**Mme Caroline Desbiens:** Une fois que le bateau est au fond de l'eau, faudrait-il quand même avoir une espèce d'historique? Faudrait-il être au courant du fait que le bateau est rendu au fond de l'eau ou que l'épave est amarrée à une bouée? S'il est au fond de l'eau, est-ce plus difficile de le repérer? Y a-t-il des sonars? Habituellement, il y a une espèce de système de repérage, même dans les voiliers. Ne pourrait-on pas mettre l'accent sur ce genre d'émetteurs qui nous permettraient de repérer les bateaux?

[Traduction]

**M. Bob Peart:** Oui. Il faut vraiment qu'il y ait un système comme celui dont vous parlez, qu'il relève du gouvernement provincial, du gouvernement fédéral ou d'une autorité quelconque. Nous devons pouvoir retrouver le propriétaire du bateau, qu'il soit amarré à une bouée ou à un quai, ou qu'il ait coulé et repose sur le fond marin. À l'heure actuelle, il est vraiment très difficile de savoir qui est le propriétaire de la plupart de ces bateaux abandonnés ou délaissés.

Monsieur Dahli, souhaitez-vous ajouter quelque chose?

**M. Eric Dahli:** Non, merci. Je suis tout à fait d'accord avec M. Peart, quoi qu'il dise.

[Français]

**Mme Caroline Desbiens:** Je vais faire référence à la Norvège ou même à l'État de Washington. Est-ce que les choses se passent ainsi? Sommes-nous plus avancés sur le plan technologique pour repérer les bateaux, même s'ils sont au fond de l'eau?

[Traduction]

**M. Bob Peart:** Je précise encore une fois que j'ignore ce qui se passe à l'échelle mondiale, mais je dirais que le système dont le Canada dispose actuellement est tout à fait inadéquat. Il n'y a pas de système d'enregistrement. Transports Canada affirme qu'il y en aura un, mais nous attendons depuis des années et rien ne semble se profiler. Je crois comprendre que la Chambre des communes a même récemment adopté un projet de loi qui prévoit des frais d'enregistrement, alors nous retenons notre souffle. Cependant, nous n'avons vu aucun progrès réalisé du point de vue de l'enregistrement. Compte tenu du transfert de propriété des bouées d'amarrage privées, ces deux éléments combinés expliquent en grande partie la raison pour laquelle nous avons un tel problème ici.

**Le président:** Je vous remercie, madame Desbiens.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Barron pendant un maximum de six minutes.

**Mme Lisa Marie Barron:** Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue aux témoins qui se sont joints à nous aujourd'hui.

La première question que je poserai aujourd'hui est destinée à M. Dahli.

Tout d'abord, vous avez mentionné les documents qui portent sur ce qui se passe en Norvège. J'aimerais beaucoup que ces documents soient présentés au Comité afin que nous puissions les examiner. Il est toujours important pour nous de pouvoir examiner des exemples non seulement d'origine canadienne, mais aussi d'origine étrangère. J'aimerais donc pouvoir consulter ces documents.

Ma question, monsieur Dahli, porte sur le fait que dans les notes qui nous ont été fournies, vous dites à la deuxième page: « Par conséquent, nous avons besoin », et vous parlez de la nécessité de disposer « de critères clairs et succincts pour évaluer et classer les risques pour la sécurité et l'environnement des navires répertoriés et signalés comme étant à l'abandon, ainsi que d'une disposition permettant de modifier ses listes et ses plans d'intervention en conséquence, au besoin. »

Cela correspond vraiment à ce que j'entends au sein de la communauté, où les gens expriment leur inquiétude quant au fait que la barre est trop basse en ce qui concerne les répercussions sur l'environnement qui doivent être évaluées avant que le bateau puisse être retiré et que tous les problèmes qui en découlent surviennent. Les critères sont stricts, et la barre est trop haute, alors ils attendent avant de les retirer de l'eau et ils coulent. Puis ils les remontent pour qu'ils flottent à nouveau, et ils coulent à nouveau. C'est tout simplement un problème permanent. Je me demande si vous pouvez nous parler de l'importance que revêtent ces critères pour faire en sorte que les mesures nécessaires soient prises en temps voulu.

**M. Eric Dahli:** Lorsqu'un navire arrive dans la baie de Cadboro, et qu'il touche la plage, pour ainsi dire, nous communiquons immédiatement avec la Garde côtière. Nous faisons immédiatement appel à notre groupe de bénévoles, et nous nous rendons sur place pour évaluer rapidement le bateau. Nous transmettons ensuite cette information à la Garde côtière à laquelle s'ajoutent des images qui montrent ce qui se passe. Malheureusement, à moins qu'il n'y ait une fuite de pétrole ou d'essence, le dossier est mis en veilleuse. Rien ne se passe immédiatement.

Il est arrivé à quelques reprises que des aiguilles hypodermiques soient rejetées sur le rivage lorsque le bateau s'échoue. Cela attire l'attention de la police locale, mais s'il n'y a pas de déversement d'hydrocarbures, le bateau peut rester sur la plage jusqu'à ce que les pirates arrivent et le dépouillent de tous ses éléments brillants. Ensuite, les enfants viennent jouer sur le bateau. Il devient très vite une épave et un objet qui ne vaut pas la peine d'être utilisé, si ce n'est que dans le but de supplier ou d'emprunter de l'argent pour obtenir qu'il soit retiré de la plage.

• (1240)

**Mme Lisa Marie Barron:** Merci beaucoup.

Je veux vous exprimer ma profonde gratitude pour avoir souligné de manière très détaillée les effets concrets que les bateaux abandonnés ont sur les résidents de la côte ouest. Les conséquences de ce problème sont observées dans toutes les régions côtières au pays, mais c'est la côte ouest qui souffre le plus de l'absence d'une stratégie fédérale cohérente qui mettrait en relation toutes les parties concernées. Merci de nous avoir fait part de ces informations.

J'ai plusieurs questions.

La première s'adresse à M. Peart.

Dans le deuxième point du mémoire que vous nous avez soumis, vous recommandez de « permettre aux localités de gérer les bouées d'amarrage privées. » Un témoin précédent, Mme Brokenshire, a dit quelque chose qui m'a frappée au sujet des règlements pris par l'Association de conservation de l'île Bowen, dont elle est membre. Elle a mentionné que les coûts du processus sont payés par la municipalité. J'espère avoir bien relayé bien ses propos.

Pourriez-vous parler de l'importance de mettre sur pied une stratégie qui permettrait au gouvernement fédéral d'exercer le leadership nécessaire pour que les municipalités déjà accablées par le transfert des ressources ne croulent pas sous les coûts occasionnés par le déploiement du plan d'amarrage?

**M. Bob Peart:** Oui. J'ai écouté les témoins qui ont comparu avant nous.

Il y a le ruisseau False, Deep Cove, l'île Bowen, Kelowna et la voie navigable Gorge. Les communautés sont plusieurs à essayer de contrôler le problème. Encore une fois, sans pouvoirs accrus du fédéral sur les bouées d'amarrage privées, les bateaux abandonnés continueront à errer d'un endroit à l'autre. Lorsque les résidents de l'île Bowen vont parler par exemple aux propriétaires de bateaux indésirables qui y sont amarrés, les propriétaires vont amarrer leur bateau au port suivant.

Comme je l'ai dit, ce qui explique en grande partie la prolifération de bâtiments délaissés et abandonnés, c'est l'absence de réglementation sur les bouées d'amarrage privées. Certes, les localités ont la zone réglementaire de 300 mètres. Les permis d'occupation que délivrent des municipalités comme l'île Bowen ont amélioré la situation localement, mais pas de manière généralisée, car les règlements sur les bouées d'amarrage privées ne sont pas appliqués.

**Le président:** Merci, madame Barron.

Je cède la parole à M. Arnold pour cinq minutes.

**M. Mel Arnold:** Merci, monsieur le président.

Merci aux deux témoins d'être venus comparaître aujourd'hui.

Je voudrais avant tout m'assurer de bien comprendre quelque chose.

Les propriétaires de bateau sont-ils tenus d'immatriculer leur embarcation à l'achat?

**M. Eric Dahli:** Je vais répondre à la question en me fondant sur notre expérience à la baie Cadboro.

D'abord, les deux plus beaux jours dans la vie d'un propriétaire de bateau sont le jour où il achète son bateau et le jour où il s'en débarrasse.

**M. Mel Arnold:** Je voulais savoir si les propriétaires de bateau sont obligés d'immatriculer leur embarcation. Le site Web du gouvernement du Canada indique qu'ils le sont.

**M. Eric Dahli:** De nombreux bateaux changent de propriétaire moyennant seulement quelques dollars, et les renseignements ne sont pas tenus...

**M. Mel Arnold:** La loi exige-t-elle des propriétaires qu'ils immatriculent leur embarcation?

**M. Eric Dahli:** Je ne suis pas...

**M. Bob Peart:** Ils sont tenus d'immatriculer leur embarcation lors de l'achat initial, mais les bateaux qui naviguent depuis 30 ou 40 ans passent parfois entre les mains de 7 propriétaires différents. La confusion s'installe après l'achat initial.

• (1245)

**M. Mel Arnold:** Le site Web du gouvernement du Canada indique que les propriétaires doivent immatriculer leur bateau au Registre des grands bâtiments ou demander un permis d'embarcation de plaisance.

**M. Bob Peart:** Le font-ils au moment de l'achat?

**M. Mel Arnold:** Ils doivent s'acquitter de cette obligation au moment de l'achat, quels que soient le vendeur et la condition, neuve ou non, de l'embarcation. L'immatriculation doit se faire lors de l'achat. Je peux l'affirmer parce que j'ai déjà travaillé dans le secteur de la réparation des petits bâtiments. Lorsque les bâtiments changent de propriétaire, il faut transférer l'immatriculation.

Que se passe-t-il? La loi est-elle appliquée?

**M. Bob Peart:** La loi n'est pas appliquée.

**M. Eric Dahli:** Je suis d'accord.

**M. Mel Arnold:** Les lois existantes pourraient régler le problème, mais elles ne sont pas appliquées. Est-ce exact?

**M. Bob Peart:** C'est exact.

**M. Eric Dahli:** Je suis entièrement d'accord. Certains bâtiments dans la baie Cadboro portent les anciens numéros K qui n'existent même plus. Ces bateaux ont été cédés au moyen d'une série de transactions en espèces impossibles à retracer.

**M. Mel Arnold:** Merci.

Monsieur Peart, vous avez mentionné que Transports Canada s'était engagé à moderniser le Registre des propriétaires de bâtiments. À quand cet engagement remonte-t-il?

**M. Bob Peart:** Je ne suis pas au courant des détails. Les fonctionnaires de Transports Canada à qui j'ai parlé m'ont dit qu'ils travaillaient sur le dossier et sur l'établissement d'un nouveau système. Ils ont parlé de la nécessité de mettre en place un registre et de la volonté qu'ils avaient de le faire.

Récemment, Elizabeth May m'a dit qu'un projet de loi avait été adopté à la Chambre des communes pour établir un système d'immatriculation qui passerait par Transports Canada. Là encore, je ne connais pas les détails, mais je pense que cela s'est produit au cours des six derniers mois.

**M. Mel Arnold:** Merci.

Monsieur Peart, vous avez dit que les règlements n'étaient pas appliqués. Pourriez-vous préciser de quels règlements vous parlez?

**M. Bob Peart:** La plupart de ces règlements sont liés aux bouées d'amarrage privées, à la Loi sur les eaux navigables canadiennes et à la WAHVA. Ce sont les lois...

**M. Mel Arnold:** Que signifie WAHVA? Est-ce un sigle?

**M. Bob Peart:** Attendez un instant. Il faut toujours que je vérifie. WAHVA est le sigle anglais pour la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux.

Avant 2004, l'application de la loi relevait directement de la Garde côtière. Cette responsabilité a ensuite été transférée à Transports Canada. Par conséquent, depuis 2004, les règlements ne sont pas appliqués aussi efficacement que lorsque cela relevait de la Garde côtière.

**M. Mel Arnold:** Merci.

Monsieur Dahli, vous avez qualifié de cauchemardesque le casse-tête des champs de compétences. Pourriez-vous en 30 secondes étayer vos propos?

**M. Eric Dahli:** Je peux seulement parler de la situation à la baie Cadboro, qui doit composer avec deux municipalités, les Premières Nations qui ont des droits dans ce territoire, le gouvernement provincial de même que le gouvernement fédéral et sa ribambelle de ministères. Par exemple, lorsque nous appelons pour signaler la présence d'un bâtiment échoué sur la plage, on nous demande tout de suite s'il y a un déversement d'hydrocarbures.

Lorsqu'il n'y a pas de déversement et que nous pouvons nous approcher, nous constatons, par exemple, que le bateau ne porte pas de numéro. Nous ne voyons aucune plaque dans un hublot qui indiquerait un numéro à composer en cas d'urgence. Le bâtiment est peut-être amarré dans la baie depuis des mois. Nous n'en avons pas la moindre idée.

La municipalité de Saanich a mis des signaux sur la plage qui indiquent quoi faire en cas d'urgence. La ligne d'urgence de la Garde côtière y est inscrite. La plupart de ces cas tombent entre les mailles du filet. Lorsque nous avons commencé en 2017...

• (1250)

**Le président:** Merci, monsieur Dahli. Nous allons devoir nous arrêter ici.

Je cède la parole à M. Weiler pour cinq minutes.

**M. Patrick Weiler:** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être venus comparaître devant le Comité aujourd'hui.

Je voudrais poursuivre la discussion sur le cauchemar des champs de compétence. En fait, Transports Canada est tenu d'intervenir lorsque des bouées d'amarrage privées ou d'autres objets entraînent des risques pour la navigation. Parfois, dans les ports pour petits bateaux, c'est le MPO qui doit agir. Comme le disait M. Dahli tout à l'heure, il existe un numéro de la Garde côtière à composer en cas d'urgence. Selon les commentaires que j'ai entendus dans ma circonscription, il faut souvent attendre des semaines pour qu'il y ait une intervention dans des cas comme celui-là. La situation ne fait que s'aggraver entretemps.

À présent que j'ai établi le contexte, j'aurais une question pour M. Peart. Vous dites que le système était mieux réglementé à l'époque où la Garde côtière en avait la responsabilité. Pourquoi la Garde côtière est-elle mieux outillée pour faire ce travail? Faudrait-il simplement accorder plus de ressources à Transports Canada?

**M. Bob Peart:** J'ai l'impression que ce rôle revient logiquement à la Garde côtière. Tout d'abord, la Garde côtière possède des bateaux qui lui permettent d'aller en mer, tandis que souvent, Transports Canada n'a pas accès à des embarcations. Nous sommes à même de le constater chez nous. La Garde côtière a la capacité de patrouiller en mer. Elle a des agents présents dans les localités et dans les régions. Avant 2004, le système fonctionnait très bien à ce que je sache. La Garde côtière nous semble par définition la mieux placée pour faire le travail. Puisqu'elle relève du MPO, la relation est plus directe. C'est le choix logique à nos yeux.

Je suppose que le travail pourrait être fait par Transports Canada, à condition de lui injecter beaucoup plus de ressources qu'à l'époque. Le ministère devrait également appliquer la loi, ce qu'il ne

fait pas en ce moment. Des précisions devraient être apportées à la notion de bateau abandonné et à la définition des termes « abandonné » et « derelict » en anglais.

Les attributions en question pourraient revenir à Transports Canada, mais je pense que ce serait plus judicieux de les confier à la Garde côtière.

**M. Patrick Weiler:** Ma prochaine question s'adresse à M. Dahli.

Je vois souvent des situations impliquant, d'une part, un propriétaire qui veut se débarrasser de son embarcation qui tombe en morceaux, et d'autre part, un Canadien vulnérable en situation de logement précaire qui finit par élire domicile dans le bateau en question sans l'immatriculer. Nous nous retrouvons alors avec une situation dangereuse qui n'est consignée nulle part.

Malheureusement, cet ensemble de circonstances est devenu monnaie courante. De votre point de vue, quelle serait la meilleure manière de traiter ces situations?

**M. Eric Dahli:** Lorsque nous délivrons des permis d'occupation dans la baie Cadboro, si cela arrive un jour, nous pourrions contrôler l'aire d'amarrage. Les propriétaires de bateaux qui voudront utiliser l'aire d'amarrage devront avoir une assurance et une citerne de retenue. Soit dit en passant, le Royal Victoria Yacht Club a accepté de se charger de la gestion des permis d'occupation dans la baie. Lorsque les gens s'inscrivent, à leur arrivée, leur embarcation sera vérifiée.

Nous voulons aussi instaurer des vérifications de l'état des lieux qui se tiendront à des intervalles réguliers après l'expiration de la période d'occupation, lorsque les gens quittent la baie ou qu'ils renouvellent leur période d'occupation. Nous aimerions travailler avec la Division maritime de la GRC pour que les représentants du club de yacht qui constatent quelque chose qu'ils n'aiment pas ou qui les préoccupent lors de la vérification d'un bateau puissent communiquer avec le corps policier. La municipalité d'Oak Bay n'a pas de marine.

• (1255)

**Le président:** Merci, monsieur Weiler.

Madame Desbiens, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

[Français]

**Mme Caroline Desbiens:** Merci, monsieur le président.

Messieurs, vous dites qu'il y a plus de 100 facteurs pour évaluer les risques de chaque bateau et déterminer ce qu'il convient de faire avec chaque bateau. On sait que des bateaux abandonnés ont servi à certaines activités criminelles, et j'imagine ce que ça implique s'il faut passer à travers les 100 facteurs si une matière dangereuse ou une matière illicite est en cause.

Le fait d'avoir des critères plus simples, mieux adaptés et de procéder par phase permettrait-il d'être plus productif et plus efficace, selon vous? On pourrait, par exemple, évaluer une dizaine de critères pour indiquer si un bateau transporte des matières illicites, mais dix autres critères si un bateau comporte des risques pour l'environnement. On pourrait procéder par priorité pour déterminer les répercussions liées à l'abandon de chaque bateau.

[Traduction]

**M. Bob Peart:** La question s'adressait-elle à M. Dahli?

**M. Eric Dahli:** Si la question s'adressait à moi, je suis désolé, mais je n'arrive pas à obtenir l'interprétation sur mon ordinateur.

**M. Bob Peart:** Une des premières choses à faire pour le gouvernement fédéral est de modifier la définition de bouée d'amarrage pour indiquer que c'est un ouvrage mineur. Il faut aussi apporter des précisions à la définition des termes « abandonné » et « délabré ». Ces modifications peuvent s'apporter par règlement.

Une fois les précisions apportées, je suggérerais de faire appel à une organisation comme la Garde côtière, qui pourrait facilement dresser une liste de critères servant à déterminer ce qui est dangereux. Je suis persuadé que nous obtiendrions rapidement une liste de trois, quatre ou cinq critères fiables.

**Le président:** Merci.

Nous passons à Mme Barron pour deux minutes et demie.

**Mme Lisa Marie Barron:** Merci, monsieur le président.

Je remercie encore une fois les témoins de toutes les informations importantes qu'ils nous ont transmises aujourd'hui.

Je vais soulever un point qui synthétise en quelque sorte vos observations. Chaque année en moyenne — mes chiffres sont vraiment approximatifs —, pour chaque bâtiment enlevé, cinq bâtiments sont abandonnés en Colombie-Britannique. Ces chiffres ahurissants dénotent que les mesures actuelles ne répondent pas aux besoins.

Une autre chose que je voulais mentionner, ce sont les conséquences observées dans certaines communautés locales. Dans ma circonscription, Nanaimo—Ladysmith, le long des côtes de Ladysmith, les cimetières de bateaux ne cessent de s'agrandir. Il semble que le problème se soit étendu à la baie Gonzales.

Je vais commencer avec vous, monsieur Dahli. M. Peart pourra ajouter quelque chose après s'il reste du temps. Pourriez-vous parler de l'importance de mettre en place une stratégie nationale qui permettrait aux Premières Nations, aux municipalités, aux provinces et au gouvernement fédéral de travailler ensemble pour régler le problème?

**M. Eric Dahli:** Si les instances ne travaillent pas ensemble, nous continuerons à nous ballotter entre les différents services. Comme

je l'ai dit, la baie Cadboro compte deux municipalités. Les gens n'ont pas la mentalité de pointer les autres du doigt, mais je constate que cela arrive. Avec mes yeux d'ancien fonctionnaire, j'examine les liens entre les paliers municipal, provincial et fédéral pour essayer de comprendre qui fait quoi et j'en ai des maux de tête.

● (1300)

**Mme Lisa Marie Barron:** Merci.

Monsieur Peart, voulez-vous ajouter quelque chose pour terminer?

**M. Bob Peart:** Volontiers. Une stratégie nationale complète qui réunirait tous les niveaux de gouvernements, toutes les municipalités et tous les partis est essentielle pour faire avancer les choses. Entretemps, il faut toutefois que le gouvernement fédéral applique les règlements existants, redonne les pouvoirs à la Garde côtière et mette en place un système d'immatriculation.

**Mme Lisa Marie Barron:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Dahli, monsieur Peart, merci de nous avoir fait part de vos connaissances dans le cadre de notre étude.

Je vois que Mme Desbiens a la main levée.

[Français]

**Mme Caroline Desbiens:** Oui. J'aimerais seulement rappeler que, lorsqu'on fait les tests de son avec les personnes qui participent par vidéoconférence, il faudrait bien s'assurer qu'elles maîtrisent les contrôles liés à l'interprétation. Je le rappelle parce que, parfois, je perds de précieuses secondes. Merci.

[Traduction]

**Le président:** Vous avez très bien fait de soulever ce point, madame Desbiens. Je suis certain que la greffière en prendra bonne note. Toutefois, il arrive souvent que les témoins n'aient personne là où ils se trouvent pour les aider à se dépêtrer avec l'interprétation.

Merci encore une fois pour cette autre réunion productive.

La séance est levée.







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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