



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des pêches et des océans

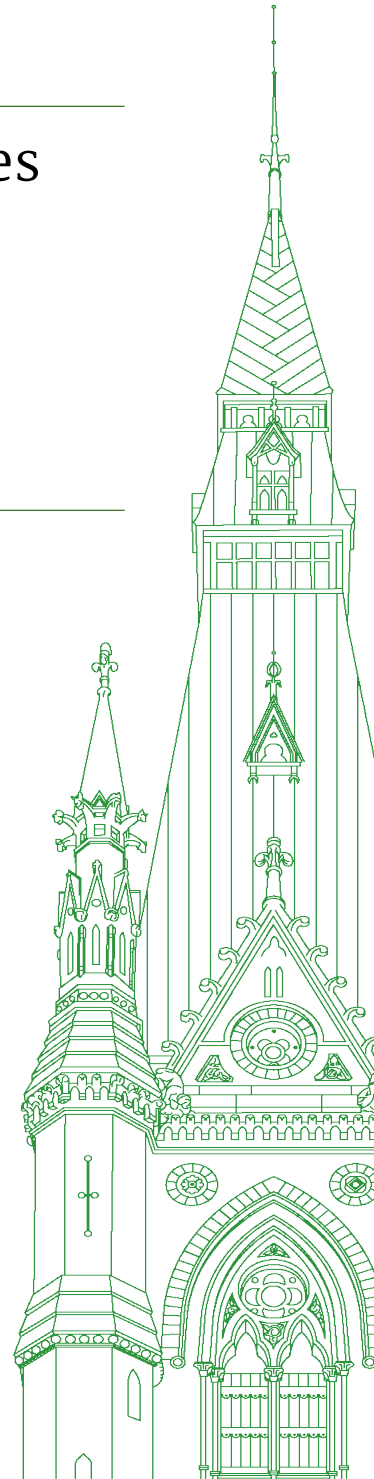
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 128

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le lundi 18 novembre 2024

Président : M. Ken McDonald



Comité permanent des pêches et des océans

Le lundi 18 novembre 2024

• (1100)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 128^e réunion du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes.

Cette réunion se déroule en format hybride, conformément au Règlement.

Avant de continuer, j'aimerais faire quelques remarques à l'intention des témoins et des membres.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui sont dans la salle, vous pouvez utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré. Veuillez adresser tous vos commentaires à la présidence.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le 28 février 2024, le Comité reprend son étude des bateaux délaissés et abandonnés.

Nous souhaitons la bienvenue à nos témoins. Par Zoom, nous accueillons Roberta Bowman, directrice exécutive de la Ladysmith Chamber of Commerce. Nous accueillons également Chloe Dubois, directrice exécutive de la Ocean Legacy Foundation.

Je vous remercie de prendre le temps de comparaître aujourd'hui. Vous disposerez chacune de cinq minutes maximum pour faire votre déclaration préliminaire.

Madame Bowman, vous avez la parole.

Mme Roberta Bowman (directrice exécutive, Ladysmith Chamber of Commerce): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité. Je vous remercie de me donner l'occasion de m'exprimer sur la question urgente des navires délaissés et abandonnés.

Je m'adresse à vous aujourd'hui depuis Ladysmith, sur l'île de Vancouver, sur le territoire traditionnel de la Première Nation Stz'uminus.

Les bateaux délaissés et abandonnés ont un impact direct sur notre communauté, notre économie et notre environnement. Au cours des dernières années, j'ai pu constater de mes propres yeux l'impact des bateaux abandonnés dans les eaux de Ladysmith. En tant que communauté côtière, nous dépendons de voies navigables saines pour la pêche locale et le tourisme. En tant que plaisancière, j'ai navigué de la Croatie à Vancouver, j'ai visité plus de 150 ports dans le monde entier, et je n'ai jamais rencontré autant de bateaux délaissés qu'en Colombie-Britannique. Nos eaux sont jonchées de déchets, et il s'agit d'un problème de plus en plus préoccupant.

Les bateaux délaissés et abandonnés laissent s'échapper du pétrole, du carburant et des produits chimiques, ce qui nuit aux écosystèmes marins et met en danger la vie aquatique comme les poissons, les mammifères marins et la faune côtière. Ces polluants menacent notre environnement et compromettent la santé des eaux essentielles à la pêche et au tourisme. Notre secteur riverain est un atout communautaire vital, essentiel pour les résidents et pour les visiteurs. Cependant, les bateaux abandonnés posent des problèmes permanents, en dissuadant les touristes, les plaisanciers et les usagers à des fins récréatives et en projetant une image de négligence qui nuit à notre industrie touristique locale.

Les bateaux abandonnés posent de sérieux problèmes de sécurité, en bloquant les chenaux et en créant des dangers pour les plaisanciers. Les bateaux coulés rendent également l'ancrage et la navigation difficiles. À Ladysmith, la zone connue sous le nom de « Dogpatch » est particulièrement touchée. Il y a de nombreux bateaux abandonnés ou occupés par des personnes confrontées à des problèmes de logement, de toxicomanie ou de santé mentale. Ce problème de sécurité est préoccupant, surtout si l'on tient compte de la proximité de la plage Transfer, une zone riveraine très prisée par la communauté.

En tant que communauté, nous ne pouvons pas résoudre ce problème seuls. Une collaboration plus étroite entre les administrations locales, les autorités provinciales et les organismes fédéraux est essentielle. Toutefois, je crois qu'une approche globale et multidimensionnelle est nécessaire pour s'attaquer aux causes profondes des bateaux abandonnés dans les eaux de la Colombie-Britannique.

Si les premières mesures sont appréciées, elles ne sont pas suffisantes. Le Canada a besoin d'une stratégie proactive, durable et globale qui aille au-delà du traitement des bateaux abandonnés existants et qui se concentre sur la prévention et la responsabilisation. Une stratégie nationale garantirait que toutes les régions, communautés et parties prenantes soient unies dans la lutte contre les bateaux abandonnés dans les eaux canadiennes, leur enlèvement et leur prévention. Cette approche est essentielle pour préserver notre environnement, soutenir nos économies locales et respecter les droits des peuples autochtones à la chasse, à la pêche et à la sécurité alimentaire.

Voici quelques recommandations de la Chambre de commerce de Ladysmith. Nous pensons que le gouvernement du Canada devrait adopter une stratégie nationale fondée sur trois grands principes: l'identification, le retrait et la prévention.

Nos principales recommandations sont la collaboration et la mobilisation des intervenants; l'amélioration du système d'identification des propriétaires de bateau; l'ajustement des frais pour prendre en charge les coûts d'élimination des bateaux; l'établissement d'un programme de retour des bateaux; la promotion des normes de recyclage et de l'innovation; un soutien financier pour les services de sauvetage dans les communautés locales et autochtones; et la simplification du processus d'élimination.

Les avantages attendus d'une stratégie nationale seraient la protection de l'environnement, la sécurité des collectivités, le soutien économique, la protection des droits des peuples autochtones et la sécurité alimentaire.

En fin de compte, les bateaux délaissés ne constituent pas seulement une scène désolante; ils représentent un risque sérieux pour notre environnement, notre économie et la sécurité de nos résidents. J'invite le gouvernement à agir en créant des programmes plus solides pour l'élimination des bateaux, en augmentant le financement de leur enlèvement et en encourageant la coopération entre tous les ordres de gouvernement et les parties prenantes locales.

Grâce à cette stratégie nationale, je crois que nous pouvons protéger nos précieuses ressources côtières et faire en sorte que les générations futures puissent profiter de la beauté et de la générosité de nos eaux.

Je vous remercie de votre temps et de votre attention. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions ou de vous apporter des précisions à ce sujet.

Merci, monsieur le président.

• (1105)

Le président: Je vous remercie.

Nous allons maintenant passer à Mme Dubois pour sa déclaration préliminaire de cinq minutes ou moins.

Mme Chloe Dubois (directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous. Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous tous. Je vous appelle aujourd'hui depuis le territoire non cédé de la Première Nation Musqueam, à Richmond, en Colombie-Britannique.

Ocean Legacy nettoie les berges et les milieux océaniques depuis 10 ans et travaille d'arrache-pied à l'élaboration de pratiques exemplaires à l'échelle industrielle pour restaurer les environnements côtiers écologiquement et culturellement sensibles au moyen du retrait des débris marins, des engins de pêche fantômes ainsi que des bateaux et de l'équipement aquacole abandonnés sur les berges ou sous la surface de l'eau.

Notre équipe travaille en étroite collaboration avec les collectivités autochtones et côtières pour élaborer des plans visant à éliminer de grandes quantités de déchets solides polluants, puis à recycler et à réutiliser le plus de matières récupérées possible. Nous travaillons avec les communautés des Premières Nations au rétablissement de zones essentielles à la récolte d'aliments traditionnels et de zones culturellement importantes, ainsi qu'à la collecte et à la diffusion des données importantes découlant de ce travail de recherche et de retrait.

À ce jour, nous avons retiré plus de 30 bateaux de la côte de la Colombie-Britannique, mais nous savons qu'il y a encore beaucoup

à faire pour en retirer les innombrables bateaux qui restent. Selon les estimations tirées d'une étude menée en 2015, il y aurait plus de 1 500 bateaux abandonnés seulement sur la côte pacifique canadienne et plus de 4 500 dans l'ensemble du pays. Cependant, ce ne sont là que les bateaux qu'on peut voir à la surface. Nous nous attendons à ce que ces chiffres augmentent de façon exponentielle à mesure qu'on multiplie les relevés sous-marins et les efforts de restauration.

Nous observons de nos propres yeux à quel point ces bateaux peuvent être destructeurs: ils causent dans l'eau des fuites d'huiles et de carburant, de résines, de plastiques, d'eaux noires, de métaux lourds provenant de la peinture de fond et de la construction, de polystyrènes, d'isolant en amiante, ainsi que de diverses substances chimiques et d'autres débris anthropiques. Si un bateau ne coule pas dans l'eau ou ne la souille pas, les débris se retrouveront en grande concentration sur les rives. Lorsque ces matières se concentrent le long des rives, elles se décomposent en millions de fragments minuscules, qui entrent dans la chaîne alimentaire et viennent perturber l'habitat, la santé et la sécurité de toutes les espèces.

Nous avons constaté que l'élimination de ces bateaux peut prendre beaucoup de temps et coûter très cher, en raison des permis qu'il faut obtenir pour les retirer de l'environnement, ainsi que des environnements aquatiques complexes dans lesquels nous devons naviguer une fois que ces bateaux ont coulé. C'est d'autant plus difficile que les bases de données ne sont souvent pas à jour. Il est facile de vendre des bateaux, et quand les propriétaires prennent leur retraite ou décèdent, ces bateaux sont souvent laissés à l'abandon. Le registre n'est pas à jour.

Nous devons être en mesure de nous occuper de ces bateaux, de les retirer de l'environnement et de les empêcher de couler. Il ne faut pas les laisser devenir des dangers de subsurface. Nous avons constaté qu'une fois que les bateaux ont coulé, les cordages, les filets et les autres débris s'empêtrent dans les structures, ce qui crée des environnements très dangereux pour la faune, qui s'y empêtre ensuite. Il s'y accumule souvent des amas d'engins fantômes, ce qui entraîne une émaciation de la faune, des noyades et des collisions avec des bateaux.

Ces bateaux submergés présentent souvent un risque élevé de collision en subsurface pour les bateaux, cela rend les eaux navigables dangereuses pour les bateaux le long de la côte, et ces obstacles n'apparaissent pas sur les cartes. Quand un bateau frappe un bateau submergé, cela risque non seulement de blesser les personnes à bord, mais aussi d'ajouter un autre bateau à la liste des bateaux abandonnés. Nous avons nous-mêmes entendu d'innombrables histoires de plongeurs commerciaux, selon qui il y a souvent au moins trois bateaux qui se retrouvent empilés les uns sur les autres dans les zones où se trouvent des bateaux abandonnés.

L'adoption de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, créée en 2019, constitue un excellent point de départ pour nous attaquer au problème des bateaux abandonnés sur cette côte, mais ce n'est pas suffisant, et les fonds disponibles ne sont vraiment pas à la hauteur des besoins immédiats de retrait. Les fonds fournis par la province de la Colombie-Britannique grâce au fonds pour l'eau propre et une côte propre constituent également une ressource incroyable, mais la poursuite de ce fonds n'a toujours pas été annoncée. Nous avons de toute urgence besoin d'affecter plus de ressources physiques à ce problème pour continuer de sonder les zones côtières et de procéder à l'enlèvement des épaves.

Le gouvernement devrait également envisager de faire des concessions, notamment de modifier les exigences de permis d'élimination lorsque des bateaux sont détruits sur les berges et polluent activement l'environnement. Nous avons trouvé des dizaines de bateaux échoués et détruits qui contribuent activement à la pollution toxique de l'environnement, mais nous ne sommes pas légalement autorisés à en faire quoi que ce soit sans suivre un processus d'examen et de consultation extrêmement approfondi. Ces bateaux sont donc souvent condamnés à rester là où ils sont en raison d'échéances de financement restreintes pour obtenir des subventions, ce qui limite notre capacité de nous astreindre à ces démarches administratives. Il serait extrêmement utile de trouver une solution pour permettre aux équipes de nettoyage d'éliminer ces sources aiguës de pollution lorsqu'elles les découvrent pendant leurs opérations de nettoyage.

• (1110)

Je vous remercie de l'attention que vous m'accordez aujourd'hui. Merci de me donner l'occasion de vous parler de ces questions importantes. Nous sommes impatients de continuer de travailler ensemble sur ces questions urgentes.

Je vous remercie de votre temps.

Le président: Je vous remercie.

Avant de donner la parole à M. Small, j'ai oublié de donner la parole à M. Kelloway avant d'entendre les déclarations préliminaires. Il avait levé la main.

Monsieur Kelloway, vous pouvez y aller quand vous serez prêt.

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

J'aimerais présenter une motion.

Je propose:

Que lors du dépôt du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice financier 2024-2025, le Comité invite la ministre Leboutillier à témoigner sur le Budget supplémentaire des dépenses (B) au plus tard à la fin de la période des subsides en cours.

La raison en est que les conservateurs retardent activement l'adoption du budget supplémentaire des dépenses à la Chambre des communes. Nous croyons que cela aura une incidence sur le bon fonctionnement de services essentiels réels fondamentaux comme ceux de la Garde côtière et du PGPC. Ces services sont absolument importants. Nous pensons que cela pourrait compromettre non seulement la sécurité, mais aussi de nombreuses activités touchant les pêcheurs. Nous aimerions que la ministre vienne nous parler de tout cela et de l'incidence d'une paralysie des pêches canadiennes en général, notamment sur les pêcheurs.

Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Arnold, vous avez la parole.

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

Je suis en partie d'accord avec M. Kelloway. Il serait bon que la ministre compare au sujet du budget des dépenses pour que nous puissions l'entendre sur ce qui se fait. Toutefois, pour réfuter l'idée que ce sont les conservateurs qui font traîner les choses, je précise que ce sont les libéraux qui ont reçu l'ordre de la majorité

des députés de produire des documents. Ils ne l'ont pas fait. Ce sont donc les libéraux qui retardent le processus gouvernemental.

J'aimerais proposer un amendement à la fin de la motion pour qu'elle se lise comme suit: « ...le Comité invite la ministre Leboutillier à témoigner sur le Budget supplémentaire des dépenses (B) pour une durée minimale d'une heure d'ici le 4 décembre ».

Je dis cela en raison de l'incertitude qui plane sur le calendrier, à laquelle nous sommes toujours confrontés à l'approche du mois de décembre. La période de crédits actuelle pourrait être réputée se terminer le 17 décembre. Ce serait le dernier jour de séance du Comité. Je ne sais pas si nous allons nous réunir de nouveau uniquement pour cela lundi et mardi, à la mi-décembre, et la semaine précédente reste aussi incertaine. C'est pourquoi je propose le 4 décembre.

La motion se lirait comme suit: « Que le Comité invite la ministre Leboutillier à témoigner sur le Budget supplémentaire des dépenses (B) pour une durée minimale d'une heure... » En fait, je propose plutôt que la ministre compare « pendant deux heures d'ici le 4 décembre 2024 ».

• (1115)

Le président: D'accord.

Monsieur Small.

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

Je fais écho à ce que mon collègue, M. Arnold, vient de dire. Il faut produire ces documents, demandés par la majorité des députés, au Parlement. Puis, les choses pourront revenir à la normale, et nous pourrions procéder. C'est le parti de M. Kelloway, malheureusement, qui cause cet arriéré au Parlement. C'est très simple de produire ces documents non caviardés sur la caisse noire du Fonds vert. Je suis certain que vous aimeriez beaucoup les consulter aussi, monsieur le président, compte tenu de votre appui pour ce côté de la table ici.

Je pense que deux heures seraient une durée appropriée pour que la ministre compare, étant donné que M. Kelloway a souligné l'importance de sa comparution ici. L'industrie de la pêche, j'en suis sûr, adorerait l'entendre à nouveau.

Merci.

Le président: Monsieur Bragdon.

M. Richard Bragdon (Tobique—Mactaquac, PCC): J'aimerais simplement faire un autre commentaire sur la motion originale et son complément. Je pense que cela a été établi très clairement durant les premières étapes du débat à la Chambre des communes, concernant la déclaration de M. Kelloway. C'est on ne peut plus clair: le Président a jugé qu'il fallait remettre les documents et que le gouvernement contrevient présentement au jugement du Président en ce qui a trait au vote majoritaire que l'on a tenu. Tous les partis à la Chambre ont voté pour, sauf un. Je pense qu'il incombe à nos amis d'en face de le prendre en considération avant de calomnier des députés de l'opposition, parce qu'ils font leur travail et demandent au gouvernement de rendre des comptes à ce propos.

Monsieur le président, je réitère, et c'est très important selon moi, que l'on doit bien comprendre pourquoi certaines choses sont retardées à la Chambre. C'est parce que les députés du gouvernement n'ont pas divulgué les documents jusqu'à maintenant. Communiquez-nous les documents, et je pense que tout va s'accélérer très vite. Je tenais à m'exprimer là-dessus moi aussi.

Par ailleurs, je soutiens la demande que la ministre vienne d'ici le 4 décembre, parce qu'avec les activités de la Chambre, qui sait quand nous ajournerons nos travaux pour Noël? Assurons-nous qu'elle ait l'occasion de venir et de discuter des détails avec le Comité. Je pense que deux heures sont une bonne durée, et ce serait fantastique si elle pouvait venir nous renseigner. Je suis certain que les pêcheurs de partout au pays aimeraient cela, tout comme les gens de l'industrie de la pêche et les communautés côtières.

Merci.

Le président: Merci de cette intervention.

Allez-y, madame Barron.

Mme Lisa Marie Barron (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Merci.

J'allais invoquer le Règlement, mais cela fonctionne bien. C'est mon tour de parole de toute façon.

Je demanderais le consentement unanime du Comité.

Je sais que nous étudions une motion, donc c'est plus un rappel au Règlement pour voir si nous pouvons prolonger la réunion et nous assurer de poser toutes nos questions. Nous allons passer à huis clos après la présente réunion, et je veux garantir que nous posions des questions complètes aux témoins qui sont ici. Je demanderais donc le consentement unanime pour continuer jusqu'à ce que nous ayons posé toutes nos questions planifiées, à cause de notre retard pour commencer la réunion.

M. Robert Morrissey: Nous sommes d'accord là-dessus.

Le président: D'accord.

Êtes-vous d'accord?

M. Mel Arnold: Je n'y vois aucun problème.

Le président: D'accord, alors c'est bon.

Nous passons à M. Morrissey.

M. Robert Morrissey (Egmont, Lib.): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, l'amendement que propose M. Arnold ne me pose pas de problème. Ce qui me pose problème, c'est l'hypocrisie persistante des membres de l'opposition officielle conservatrice, qui choisissent de faire une interprétation sélective de la décision du Président pour servir leurs propres objectifs, c'est-à-dire pour retarder les travaux de la Chambre alors que l'on ne cesse de parler, au sein de ce ministère, de l'urgence du financement d'une protection renforcée et de la Garde côtière canadienne. Ils se cachent derrière une interprétation sélective d'une décision du Président qui ne correspond pas à ce que l'opposition officielle veut faire croire. La population canadienne est toutefois bien consciente de ce qui se passe.

Si vous regardez bien, les ministres des Pêches de ce gouvernement ont comparu devant ce comité plus souvent qu'ils ne l'ont fait pendant les neuf années du gouvernement conservateur précédent. Je tiens à ce que ce fait figure au compte rendu, si vous souhaitez faire une comparaison.

Monsieur le président, je suis d'accord avec l'amendement de M. Arnold.

• (1120)

Le président: Allez-y, monsieur Arnold.

M. Mel Arnold: Aux fins du compte rendu, comme l'a indiqué M. Morrissey, j'ai déclaré tout à l'heure que la majorité des députés avait ordonné au gouvernement de produire les documents. Le gouvernement ne l'a pas fait. C'est pourquoi le Président a pris cette décision.

S'il n'y a pas d'autres amendements ou discussions, je pense que nous pouvons passer à la question sur l'amendement.

Le président: Allez-y, madame la greffière.

(L'amendement est adopté par 10 voix contre 1)

(La motion modifiée est adoptée par 11 voix contre 0. [Voir le Procès-verbal])

Le président: La motion modifiée est adoptée.

Nous allons maintenant reprendre notre série de questions.

Monsieur Small, vous disposez de six minutes au plus. Allez-y.

M. Clifford Small: Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être présents aujourd'hui pour cette étude très utile.

Je vais d'abord m'adresser à Mme Bowman.

Les membres du public laissent leurs déchets dans ces eaux. Lorsque l'industrie minière ou toute autre industrie laisse des déchets, le gouvernement l'oblige à nettoyer les lieux.

Dans quelle mesure le gouvernement doit-il assumer la responsabilité du nettoyage des déchets que laisse le grand public?

Mme Roberta Bowman: Merci pour votre question, monsieur Small.

Je suis tout à fait d'accord. Les membres du public devraient nettoyer les lieux après leur passage. Ici, sur la côte Ouest, nous organisons plusieurs journées de nettoyage par an. Ce travail est effectué par des bénévoles, et il y en a une multitude dans toute la Colombie-Britannique, qui nettoient les rivages. Ils sont tous bénévoles. Ils nettoient les côtes pour en retirer tous les déchets dont vous avez parlé.

Nous devons faire plus, c'est certain. Je sais qu'il y a beaucoup de répercussions et de changements, comme le remplacement des pailles en plastique par des pailles en papier et d'autres choses de ce genre, qui permettent d'atténuer ce problème. Je pense qu'il s'agit d'un enjeu continu sur lequel on se concentre réellement.

Merci.

• (1125)

M. Clifford Small: Merci beaucoup.

Madame Bowman, nous avons entendu un témoignage, selon lequel il semble que le problème des bateaux abandonnés s'aggrave avec le temps et que de plus en plus de gens se rendent compte qu'ils peuvent abandonner leur bateau sans qu'il soit possible d'en retrouver le propriétaire. Même les personnes qui s'intéressent à cette étude vont se rendre compte qu'il est plus facile de le faire que ce qu'elles pensaient.

Selon vous, que pouvons-nous faire pour ralentir l'augmentation du nombre de ces abandons dans l'océan?

Mme Roberta Bowman: Je crois que nous pouvons faire beaucoup de choses. Je pense que nous devons créer de nouvelles initiatives et en confier la responsabilité aux propriétaires de bateaux. Je peux le dire. Je suis propriétaire d'un bateau et je comprends donc parfaitement cette situation.

Avec la hausse du coût de la vie, les gens n'ont plus les moyens de payer les frais d'amarrage. Ils décident alors d'ancrer leur bateau, puis les choses s'enchaînent. Il y a un effet domino, et tout à coup, ces bateaux sont abandonnés et délaissés.

Je pense que cette situation est liée à l'assurance. Lorsqu'un bateau atteint un certain âge... Il est de plus en plus difficile d'obtenir une assurance pour des bateaux plus anciens, et ce en raison de l'augmentation de l'entretien nécessaire. Encore une fois, la santé d'un bateau dépend de son utilisation. Plus on utilise un bateau, mieux il se porte. Tout le monde ne le sait pas ou ne le comprend pas. J'ai géré et dirigé de nombreuses marinas au cours de ma vie. C'est quelque chose que nous disons tout le temps aux gens.

Je pense qu'il faut commencer par les propriétaires de bateaux et les informer sur ce qu'ils peuvent faire. Ensuite, je pense qu'il faut que les différents niveaux de gouvernement interviennent et aident à créer des processus.

M. Clifford Small: Merci, madame Bowman, pour cet excellent témoignage d'expertise.

Monsieur le président, ma prochaine question s'adresse à Mme Dubois.

Vous avez parlé du coût de l'élimination de ces bateaux délaissés.

Avez-vous des suggestions à nous faire quant à la façon dont nous pourrions créer un fonds commun ou rassembler différentes sources de fonds privées afin de résoudre ce problème? Nous éviterions ainsi de faire peser l'essentiel de ce fardeau sur les contribuables canadiens, dont beaucoup n'ont jamais vu l'océan?

Mme Chloe Dubois: Merci pour cette question, monsieur Small.

Ce travail est extrêmement coûteux et, pour répondre à votre dernière question, il peut être dangereux. Je ne pense pas que le fait de laisser des bénévoles effectuer ce travail soit la bonne solution à long terme.

Pour ce qui est de la collecte ou de la mise en commun des fonds, nous pourrions nous inspirer des modèles de gestion des déchets. Nous pourrions, par exemple, élargir la responsabilité des producteurs. Je sais que les gens ne sont pas favorables aux taxes ou à l'imposition d'une taxe, mais la création d'un système de dépôt ou d'une méthode au point d'achat du bateau pourrait aider à rassembler les fonds nécessaires.

Nous envisageons également la création d'une petite taxe qui serait imposée à chaque conteneur qui arrive dans les ports. Cet argent pourrait alors être versé à des fonds de restauration sur toute la côte. On pourrait ainsi créer un fonds substantiel qui aiderait non seulement à financer l'élimination des bateaux abandonnés, mais aussi à répondre à de nombreux autres besoins en matière de restauration le long de la côte. Ce sont là quelques-uns des mécanismes que nous envisageons à ce jour.

• (1130)

Le président: Je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Weiler pour six minutes au plus. Allez-y.

M. Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Merci, monsieur le président. Je tiens également à remercier nos deux témoins de se joindre à nous aujourd'hui par vidéoconférence.

J'aimerais commencer par Mme Dubois. Vous avez mentionné quelques points qui ont piqué ma curiosité. Tout d'abord, vous avez évoqué certaines difficultés liées à la procédure d'octroi des permis d'élimination et au temps nécessaire pour mener à bien cet examen et la procédure de consultation. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur le processus actuel et nous suggérer des changements à y apporter?

Mme Chloe Dubois: En bref, à l'heure actuelle, lorsque nous trouvons un bateau, nous devons relever son numéro d'immatriculation, puis passer par Transports Canada pour identifier son propriétaire.

Ce processus peut être assez long. Habituellement, on diffuse une annonce publique, qui dure, je crois, jusqu'à 60 jours. La personne a 60 jours pour réclamer son bateau. Lorsque nous envisageons d'effectuer des travaux de restauration et de nettoyage, nous devons les planifier six mois à un an à l'avance pour assurer l'alignement avec le processus d'obtention du permis. Si aucun de ces bateaux n'a de propriétaire, ou si leur propriétaire ne se manifeste pas, nous devons en tenir compte pour l'obtention du financement que nous demandons. Il s'agit souvent de subventions, de fonds provenant de donateurs ou de parrains que nous obtenons de la communauté pour effectuer ce travail. Il est donc difficile pour nous de passer par ce processus administratif et d'obtenir toutes les ressources dont nous avons besoin en temps voulu pour pouvoir effectuer ce travail.

À l'issue du processus de consultation, si aucun propriétaire ne réclame le bateau, nous pouvons remplir d'autres formulaires pour en devenir propriétaires. La propriété du bateau est alors transférée à notre organisme. À partir de ce moment, nous sommes légalement autorisés à éliminer et à enlever le bateau. Nous avons rencontré de nombreux cas dans lesquels nous sommes allés nettoyer un bateau qui était submergé, et lorsque nous avons éliminé le bateau, nous en avons trouvé un autre en dessous. Nous disposons à ce moment-là des ressources nécessaires pour nettoyer cette pile de navires, mais nous ne sommes pas légalement autorisés à le faire.

Cette situation est extrêmement frustrante pour nous. Nous devons laisser ces bateaux que nous voyons fuir et répandre des toxines polluantes dans l'environnement. Nous devons alors reprendre tout le processus, présenter une nouvelle demande de financement et obtenir un nouveau permis.

Je pense que l'on devrait créer des concessions en cas de circonstances extrêmes comme celles-ci. Il doit y avoir des concessions qui nous permettent d'éliminer le bateau lorsque nous disposons d'un expert, d'une équipe spécialisée et des ressources nécessaires.

Nous avons également rencontré des situations similaires alors que nous procédions à un nettoyage approfondi des berges et à l'enlèvement de débris. Nous effectuons des inspections approfondies de ces zones à l'avance, mais il arrive que nous tombions, par exemple, dans une forêt ou un endroit où nous n'avions initialement pas détecté de débris, une concentration de débris d'un bateau délaissé. Ces bateaux sont éventrés et déchiquetés, et ils laissent échapper toutes sortes de substances polluantes. Là encore, nous ne pouvons pas toucher au bateau sans passer par ce processus d'autorisation et de consultation. Il est déchirant de voir ces bateaux et de devoir les laisser sur place.

Voilà en quelques mots notre expérience de ce processus.

● (1135)

M. Patrick Weiler: Merci.

Cela m'amène à ma prochaine question. Vous avez mentionné que la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux était un très bon début et que vous obteniez une partie de vos fonds par son entremise, mais vous avez également signalé que l'on devait allouer plus de ressources aux zones d'inspection. Ce que vous avez dit à propos de la découverte de ces bateaux submergés et des effets cumulés d'autres bateaux ou d'autres engins fantômes qui s'y attachent est très préocuppant.

Je pense tout d'abord que nous devons disposer de plus de ressources, mais je crois que nous devons aussi veiller à ce que ces ressources soient affectées à l'inspection des zones qui auront les répercussions les plus importantes, afin d'éviter les situations que vous venez de décrire, dans lesquelles vous trouvez d'autres bateaux sous ceux que vous éliminez.

Pourriez-vous dire à ce comité quelle serait la meilleure façon d'affecter ces ressources à la réalisation de ces inspections.

Mme Chloe Dubois: C'est une excellente question. Merci.

Je pense que pour affecter au mieux les ressources... Nous constatons — pour répondre à la remarque de Mme Bowman sur Dogpatch — qu'il existe des concentrations très élevées en dehors des grandes villes et des milieux urbains. Souvent, nous observons des concentrations très importantes dans les collectivités portuaires autochtones éloignées.

Je pense que nous devrions confier l'allocation de ces ressources aux collectivités autochtones, afin qu'elles puissent superviser... Souvent, elles savent exactement où se trouvent ces bateaux et où leurs terres traditionnelles et leurs zones de récolte sont touchées. Il est essentiel de travailler plus étroitement avec l'intendance autochtone, ainsi qu'avec les collectivités côtières, qui pourront alors participer à l'élaboration des plans de restauration et d'élimination.

Beaucoup de collectivités autochtones avec lesquelles nous collaborons ont des générations de bateaux sous l'eau. Le travail d'inspection est impératif. C'est pourquoi nous devons établir des partenariats avec ces collectivités.

Le président: Merci, monsieur Weiler.

Nous passons maintenant à Mme Desbiens pour six minutes au plus.

[Français]

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

Je remercie les témoins. C'est toujours aussi précieux de les avoir avec nous.

Je vais m'adresser à Mme Dubois.

Je vais faire un bref retour sur les premiers témoignages que nous avons entendus à ce comité.

En 2016, nous avons appris que 2,2 milliards de dollars avaient été injectés dans l'économie de ce secteur afin d'outiller les différents organismes qui s'occupent de la gestion des bateaux fantômes.

Vous dites que vous avez de la difficulté à obtenir du financement et que c'est compliqué. Avez-vous reçu un certain soutien financier, des soutiens financiers importants depuis 2016, selon vous?

[Traduction]

Mme Chloe Dubois: Nous avons reçu un soutien important du gouvernement fédéral par l'entremise du Fonds pour les engins fantômes. Nous avons ainsi pu enlever des engins fantômes situés sous la surface et mettre au point des solutions de fin de cycle de vie durables pour la transformation de ces matériaux après leur élimination. J'aimerais souligner que je ne pense pas que nous ayons eu des difficultés avec le processus d'administration même. Le problème résidait dans le calendrier de la procédure administrative, puis dans l'alignement avec la fin de l'année fiscale et les contraintes liées au financement que nous avons reçu.

Nous demandons que l'on envisage — lorsque nous sommes sur le terrain, que nous nettoyons et éliminons des bateaux — de créer des concessions possibles au cas où il y ait d'autres bateaux sous ces bateaux ou, pour ce qui est des berges, si ces bateaux sont complètement éventrés et trop éloignés et trop endommagés, et qu'ils créent beaucoup de pollution. Nous demandons la création d'un mécanisme auquel nous pourrions avoir recours pour obtenir rapidement une autorisation au lieu de devoir recommencer un processus de plus de six mois.

Nous recevons un financement. Nous avons la capacité de passer par le processus administratif, et nous l'avons fait à plusieurs reprises. Le problème est qu'une fois que nous entamons ce processus et que nous faisons réellement le travail, il serait formidable de disposer de certains de ces mécanismes supplémentaires.

Merci.

● (1140)

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci. Ce que vous dites est très éclairant.

Nous avons aussi entendu des témoins, des plongeurs québécois de Québec Subaquatique. Ils ont ouvert une fenêtre sur un aspect parfois positif des épaves, lorsqu'elles ne contiennent pas de matières dangereuses. Dans le Saint-Laurent, des bateaux servent même d'abris pour la vie sous-marine de certaines espèces.

À votre connaissance, ce volet existe-t-il du côté ouest du pays?

[Traduction]

Mme Chloe Dubois: Les bateaux submergés peuvent créer des habitats et stimuler la biodiversité au sein de l'écosystème marin. Toutefois, je déconseillerais vivement de laisser les bateaux sur place jusqu'à ce que des inspections détaillées de ces bateaux aient été effectuées, s'ils ne contiennent pas de déchets dangereux. Le type de matériau et la composition du matériau dont est fait le bateau doivent également être pris en compte. Il se peut qu'il n'y ait pas d'huiles, de batteries ou d'autres matériaux dangereux à bord, mais le fait de laisser un bateau en fibre de verre fabriqué à partir de plastiques et de résines pourrait également entraîner une photo-dégradation au fil du temps. J'estime que c'est également le cas des pneus. Je sais que les pneus sont souvent utilisés comme substrat pour stimuler la croissance de la biodiversité sous-marine.

Ces facteurs doivent être pris en compte, et l'on doit également effectuer des inspections détaillées avant de prendre ces mesures.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci beaucoup, madame Dubois.

Madame Bowman, vous avez parlé de trois piliers. En fait, c'est moi qui ai noté le mot « piliers », mais ce n'est peut-être pas le terme idéal.

Il y a donc l'identification, le retrait d'embarcations à la suite de leur identification et le volet de la prévention.

Si vous aviez à demander au Comité de faire des recommandations sur ces volets, qu'est-ce qui serait prioritaire? Pourriez-vous me donner un ordre de priorité? Là où vous êtes le plus en difficulté, est-ce sur le plan de l'identification, du retrait ou de la prévention?

Comment classeriez-vous les besoins financiers de ces trois piliers?

[Traduction]

Mme Roberta Bowman: Merci, madame Desbiens.

Je pense qu'il y a deux possibilités. La première, qui consiste à essayer de maîtriser la situation du point de vue du triage, serait, je pense, l'identification et l'enlèvement. La prévention viendrait en dernier. Une fois que nous aurons maîtrisé la situation actuelle, je pense que la prévention pourra devenir la priorité, suivie de l'identification et de l'enlèvement.

Je dis cela parce que les navires doivent être identifiés par leurs propriétaires, ce qui n'est pas une mince tâche. Ici, en Colombie-Britannique, il y a deux façons d'enregistrer un bateau. L'une d'elles est de passer par le registre canadien. C'est de cette façon que j'ai enregistré mon bateau, parce que je l'ai acheté à l'étranger. L'autre moyen consiste à obtenir un permis. C'est le cas de la majorité des bateaux qui sont ici, parce qu'il s'agit de bateaux de plaisance.

Le numéro d'immatriculation est formé du nom de la province — par exemple, BC —, suivi d'une série de chiffres. En général, l'immatriculation est inscrite sur le côté du bateau. En général, lorsqu'ils abandonnent leur bateau, les propriétaires enlèvent ces numéros pour rendre l'identification plus difficile. Je pense que nous devons faire en sorte qu'il soit plus difficile pour un propriétaire de supprimer cette immatriculation.

D'autre part, nous devons faire porter la responsabilité par le propriétaire du bateau en multipliant les formalités administratives — faute de mots appropriés — pour qu'il lui soit plus difficile

de vendre son bateau à n'importe qui. Parce que oui, c'est bien ce qui se passe. Ils donnent leur bateau à des gens ou le vendent, et le nouveau propriétaire ne l'enregistre pas. Même si, techniquement, le bateau n'a pas été retiré de l'assurance du propriétaire précédent, ou si l'identification a été effacée...

• (1145)

Le président: Merci, madame Bowman. Je dois vous arrêter là. Nous avons un peu dépassé le temps imparti.

Je donne maintenant la parole à Mme Barron, pour six minutes ou moins.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Je vous souhaite la bienvenue à toutes les deux. Madame Bowman, si vous voulez terminer votre exposé, je serai heureuse de vous donner le temps de le faire.

Mme Roberta Bowman: Merci, madame Barron.

J'ai perdu le fil de ma pensée. Je voulais simplement dire que je pense que si nous mettons la prévention... Il faut remettre l'accent sur la difficulté pour les propriétaires de vendre leur bateau. Nous devons en faire une priorité, à mon avis.

Merci, madame Barron.

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

Madame Bowman, je vais vous poser ma prochaine question, par l'intermédiaire du président. Je suis ravie de vous voir ici.

Comme nous l'avons déjà entendu, il y a de multiples raisons pour lesquelles il est bon de vous entendre. En tant que directrice exécutive de la chambre de commerce de Ladysmith, mais aussi en tant que plaisancière et résidente de la côte Ouest, vous nous apportez aujourd'hui une foule de renseignements de première importance.

En tant que directrice exécutive de la chambre de commerce de Ladysmith, pouvez-vous nous en dire plus sur certaines des conséquences qui vous sont rapportées par des entreprises en ce qui trait aux navires qui sont abandonnés le long de notre côte?

Mme Roberta Bowman: C'est un problème de sécurité, c'est certain. Je vais prendre l'exemple de Dogpatch.

Les propriétaires de bateaux abandonnent leurs embarcations à Dogpatch. Il s'agit d'un plan d'eau situé en périphérie, juste à côté de notre Transfer Beach, qui est une plage très populaire en été. Nous recevons des touristes de partout. Des gens squattent sur ces bateaux. On y consomme de la drogue.

Au printemps dernier, une personne a perdu la vie sur l'un de ces bateaux et elle n'a été retrouvée que trois ou quatre mois plus tard. La dignité humaine entre en jeu à ce moment-là. Nous devons vraiment la faire intervenir.

Lorsqu'un squatter est assis dans un bateau abandonné, le bateau reste là et personne n'en prend soin. Tout à coup, quelqu'un au sein de cette communauté — parce qu'ils ont leurs propres petites communautés — s'est rendu compte qu'on n'avait pas vu cette personne depuis quelques mois. On a averti les autorités. Une fois sur place, ces derniers ont trouvé le corps. À maints égards, c'est un enjeu de sécurité.

J'ai travaillé à la marina communautaire, qui se trouve juste à côté de Dogpatch. En 2019, j'ai dirigé cette marina pendant six mois, et lorsque je suis rentrée chez moi — j'étais là à titre intérimaire et je devais rapporter mon bateau à la maison —, nous avons vu des gens de la région débarquer là avec leurs habitudes d'affrontements violents et de surdoses. C'est un vrai problème pour la communauté. C'est assurément un problème.

Je vous remercie, madame Barron, par l'intermédiaire de la présidence.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, madame Bowman.

Cela met en évidence des problèmes plus importants. C'est un problème qui s'aggrave. Tout est lié. Je vous remercie de l'avoir souligné.

Madame Bowman, vous avez parlé de l'ajustement des frais dans les marinas. Pouvez-vous nous faire part de vos réflexions à ce sujet?

Mme Roberta Bowman: Merci, madame Barron.

Oui. À la marina où nous sommes, à Ladysmith, les droits d'amarrage ont augmenté de 24 % au cours des trois dernières années. C'est beaucoup pour ce genre de frais.

Pour avoir un bateau dans une marina, vous devez avoir une assurance. Comme je le disais tout à l'heure, il est plus difficile d'obtenir une assurance pour les bateaux plus anciens. Des inspections doivent être faites. Vous avez besoin d'une inspection dans l'eau et d'une inspection hors de l'eau. C'est ce qu'il faut pour obtenir une assurance. Cela fait en sorte qu'il est de plus en plus difficile de faire assurer les bateaux qui ont un certain âge.

Or, sans assurance, vous ne pouvez pas amarrer votre bien. C'est une situation sans issue.

Je ne sais pas comment nous pourrions faire, car beaucoup de ces marinas sont privées, mais je pense que si nous mettions en place un moratoire sur les frais dans les marinas jusqu'à ce que nous puissions résoudre le problème des bateaux abandonnés, cela améliorerait considérablement la situation. Je pense que ce serait un début, si les gens ne cherchent pas à résoudre le prochain problème, à savoir qu'ils n'ont pas les moyens de s'amarrer et qu'ils sont contraints de ne compter que sur leur ancre.

Merci, madame Barron.

• (1150)

Mme Lisa Marie Barron: Merci, madame Bowman.

Madame Dubois, pourriez-vous indiquer rapidement au Comité dans quelle mesure vous avez accès au financement pour les engins fantômes? Avez-vous des demandes en cours? Y a-t-il des fonds disponibles?

Mme Chloe Dubois: Le fonds pour les engins fantômes a cessé de fournir des ressources. Sur la côte Ouest, nous n'avons pas vu d'argent depuis environ deux ans, car les ressources ont été affectées aux dommages causés par l'ouragan Fiona. Cet ouragan a provoqué des pertes énormes dans notre communauté. Pendant des années, nous avons renforcé nos capacités. Nous avons pu enseigner à une communauté côtière à réagir aux engins fantômes, mais maintenant, ces ressources ont disparu et il n'y en a plus pour les remplacer.

Nous avons demandé au gouvernement fédéral de rétablir ce fonds à l'échelle du pays, car nous sommes d'avis que cela aurait été

une occasion incroyable pour le Canada de continuer à jouer un rôle de premier plan dans la gestion de l'environnement et la conservation des ressources marines.

Merci.

Le président: Merci, madame Barron.

Nous passons maintenant au deuxième tour de questions.

Nous avons M. Arnold, pour cinq minutes ou moins.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie toutes les deux de votre présence.

Je vais d'abord questionner Mme Dubois. Savez-vous que les acheteurs de navires, les nouveaux propriétaires, sont tenus d'enregistrer leur achat auprès de Transports Canada?

Mme Chloe Dubois: Oui, je sais que c'est obligatoire. Cependant, si je me fie à ce que je vois ici, sur la côte, tous ne le font pas.

M. Mel Arnold: Je vais poser la même question à Mme Bowman.

Savez-vous que les propriétaires de navires, quel qu'en soit le type, sont tenus, à l'achat, d'enregistrer leur propriété auprès de Transports Canada?

Mme Roberta Bowman: Oui, je le sais. Le problème, c'est que la propriété est enregistrée pour un nouveau bateau avec un nouveau propriétaire, mais que lorsqu'un transfert de propriété a lieu, la propriété proprement dite n'est pas toujours transférée. Le problème, il est là. Il y a déconnexion lorsque la propriété change de main.

M. Mel Arnold: Il y a déconnexion si le nouveau propriétaire ne s'enregistre pas auprès de Transports Canada, ce qu'il est pourtant tenu de faire en vertu des dispositions législatives et règlements en vigueur.

Il semble qu'on peine à faire appliquer la loi ou qu'il y ait peu de capacité pour assurer le suivi de la revente des navires. Lorsqu'un fabricant vend un nouveau bateau, il doit suivre une procédure d'enregistrement. Lorsque ce bateau est revendu par le propriétaire d'origine ou même par le propriétaire de deuxième ou troisième génération, savez-vous si le vendeur est tenu de signaler cette vente à qui que ce soit?

• (1155)

Mme Roberta Bowman: Non, et je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il n'incombe pas au premier propriétaire d'informer qui que ce soit que le bateau a été vendu. C'est exactement ce que je disais. Nous devons appliquer cette obligation à chaque propriétaire.

M. Mel Arnold: Madame Dubois, je vous vois hocher la tête. Veuillez nous faire part de vos observations.

Mme Chloe Dubois: Je suis tout à fait d'accord avec vous et Mme Bowman.

Je crois qu'il faut remédier à l'absence de mécanismes pour veiller à ce que la loi soit appliquée et à la déconnexion qui survient entre les transferts de propriété afin d'empêcher que ces navires soient abandonnés — ou au moins aider à continuer à empêcher qu'ils le soient — et d'améliorer les mécanismes de suivi dont nous devrions disposer.

M. Mel Arnold: Merci.

Madame Bowman, je crois que vous avez dit que vous avez administré la marina pendant un certain temps. Combien de fois avez-vous vu des fonctionnaires inspecter ou vérifier les conditions d'immatriculation des bateaux, ou entendu parler de telles inspections?

Mme Roberta Bowman: Je peux dire que la seule fois où la GRC est venue dans le coin, c'était pour régler un problème particulier. Autrement, je n'ai jamais vu qui que ce soit venir à Dogpatch pour examiner les bateaux d'une manière ou d'une autre. C'était en 2019.

M. Mel Arnold: Merci.

Madame Bowman, vous avez également mentionné les graves problèmes de logement, de santé mentale, de toxicomanie, de squattage, de consommation de drogues et de surdoses.

Ces problèmes se sont-ils aggravés au cours des dernières années?

Mme Roberta Bowman: Monsieur Arnold, je suis d'accord. Je pense que cela s'est aggravé au fil des ans, surtout avec la crise actuelle du logement et l'augmentation du coût de la vie. De plus en plus de gens s'installent sur des bateaux en guise d'abri.

M. Mel Arnold: Je vous remercie. J'ai encore une petite question.

Les personnes qui squattent ou occupent sans permis ou sans droit de propriété sont-elles généralement des personnes qui avaient des maisons et des bateaux? Avaient-elles une maison à terre, ou vivaient-elles seulement à bord et n'ont-elles tout simplement pas les moyens de... Pouvez-vous décrire la situation dans laquelle ces personnes se trouvent?

Mme Roberta Bowman: Je ne peux pas vous donner de réponse à ce sujet. Je n'en connais pas encore. Je serais curieuse de savoir ce qu'il en est et j'aimerais bien faire des recherches à ce sujet.

Certaines personnes n'ont jamais possédé de maison. Ils n'ont jamais vécu que sur leur bateau. Je dirais que les personnes qui squattent ici sont exactement comme les personnes que nous voyons dans les rues et qui vivent dans des tentes. Elles avaient un logement, puis se sont retrouvées sans. Pour eux, monter sur un bateau, qu'on le leur ait donné ou qu'ils aient simplement décidé que ce bateau était abandonné depuis si longtemps qu'ils pouvaient y monter... C'est une bonne question à laquelle je n'ai malheureusement pas de réponse.

M. Mel Arnold: Merci.

Le président: Merci, monsieur Arnold.

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

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

C'est une bonne chose d'avoir ces témoins avec nous.

Je vais vous poser des questions à toutes les deux, mais je vais commencer par Mme Bowman.

Êtes-vous au courant des règlements, etc., qui sont des outils potentiels dont les municipalités peuvent se servir pour établir certaines balises concernant l'endroit où les bateaux sont amarrés, la durée pendant laquelle ils sont autorisés à rester là, etc. Cette question a été soulevée parce qu'il semble que les bateaux délaissés et abandonnés constituent un problème plus important sur la côte ouest que partout ailleurs. Il se pourrait donc qu'il faille faire

preuve de créativité sur la côte ouest plutôt que d'envisager des règles pancanadiennes.

Connaissez-vous les règlements dont la municipalité dispose pour faire face à ces problèmes?

Mme Roberta Bowman: Je me suis adressée à la Ville de Ladysmith pour des questions de ce genre, et on m'a dit que l'amarrage des bateaux est une question provinciale et fédérale, et que les villes n'ont donc pas de compétence en la matière. Je pense qu'elles ont l'impression d'avoir les mains liées. Je pense qu'elles aimeraient mettre en place des règlements et s'approprier cet aspect de la question. Je pense que cela les aiderait...

● (1200)

M. Ken Hardie: Merci, madame Bowman. Je dois vous interrompre, car mon temps de parole est assez court.

Madame Dubois, j'ai une question pour vous.

Si nous allons devoir faire face aux effets résiduels des problèmes qui se sont manifestés, si nous voulons nous préparer de façon proactive à ce qui s'en vient, y a-t-il des choses que les fabricants peuvent faire pour, tout d'abord, réévaluer les matériaux qu'ils utilisent sur les bateaux afin de les rendre plus facilement recyclables — parce que la fibre de verre, apparemment, ne l'est pas — et d'autres aspects de la question, comme le fait de dissimuler le numéro d'identification d'un bateau, ce qui pourrait permettre d'en retracer le propriétaire? Avez-vous des idées à ce sujet?

Mme Chloe Dubois: Oui, je pense qu'il serait bénéfique d'avoir un numéro d'enregistrement caché pour identifier le navire. Cela dit, s'il n'y a pas de lien avec le suivi de la propriété dudit navire, nous allons continuer à avoir les mêmes problèmes et les mêmes questions.

Je suis désolée. Pouvez-vous répéter la première partie de votre question?

M. Ken Hardie: Il s'agissait de savoir ce que les fabricants utilisent réellement et les matériaux qui pourraient être plus facilement recyclés.

Mme Chloe Dubois: Je pense qu'il s'agit d'un problème plus vaste qui renvoie aux ratés de nos systèmes de gestion des déchets, mais il est vrai que le fait d'avoir une sorte de démonstration du cycle de vie des matériaux serait incroyablement bénéfique. Cela nous permettrait de réfléchir à la question en toute connaissance de cause, depuis le tout début de la construction du navire jusqu'à sa mise au rebut.

Cela devient complexe, car les capacités en matière de gestion des déchets diffèrent d'une localité à l'autre. En Colombie-Britannique, nous sommes gâtés en ce qui concerne les capacités de recyclage dont nous disposons localement. Cependant...

M. Ken Hardie: Je suis désolé, mais je dois à nouveau vous interrompre, car mon temps de parole est limité.

On nous a expliqué qu'en ce qui concerne le nettoyage des navires abandonnés, l'une des difficultés est le fait qu'ils sont dispersés le long de la côte. Le processus d'élimination est difficile et le coût de ce processus est élevé. Devrions-nous créer des zones où les gens pourraient volontairement se débarrasser gratuitement de leur navire? Au moins, cela rendrait le nettoyage de ces navires plus facile et moins coûteux.

Je vous pose la question, madame Bowman.

Mme Roberta Bowman: Oui, je pense qu'il faut mettre en place des infrastructures pour ces bateaux pour aider à atténuer ce problème et pour encourager les gens qui ne veulent plus de leur bateau, ou dont le bateau n'est pas en bon état de navigabilité, à s'en départir en bonne et due forme.

M. Ken Hardie: Pour revenir à vous, madame Dubois, vous avez mentionné les difficultés que vous rencontrez quand vient le temps d'essayer de retirer un navire. Selon vous, quel genre de formalités administratives devrait-on éliminer pour que ce processus soit beaucoup plus facile pour vous?

Mme Chloe Dubois: C'est une excellente question. À mon avis, certaines des formalités administratives auxquelles nous nous butons tiennent à la durée de la période de consultation pour trouver le propriétaire. Comme nous l'avons entendu aujourd'hui, il peut être très difficile de trouver le propriétaire et, en plus, une fois que nous l'identifions, il faut parfois entamer un processus de négociation avec lui pour qu'il accepte de faire retirer son navire, même si cela pose un risque pour la santé et la sécurité publiques. Il serait bon que le navire soit évalué d'une manière ou d'une autre et que l'on puisse éliminer une partie du processus de consultation une fois que le propriétaire a été identifié.

J'ajouterais rapidement que même lorsqu'un navire est déclaré abandonné, il y a très peu de choses que l'on puisse faire avant qu'il ne coule. Même si nous essayons d'empêcher le problème de se produire et d'empêcher les navires de couler, nous ne disposons d'aucun mécanisme pour y parvenir avant que le navire se retrouve sous l'eau ou coule de lui-même.

Il doit y avoir un mécanisme quelconque lorsque ces navires sont déclarés abandonnés, un peu comme une procédure accélérée, afin que l'on puisse les retirer de l'eau avant qu'ils ne coulent — évitant ainsi les efforts de retrait très coûteux — et ensuite, lorsqu'ils sont sous l'eau, il faut que l'on puisse les sortir rapidement de l'eau.

• (1205)

Le président: Merci, monsieur Hardie.

Nous passons maintenant à Mme Desbiens. Vous avez deux minutes et demie, tout au plus.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je dispose donc de deux petites minutes, monsieur le président.

Ma question s'adresse davantage, je crois, à Mme Bowman, mais Mme Dubois pourra peut-être me répondre aussi.

Il faut donc travailler sur deux volets. D'abord, il y a le volet des bateaux qui sont déjà au fond de l'eau et qu'il faut absolument sortir de là, en particulier s'ils sont menaçants pour l'environnement. Il y a aussi le volet de la gestion de l'immatriculation de ces navires.

Selon vous, le Comité devrait-il traiter ces deux volets indépendamment et penser à des financements appropriés distincts, c'est-à-dire en soutenant davantage la sortie des bateaux dangereux avec un budget, et en mettant en place un système d'immatriculation fonctionnel et fiable avec un autre budget?

Madame Bowman, on peut commencer par vous.

[Traduction]

Mme Roberta Bowman: Oui, je pense qu'il serait bon de séparer les deux. Ils sont tous deux très importants. Comme nous l'avons fait remarquer aujourd'hui, il est essentiel de s'occuper des

bateaux qui ont coulé, mais il est également crucial de gérer l'immatriculation et l'octroi des permis pour atténuer les problèmes à l'avenir. Oui, je crois que la séparation des deux pour le financement serait une bonne suggestion.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

J'arrête ici, puisque j'avais dépassé mon temps de parole, lors du tour précédent.

[Traduction]

Le président: D'accord, nous allons maintenant passer à Mme Barron. Vous avez deux minutes et demie, tout au plus.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Madame Dubois, je n'ai pas eu l'occasion de le mentionner au début: je vous remercie de votre présence et, bien sûr, de tout le travail que vous faites dans ce domaine.

Je voulais vous demander, madame Dubois, de nous en dire un peu plus sur les restrictions liées à la rédaction de demandes de subventions et sur la façon dont cela nuit à la capacité de nettoyer ces navires ou de les empêcher de couler.

Mme Chloe Dubois: Souvent, les subventions que nous demandons sont accordées sur une base annuelle, et elles ne sont pas renouvelées ou versées chaque année. Nous avons besoin d'un financement annuel à long terme, que nous pourrions ensuite utiliser pour effectuer des inspections et mener des activités de retrait, sans que ces efforts soient restreints par la date limite de mars — disons, la fin de l'exercice financier du gouvernement. Dans le cadre de notre travail, nous voulons tenir des consultations constructives auprès des communautés des Premières Nations; nous voulons mobiliser les collectivités, et ces choses ne se font pas du jour au lendemain. Nous aimerions donc obtenir des fonds à plus long terme, disponibles sur une période pluriannuelle, afin de pouvoir continuer à financer et à accomplir le travail de façon plus durable.

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup. Oui, ce sont tous d'excellents points, et il est très important pour nous de les inclure dans nos recommandations.

Ma dernière question s'adresse à vous, madame Bowman. Selon vous, à quel point est-il important que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership et mette en place une stratégie? Vous avez parlé de l'importance d'adopter une approche nationale. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Vous avez parlé du fardeau de la responsabilité et de la réponse que vous obtenez à l'échelle locale. Dans quelle mesure est-il important pour les chambres de commerce locales, pour les collectivités locales, que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership dans ce dossier?

Mme Roberta Bowman: Je pense que c'est important parce qu'au Canada, le fédéral est le palier le plus élevé. C'est là que commence le leadership, puis il passe à l'échelle provinciale et, enfin, à l'échelle municipale. À mon avis, s'il y avait une collaboration du haut vers le bas, ce serait une très bonne représentation des dirigeants de tout le pays — fédéraux, provinciaux et municipaux — qui travailleraient ensemble pour régler ce problème.

• (1210)

Le président: Je vous remercie.

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

M. Richard Bragdon: Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de leur présence aujourd'hui et de leurs témoignages très éclairants. Je vous remercie du travail que vous faites dans ce dossier.

Je voulais commencer par vous poser une question à toutes les deux. Je peux peut-être commencer par Mme Dubois, puis nous passerons à Mme Bowman. À votre avis, la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux a-t-elle atteint son objectif? D'après vous, permet-elle d'obtenir les résultats escomptés?

Je vais commencer par vous, madame Dubois.

Mme Chloe Dubois: Je crois que, oui, elle atteint son objectif initial. Cependant, je pense qu'il faut évidemment en faire plus en ce qui concerne le travail de retrait et les ressources disponibles pour y arriver.

Je vous remercie.

M. Richard Bragdon: Madame Bowman, c'est à vous.

Mme Roberta Bowman: Oui, je crois que ce qui a été mis en place est un bon début. Je pense toutefois qu'il faut en faire plus, car nous voyons de plus en plus de bateaux délaissés et abandonnés.

À titre d'exemple, au cours des deux dernières semaines, deux autres bateaux ont coulé, l'un à Dogpatch et l'autre juste en périphérie de Sydney et de Victoria. Dans les deux cas, il s'agissait de navires abandonnés. Je crois donc qu'il y a encore beaucoup de travail à accomplir.

M. Richard Bragdon: Je vous remercie.

Cela dit, nous avons entendu des témoignages à ce sujet ici, et j'aimerais avoir votre point de vue sur ce que nous appelons le jeu de ping-pong auquel se livrent souvent les ordres de gouvernement dans ce domaine. On renvoie la balle au gouvernement fédéral, qui la renvoie aux provinces, qui à leur tour la renvoient aux municipalités. Souvent, les personnes les plus proches du terrain ou celles qui font le travail, les organisations comme la vôtre, disent qu'elles aimeraient simplement que le processus soit plus clair et plus succinct, afin qu'elles sachent exactement à qui elles doivent s'adresser, comment elles peuvent lancer le processus lorsqu'elles découvrent un de ces navires, quel en est l'ordre de priorité et quel est le plus grand risque. D'après votre expérience, estimez-vous que le jeu de ping-pong, pour ainsi dire, entre les ordres de gouvernement représente un gros problème qu'il faut résoudre?

Si vous voulez faire une observation à ce sujet, je vais commencer par vous, madame Dubois, puis ce sera à vous, madame Bowman.

Mme Chloe Dubois: En effet, nous avons subi les effets de ce jeu de ping-pong. Cela se répercute même sur la récupération d'engins abandonnés aux sites d'aquaculture. Il y a souvent de nombreux organismes de délivrance de permis. On se demande souvent qui doit payer la note. C'est vraiment de cela qu'il s'agit. Lorsque de grosses sommes sont en jeu ou qu'une quantité importante de ressources sont nécessaires, personne ne veut vraiment payer la facture. Nous avons certainement vécu cette expérience d'être ballottés de tous côtés.

Je dirai rapidement qu'une nouvelle stratégie pour le milieu marin côtier est en cours d'élaboration sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique. C'est la première fois dans l'histoire qu'une telle stratégie de 20 ans est planifiée et corédigée par les Premières Nations côtières. Ce pourrait être une excellente occasion de réunir

tous les ordres de gouvernement pour les amener à collaborer dans le cadre de ce plan de gestion de 20 ans, de sorte que l'on puisse régler le problème des navires abandonnés et faire le pont entre le gouvernement fédéral et les provinces.

M. Richard Bragdon: Cela s'appelle le plan pour le milieu marin côtier, n'est-ce pas?

Mme Chloe Dubois: Il s'agit plutôt de la stratégie pour le milieu marin côtier. Elle est actuellement mise au point par la province, par l'entremise du ministère de l'Intendance des terres, de l'eau et des ressources.

M. Richard Bragdon: Je vous remercie.

Madame Bowman, avez-vous quelque chose à ajouter au sujet de la partie de ping-pong entre les ordres de gouvernement?

Mon temps de parole tire sans doute à sa fin. Je vois que le président me regarde.

Si vous voulez dire quelque chose rapidement, allez-y.

Mme Roberta Bowman: Très rapidement, oui, je suis tout à fait d'accord.

Je pense que la croissance de Dogpatch en est un bon exemple. La municipalité dit que ce n'est pas son problème. La province et le gouvernement fédéral font de même. J'ai l'impression que nous devons réunir toutes les parties à la table de discussion pour déterminer qui doit se concerter. Il faut travailler ensemble, en fin de compte.

• (1215)

Le président: Merci, monsieur Bragdon.

Nous passons maintenant à M. Weiler. Vous disposez d'un maximum de cinq minutes.

M. Patrick Weiler: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur un certain nombre d'observations qui ont été faites plus tôt.

Madame Dubois, vous avez mentionné la nécessité d'avoir un financement récurrent à long terme pour une partie du travail de récupération des navires.

Madame Bowman, vous avez parlé, dans le cadre de vos recommandations, des changements que vous aimeriez que l'on apporte aux frais pour les bateaux.

Le gouvernement fédéral a notamment proposé la création d'un fonds pour l'assainissement des bâtiments. Ainsi, au moment d'immatriculer leurs bateaux, les propriétaires auraient à payer des frais minimes qui seraient versés dans ce fonds. Au fil du temps, cela fournirait une source de financement durable pour ce type de travail.

Madame Dubois, puis madame Bowman, j'aimerais savoir si vous pensez que c'est la bonne approche pour pouvoir garantir ce type de financement permanent afin d'accomplir ce travail.

Mme Chloe Dubois: Je suis tout à fait d'accord. C'est ce que j'essayais de dire tout à l'heure, en réponse à une autre question; en effet, il faudrait imposer un droit, une redevance ou une taxe minime sur l'acquisition d'un navire, puis verser ce montant dans une sorte de caisse réservée aux activités d'assainissement et de restauration le long de la côte. Je pense que c'est une solution facile à mettre en place. Je suis tout à fait d'accord avec cette orientation.

M. Patrick Weiler: Madame Bowman, je suis curieux de savoir ce que vous en pensez également.

Mme Roberta Bowman: Oui, je pense que l'imposition de frais minimes ou d'une petite taxe pour chaque navire est certainement quelque chose que nous devrions envisager. Cela pourrait s'appliquer lors de l'achat initial du navire et lors de son immatriculation auprès du gouvernement canadien, comme nous en avons discuté plus tôt. Ensuite, cette redevance sera rattachée au bateau pendant toute sa durée de vie utile. C'est une bonne idée.

Je pense qu'il pourrait y avoir d'autres options du côté des marinas. Nous pourrions envisager une sorte d'augmentation fiscale, qui servirait également à financer ce fonds.

Je vous remercie, monsieur Weiler, par l'intermédiaire de la présidence.

M. Patrick Weiler: Merci, madame Bowman.

J'aimerais revenir sur un point connexe.

Je ne sais pas ce qu'il en est dans les autres provinces, mais en Colombie-Britannique, il existe une assurance-responsabilité, par exemple, pour les personnes qui trouvent des réservoirs de pétrole sur leur propriété. Cette responsabilité s'appliquera aux propriétaires précédents. Ainsi, si une personne est exposée, à son insu, à la pollution causée par la présence de ces réservoirs sur sa propriété, la responsabilité devient rétroactive.

Je suis curieux de savoir si vous seriez en faveur d'une mesure semblable dans le cas des navires abandonnés et délaissés. Il y a souvent des propriétaires de bateaux qui vendent ou transfèrent leur bateau à un nouveau propriétaire, qui ne l'immatricule pas. Souvent, il est difficile de faire payer le pollueur, si le bateau est abandonné ou laissé à l'état d'épave.

Mme Roberta Bowman: La question s'adresse-t-elle à moi?

M. Patrick Weiler: Oui.

Mme Roberta Bowman: Je vous remercie.

Je suis tout à fait d'accord. Si vous commencez par faire peser le fardeau sur quelqu'un, cela enverra peut-être un message fort aux gens qui essaient de vendre leurs bateaux et qui ne transfèrent pas l'immatriculation. À mon avis, ce genre d'idée et de processus est un excellent point de départ.

M. Patrick Weiler: Merci beaucoup, madame Bowman.

Ma dernière question s'adresse à Mme Dubois. Y a-t-il d'autres pays dont nous devrions nous inspirer, que ce soit à l'échelle nationale ou infranationale, pour adopter certaines de leurs bonnes pratiques concernant la façon d'aborder ce problème?

Mme Chloe Dubois: Pour l'instant, je ne suis pas au courant d'autres types d'exemples ou d'études de cas auxquels nous pourrions nous reporter.

Permettez-moi de faire une brève observation. J'ai eu une idée pendant que Mme Bowman répondait à l'autre question concernant le transfert de propriété. On pourrait créer un incitatif fiscal, ou quelque chose de ce genre, pour les propriétaires de bateaux lorsqu'ils transfèrent leurs embarcations pour les encourager à signaler de tels changements, ou on pourrait instaurer une sorte de modèle d'incitatifs.

Je vais m'arrêter ici. Merci beaucoup.

• (1220)

Le président: Merci, monsieur Weiler.

C'est au tour de M. Small. Vous avez cinq minutes, tout au plus.

M. Clifford Small: Merci, monsieur le président.

Je suis heureux d'avoir une autre occasion d'interroger les témoins ici présentes.

Mon collègue, M. Arnold, a posé tout à l'heure des questions sur le problème du logement en ce qui a trait aux navires abandonnés.

Madame Dubois, à quelle fréquence rencontrez-vous des gens qui vivent à bord de ces navires parce que c'est leur seule option? En quoi est-ce devenu un obstacle à l'enlèvement des navires abandonnés?

Mme Chloe Dubois: Nous avons vu certains de ces navires qui servent d'habitation ou de lieu de squattage, à l'instar de Mme Bowman, qui en a également parlé aujourd'hui. Cependant, il est très difficile de connaître la fréquence d'occupation de ces navires, ou le nombre d'abris ou de logements qu'ils représentent.

Si vous prenez l'exemple de Dogpatch, c'est situé très près de la ville. Le taux d'occupation est très élevé dans de telles circonstances. Toutefois, lorsque nous commençons à examiner les collectivités rurales côtières, où il n'y a pas de surveillance, nous ne savons pas si des gens vivent activement à bord de ces navires ou ce qu'il en advient. Ensuite, lorsque ces bateaux sont déclarés abandonnés, à moins qu'ils ne coulent, nous ne pouvons pas vraiment faire grand-chose dans l'intervalle, et ce n'est qu'à partir du moment où ils coulent que nous pouvons mettre en place des ressources supplémentaires.

Il est difficile de répondre à cette question.

M. Clifford Small: Je m'adresse encore une fois à Mme Dubois: quelle serait la solution au problème des squatteurs à bord de ces navires abandonnés? Avez-vous des suggestions?

Mme Chloe Dubois: Oui. Je ne sais pas si c'est très pratique dans le cadre de cette réunion, mais la création de logements abordables pour les habitants de la Colombie-Britannique serait un bon début. Le coût du logement, où que l'on se trouve sur cette côte, augmente de façon exponentielle et il est très difficile pour les meilleurs d'entre nous de se le permettre. Il s'agit d'une conversation et d'un problème beaucoup plus vastes, je pense, mais la création de logements abordables pour les personnes à faible revenu serait un bon début.

Je vous remercie.

M. Clifford Small: La crise du logement affecte même nos capacités à retirer les bateaux abandonnés.

Mme Chloe Dubois: Vous avez tout à fait raison.

M. Clifford Small: D'accord.

J'ai une autre question, madame Dubois. Quelle est, selon vous, l'exactitude du décompte des navires abandonnés sur la côte canadienne, et plus particulièrement sur la côte de la Colombie-Britannique?

Mme Chloe Dubois: Je pense qu'il est largement sous-estimé. Il est très difficile de déterminer le nombre d'unités et la concentration de ces navires, en particulier pour les navires immergés. Je pense qu'il y a probablement des milliers de ces navires qui n'ont pas été identifiés par des relevés aériens et autres. Personnellement, je ne suis pas certaine de la meilleure façon de recenser la quantité ou le nombre de navires, mais je sais qu'il faut faire plus de travail de recensement.

M. Clifford Small: Compte tenu de la disponibilité et du coût relativement faible des drones, pensez-vous que cette technologie pourrait être déployée, d'autant plus que, d'une vue aérienne, on peut voir assez profondément dans l'eau? Pensez-vous qu'une campagne aérienne permettrait d'identifier un plus grand nombre de ces navires?

Mme Chloe Dubois: Je pense que cette idée vaut la peine d'être explorée.

Il serait également très utile de combiner la technologie de l'IA et de former l'IA à l'identification de certaines caractéristiques communes aux navires abandonnés. Les travaux de ROV et d'étude de la subsurface seront également essentiels dans le cadre de la campagne. Je pense que nous devons regarder les choses du ciel et de l'eau pour avoir une idée globale de ce qui se passe sur la côte, et je pense qu'il y a beaucoup de lacunes dans les données à l'heure actuelle.

• (1225)

Le président: Je vous remercie, monsieur Small.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Hardie pour les cinq prochaines minutes.

M. Ken Hardie: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais vous faire part d'une réflexion. Nous avons parlé du problème des personnes qui trouvent refuge sur des bateaux abandonnés. Qu'en est-il de l'idée de formaliser un processus par lequel ces bateaux pourraient servir d'abri à des personnes qui, autrement, se trouveraient dans l'embrasement des portes de votre quartier d'affaires du centre-ville, et avec le soutien du gouvernement fédéral par le biais d'un fonds d'accélération du logement, qui pourrait fournir une partie de l'infrastructure nécessaire pour soutenir ce type de communauté?

Madame Bowman, que pensez-vous de cette idée?

Mme Roberta Bowman: Oui, tout à fait. Les personnes en situation d'itinérance cherchent d'autres moyens de s'abriter, et ces bateaux pourraient s'avérer fort utiles. Disposer d'un fonds de logement accéléré serait une excellente option, et il serait bon d'envisager qu'une partie de ces fonds soit affectée à cette région.

Je vous remercie.

M. Ken Hardie: Je vous remercie.

Madame Dubois, quel est votre avis?

Mme Chloe Dubois: Je pense que cela vaut la peine d'être exploré. Néanmoins, je souhaite souligner que le fait de vivre sur un bateau est beaucoup plus compliqué que les solutions de logement enclavé. Si nous devons éventuellement placer des personnes souffrant de problèmes de santé mentale et des personnes qui ne sont actuellement pas logées dans un environnement nautique, elles auront besoin d'une formation.

De plus, beaucoup de ces bateaux abandonnés ne sont pas adaptés à la vie à bord. Ils ne sont pas chauffés. Souvent, ils ne disposent d'aucun système de confinement des eaux noires.

Je dirais que cette idée vaut la peine d'être explorée. Cependant, si vous décidez de suivre cette voie, il faudra mettre en place des paramètres assez stricts pour orienter le processus.

M. Ken Hardie: Oui, il ne s'agit pas seulement de réunir un grand nombre de bateaux, mais aussi de mettre en place une sorte d'infrastructure qui les soutiendrait, et il pourrait s'agir d'une infrastructure sociale aussi bien que d'une infrastructure physique.

Qu'en est-il de l'idée de confier l'enregistrement des navires à l'Insurance Corporation of B.C.? Le système est déjà en place. Elle pourrait appliquer les mêmes règles en mer que sur la route en termes d'immatriculation, de propriété, et ainsi de suite. Si quelqu'un trouve sur la route un véhicule à moteur sans plaques d'immatriculation, il est abandonné; il disparaît. Ils ne se soucient pas de l'identité du propriétaire.

Pensez-vous que ce type de régime mériterait d'être exploré en Colombie-Britannique, étant donné que c'est là que semble se situer la majeure partie du problème au Canada?

Nous allons commencer par Mme Dubois, puis ce sera au tour de Mme Bowman.

Mme Chloe Dubois: Ce serait un modèle vraiment intéressant à explorer. Je sais qu'il est efficace pour la gestion des véhicules, alors je ne vois pas pourquoi il ne le serait pas aussi pour la gestion des navires. Je pense qu'il s'agit d'une excellente idée.

M. Ken Hardie: Madame Bowman, quel est votre avis?

Mme Roberta Bowman: Je suis d'accord. Je pense que l'assurance est un bon moyen de suivre les navires. Les nouveaux propriétaires, s'ils sont des propriétaires responsables, devraient souscrire une assurance. S'ils sont en mesure de le faire, disposer de ce mécanisme de suivi et le faire enregistrer par l'assurance est une excellente idée et une excellente option.

M. Ken Hardie: Je vous invite tous les deux à nous faire part de toute autre réflexion sur la réduction des formalités administratives, en particulier pour alléger les difficultés liées à la recherche d'un propriétaire, plutôt que d'avoir un système dans lequel, si certaines conditions sont remplies, le bateau est considéré comme abandonné et l'identité du propriétaire n'a aucune importance. Il appartient à la province ou à la municipalité qui peuvent en faire ce qu'elles veulent.

C'est tout le temps dont j'ai besoin, monsieur le président.

• (1230)

Le président: Je vous remercie, monsieur Hardie.

Nous allons à présent céder la parole à Mme Desbiens pour deux minutes et demie ou moins.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je demanderais à nos deux témoins, de part et d'autre, de nous indiquer de quelle manière le Comité peut soutenir leurs domaines d'intervention respectifs. Je pense que ces domaines sont connexes, mais un peu différents.

Madame Bowman, est-ce seulement l'argent qui est un problème? Y a-t-il aussi toute la définition organisationnelle des interventions des instances fédérales? Je pense à Transports Canada, par exemple, pour l'immatriculation, et je pense à la Garde côtière canadienne pour les interventions plus concrètes en milieu hostile. Je pense aussi du MPO, à certains égards.

Pouvez-vous nous dire, en deux minutes — prenez peut-être une minute chacune —, quelles sont vos attentes envers ces instances, selon vos critères?

[Traduction]

Mme Roberta Bowman: Le Comité pourrait rédiger un rapport qui traiterait de la question dans son ensemble, en décomposant chaque section, y compris toutes les entités associées qui travaillent déjà si dur pour nous aider à résoudre ces problèmes. La mise en place de nouveaux mécanismes implique l'assurance, l'atténuation, la prévention et l'élimination. Tout cela fait partie intégrante du processus.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Madame Dubois, nous vous écoutons.

[Traduction]

Mme Chloe Dubois: Je suis d'accord avec Mme Bowman. Je pense que ces travaux nécessiteront une collaboration entre tous les ordres de gouvernement.

Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie.

Pour conclure cette série de questions, nous passons maintenant à Mme Barron pour deux minutes et demie ou moins.

Mme Lisa Marie Barron: Je vous remercie, monsieur le président.

Madame Dubois, ma prochaine question s'adresse à vous.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur le travail que vous accomplissez et sur les raisons pour lesquelles vous constatez directement à quel point il est important que nous ayons une intendance indigène et un travail dirigé par les Autochtones se trouvant en première ligne des problèmes de navires abandonnés sur la côte ouest?

Mme Chloe Dubois: Nous travaillons de concert afin d'effectuer une grande partie des nettoyages, y compris ceux qui concernent les navires abandonnés. Il est absolument essentiel de donner ou de fournir aux communautés indigènes les ressources nécessaires pour les aider à prendre les devants. Souvent, beaucoup de ces communautés manquent de ressources ou de capacités administratives et ne peuvent pas participer aux subventions offertes pour la gestion de leurs propres terres.

Il faut mettre en place un mécanisme garantissant l'égalité des chances pour les communautés autochtones éloignées et côtières, car elles connaissent leurs terres sur le bout des doigts. Elles les connaissent de fond en comble. Elles savent où se trouvent ces navires. Ils savent à quel point ils sont proches de leurs terres et de leurs lieux de sépulture culturellement importants, ainsi que de leurs lieux de récolte traditionnels. Il faut leur donner les mêmes ressources ou au moins renforcer leurs capacités pour qu'ils puissent participer sur un pied d'égalité.

Mme Lisa Marie Barron: Je vous remercie.

Madame Dubois, comme il ne me reste que peu de temps, je vais moi aussi vous poser ma prochaine question.

Vous avez mentionné la taxe sur les conteneurs, et je ne suis pas sûr que vous sachiez que le Comité a déjà réalisé une étude sur la réponse directe au déversement du *ZIM Kingston* qui s'est produit le long de la côte ouest et sur les conteneurs qui ont été déversés à la suite de ce déversement. Nous avons également étudié un plan plus approprié et plus rapide pour ces déversements lorsqu'ils se produisent.

En ce qui concerne la taxe sur les conteneurs, vous avez indiqué qu'elle contribuerait au financement essentiel du nettoyage de ces navires. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet, afin que cela soit bien clair pour nous et que nous puissions formuler nos recommandations pour l'avenir?

• (1235)

Mme Chloe Dubois: Bien entendu. Notre groupe s'est souvent rendu sur le terrain réponse à un grand nombre de ces déversements de conteneurs de transport maritime, ainsi qu'en ce qui concerne les actions d'enlèvement des navires abandonnés. Nous avons eu l'idée de créer une petite taxe ou un prélèvement dans le port. Chaque conteneur ou navire qui entre dans le port paie une petite taxe qui est ensuite reversée dans un fonds ou un ensemble de ressources plus important. En examinant le principe du pollueur-payeur, nous constatons qu'il échoue souvent lorsque le pollueur ne paie pas ou ne peut pas être identifié. Ce fonds permettrait alors de mettre en place des ressources de base afin de pouvoir réagir plus rapidement.

Souvent, lorsque le pollueur est identifié, une longue procédure administrative doit être engagée. Ces fonds ne parviennent pas aux communautés ou aux experts pour remédier à la pollution causée par ces déversements. Dans le cas du déversement du *ZIM Kingston*, la réponse a été très tardive dans l'ensemble. Pendant tout le temps où nous avons attendu que les fonds soient débloqués, les matériaux se sont photodégradés, se sont écrasés contre les rochers et les côtes et sont devenus de plus en plus petits, ce qui augmente non seulement la difficulté de récupérer ces matériaux, mais aussi le coût de leur enlèvement.

Nous devons nous assurer qu'il existe une sorte de revenu récurrent que nous pouvons utiliser comme ressource pour répondre à ces déversements à grande échelle qui se produisent et continueront à se produire à mesure que le trafic et le transport océaniques continueront à augmenter et que le commerce se développera sur notre littoral.

Le président: Je vous remercie, madame Barron. Vous avez transformé deux minutes et demie en quatre minutes et demie. Ce n'est pas donné à tout le monde, alors toutes mes félicitations.

Je tiens à remercier Mme Dubois et Mme Bowman d'avoir partagé leurs connaissances avec le Comité aujourd'hui, alors que nous nous apprêtons à donner des orientations pour la rédaction de ce rapport.

Je vais vous permettre de conclure maintenant, et nous allons suspendre la séance afin de poursuivre nos délibérations à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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