



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

AGIR ENSEMBLE POUR REMÉDIER AUX BATEAUX DÉLAISSÉS ET ABANDONNÉS AU CANADA

Rapport du Comité permanent des pêches et des océans

Patrick Weiler, président

**OCTOBRE 2025
45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION**

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

**AGIR ENSEMBLE POUR REMÉDIER AUX
BATEAUX DÉLAISSÉS ET ABANDONNÉS
AU CANADA**

**Rapport du Comité permanent
des pêches et des océans**

**Le président
Patrick Weiler**

OCTOBRE 2025

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS

45^E LÉGISLATURE — 1^{RE} SESSION

PRÉSIDENT

Patrick Weiler

VICE-PRÉSIDENTS

Mel Arnold

Alexis Deschênes

MEMBRES

Paul Connors

Serge Cormier

Chris d'Entremont

Aaron Gunn

Ernie Klassen

Robert J. Morrissey

Clifford Small

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Guillaume Deschênes-Thériault

GREFFIER DU COMITÉ

Maxime Ricard

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Recherche et éducation

Natacha Kramski, analyste

Marlisa Tiedemann, analyste

COMITÉ PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS

44^E LÉGISLATURE — 1^{RE} SESSION

PRÉSIDENT

Ken McDonald

VICE-PRÉSIDENTS

Mel Arnold

Caroline Desbiens

MEMBRES

Lisa Marie Barron

Richard Bragdon

Serge Cormier

Ken Hardie

Mike Kelloway

Robert J. Morrissey

Rick Perkins

Clifford Small

Patrick Weiler

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Blaine Calkins

Bernard Généreux

Joël Godin

Brendan Hanley

Annie Koutrakis

Kelly McCauley

Jake Stewart

Bob Zimmer

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Geneviève Dubois-Richard

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Recherche et éducation

Natacha Kramski, analyste

Marlisa Tiedemann, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS

a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié les bateaux délaissés et abandonnés et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	IX
LISTE DES RECOMMANDATIONS	1
AGIR ENSEMBLE POUR REMÉDIER AUX BATEAUX DÉLAISSÉS ET ABANDONNÉS AU CANADA	5
Introduction	5
Contexte	6
Cadre réglementaire et législatif	6
<i>La Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux</i>	7
Fonds d'assainissement concernant les bâtiments proposé	11
Portée de la question	12
Quantité de bateaux délaissés	12
Impacts des bateaux délaissés et risques connexes	15
Risques généraux pour la sécurité	16
Conséquences environnementales	18
Impacts culturels	20
Répercussions économiques	22
Obstacles à la résolution du problème des bateaux délaissés	22
Permis et immatriculation	22
Bouées d'amarrage	24
Enlèvement et élimination	25
Coûts	27
Processus	28
Application de la loi	28
Financement	29
Solutions supplémentaires	30
Prévention	30

Rôle des Premières Nations	32
Conclusion	34
ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS	39
ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES	43
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	45
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA	47

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que, dans les 12 mois suivant le dépôt du présent rapport, le gouvernement du Canada convoque une rencontre avec les provinces et territoires, les municipalités, les Nations et organisations autochtones ainsi que les intervenants concernés afin d'élaborer des solutions pour régler la question des bateaux délaissés. Cette rencontre devrait notamment porter sur les enjeux suivants :

- la suffisance du financement fédéral pour s'attaquer au problème des bateaux délaissés;
- la suffisance des frais proposés pour soutenir le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments proposé;
- les moyens d'accroître la coopération et les partenariats avec les gouvernements provinciaux, territoriaux municipaux, ainsi qu'avec les instances dirigeantes autochtones, pour la mise en œuvre de mesures visant à traiter la question des bateaux abandonnés et délaissés;
- les moyens d'améliorer l'identification rapide des propriétaires de bateaux;
- la période de validité appropriée pour l'immatriculation des bateaux, y compris les frais associés;
- l'élaboration de plans d'amarrage des bateaux, incluant des mesures d'application, en collaboration avec d'autres juridictions;
- l'élaboration de programmes ou de processus permettant la remise volontaire de bateaux;

- les moyens d'encourager l'élimination et le recyclage des bateaux, et la création de programmes de recyclage pour les bateaux en fin de vie; et
- l'élimination des obstacles, y compris les délais, pour les particuliers ou les organisations qui souhaitent prendre possession d'un bateau abandonné ou délaissé pour l'enlever et l'éliminer.

35

Recommandation 2

Que, dans les six mois suivant la convocation de la réunion avec les représentants des Premières Nations, les organisations autochtones, les provinces et les territoires, les municipalités et les intervenants afin d'élaborer des solutions pour résoudre le problème des bateaux délaissés, le gouvernement du Canada fasse rapport de ses progrès sur les résultats de la réunion au Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes.

36

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada:

- s'engage à améliorer l'identification des propriétaires d'embarcations en finalisant rapidement le projet de règlement modifiant le *Règlement sur les petits bâtiments*, initialement publié en mai 2023;
- revoie la période de renouvellement appropriée pour l'enregistrement des embarcations, y compris les frais associés;
- évalue l'adéquation du financement fédéral pour traiter les bateaux abandonnés et délaissés;
- évalue si le frais proposé de 10 \$ à payer tous les cinq ans pour l'immatriculation des embarcations de plaisance, annoncé en août 2021, est suffisant pour financer le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments proposé;
- finalise et lance le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments avant la fin de l'année 2026;

- s'engage à prendre des mesures pour empêcher le transfert d'embarcations de plaisance à des propriétaires inaptes dans le but d'éviter les obligations liées à leur élimination, et à faire respecter ces mesures;
- s'engage à accroître la coopération et les partenariats avec les instances dirigeantes autochtones ainsi que les gouvernements provinciaux et municipaux dans la mise en œuvre de mesures visant à traiter les bateaux abandonnés ou délaissés, notamment par le biais de programmes de financement à long terme, durables et prévisibles;
- s'engage à travailler avec d'autres juridictions pour élaborer des plans d'amarrage pour les bateaux, incluant des mesures d'application;
- s'engage à éliminer les obstacles, y compris les délais, pour les particuliers ou les organisations souhaitant prendre possession d'un bateau abandonné ou délaissé afin de l'enlever et l'éliminer;
- s'engage à développer et à financer des programmes et des processus pour la remise volontaire de bateaux; et
- s'engage à encourager l'élimination et le recyclage des bateaux, et à développer des programmes de recyclage pour les bateaux en fin de vie.

36

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada mette en œuvre toutes les mesures d'application à sa disposition, plutôt qu'une approche graduelle de l'application de la loi, afin de dissuader l'abandon de bateaux.

37

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada s'engage à financer de façon durable et à long terme les programmes et les initiatives des gardiens autochtones pour assurer qu'un financement suffisant soit disponible pour traiter les bateaux délaissés et abandonnés.

37

Recommandation 6

Que la Garde côtière canadienne et Transports Canada cherchent des occasions de collaborer plus étroitement avec les gardiens autochtones afin de surveiller, d'évaluer et d'enlever des bateaux délaissés et abandonnés.

37

Recommandation 7

Que le ministère des Pêches et des Océans rétablisse immédiatement le Fonds pour les engins fantômes.

37



AGIR ENSEMBLE POUR REMÉDIER AUX BATEAUX DÉLAISSÉS ET ABANDONNÉS AU CANADA

INTRODUCTION

Divers bateaux ont été abandonnés au Canada, en particulier sur la côte de la Colombie-Britannique. Bien que les estimations varient, les données disponibles indiquent qu'il y en aurait au moins deux mille. Certains sont encore à flot, amarrés dans diverses baies ou ports, tandis que d'autres ont coulé ou sont en train de sombrer. Ces bateaux peuvent poser des risques graves et permanents pour l'environnement et les économies locales, en plus de compromettre les modes de vie traditionnels des communautés côtières des Premières Nations. Il n'est pas toujours simple ni facile de les enlever. En effet, il est souvent difficile de retracer le propriétaire, et même lorsqu'on y parvient, les coûts d'enlèvement peuvent être trop élevés pour certains d'entre eux.

Le 8 février 2024, le Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la motion suivante :

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude d'au moins quatre réunions pour examiner la question des bateaux délaissés et abandonnés sur la côte ouest du Canada, les impacts de ces bateaux sur les écosystèmes marins et les communautés côtières, et le rôle du gouvernement fédéral par rapport à cette question; que cette étude ait lieu immédiatement après l'étude prévue sur la viabilité de la population des stocks de saumon du Pacifique; que le Comité convoque des témoins, notamment des hauts fonctionnaires de Pêches et Océans Canada (MPO), des représentants des communautés autochtones, des représentants des gouvernements provinciaux, des organisations représentant les résidents côtiers, et des représentants de l'industrie; que le Comité présente ses conclusions et ses recommandations dans un rapport à la Chambre des communes; que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale à ce rapport¹.

Le 27 février 2024, le Comité a convenu d'ajouter deux réunions à son étude afin d'inclure les côtes de l'Arctique et de l'Atlantique². Au cours des six réunions, le Comité a entendu 28 témoins, dont des représentants de communautés des Premières Nations,

1 Chambre des communes, Comité permanent des pêches et des océans (FOPO), [Procès-verbal](#), 8 février 2024.

2 Chambre des communes, FOPO, [Procès-verbal](#), 27 février 2024.



d'une organisation autochtone, d'organisations de la société civile, d'une administration municipale, d'associations commerciales et de ministères fédéraux pertinents. Le Comité a également reçu cinq mémoires. Le Comité remercie tous les témoins de leur participation et salue les efforts des organisations et des personnes qui ont permis de faire la lumière sur certaines de ces questions en comparaisant devant le Comité et en proposant des solutions, tout en s'engageant activement dans l'enlèvement et le nettoyage de ces bateaux abandonnés.

Tout au long du présent rapport, le terme « bateau délaissé » est utilisé comme terme générique pour désigner la catégorie plus large des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux. Les termes utilisés par les témoins sont repris tels quels dans les citations directes.

CONTEXTE

Cadre réglementaire et législatif

Le gouvernement du Canada a mis en place le Plan de protection des océans (PPO) en 2016. Celui-ci était assorti d'un financement de 1,5 milliard de dollars sur cinq ans. Dans le cadre du PPO, le gouvernement du Canada a annoncé la *Stratégie nationale relative aux bateaux abandonnés et aux épaves au Canada*. La stratégie comprend plusieurs mesures :

- l'élaboration de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*³ (LEBAD);
- des inventaires et évaluations de navires abandonnés ou délaissés;
- des améliorations de l'identification des propriétaires de bateaux;
- un financement à long terme pour l'enlèvement des bateaux abandonnés ou à l'état d'épave;
- le Programme de bateaux abandonnés;
- le Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés des Ports pour petits bateaux⁴.

3 [*Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*](#), L.C. 2019, ch. 1.

4 Gouvernement du Canada, [*Stratégie nationale relative aux bateaux abandonnés et aux épaves au Canada*](#).

Depuis 2016, près de 300 millions de dollars ont été investis dans la stratégie nationale⁵.

En 2022, le gouvernement du Canada a annoncé un financement de deux milliards de dollars sur neuf ans pour renouveler le PPO (PPO 2.0 ou PPO renouvelé). L'annonce précisait que le PPO 2.0 « est un plan renouvelé et élargi, basé sur le PPO 1.0 » qui vise à :

- améliorer la protection et la restauration de la faune et des écosystèmes marins vulnérables;
- améliorer l'efficacité, la sécurité et la durabilité des chaînes d'approvisionnement maritimes du Canada et atténuer leurs répercussions sur l'environnement, notamment en faisant progresser la recherche sur la pollution, la faune et les écosystèmes marins;
- mieux gérer la navigation maritime au large de nos côtes ainsi que les différents types d'incidents maritimes;
- promouvoir les possibilités de partenariats et de formation pour les communautés autochtones et côtières afin d'intégrer leur expertise et leurs expériences dans divers aspects de la sécurité maritime et de la protection des écosystèmes⁶.

La Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux

La LEBAD a reçu la sanction royale le 28 février 2019. Son objectif principal est

d'aborder la gestion irresponsable des bâtiments, ce qui comprend des dispositions qui interdisent l'abandon de bâtiments et renforcent les pouvoirs du gouvernement fédéral de prendre des mesures proactives pour s'occuper des bâtiments préoccupants avant qu'ils ne deviennent un risque. La Loi s'applique aux bâtiments immatriculés au Canada et à l'étranger (des petites embarcations de plaisance aux bâtiments commerciaux) qui se trouvent dans les eaux canadiennes⁷.

En vertu de la LEBAD, il est illégal :

5 Kathy Nghiem, directrice générale, Intervention, Pêches et Océans Canada (MPO), *Témoignages*, 18 septembre 2024.

6 Gouvernement du Canada, *Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés des Ports pour petits bateaux*.

7 Transports Canada (TC), *À propos de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*.



- d'abandonner son navire;
- de faire en sorte que son navire devienne une épave en ne l'entretenant pas;
- de couler, d'échouer ou de mettre à la terre intentionnellement son navire;
- de laisser son navire en mauvais état, dans le même secteur, pendant plus de 60 jours consécutifs dans un rayon de trois milles marins sans l'autorisation du ou de la propriétaire de l'emplacement;
- de laisser son navire à la dérive pendant plus de 48 heures sans prendre de mesures pour le sécuriser;
- de prendre possession d'une épave avant de la signaler au receveur d'épaves, à moins que :
 - l'épave soit en danger et qu'il en faut la possession pour la sécuriser ou la protéger; ou
 - le receveur d'épaves autorise la prise de possession; ou
- d'entrer au Canada avec une épave trouvée à l'extérieur des eaux canadiennes sans le signaler au receveur d'épaves le plus tôt possible⁸.

La LEBAD prévoit des sanctions administratives pécuniaires (SAP)⁹ allant jusqu'à 50 000 \$ pour les particuliers et 250 000 \$ pour les sociétés. Les poursuites pour les infractions réglementaires figurant dans la LEBAD peuvent entraîner une amende maximale d'un million de dollars pour les particuliers et/ou jusqu'à trois ans d'emprisonnement, et une amende de six millions de dollars pour les entreprises ou les sociétés.

Des représentants de Pêches et Océans Canada (MPO) et de Transports Canada (TC) ont exposé le cadre fédéral mis en place pour résoudre le problème des bateaux délaissés. La Garde côtière canadienne (GCC)

8 TC, *À propos de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*.

9 Une sanction administrative pécuniaire (SAP) est une sanction civile qui fait partie d'un système réglementaire visant à garantir le respect de la loi. L'imposition d'une SAP n'entraîne pas de casier judiciaire.

- reçoit tous les signalements de bateaux préoccupants¹⁰,
- évalue les risques qu'ils posent, notamment les risques environnementaux, les considérations économiques et les menaces pour la sécurité publique et la santé humaine¹¹;
- tient un inventaire national des navires problématiques; et
- est responsable des navires dangereux.

Les bateaux abandonnés qui ne sont pas dangereux relèvent de TC, qui est également responsable « des répercussions sur la navigation, de la propriété irresponsable de navires et des navires abandonnés¹² ».

Le MPO est responsable de mettre en œuvre la LEBAD dans les ports pour petits bateaux. Le Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés des Ports pour petits bateaux a reçu un financement quinquennal de 1,3 million de dollars dans le cadre du PPO¹³. Dans le cadre du PPO 2.0, le Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés des Ports pour petits bateaux recevra 2,2 millions de dollars sur neuf ans¹⁴.

Si une administration ou un bénéficiaire admissible¹⁵ souhaite faire une demande auprès du programme, le navire abandonné ou l'épave doit être situé dans un port pour petits bateaux figurant à l'annexe 1 du *Règlement sur les ports de pêche et de plaisance*¹⁶. Le programme prévoit couvrir jusqu'à 100 % des coûts admissibles pour obtenir la possession juridique d'un navire et en évaluer les coûts d'élimination, jusqu'à concurrence de 5 000\$

10 TC précise que les bâtiments préoccupants comprennent « les épaves, les bateaux abandonnés, les bateaux dangereux ou usés (délabrés) ». Gouvernement du Canada, [*À propos de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*](#).

11 Robert Brooks, directeur, Intervention environnementale et dangers maritimes, MPO, [*Témoignages*](#), 18 septembre 2024.

12 Kathy Nghiem, directrice générale, Intervention, MPO, [*Témoignages*](#), 18 septembre 2024.

13 TC, [*Stratégie nationale relative aux bateaux abandonnés et aux épaves au Canada*](#).

14 MPO, « [*Navires abandonnés et épaves*](#) », *Comparution ministérielle devant le Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes (FOPO) sur le budget supplémentaire des dépenses (B)*.

15 Les bénéficiaires admissibles au Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés des Ports pour petits bateaux comprennent les provinces ou certains organismes provinciaux, les organismes sans but lucratif, les groupes autochtones et certaines personnes. Voir gouvernement du Canada, [*Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés des Ports pour petits bateaux*](#).

16 [*Règlement sur les ports de pêche et de plaisance*](#) (DORS/78-767).



par navire. Le programme prévoit également couvrir 75 % des coûts des activités afin de procéder à l'élimination, jusqu'à concurrence de 50 000\$ par navire. En date du 31 mars 2022, 154 navires avaient été retirés dans le cadre de ce programme¹⁷.

Kathy Nghiem, directrice générale de l'Intervention pour le MPO, a ajouté que le Ministère travaille « en étroite collaboration avec d'autres ordres de gouvernement et des communautés autochtones et côtières, car certaines zones où se trouvent des navires problématiques font intervenir d'autres gouvernements¹⁸ ».

Joshua Charleson, directeur exécutif de la Coastal Restoration Society, a donné un exemple illustrant la manière dont la répartition des responsabilités entre les différents ordres de gouvernement peut constituer un obstacle à la prise en charge rapide d'un bateau délaissé :

Comme il s'agit de l'océan, c'est considéré comme étant de compétence fédérale, mais une fois qu'on touche le littoral, c'est considéré comme étant de compétence provinciale. Il y a ensuite les situations entre les deux, où le bateau est toujours à flot, à proximité de la côte, alors c'est avec la Garde côtière ou avec Transports Canada qu'il faut communiquer, jusqu'à ce que le navire soit échoué sur la côte et tombe sous la responsabilité de la province. Il est difficile de savoir avec qui il faut communiquer quand on remarque un navire préoccupant. Parmi tous les organismes qui s'occupent des navires, c'est probablement la Garde côtière qui fait le mieux, mais elle s'occupe uniquement des grands bâtiments¹⁹. Elle ne s'occupe pas des petits navires. Elle s'occupe des grands bâtiments qui présentent un risque élevé de dommages environnementaux²⁰.

Le Comité a appris que les bouées d'amarrage sont un autre exemple de la complexité des questions de compétence. Eric Dahli, président de la Cadboro Bay Dead Boats Society, a donné l'explication suivante :

D'après ce que j'ai compris [...], 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 [...]²¹.

17 MPO, *2021–2022 Rapport sur les résultats ministériels*.

18 Kathy Nghiem, directrice générale, Intervention, MPO, *Témoignages*, 18 septembre 2024.

19 Joshua Charleson, directeur exécutif, Coastal Restoration Society, *Témoignages*, 6 novembre 2024.

20 *Ibid.*

21 Eric Dahli, président, Cadboro Bay Dead Boats Society, *Témoignages*, 28 octobre 2024.

Kathy Nghiem a expliqué que le programme de conformité et d'application de la loi concernant les épaves et les bateaux abandonnés de la GCC a été lancé en 2023 « pour s'assurer que les propriétaires de navires dangereux soient tenus responsables ». Elle a précisé que la « priorité [de la GCC] sera toujours de travailler en collaboration avec le propriétaire du navire²² ». Selon la situation, la GCC peut adopter une approche graduelle d'application de la loi, qui peut inclure des mesures moins strictes, comme l'obligation pour les propriétaires de bateaux de suivre une formation sur les bateaux délaissés²³.

En date du 18 septembre 2024, TC avait émis 95 avertissements concernant des épaves ou des bateaux abandonnés et collaborait avec les propriétaires pour trouver un moyen de les retirer²⁴. TC avait également imposé deux sanctions administratives pécuniaires²⁵.

Fonds d'assainissement concernant les bâtiments proposé

Lorsque la GCC engage des frais pour la prise en charge d'épaves ou de bateaux abandonnés, ces frais peuvent être recouvrés auprès du propriétaire ou de l'assureur²⁶. De nombreux témoins ont toutefois souligné qu'il était souvent difficile d'identifier le propriétaire auprès duquel les frais pouvaient être recouvrés²⁷.

Dans le budget de 2023, le gouvernement du Canada a proposé des modifications à la LEBAD pour mettre sur pied le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments (FAB)²⁸. Ces modifications entreront en vigueur à une date fixée par décret. Le FAB contribuera à l'objectif d'élaborer un financement à long terme pour l'enlèvement des bateaux abandonnés tel qu'inscrit à la *Stratégie nationale relative aux bateaux abandonnés et aux épaves au Canada*. Une redevance perçue « serait créditée à un Fonds d'assainissement concernant les bâtiments proposé qui serait utilisé pour prévenir, évaluer et traiter les bâtiments problématiques (épaves, bâtiments abandonnés ou dangereux) dans les eaux

22 Kathy Nghiem, directrice générale, Intervention, MPO, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

23 Joanne Weiss-Reid, directrice, Opérations et développement réglementaire, TC, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

24 *Ibid.*

25 *Ibid.*

26 Kathy Nghiem, directrice générale, Intervention, MPO, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

27 Voir par exemple Joshua Charleson, directeur exécutif, Coastal Restoration Society, [Témoignages](#), 6 novembre 2024; Roberta Bowman, directrice exécutive, Chambre de commerce de Ladysmith, [Témoignages](#), 18 novembre 2024; et Chloe Dubois, directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation, [Témoignages](#), 18 novembre 2024.

28 Les modifications étaient contenues dans la [Loi n° 1 d'exécution du budget de 2023](#) (L.C. 2023, ch. 26).



canadiennes²⁹ ». TC a publié une proposition pour une redevance réglementaire (ou un frais) pour financer le FAB en août 2021³⁰. TC a proposé d'introduire une redevance payée tous les cinq ans. Il s'agirait d'un frais fixe de 10 \$ pour les embarcations de plaisance et d'un montant de 250 à 1 000 \$ pour les bâtiments commerciaux et non récréatifs en fonction de la taille du bâtiment.

Colin Henein, directeur de la Protection maritime pour la Direction générale des politiques environnementales de TC, a expliqué que le futur FAB « nous évitera de puiser dans les recettes fiscales générales pour assumer les coûts d'assainissement³¹ ». Annie Verville, directrice de la Conformité et de l'Application de la loi au MPO, a informé le Comité que le FAB « entrera en vigueur prochainement³² ».

Chloe Dubois, directrice exécutive de l'Ocean Legacy Foundation, et Roberta Bowman, directrice exécutive de la Chambre de commerce de Ladysmith, ont toutes les deux appuyé le FAB proposé³³, tandis que Jacob Banting, coordonnateur du programme de Clean Marine BC pour la Georgia Strait Alliance, a souligné qu'un montant semblable est payable chaque année dans l'État de Washington, et non aux cinq ans³⁴.

PORTÉE DE LA QUESTION

Quantité de bateaux délaissés

Au moment de sa comparution, Kathy Nghiem a informé le Comité que même si 2 100 bateaux problématiques ont été inscrits à l'inventaire national depuis sa création, de nombreux cas ont été résolus et qu'on en dénombre maintenant 1 358 (figure 1)³⁵. Cependant, selon Benjamin Boulton, gestionnaire du Programme des bateaux délaissés

29 TC, « [1.0 Objet](#) », *Proposition de redevance réglementaire (frais) du Fonds d'assainissement concernant les bâtiments*.

30 TC, *Proposition de redevance réglementaire (frais) du Fonds d'assainissement concernant les bâtiments*.

31 Colin Henein, directeur, Protection maritime, Politiques environnementales, TC, *Témoignages*, 18 septembre 2024.

32 Annie Verville, directrice, Conformité et Application de la loi, MPO, *Témoignages*, 18 septembre 2024.

33 Chloe Dubois, directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation, *Témoignages*, 18 novembre 2024; et Roberta Bowman, directrice exécutive, Chambre de commerce de Ladysmith, *Témoignages*, 18 novembre 2024.

34 Jacob Banting, coordonnateur du programme, Clean Marine BC, Georgia Strait Alliance, *Témoignages*, 2 octobre 2024.

35 Kathy Nghiem, directrice générale, Intervention, MPO, *Témoignages*, 18 septembre 2024.

de la Rugged Coast Research Society, ce nombre est « nettement sous-estimé³⁶ ». De plus, Chloe Dubois a avancé « qu'il y a probablement des milliers de ces navires qui n'ont pas été identifiés³⁷ ». Parmi ceux figurant sur la liste, bon nombre sont « d'anciens navires » qui n'ont pas de propriétaire³⁸. David Roberts, gestionnaire de Terra Services inc., a affirmé que plus de 90 % des bateaux abandonnés sur la côte Est étaient des bateaux de pêche ou des bateaux liés à l'industrie de la pêche³⁹.

36 Benjamin Boulton, gestionnaire, Programme des bateaux délaissés, Rugged Coast Research Society, [*Témoignages*](#), 2 octobre 2024.

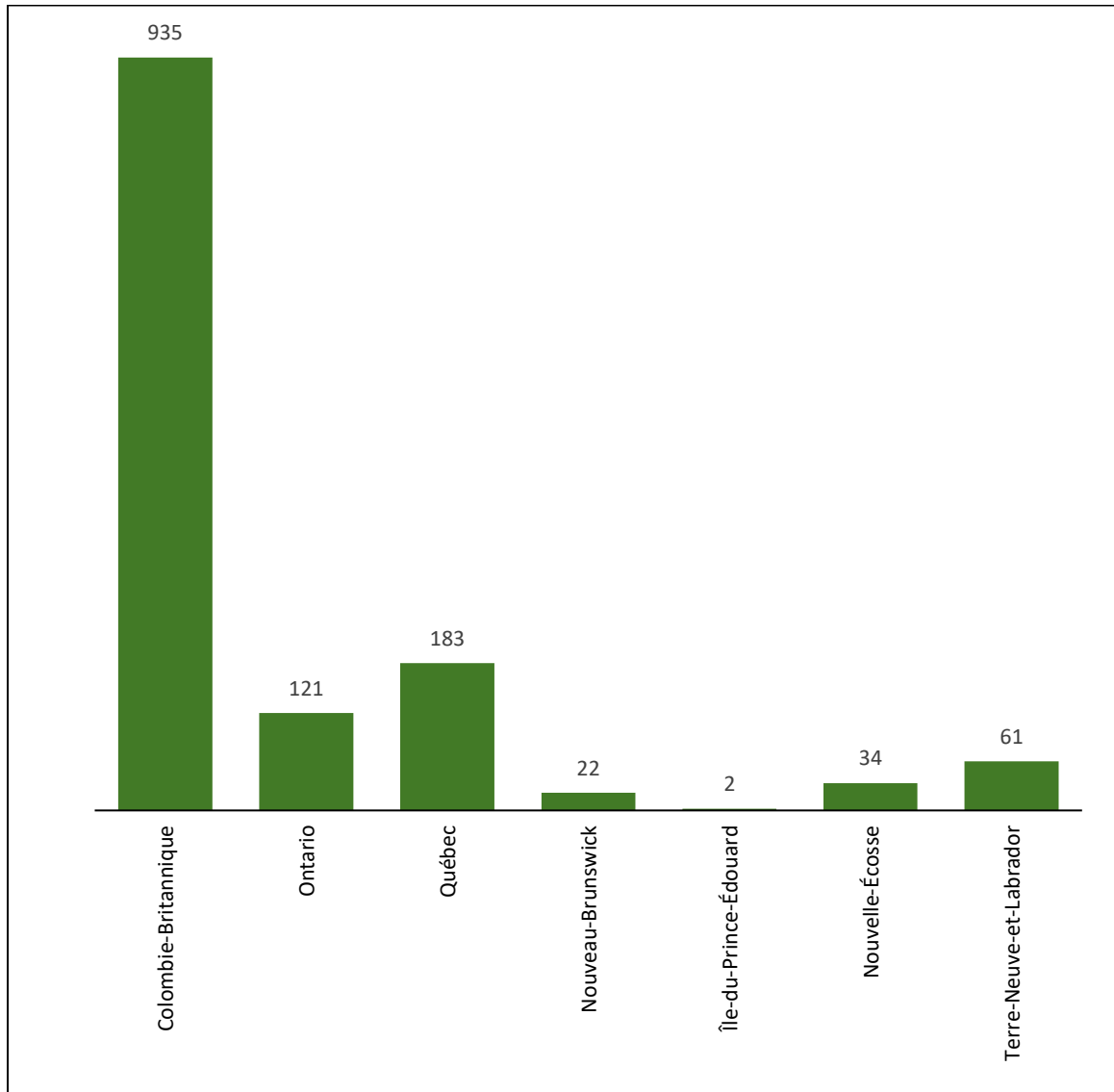
37 Chloe Dubois, directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation, [*Témoignages*](#), 18 novembre 2024.

38 Robert Brooks, directeur, Intervention environnementale et dangers maritimes, MPO, [*Témoignages*](#), 18 septembre 2024.

39 David Roberts, gestionnaire, Terra Services inc., [*Témoignages*](#), 2 octobre 2024.



Figure 1 — Bateaux figurant dans l’Inventaire national des épaves, des navires abandonnés ou dangereux



Note : Aucun bateau n’est répertorié dans l’inventaire national des épaves, des navires abandonnés ou dangereux en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Nunavut.

Source : Figure préparée par la Bibliothèque du Parlement à partir de données tirées de gouvernement du Canada, *Inventaire national des épaves, des navires abandonnés ou dangereux*, consulté le 3 septembre 2025.

Le Comité a appris que depuis 2016, 791 épaves ou bateaux abandonnés ou dangereux ont été enlevés⁴⁰, dont 117 pendant l'exercice 2023⁴¹.

David Roberts a expliqué qu'en plus des bateaux échoués sur le rivage, « il y a plusieurs milliers de bateaux qui se trouvent toujours dans les centres de services maritimes du Canada atlantique » et qu'un seul a été enlevé au cours des six dernières années⁴².

Leonard Lee, président du conseil d'administration et directeur de Zone A – Egmont et Pender Harbour du District régional de la Sunshine Coast, a tenté d'expliquer pourquoi tant de bateaux sont délaissés :

Les bateaux délaissés et abandonnés sont un phénomène relativement récent aux causes multiples. L'impossibilité de trouver ce qu'on qualifierait d'« amarrage bon marché » dans notre port est l'une des plus importantes. La réglementation accrue, notamment en ce qui concerne les normes relatives à la taille des quais et à leur construction, et le coût élevé lié à l'achat et à la possession d'une propriété au bord de l'eau ont causé la disparition de cette catégorie. Ainsi, s'il n'y a pas d'amarrage bon marché, les gens ne peuvent pas se permettre d'amarrer les bateaux moins chers. Les propriétaires moins aisés deviennent les gardiens de ces bateaux moins chers, et ils doivent les ancrer dans notre baie protégée. Des centaines de ces bateaux parsèment la Sunshine Coast, la grande majorité n'étant pas assurée ou enregistrée⁴³.

Impacts des bateaux délaissés et risques connexes

Kathy Nghiem a précisé que pour déterminer les bateaux qui doivent être pris en charge en premiers, on tient compte de l'emplacement, de l'état et de la taille du bateau, du matériau utilisé pour sa construction et du type et de la quantité de polluants à bord⁴⁴. En ce qui concerne les petits bateaux de plaisance, Bonny Brokenshire, une professionnelle de l'environnement qui a comparu à titre personnel, a remis en question l'efficacité de ces évaluations du risque en évoquant les effets cumulatifs :

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

40 Kathy Nghiem, directrice générale, Intervention, MPO, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

41 Robert Brooks, directeur, Intervention environnementale et dangers maritimes, MPO, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

42 David Roberts, gestionnaire, Terra Services inc., [Témoignages](#), 2 octobre 2024.

43 Leonard Lee, président du conseil d'administration et directeur, Zone A - Egmont et Pender Harbour, District régional de la Sunshine Coast, [Témoignages](#), 6 novembre 2024.

44 Kathy Nghiem, directrice générale, Intervention, MPO, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.



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'endroits⁴⁵.

Des témoins ont donné des exemples de bateaux délaissés posant des risques dans leurs communautés, tant dans le passé que présentement, dont :

- un navire en acier qui a coulé et duquel du pétrole s'est écoulé pendant 30 ans dans les environs de Fogo et de Twillingate sur la côte nord-est de Terre-Neuve⁴⁶;
- deux navires NCSM amenés à un ancien quai fédéral à Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, qui ont été laissés à l'abandon pendant des décennies et contenaient du carburant, de l'huile et des lubrifiants qui représentaient un risque pour l'environnement et qui ont profondément affecté le moral de la communauté⁴⁷;
- un ancien traversier supposément utilisé pour fabriquer des drogues illicites qui a coulé en territoire shíshálh⁴⁸;
- quelqu'un qui aurait été payé pour prendre possession de deux grosses gabarres et d'une barge pour les éliminer adéquatement et qui les a abandonnées dans la baie d'Andy, du côté ouest de l'île Gambier, dans la baie Átl'ka7tsem, ou Howe⁴⁹.

Risques généraux pour la sécurité

Roberta Bowman a expliqué que les bateaux abandonnés posent des risques pour la sécurité, notamment en bloquant les chenaux, en créant des dangers pour les plaisanciers et en rendant l'ancrage et la navigation difficiles⁵⁰. Dans son mémoire, l'Administration portuaire de Nanaimo a souligné que ces bateaux abandonnés

45 Bonny Brokenshire, professionnelle de l'environnement, à titre personnel, [Témoignages](#), 28 octobre 2024.

46 David Roberts, gestionnaire, Terra Services inc., [Témoignages](#), 2 octobre 2024.

47 David Mitchell, maire, Ville de Bridgewater, [Témoignages](#), 28 octobre 2024.

48 Cheffe Lenora Joe, Première Nation shíshálh, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

49 Ian Winn, directeur, Átl'ka7tsem Howe Sound UNESCO Biosphere Region, [Témoignages](#), 6 novembre 2024.

50 Roberta Bowman, directrice exécutive, Chambre de commerce de Ladysmith, [Témoignages](#), 18 novembre 2024.

« peuvent attirer les fouilleurs et les flâneurs, ce qui présente des risques pour la sécurité du personnel des marinas et des visiteurs⁵¹ » (figure 2).

Figure 2 — Bateaux délaissés sur le rivage en Colombie-Britannique



Source : Administration portuaire de Nanaimo, [Mémoire](#), 14 novembre 2024.

Chloe Dubois a également mentionné des risques pour la sécurité, notamment en ce qui concerne la santé et la sécurité de la faune :

[U]ne fois que les bateaux ont coulé, les cordages, les filets et les autres débris s'empêtrant 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 abandonnés⁵².

Chloe Dubois a précisé que le gouvernement fédéral a déjà fourni des ressources pour enlever les engins fantômes par le biais du Fonds pour les engins fantômes, mais que ces ressources ont depuis été réaffectées aux dommages causés par l'ouragan Fiona. Elle a demandé le rétablissement du Fonds pour les engins fantômes, car selon elle, « cela aurait

51 Administration portuaire de Nanaimo, [Mémoire](#), 14 novembre 2024.

52 Chloe Dubois, directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation, [Témoignages](#), 18 novembre 2024.



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 marines⁵³ ».

Conséquences environnementales

Chloe Dubois a également exposé certaines des conséquences environnementales des bateaux délaissés :

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 espèces⁵⁴.

Jacob Banting a quant à lui décrit les répercussions sur la chaîne alimentaire :

Cette chaîne de toxicité remonte dans la chaîne alimentaire jusqu'aux grands poissons et aux mammifères marins, puis jusqu'aux baleines et aux oiseaux marins. La liste se poursuit avec les effets néfastes sur les écosystèmes et les collectivités, de même que les répercussions économiques qui peuvent en découler. Les risques associés à la contamination des aliments nous touchent tous, mais ils jouent un rôle central dans la souveraineté alimentaire des Autochtones, la gouvernance maritime et même la réconciliation⁵⁵.

Voici des exemples concrets de conséquences environnementales liées aux bateaux délaissés soulevées par des témoins :

- des bancs de palourdes empoisonnés par les dommages environnementaux persistants, même après le retrait du bateau, notamment par les métaux lourds provenant de la peinture au plomb⁵⁶;

53 *Ibid.*

54 *Ibid.*

55 Jacob Banting, coordonnateur du programme, Clean Marine BC, Georgia Strait Alliance, *Témoignages*, 2 octobre 2024.

56 Joshua Charleson, directeur exécutif, Coastal Restoration Society, *Témoignages*, 6 novembre 2024.

- des stocks de saumon du Pacifique endommagés et des habitats de grossissement dégradés dans l'un des plus grands estuaires de la Colombie-Britannique, celui de la rivière Nanaimo⁵⁷;
- des navires qui ont coulé ont causé des déversements d'hydrocarbures sur le territoire de la Première Nation des Tseshaht⁵⁸;
- des bateaux amarrés dans des ports fermés qui ne disposent pas de fosses septiques ont déversé leurs eaux usées directement dans l'eau⁵⁹.

En ce qui concerne les bateaux ancrés servant de résidence, Robert Brooks, directeur de l'Intervention environnementale et des dangers maritimes au MPO, a déclaré au Comité qu'il constate « de plus en plus de cas où des navires sont devenus des lieux de vie pour des personnes touchées par la crise de l'itinérance dans certaines collectivités⁶⁰ ». Le Comité a appris que les bateaux délaissés peuvent finir par servir d'habitations, car leurs propriétaires les cèdent parfois gratuitement pour éviter de payer les frais engendrés par leur élimination adéquate⁶¹.

Tout en reconnaissant le travail réalisé à l'échelon fédéral pour « empêcher que d'autres navires délaissés ne posent un risque environnemental pour nos côtes », John White, directeur de la Division Marine pour la Première Nation Snuneymuxw, a souligné qu'il fallait en faire davantage, tant au niveau fédéral que provincial⁶². Dans son mémoire, la Cadboro Bay Dead Boats Society a aussi demandé au gouvernement fédéral de renforcer ses mesures pour atténuer les risques environnementaux, notamment en exigeant que la GCC et TC disposent « d'une base solide et efficace et 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'abandon⁶³ ». La Cadboro Bay Dead Boats Society était aussi préoccupée par « [l]e fait que TC ne tienne pas compte de la viabilité environnementale et

57 John White, directeur, Division Marine, Première Nation Snuneymuxw, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

58 Ken Watts, conseiller en chef élu, Première Nation des Tseshaht, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

59 Leonard Lee, président du conseil d'administration et directeur, Zone A - Egmont et Pender Harbour, District régional de la Sunshine Coast, [Témoignages](#), 6 novembre 2024.

60 Robert Brooks, directeur, Intervention environnementale et dangers maritimes, MPO, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

61 Leonard Lee, président du conseil d'administration et directeur, Zone A - Egmont et Pender Harbour, District régional de la Sunshine Coast, [Témoignages](#), 6 novembre 2024; et Chloe Dubois, directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation, [Témoignages](#), 18 novembre 2024.

62 John White, directeur, Division Marine, Première Nation Snuneymuxw, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

63 Cadboro Bay Dead Boats Society, [Mémoire](#), 28 octobre 2024.



des incidences sur l'estran et les fonds marins, ainsi que des préoccupations des communautés riveraines, lorsqu'il approuve les demandes d'amarrage⁶⁴ ».

Impacts culturels

Des membres des Premières Nations ont parlé de l'incidence des bateaux délaissés sur leurs collectivités. La cheffe Lenora Joe, de la Première Nation shíshálh, a expliqué ce qui suit au Comité :

Le peuple [shíshálh] est connu comme le « peuple du saumon ». Le saumon et les ressources marines font partie intégrante de qui nous sommes. En tant que peuple [shíshálh], notre mode de vie est unique. [...] La santé de notre environnement marin est affectée au point où nos ressources sont touchées par de nombreux problèmes, y compris les bateaux délaissés. Pendant de nombreuses années, nous avons cherché à nous attaquer à ce problème dans notre *swiya*⁶⁵. L'irresponsabilité d'autres personnes est triste pour notre communauté, qui a l'énorme responsabilité de remédier à la situation. C'est énorme⁶⁶.

Elle a ajouté que

[n]otre territoire fait également partie de nous, tout comme la nourriture que nous recueillons pour nourrir notre peuple conformément à notre mode de vie traditionnel. Nous nous battons pour garder nos traditions. Chaque jour, nous perdons quelque chose. Nous perdons une partie de nous. Une partie de nous disparaît dans le grand nuage, et nous nous battons pour la préserver⁶⁷.

John White a également fait part de l'impact des bateaux délaissés sur la communauté Snuneymuxw :

Les navires abandonnés compromettent la souveraineté alimentaire et le mode de vie traditionnel des Snuneymuxw. Les Snuneymuxw estiment que la gestion de leurs eaux et de leurs terres est leur plus grande priorité pour que leur peuple et les générations à venir puissent continuer à vivre comme leurs ancêtres et leurs aînés l'ont fait pendant des milliers de générations avant l'arrivée des Européens⁶⁸.

Bien que l'élevage d'huitres et de palourdes revêtait également une importance économique pour sa communauté, Gordon Edwards, conseiller de la Première Nation

64 *Ibid.*

65 Terres, lieu de naissance et territoire de la Nation shíshálh.

66 Cheffe Lenora Joe, Première Nation shíshálh, *Témoignages*, 30 octobre 2024.

67 *Ibid.*

68 John White, directeur, Division Marine, Première Nation Snuneymuxw, *Témoignages*, 30 octobre 2024.

Snaw-naw-as, a expliqué le rôle plus large des produits de la mer récoltés et l'importance de préserver les élevages d'huîtres et les sites de conchyliculture de toute contamination :

Dans notre communauté, quand nous nommons un enfant, que nous pleurons un mort ou que nous tenons une commémoration, la nourriture offerte se compose de produits de la mer : des huîtres, des palourdes, des palourdes japonaises — des panopes du Pacifique en général. Nous nous rendons sur place, nous récoltons ces produits et nous nourrissons les gens qui viennent dans notre communauté pour participer à une cérémonie pour donner un nom ou une commémoration⁶⁹.

La cheffe Joe a avancé que les générations futures pourraient être affectées par la contamination des fruits de mer par des navires délaissés. Elle a ajouté ceci : « Comment puis-je expliquer à mon fils de 10 ans que nous ne pouvons pas nous nourrir? Nous devons aller ailleurs. [...] Le risque est énorme pour que nos enfants, nos petits-enfants et mes arrière-petits-enfants n'aient pas cette possibilité ou ne sachent même pas de quoi il s'agit⁷⁰. »

Comme de nombreux autres témoins, elle a évoqué l'impact des ressources limitées pour prendre en charge des bateaux délaissés : « Nous n'avons tout simplement pas les ressources pour nous rendre sur place et tout nettoyer, et nous ne les avons pas plus pour restaurer les sources de nourriture dans les eaux pour que les membres de notre communauté y aient accès⁷¹. » Elle a dit au Comité que sa communauté a exprimé « [ses] inquiétudes et [ses] frustrations et parlé des incidences sur [elle], nos familles et notre sécurité alimentaire » et a tenté de résoudre la situation avec différents ordres de gouvernement⁷².

En plus de l'importance culturelle de la cueillette des fruits de mer, la cheffe Joe a déclaré au Comité que « [l]a sécurité alimentaire est de la plus haute importance pour notre communauté. Le fait que nous ne pouvons pas recueillir d'aliments comme le faisaient nos ancêtres est très préoccupant et très grave⁷³. »

69 Gordon Edwards, conseiller, Snaw-naw-as First Nation, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

70 Cheffe Lenora Joe, Première Nation shíshálh, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

71 *Ibid.*

72 *Ibid.*

73 *Ibid.*



Répercussions économiques

Roberta Bowman a expliqué que

[n]otre 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 locale⁷⁴.

Dans son mémoire, l'Administration portuaire de Nanaimo a abordé le fardeau que représente pour les administrations portuaires l'entretien ou le nettoyage des bateaux abandonnés⁷⁵.

Le Comité reconnaît les graves répercussions que posent les bateaux délaissés sur la sécurité, la culture et l'économie.

OBSTACLES À LA RÉOLUTION DU PROBLÈME DES BATEAUX DÉLAISSÉS

Permis et immatriculation

Si la LEBAD a notamment interdit d'abandonner son bateau, de le laisser devenir une épave en ne l'entretenant pas ou de le sombrer ou de l'échouer volontairement, l'application de ces interdictions et l'administration des sanctions nécessitent d'identifier le propriétaire du bateau.

Des témoins ont souligné les difficultés liées au système actuel d'immatriculation des bateaux et de délivrance des permis, et ont expliqué en quoi celles-ci contribuaient à compliquer l'identification des propriétaires de bateaux délaissés⁷⁶. Sean Rogers, directeur exécutif des Affaires législatives, réglementaires et internationales à TC, a expliqué qu'avant 2010, les permis d'embarcation de plaisance (PEP) étaient valides à vie. Le propriétaire était tenu de signaler tout changement de propriétaire ou tout retrait du service du bateau dans la base de données des permis de bateau de plaisance, mais

74 Roberta Bowman, directrice exécutive, Chambre de commerce de Ladysmith, *Témoignages*, 18 novembre 2024.

75 Administration portuaire de Nanaimo, *Mémoire*, 14 novembre 2024.

76 Voir par exemple Joshua Charleson, directeur exécutif, Coastal Restoration Society, *Témoignages*, 6 novembre 2024; Roberta Bowman, directrice exécutive, Chambre de commerce de Ladysmith, *Témoignages*, 18 novembre 2024; et Chloe Dubois, directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation, *Témoignages*, 18 novembre 2024.

cela n'était pas toujours fait⁷⁷. Lors de sa comparution en septembre 2024, on comptait 2,7 millions de PEP, dont 1,5 million de permis valides à vie. Il a expliqué qu'un régime de délivrance de permis plus rigoureux pourrait « soutenir l'application de la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux] en permettant aux responsables du Programme de protection de la navigation ou à la Garde côtière canadienne d'identifier plus facilement le propriétaire d'un navire⁷⁸ ».

Bob Peart, président de la Friends of Shoal Harbour Society, a dit au Comité que « [d]epuis des années, Transports Canada répète à l'envi que le registre des propriétaires sera modernisé. Nous constatons peu de progrès⁷⁹. »

Le Comité a appris que lorsque l'immatriculation du bateau ne permet pas d'identifier le propriétaire, d'autres mesures sont prises, notamment des discussions avec la population locale où le bateau a été trouvé⁸⁰. Joanne Weiss-Reid, directrice des Opérations et du développement réglementaire à TC, a expliqué que la LEBAD autorise également le Ministère à donner un préavis de 30 jours « pour permettre au propriétaire de se manifester avant que nous prenions des mesures à l'égard du bâtiment⁸¹ ».

Des témoins ont souligné l'importance d'améliorer l'identification des propriétaires de bateaux afin de lutter contre les navires délaissés. De plus, certains témoins ont affirmé que l'État de Washington dispose d'un modèle d'enregistrement efficace⁸².

La période de validité actuelle du permis énoncée dans la réglementation est de 10 ans. En mai 2023, des modifications proposées au *Règlement sur les petits bâtiments* ont été

77 Sean Rogers, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, TC, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

78 *Ibid.*

79 Bob Peart, président, Friends of Shoal Harbour Society, [Témoignages](#), 28 octobre 2024.

80 Robert Brooks, directeur, Intervention environnementale et dangers maritimes, MPO, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

81 Joanne Weiss-Reid, directrice, Opérations et développement réglementaire, TC, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

82 Voir par exemple Jacob Banting, coordonnateur du programme, Clean Marine BC, Georgia Strait Alliance, [Témoignages](#), 2 octobre 2024; Bob Peart, président, Friends of Shoal Harbour Society, [Témoignages](#), 28 octobre 2024; Eric Dahli, président, Cadboro Bay Dead Boats Society, [Témoignages](#), 28 octobre 2024; et Bonny Brokenshire, professionnelle de l'environnement, à titre personnel, [Témoignages](#), 28 octobre 2024.



publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada*⁸³. Ces modifications viseraient notamment à faciliter l'identification des propriétaires de bateaux grâce à :

- une nouvelle période de validité de cinq ans pour les PEP;
- un élargissement des exigences en matière de PEP pour qu'elles s'appliquent à toutes les embarcations de plaisance propulsée par le vent d'une longueur de plus de six mètres (à l'exception des bâtiments à propulsion humaine comme les kayaks, canots ou bateaux-dragons).

Le règlement proposé exigerait également que les détenteurs de PEP transfèrent dans un délai de 30 jours leur permis lors de la vente de leur embarcation de plaisance et autorise TC à annuler un PEP en cas de non-conformité⁸⁴.

Une autre préoccupation soulevée dans le contexte de l'immatriculation était que les droits d'immatriculation et d'amarrage ne couvraient pas toujours les coûts d'élimination, alors que cela devrait être le cas⁸⁵. Le Comité a également appris que « l'assurance est un bon moyen de suivre les navires⁸⁶ ».

Il ne fait aucun doute pour le Comité que les difficultés liées à l'identification des propriétaires de bateaux constituent un obstacle important en ce qui concerne la résolution du problème des bateaux délaissés et la prévention de l'abandon de bateaux.

Bouées d'amarrage

Bob Peart et Bonny Brokenshire ont tous les deux affirmé que les bouées d'amarrage constituaient l'une des principales causes de l'abandon de bateaux. En effet, « les baies qui sont envahies par des bouées d'amarrage sont aussi souvent envahies par des bateaux délaissés et abandonnés⁸⁷ ». Comme Bob Peart l'a expliqué :

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

83 *Gazette du Canada, Partie I*, volume 157, numéro 19 : [Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments](#).

84 Sean Rogers, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, TC, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

85 Chambre de commerce de Ladysmith, [Mémoire](#).

86 Roberta Bowman, directrice exécutive, Chambre de commerce de Ladysmith, [Témoignages](#), 18 novembre 2024.

87 Bonny Brokenshire, professionnelle de l'environnement, à titre personnel, [Témoignages](#), 28 octobre 2024.

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 contrecarrer nos efforts pour faire appliquer la loi. Cette situation doit changer⁸⁸.

Selon lui, TC et la GCC doivent « donner aux collectivités locales les moyens de gérer leurs bouées d'amarrage privées » et 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 ». Il a également recommandé au gouvernement fédéral de modifier la définition de bouée d'amarrage pour préciser qu'il s'agit d'un ouvrage mineur⁸⁹. Bonny Brokenshire a expliqué au Comité que même si des mesures positives ont été prises au niveau fédéral, notamment par le biais du Plan de protection des océans, des modifications législatives, entre autres au *Règlement sur les bouées privées*⁹⁰, permettraient « de faire des recherches en vue du resserrement des exigences applicables aux bouées d'amarrage⁹¹ ».

Bonny Brokenshire a également souligné le succès d'un règlement administratif sur les bouées d'amarrage dans la baie Mannion adopté par la municipalité de Bowen Island : « [L]es 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 inestimable⁹². »

Enlèvement et élimination

Dans leur mémoire respectif, l'Administration portuaire de Nanaimo et la Chambre de commerce de Ladysmith ont toutes les deux souligné la lenteur du processus d'approbation permettant d'enlever un bateau délaissé⁹³.

88 Bob Peart, président, Friends of Shoal Harbour Society, *Témoignages*, 28 octobre 2024.

89 *Ibid.*

90 *Règlement sur les bouées privées*, DORS/99-335.

91 Bonny Brokenshire, professionnelle de l'environnement, à titre personnel, *Témoignages*, 28 octobre 2024.

92 *Ibid.*

93 Administration portuaire de Nanaimo, *Mémoire*, 14 novembre 2024; et Chambre de commerce de Ladysmith, *Mémoire*.



Certains témoins ont mentionné que les questions de compétence causaient de la confusion en ce qui concerne l'enlèvement. Par exemple, Ken Watts, conseiller en chef élu de la Première Nation des Tseshaht, a affirmé au Comité que « [p]our la Première Nation des Tseshaht, il y a l'Administration portuaire de Port Alberni, le gouvernement provincial et la responsabilité de la zone intertidale sur notre territoire. Je pense que l'on s'embrouille souvent dans les questions de responsabilité⁹⁴. » De même, Joshua Charleson a déclaré ceci au Comité :

En ce qui concerne le pouvoir, il y a toujours une certaine confusion à l'égard de qui va prendre possession du bâtiment, reconnaître qu'il s'agit d'un bâtiment préoccupant ou autoriser le retrait. Il faut régler cette question : la Garde côtière canadienne, le ministère des Pêches et des Océans, Transports Canada et les provinces ont leurs propres exigences, sans parler des communautés des Premières Nations. Il faut multiplier les démarches pour déterminer qui est responsable de quoi⁹⁵.

Comme l'a mentionné Roberta Bowman, cette frustration démontre l'importance d'améliorer la collaboration entre les ordres de gouvernement : « 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 essentielle⁹⁶. »

L'élimination de bateaux délaissés est complexe. En effet, comme l'a affirmé Chloe Dubois, « 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 coulé⁹⁷ ».

De plus, Joshua Charleson a expliqué à quel point le manque d'infrastructure pour se débarrasser des bateaux délaissés est problématique :

Il est vraiment important [qu'un navire abandonné en cours de démantèlement] soit confiné, parce que plein de choses peuvent mal tourner. Démanteler un navire est un travail très spécialisé. [...] Différents problèmes peuvent survenir.

Il peut s'agir de fluide hydraulique toujours présent dans les boyaux. Si ce liquide entre en contact avec votre main, il faut vous amputer la main. C'est le genre de situation qui

94 Ken Watts, conseiller en chef élu, Première Nation des Tseshaht, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

95 Joshua Charleson, directeur exécutif, Coastal Restoration Society, [Témoignages](#), 6 novembre 2024.

96 Roberta Bowman, directrice exécutive, Chambre de commerce de Ladysmith, [Témoignages](#), 18 novembre 2024.

97 Chloe Dubois, directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation, [Témoignages](#), 18 novembre 2024.

peut dégénérer rapidement. J'ai vu des pêcheurs vivre ce genre de problème. C'est la même chose pour l'huile, le pétrole et les combustibles. Dans les navires qui ont un système d'eaux usées, il y a toutes sortes de contaminants qui peuvent être libérés et endommager l'environnement pendant le démantèlement.

Effectuer le démantèlement dans un espace contrôlé et confiné pouvant contenir tous ces différents contaminants environnementaux éviterait que des catastrophes surviennent. C'est pourquoi il est important d'avoir une infrastructure dédiée à ce genre de travail⁹⁸.

Coûts

Le coût de l'élimination des bateaux est l'un des obstacles qui empêche les propriétaires de se débarrasser adéquatement de leur bateau. Benjamin Boulton a affirmé au Comité qu'« [h]abituellement, il en coûte quelques milliers de dollars pour l'enlever. Si vous êtes dans une région économiquement défavorisée, où le travail est rare ou saisonnier, quelques milliers de dollars pour vous débarrasser d'un bateau, c'est énorme. Que vous reste-t-il à faire⁹⁹? »

Robert Brooks a également informé le Comité de la variation importante des coûts associés à l'élimination des bateaux délaissés :

[L]orsque la Garde côtière canadienne intervient pour s'occuper des navires qui nécessitent notre attention, nous constatons que les coûts peuvent être de l'ordre de 5 000 à 10 000 \$, mais lorsqu'il s'agit de navires commerciaux de grande taille qui contiennent de gros polluants, il faut compter entre 25 et 35 millions de dollars pour retirer le navire et le démanteler¹⁰⁰.

En ce qui concerne les coûts d'élimination, Joshua Charleson a expliqué que ceux-ci comprennent « la formation, l'assurance, l'hébergement, la logistique, les bâtiments, l'équipage, l'équipement, le transport des déchets, l'équipement lourd, la barge, le personnel et les frais d'enfouissement. L'élimination d'un bâtiment abandonné entraîne de nombreux coûts¹⁰¹. »

98 Joshua Charleson, directeur exécutif, Coastal Restoration Society, *Témoignages*, 6 novembre 2024.

99 Benjamin Boulton, gestionnaire, Programme des bateaux délaissés, Rugged Coast Research Society, *Témoignages*, 2 octobre 2024.

100 Robert Brooks, directeur, Intervention environnementale et dangers maritimes, MPO, *Témoignages*, 18 septembre 2024.

101 Joshua Charleson, directeur exécutif, Coastal Restoration Society, *Témoignages*, 6 novembre 2024.



Processus

Le Comité a appris que, bien que certaines composantes des navires délaissés soient recyclées (comme le métal)¹⁰², la plupart finissent dans des décharges¹⁰³. Colin Henein a évoqué les défis liés au recyclage des bateaux en fibre de verre, qui sont acceptés par peu d'installations¹⁰⁴. Il a ajouté que le FAB proposé pourrait contribuer à la recherche et au développement sur le recyclage de la fibre de verre¹⁰⁵. Il a également expliqué que le recyclage des bateaux implique plusieurs ordres de gouvernement :

[C]'est un travail de collaboration. Le gouvernement fédéral, par exemple, impose des exigences relatives à la contamination de l'eau et à la protection de l'environnement. Nous collaborons aussi étroitement avec nos collègues des provinces et des municipalités, qui sont responsables d'affaires comme l'aménagement du territoire, le retrait des bateaux de l'eau pour le recyclage, les normes de travail et plus encore. On utilise une approche collaborative¹⁰⁶.

Dans son mémoire, la Chambre de commerce de Ladysmith a souligné que le « soutien fédéral à des programmes novateurs de recyclage pourrait permettre aux propriétaires de bateaux de se débarrasser plus facilement de leurs embarcations de manière responsable¹⁰⁷ ».

Application de la loi

Des représentants ministériels et d'autres témoins ont fait part de leurs réussites au Comité. Par exemple, en décrivant une situation difficile liée à des bateaux délaissés à laquelle sa communauté a été confrontée il y a dix ans, Ian Winn, directeur de l'Atl'ka7tsem Howe Sound UNESCO Biosphere Region, a affirmé au Comité qu'heureusement, « le gouvernement fédéral en a beaucoup fait pour protéger le milieu marin grâce au Plan de protection des océans, puis à la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou

102 David Roberts, gestionnaire, Terra Services inc., [Témoignages](#), 2 octobre 2024.

103 Bonny Brokenshire, professionnelle de l'environnement, à titre personnel, [Témoignages](#), 28 octobre 2024.

104 Colin Henein, directeur, Protection maritime, Politiques environnementales, TC, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

105 *Ibid.*

106 *Ibid.*

107 Chambre de commerce de Ladysmith, [Mémoire](#).

dangereux] et, maintenant, au Fonds d'assainissement concernant les bâtiments, mais [qu'il] existe encore des lacunes¹⁰⁸ ».

D'autres témoins ont fait part de leurs préoccupations concernant l'application de la loi et les ressources. Par exemple, John White a affirmé que la GCC et TC n'ont pas « la capacité nécessaire et qu'ils ne peuvent pas intervenir rapidement¹⁰⁹ ». Par conséquent, « [l']intervention des Premières Nations est devenue de plus en plus pertinente¹¹⁰ ». Dans son mémoire, la Cadboro Bay Dead Boats Society a exprimé son inquiétude concernant « [l']absence d'une mise en œuvre efficace et significative des "règles" fédérales en vigueur applicables à une série de responsabilités¹¹¹ ». Joshua Charleson a affirmé au Comité que « personne n'effectue de vérifications en Colombie-Britannique¹¹² ». Dans son mémoire, l'Administration portuaire de Nanaimo a décrit le système qui permet de signaler les bateaux et de les faire enlever comme « lent et incohérent » et a ajouté que « lorsqu'on désigne les navires comme une menace pour la santé publique, la sécurité ou l'environnement, il n'existe pas de système immédiat ou rationalisé permettant de prendre des mesures sans passer par des processus d'approbation bureaucratiques¹¹³ ».

Financement

Chloe Dubois a affirmé au Comité que même si la LEBAD constituait « un excellent point de départ », les fonds disponibles étaient inadéquats pour le nombre de bateaux à éliminer¹¹⁴. Elle a souligné les défis liés à l'obtention de subventions annuelles et a plaidé en faveur « d'un financement annuel à long terme¹¹⁵ ». Dans son mémoire, l'Administration portuaire de Nanaimo a également soutenu la nécessité d'accroître le financement :

Les ressources financières allouées à l'enlèvement des navires sont toujours insuffisantes. Les fonds limités disponibles sont souvent épuisés rapidement, laissant les autorités locales et les marinas supporter les coûts d'élimination. Par exemple, l'élimination d'un seul navire peut coûter jusqu'à plusieurs milliers de dollars en

108 Ian Winn, directeur, Átl'ka7tsem Howe Sound UNESCO Biosphere Region, *Témoignages*, 6 novembre 2024.

109 John White, directeur, Division Marine, Première Nation Snuneymuxw, *Témoignages*, 30 octobre 2024.

110 *Ibid.*

111 Cadboro Bay Dead Boats Society, *Mémoire*, 28 octobre 2024.

112 Joshua Charleson, directeur exécutif, Coastal Restoration Society, *Témoignages*, 6 novembre 2024.

113 Administration portuaire de Nanaimo, *Mémoire*, 14 novembre 2024.

114 Chloe Dubois, directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation, *Témoignages*, 18 novembre 2024.

115 *Ibid.*



fonction de sa taille, du matériau et des contaminants tels que la fibre de verre, l'huile et l'amiante¹¹⁶.

Benjamin Boulton a souligné la nécessité de financer l'enlèvement et l'élimination « en mettant l'accent sur les petites collectivités¹¹⁷ ».

Kathy Nghiem a affirmé que lorsqu'un navire pose « un risque important et un danger immédiat », des fonds fédéraux supplémentaires sont accessibles pour s'assurer « que les dangers posés par ce navire sont pris en charge rapidement et efficacement¹¹⁸ ».

SOLUTIONS SUPPLÉMENTAIRES

Prévention

L'importance de la prévention a été soulignée par de multiples témoins. Par exemple, Roberta Bowman a informé le Comité que 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 responsabilisation¹¹⁹. »

John White a également encouragé le gouvernement fédéral à mettre l'accent sur la prévention :

[C]e que nous voyons actuellement ici, à Port Alberni, et sur notre territoire, c'est que lorsqu'un problème survient relativement à un bateau, il est laissé là, on attend que son propriétaire s'en occupe, puis le bateau coule. Pendant ce temps, d'autres personnes se tiennent prêtes à aider à retirer ces bateaux avant qu'ils ne deviennent un problème¹²⁰.

Il a plaidé en faveur d'un financement durable à long terme pour l'identification et la prévention. Leonard Lee et Chloe Dubois ont tous deux évoqué leur frustration de ne pas pouvoir intervenir avant qu'un bateau ne coule¹²¹. Chloe Dubois a recommandé de créer un mécanisme, « un peu comme une procédure accélérée » pour retirer les

116 Administration portuaire de Nanaimo, *Mémoire*, 14 novembre 2024.

117 Benjamin Boulton, gestionnaire, Programme des bateaux délaissés, Rugged Coast Research Society, *Témoignages*, 2 octobre 2024.

118 Kathy Nghiem, directrice générale, Intervention, MPO, *Témoignages*, 18 septembre 2024.

119 Roberta Bowman, directrice exécutive, Chambre de commerce de Ladysmith, *Témoignages*, 18 novembre 2024.

120 John White, directeur, Division Marine, Première Nation Snuneymuxw, *Témoignages*, 30 octobre 2024.

121 Leonard Lee, président du conseil d'administration et directeur, Zone A - Egmont et Pender Harbour, District régional de la Sunshine Coast, *Témoignages*, 6 novembre 2024; et Chloe Dubois, directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation, *Témoignages*, 18 novembre 2024.

bateaux de l'eau avant qu'ils ne sombrent¹²². Dans son mémoire, l'Administration portuaire de Nanaimo proposait également de mettre en place « un processus accéléré pour les navires présentant un danger imminent pour la navigation, une propriété irresponsable et des risques environnementaux¹²³ ». Benjamin Boulton a avancé qu'un « programme soutenu par le gouvernement fédéral permettant aux gens de confier leurs bateaux à des entrepreneurs agréés qui les enlèveraient avant qu'ils soient abandonnés » inciterait grandement les propriétaires à ne pas abandonner leurs bateaux¹²⁴.

De nombreuses autres suggestions concernant la prévention ont été proposées par des témoins, notamment :

- demander une inspection de sécurité avant qu'un bateau soit assuré et immatriculé (qui pourrait être effectuée par des groupes bénévoles comme dans l'État de Washington)¹²⁵;
- collaborer avec des experts pour trouver des moyens de vérifier et d'évaluer les bateaux qui soulèvent des préoccupations avant qu'ils ne posent problème¹²⁶;
- mettre en place un moratoire sur les frais dans les marinas pour réduire le nombre de bateaux abandonnés parce que leurs propriétaires n'ont pas les moyens de les garder là-bas¹²⁷; et
- implanter un programme national de restitution des bateaux¹²⁸.

Joshua Charleson a informé le Comité que la Coastal Restoration Society envisageait de créer un dépôt de bateaux délaissés :

Nous pouvons rendre le projet économiquement viable en ajoutant un chantier naval qui subventionnera le dépôt, et les gens pourront apporter les bateaux, ce qui réduira

-
- 122 Chloe Dubois, directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation, [Témoignages](#), 18 novembre 2024.
- 123 Administration portuaire de Nanaimo, [Mémoire](#), 14 novembre 2024.
- 124 Benjamin Boulton, gestionnaire, Programme des bateaux délaissés, Rugged Coast Research Society, [Témoignages](#), 2 octobre 2024.
- 125 John Roe, directeur fondateur, Dead Boats Disposal Society, [Témoignages](#), 2 octobre 2024.
- 126 Ken Watts, conseiller en chef élu, Première Nation des Tseshaht, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.
- 127 Roberta Bowman, directrice exécutive, Chambre de commerce de Ladysmith, [Témoignages](#), 18 novembre 2024.
- 128 Chambre de commerce de Ladysmith, [Mémoire](#).



considérablement les coûts. Au lieu d'avoir un coût de 50 000 ou 60 000 \$ pour un bateau de pêche de 45 pieds, nous espérons que cette infrastructure et la construction de ce dépôt permettront de ramener le coût à 10 000 ou 12 000 \$¹²⁹.

Rôle des Premières Nations

De nombreux témoins ont souligné l'importance de collaborer avec les Premières Nations en ce qui concerne les bateaux délaissés¹³⁰. Le Comité a été informé d'un certain nombre de partenariats ou d'initiatives existants ou potentiels.

Paul Macedo, directeur des communications pour le Council for the Advancement of Native Development Officers (CANDO)¹³¹, a expliqué que depuis 2020, le CANDO appuie un projet pilote sur les bateaux délaissés en collaborant avec les Premières Nations et les ministères fédéraux concernés. Il a expliqué ceci :

L'objectif est d'accroître les possibilités de participation autochtone dans la gestion des épaves et des navires abandonnés ou dangereux le long de la côte en appuyant la participation communautaire ainsi qu'en comprenant la capacité des communautés, et en les soutenant, afin qu'elles déterminent elles-mêmes comment elles participeront aux processus.

Le CANDO croit qu'il est essentiel d'avoir des communautés autochtones qui participent le plus tôt possible dans le processus de gestion des épaves et des navires abandonnés ou dangereux. Il faut d'abord veiller à ce que ces communautés, leurs gouvernements et leurs membres possèdent la formation, les compétences, les outils et les plateformes nécessaires pour être présents sur l'eau. De plus, en comprenant les processus décisionnels gouvernementaux et les exigences gouvernementales, les communautés autochtones pourront commencer à cogérer les bateaux sur leurs territoires.

[...]

L'élaboration de contrats ou de programmes de surveillance et d'évaluation souples pour les Premières Nations peut accroître l'efficacité des efforts locaux tout en assurant un signalement rapide et précis des épaves et des bateaux abandonnés ou dangereux. Cette approche réduira le coût de surveillance des bateaux et, au bout du compte, permettra de créer des partenariats solides et d'améliorer l'intendance

129 Joshua Charleson, directeur exécutif, Coastal Restoration Society, [Témoignages](#), 6 novembre 2024.

130 Voir par exemple Chloe Dubois, directrice exécutive, Ocean Legacy Foundation, [Témoignages](#), 18 novembre 2024; et Vision Marine Consulting Ltd., [Mémoire](#).

131 Le Council for the Advancement of Native Development Officers (CANDO) est une société à but non lucratif enregistrée au niveau fédéral, contrôlée par les Autochtones, implantée dans les communautés et animée par ses membres. Sa mission est de renforcer les capacités des agents de développement économique et des communautés en leur fournissant des services, des formations et des certifications. Voir [About Cando](#) [EN ANGLAIS SEULEMENT].

environnementale. Les communautés peuvent offrir une capacité de communication directe avec les propriétaires des bateaux au moyen d'avis placés sur les bateaux qui peuvent avoir un effet considérable en encourageant les propriétaires à se conformer à la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux]¹³².

Robert Brooks, du MPO, a également parlé de la collaboration entre son ministère et le CANDO¹³³.

Au sujet des nombreux ordres de gouvernement parfois impliqués, John White a expliqué que « [l]a nation travaille activement avec BC Parks, les ports locaux, la Garde côtière canadienne, les habitants de la région et la collectivité des Snuneymuxw afin d'observer la situation et de répondre au programme des navires abandonnés¹³⁴ ».

Joshua Charleson a informé le Comité que même si de nombreuses Premières Nations ont des programmes de gardiens, ceux-ci « n'ont aucune autorité pour [désigner des bateaux manifestement abandonnés] comme des bâtiments préoccupants et déclarer qu'ils sont prêts à être enlevés ». Il a ajouté ceci :

C'est là que je pense que, au niveau fédéral, nous pouvons faire mieux en créant des protocoles d'entente et un cadre pour donner aux Premières Nations le feu vert pour désigner des bâtiments comme étant abandonnés ou préoccupants sur leur propre territoire. Il est évident qu'il ne s'agira pas d'une approche unique. On ne peut pas créer un seul cadre. Il faut le faire avec chaque nation¹³⁵.

Même si ce ne sont pas toutes les Premières Nations qui ont la capacité de gérer les bateaux abandonnés, il a expliqué que « [l]es Premières Nations sont les mieux placées sur la côte en raison de leur lien avec le territoire et avec l'eau. Les Nuuchah-nulth ont un dicton, *hishuk ish tsawalk*, qui signifie que tout est lié et ne fait qu'un. Les Autochtones ont de telles valeurs et ils aiment l'endroit où ils vivent¹³⁶. »

132 Paul Macedo, directeur des communications, Council for the Advancement of Native Development Officers, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

133 Robert Brooks, directeur, Intervention environnementale et dangers maritimes, MPO, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

134 John White, directeur, Division Marine, Première Nation Snuneymuxw, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

135 Joshua Charleson, directeur exécutif, Coastal Restoration Society, [Témoignages](#), 6 novembre 2024.

136 *Ibid.*



La cheffe Joe a affirmé qu'une partie de la solution passe par les gardiens autochtones¹³⁷ : « [L]es programmes des gardiens dans le Nord avec la nation haïda et d'autres nations [ont] beaucoup d'importance. Je suis si impressionnée par la façon dont on travaille avec le MPO aux programmes des gardiens¹³⁸. » Ken Watts a proposé d'inclure la gestion des bateaux délaissés dans la formation des programmes de gardiens¹³⁹, et Bob Peart a réitéré que le gouvernement fédéral doit soutenir les communautés ou les programmes de gardiens¹⁴⁰.

CONCLUSION

Il ressort clairement des témoignages que les bateaux délaissés dans les eaux canadiennes ont des répercussions considérables, notamment en nuisant à l'environnement, en compromettant la sécurité alimentaire et en affectant profondément le mode de vie traditionnel des communautés côtières des Premières Nations. Tout en reconnaissant les efforts déployés par les différents ordres de gouvernement, les organisations de la société civile et les communautés des Premières Nations, le Comité exhorte le gouvernement du Canada à donner la priorité à la mise en œuvre des initiatives proposées et à collaborer avec ceux qui ont des idées pertinentes et novatrices sur la manière de résoudre ce problème.

Le Comité a entendu à maintes reprises des membres des Premières Nations, des groupes autochtones et des intervenants affirmer qu'ils détiennent de nombreuses

137 Comme on peut le lire dans le rapport final sur l'[Évaluation de l'Initiative de gardiens autochtones d'ECCC](#), publié en août 2024 :

« L'Initiative de gardiens autochtones offre aux peuples autochtones des possibilités d'une plus grande intendance de leurs terres, leurs eaux et leurs glaces traditionnelles, grâce à des subventions et des contributions (S et C). Le financement vise à soutenir les droits et les responsabilités des Autochtones en matière de protection et de conservation des écosystèmes, d'instauration, de maintien d'une économie durable et d'entretien de liens profonds entre les paysages naturels et les cultures autochtones.

Le financement et la prise de décision sont mis en œuvre conjointement avec les Premières Nations, les Inuits et les Métis selon une approche fondée sur la distinction qui respecte et reconnaît les perspectives, droits, responsabilités et besoins uniques des peuples autochtones. Cette mise en œuvre s'appuie sur trois différentes approches et structures en soutien aux gardiens autochtones.

Le financement des gardiens autochtones est aussi administré par deux autres ministères fédéraux, à savoir Parcs Canada (PC) et le ministère des Pêches et des Océans (MPO). Chaque initiative a sa propre approche et son champ d'application. Par exemple, PC travaille en étroite collaboration avec les gardiens autochtones dans les sites sous son administration, tandis que le MPO a établi des liens dans le cadre de sa Stratégie relative aux pêches autochtones. »

138 Cheffe Lenora Joe, Première Nation shísháhlh, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

139 Ken Watts, conseiller en chef élu, Première Nation des Tseshaht, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

140 Bob Peart, président, Friends of Shoal Harbour Society, [Témoignages](#), 28 octobre 2024.

solutions au problème des bateaux abandonnés ou délaissés, mais qu'une collaboration accrue avec le gouvernement du Canada est nécessaire pour aller de l'avant. Pour cette raison, le Comité recommande ce qui suit :

Recommandation 1

Que, dans les 12 mois suivant le dépôt du présent rapport, le gouvernement du Canada convoque une rencontre avec les provinces et territoires, les municipalités, les Nations et organisations autochtones ainsi que les intervenants concernés afin d'élaborer des solutions pour régler la question des bateaux délaissés. Cette rencontre devrait notamment porter sur les enjeux suivants :

- la suffisance du financement fédéral pour s'attaquer au problème des bateaux délaissés;
- la suffisance des frais proposés pour soutenir le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments proposés;
- les moyens d'accroître la coopération et les partenariats avec les gouvernements provinciaux, territoriaux municipaux, ainsi qu'avec les instances dirigeantes autochtones, pour la mise en œuvre de mesures visant à traiter la question des bateaux abandonnés et délaissés;
- les moyens d'améliorer l'identification rapide des propriétaires de bateaux;
- la période de validité appropriée pour l'immatriculation des bateaux, y compris les frais associés;
- l'élaboration de plans d'amarrage des bateaux, incluant des mesures d'application, en collaboration avec d'autres juridictions;
- l'élaboration de programmes ou de processus permettant la remise volontaire de bateaux;
- les moyens d'encourager l'élimination et le recyclage des bateaux, et la création de programmes de recyclage pour les bateaux en fin de vie; et
- l'élimination des obstacles, y compris les délais, pour les particuliers ou les organisations qui souhaitent prendre possession d'un bateau abandonné ou délaissé pour l'enlever et l'éliminer.



Recommandation 2

Que, dans les six mois suivant la convocation de la réunion avec les représentants des Premières Nations, les organisations autochtones, les provinces et les territoires, les municipalités et les intervenants afin d'élaborer des solutions pour résoudre le problème des bateaux délaissés, le gouvernement du Canada fasse rapport de ses progrès sur les résultats de la réunion au Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada:

- **s'engage à améliorer l'identification des propriétaires d'embarcations en finalisant rapidement le projet de règlement modifiant le *Règlement sur les petits bâtiments*, initialement publié en mai 2023;**
- **revoit la période de renouvellement appropriée pour l'enregistrement des embarcations, y compris les frais associés;**
- **évalue l'adéquation du financement fédéral pour traiter les bateaux abandonnés et délaissés;**
- **évalue si le frais proposé de 10 \$ à payer tous les cinq ans pour l'immatriculation des embarcations de plaisance, annoncé en août 2021, est suffisant pour financer le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments proposé;**
- **finalise et lance le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments avant la fin de l'année 2026;**
- **s'engage à prendre des mesures pour empêcher le transfert d'embarcations de plaisance à des propriétaires inaptes dans le but d'éviter les obligations liées à leur élimination, et à faire respecter ces mesures;**
- **s'engage à accroître la coopération et les partenariats avec les instances dirigeantes autochtones ainsi que les gouvernements provinciaux et municipaux dans la mise en œuvre de mesures visant à traiter les bateaux abandonnés ou délaissés, notamment par le biais de programmes de financement à long terme, durables et prévisibles;**

- **s'engage à travailler avec d'autres juridictions pour élaborer des plans d'amarrage pour les bateaux, incluant des mesures d'application;**
- **s'engage à éliminer les obstacles, y compris les délais, pour les particuliers ou les organisations souhaitant prendre possession d'un bateau abandonné ou délaissé afin de l'enlever et l'éliminer;**
- **s'engage à développer et à financer des programmes et des processus pour la remise volontaire de bateaux; et**
- **s'engage à encourager l'élimination et le recyclage des bateaux, et à développer des programmes de recyclage pour les bateaux en fin de vie.**

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada mette en œuvre toutes les mesures d'application à sa disposition, plutôt qu'une approche graduelle de l'application de la loi, afin de dissuader l'abandon de bateaux.

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada s'engage à financer de façon durable et à long terme les programmes et les initiatives des gardiens autochtones pour assurer qu'un financement suffisant soit disponible pour traiter les bateaux délaissés et abandonnés.

Recommandation 6

Que la Garde côtière canadienne et Transports Canada cherchent des occasions de collaborer plus étroitement avec les gardiens autochtones afin de surveiller, d'évaluer et d'enlever des bateaux délaissés et abandonnés.

Recommandation 7

Que le ministère des Pêches et des Océans rétablisse immédiatement le Fonds pour les engins fantômes.

Il est dans l'intérêt de tous les Canadiens de s'attaquer au problème des bateaux délaissés. Le Comité appelle le gouvernement du Canada à collaborer avec les Premières Nations, les organisations autochtones, les provinces, les territoires et les intervenants afin de donner la priorité à cette question. Autrement, les générations futures subiront



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

sans aucun doute les répercussions environnementales, sociales et culturelles des bateaux délaissés.

ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

44^e législature — 1^{re} session

Organismes et individus	Date	Réunion
Ministère des Pêches et des Océans Robert Brooks, directeur, Intervention environnementale et dangers maritimes Stephanie Hopper, directrice générale, Programme des ports pour petits bateaux Kathy Nghiem, directrice générale, Intervention Annie Verville, directrice, Conformité et application de la loi	2024/09/18	116
Ministère des Transports Colin Henein, directeur, Protection maritime, Politiques environnementales Sean Rogers, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales Joanne Weiss-Reid, directrice, Opérations et développement réglementaire	2024/09/18	116
Dead Boats Disposal Society John Roe, directeur fondateur	2024/10/02	119
Georgia Strait Alliance Jacob Banting, coordonnateur du programme, Clean Marine BC	2024/10/02	119
Rugged Coast Research Society Benjamin Boulton, gestionnaire, Programme des bateaux délaissés	2024/10/02	119

Organismes et individus	Date	Réunion
Terra Services inc. David Roberts, gestionnaire	2024/10/02	119
À titre personnel Bonny Brokenshire, professionnelle de l'environnement	2024/10/28	124
Cadboro Bay Dead Boats Society Eric Dahli, président	2024/10/28	124
Friends of Shoal Harbour Society Bob Peart, président	2024/10/28	124
Ville de Bridgewater David Mitchell, maire	2024/10/28	124
Council for the Advancement of Native Development Officers Paul Macedo, directeur des communications	2024/10/30	125
Première Nation shíshálh La cheffe Lenora Joe	2024/10/30	125
Snaw-naw-as First Nation Gordon Edwards, conseiller	2024/10/30	125
Snuneymuxw First Nation John White, directeur, Division Marine	2024/10/30	125
Tseshaht First Nation Ken Watts, conseiller en chef élu	2024/10/30	125
Atl'ka7tsem Howe Sound UNESCO Biosphere Region Ian Winn, directeur	2024/11/06	127
Coastal Restoration Society Joshua Charleson, directeur exécutif	2024/11/06	127
Port of Bridgewater Incorporated Richard Welsford, président	2024/11/06	127
Québec Subaquatique Clément Drolet, plongeur instructeur Marie-Christine Lessard, directrice générale	2024/11/06	127

Organismes et individus	Date	Réunion
Sunshine Coast Regional District Leonard Lee, président du conseil d'administration et directeur, Zone A - Egmont et Pender Harbour	2024/11/06	127
Ladysmith Chamber of Commerce Roberta Bowman, directrice exécutive	2024/11/18	128
Ocean Legacy Foundation Chloe Dubois, directrice exécutive	2024/11/18	128

ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

44^e législature — 1^{re} session

Administration portuaire de Nanaïmo

Cadboro Bay Dead Boats Society

Ladysmith Chamber of Commerce

Québec Subaquatique

Vision Marine Consulting Ltd.

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n^{os} 3 et 5) de la 45^e législature, 1^{re} session et (réunions n^{os} 116, 119, 124, 125, 127 et 128) de la 44^e législature, 1^{re} session est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Patrick Weiler

Rapport supplémentaire du Parti conservateur du Canada – Bateaux délaissés et abandonnés

Les bateaux délaissés et abandonnés constituent une menace grave pour les écosystèmes, les pêcheries, les habitats aquatiques, les voies navigables et la population canadienne concernée. Les conservateurs sont très préoccupés par le fait que les politiques mises en œuvre par le gouvernement libéral depuis dix ans n'ont donné que très peu de résultats pour contrer ces menaces sérieuses.

Depuis 2016, le gouvernement libéral a dépensé plus de 300 millions de dollars dans le cadre du Plan de protection des océans (PPO), mais seulement 791 bateaux ont été enlevés¹. Cette moyenne de 379 266 \$ par navire retiré ne représente pas un bon rapport qualité-prix pour les deniers publics, d'autant plus que 1 355 bateaux délaissés et abandonnés supplémentaires figurent toujours sur l'Inventaire national des épaves, des navires abandonnés ou dangereux de la Garde côtière canadienne². À ce rythme, les contribuables canadiens seront contraints de déboursier 513 905 430 \$ supplémentaires pour éliminer l'Inventaire national.

Les données relatives aux permis pour embarcation de plaisance de Transports Canada étant obsolètes, non vérifiées et peu fiables, elles ne peuvent pas toujours être utilisées pour identifier les propriétaires de bateaux abandonnés et délaissés, ce qui empêche le gouvernement de les tenir responsables. Les conservateurs estiment que ce sont les propriétaires de bateaux abandonnés et délaissés, et non les contribuables, qui sont responsables de l'enlèvement et de l'élimination de leurs navires, mais le gouvernement libéral n'a pas mis en place les systèmes nécessaires pour tenir les propriétaires de navires responsables, car, comme l'a déclaré un témoin, « [o]n ne peut pas demander des comptes à quelqu'un si l'on ne sait pas de qui il s'agit³ ». L'incapacité des entités gouvernementales fédérales à identifier les propriétaires des bateaux abandonnés et délaissés empêche

¹ Sean Rogers, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, ministère des Transports, [Témoignages](#), 18 septembre 2024.

² GCC, [Inventaire national des épaves, des navires abandonnés ou dangereux](#), consulté le 17 octobre 2025.

³ John White, directeur, Division Marine, Première Nation des Snuneymuxw, [Témoignages](#), 30 octobre 2024.

directement le retrait ces bateaux. Pourtant, le gouvernement libéral continue d'omettre de résoudre ce problème systémique.

Par exemple, une modification réglementaire proposée par le gouvernement libéral concernant la base de données sur les permis pour embarcations de plaisance impose à l'acheteur d'un bateau l'obligation d'enregistrer le transfert de propriété. Cependant, certains acheteurs échappent aux responsabilités liées à la propriété d'un bateau en omettant de déclarer le transfert de propriété. Les conservateurs estiment que la meilleure approche consiste à confier aux vendeurs la responsabilité d'enregistrer la vente et le transfert d'un bateau, car ceux-ci ont un intérêt inhérent et une motivation naturelle à se dégager de toute responsabilité future liée au bateau qu'ils ont vendu.

Malgré l'adoption de lois et de règlements fédéraux visant à prévenir et à éliminer les bateaux abandonnés et délaissés, les processus d'enquête et d'évaluation qui précèdent le retrait des bateaux continuent d'être ralentis et alourdis par la bureaucratie et les systèmes dysfonctionnels au sein des ministères fédéraux⁴. Par exemple, les pouvoirs en matière de réglementation des bouées privées ont été transférés de la Garde côtière canadienne à Transports Canada qui, selon les témoignages, n'a pas rempli le mandat qui lui avait été confié à cet égard⁵.

Le gouvernement libéral n'a pas non plus réussi à établir une coordination avec les gouvernements provinciaux et municipaux afin de définir clairement les rôles, les responsabilités et la coopération⁶. Par conséquent, les administrations locales se sentent impuissantes, car elles ont la motivation nécessaire pour agir et retirer les bateaux abandonnés et délaissés, mais doivent s'en remettre aux décisions des gouvernements fédéral et provinciaux⁷.

Les conservateurs sont également très préoccupés par la tendance croissante à utiliser des bateaux, y compris des bateaux abandonnés et délaissés, comme logements en raison de la

⁴ Bob Peart, président, Friends of Shoal Harbour Society, [Témoignages](#), 28 octobre 2024.

⁵ *Ibid.*

⁶ Roberta Bowman, directrice exécutive, Chambre de commerce de Ladysmith, [Témoignages](#), 18 novembre 2024.

⁷ *Ibid.*

crise actuelle du coût de la vie et du logement. L'incapacité du gouvernement libéral à promouvoir la construction de nouvelles maisons pour les Canadiens conduit ces derniers à chercher désespérément un endroit où vivre, y compris à bord de bateaux abandonnés et délaissés qui ne sont pas équipés pour être utilisés comme logements. Ces scénarios soulèvent des interrogations supplémentaires au sujet de la légalité et de la responsabilité des méthodes utilisées pour traiter les déchets et les eaux usées. La cheffe Lenora Joe a décrit comment la crise actuelle liée aux drogues illicites s'est propagée à un vieux traversier amarré dans les eaux adjacentes à sa communauté, lequel a été utilisé comme lieu de production de stupéfiants jusqu'à ce qu'il coule.

Les menaces persistantes que représentent les bateaux abandonnés et délaissés pour les écosystèmes, les pêcheries, les habitats aquatiques, les cours d'eau et la population canadienne concernée doivent être atténuées et neutralisées grâce à une nouvelle approche du gouvernement fédéral qui :

- définit clairement, coordonne et rationalise les responsabilités, les systèmes et les processus du gouvernement fédéral en matière de prévention et d'élimination des bateaux abandonnés et délaissés;
- accorde la priorité au renforcement du système d'immatriculation des embarcations de plaisance afin d'aider tous les niveaux de gouvernement à identifier les propriétaires de bateaux et à les tenir responsables;
- détermine les moyens les plus efficaces et efficients pour retirer et éliminer les bateaux abandonnés et délaissés et veille à ce que les ressources fédérales soient harmonisées en conséquence afin d'optimiser le rendement des investissements fédéraux.

Recommandations

1. Que le gouvernement du Canada modifie la réglementation fédérale sur les permis pour embarcations de plaisance afin d'imposer au vendeur d'un bateau l'obligation de signaler le transfert de propriété à la base de données de Transports Canada.

2. Que le gouvernement du Canada accorde immédiatement la priorité aux allocations de fonds existantes pour les méthodes d'enlèvement et d'élimination qui se sont avérées efficaces et efficientes afin de réduire le coût moyen de l'enlèvement et de l'élimination des bateaux délaissés et abandonnés.