



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

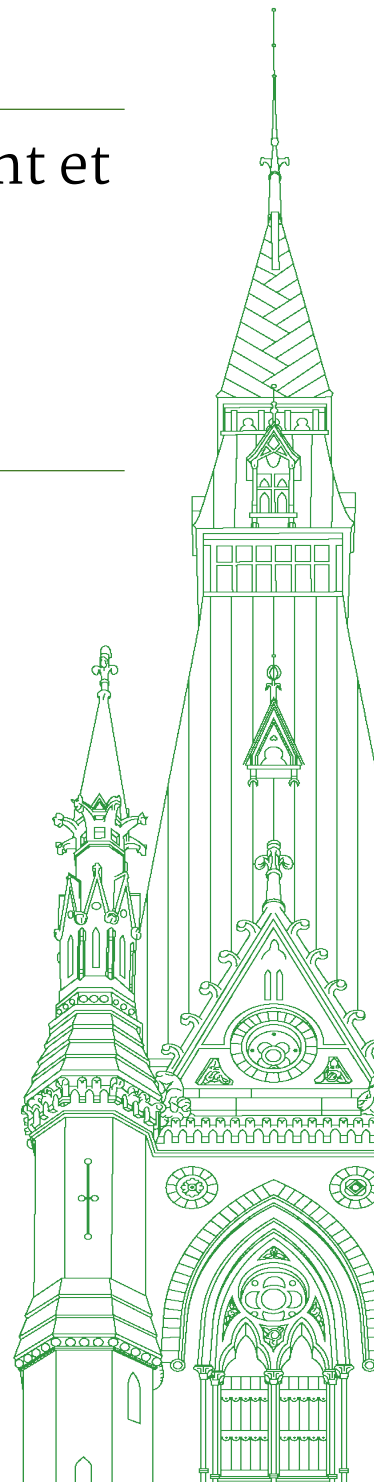
Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 045

Le mardi 16 juin 2026

Présidente : Shannon Miedema



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le mardi 16 juin 2026

• (1535)

[Français]

La présidente (Shannon Miedema (Halifax, Lib.)): La séance est ouverte.

Bonjour, tout le monde.

[Traduction]

Bienvenue à la 45^e réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

La réunion est publique.

Pour les personnes en présentiel, veuillez respecter les consignes de santé et de sécurité afin d'éviter tout incident acoustique pour nos interprètes.

Notre réunion d'aujourd'hui a pour objet de commencer l'étude du projet de loi C-244, Loi modifiant la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) et la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Le député Patrick Weiler ici présent va nous parler de son projet de loi d'initiative parlementaire.

Avant de lui donner la parole, j'ai quelques rappels administratifs à faire.

Un vote est prévu aujourd'hui à 16 h 15. Je sollicite donc le consentement unanime du Comité pour poursuivre nos travaux à partir du moment où l'on entendra la sonnerie, et ce, jusqu'à 10 minutes avant le vote. Nous pourrions ensuite suspendre la séance, et chacun pourra voter, en personne ou à distance. Qu'en pensez-vous, chers collègues? Est-ce que tout le monde est d'accord pour continuer jusqu'à tout près de l'heure du vote? Très bien.

Nous devons approuver deux...

[Français]

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Excusez-moi de vous interrompre, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Bonin, vous avez la parole.

Patrick Bonin: J'aimerais poser une question en lien avec le vote à venir, puisque je ne connais pas la procédure exacte. Si le Comité donne son consentement unanime, est-ce une option de voter en ligne, pour éviter d'avoir à se déplacer et de raccourcir la période d'interruption?

Le greffier du Comité (Leif-Erik Aune): Nous espérons nous arrêter 10 minutes avant le vote. Ainsi, tout le monde pourrait voter.

Patrick Bonin: C'est merveilleux.

La présidente: Si je n'obtiens pas le consentement unanime des membres, je vais devoir suspendre la réunion pendant 30 minutes au lieu de 10.

Patrick Bonin: Je vous remercie de cette clarification, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

[Traduction]

Nous avons deux petits postes budgétaires à approuver, après quoi nous écouterons l'exposé préliminaire de M. Weiler.

On demande d'abord 1 500 \$ pour couvrir les frais liés aux travaux sur le projet de loi C-244. Le Comité approuve-t-il à l'unanimité?

Des députés: D'accord.

La présidente: On demande aussi 500 \$ pour les travaux déjà effectués sur le budget des dépenses.

Des députés: D'accord.

La présidente: Parfait. Merci.

Monsieur Weiler, vous avez cinq minutes pour votre exposé préliminaire. Allez-y, je vous en prie.

Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente et distingués membres du comité de l'environnement et du développement durable. C'est un vrai plaisir d'être parmi vous aujourd'hui pour discuter de mon projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-244 ou loi sur la lutte contre la pollution des côtes.

Je reconnais quelques visages familiers, notamment du comité des pêches et des océans. Je vois que M. Arnold est là.

Les enjeux dont nous allons parler aujourd'hui sont des enjeux auxquels sont confrontées de nombreuses collectivités côtières, dont la mienne, dans la circonscription de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, où l'on sait que le milieu marin est indissociable de nos collectivités, de nos économies locales et de notre mode de vie.

Au fil des ans, j'ai régulièrement entendu des administrations locales, des Premières Nations, des administrations portuaires, des exploitants commerciaux, du personnel de recherche et de sauvetage, des membres de la Garde côtière et, notamment, des riverains évoquer les problèmes croissants que posent les navires abandonnés et la pollution marine. La loi sur la lutte contre la pollution des côtes y apporterait une réponse en comblant deux lacunes précises dans les lois fédérales auxquelles les collectivités côtières continuent d'être confrontées quand elles tentent de remédier à ces frustrations de longue date.

La première concerne les navires abandonnés. En 2019, le Parlement a adopté la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Ce faisant, il a pris de nouvelles mesures de protection en rendant illégal, pour la première fois, l'abandon d'un bateau. C'est fou, mais il était en effet possible auparavant d'abandonner un bateau sans que ce soit une infraction.

L'expérience a montré que, depuis, les propriétaires de bateaux ont trouvé des moyens de se soustraire aux responsabilités que leur impose cette loi. J'ai pu constater que, au lieu de se débarrasser correctement de leurs bateaux en fin de vie utile, beaucoup de propriétaires peu scrupuleux les cèdent, généralement pour des sommes symboliques, à des personnes qui n'ont ni les moyens, ni la capacité, ni l'intention de les exploiter, de les entretenir ou de s'en débarrasser de manière responsable. Ce sont souvent des personnes vulnérables qui cherchent simplement un toit pour vivre.

Beaucoup de ces bateaux continuent de se détériorer, et cela entraîne des risques pour la sécurité des personnes, la navigation, et l'environnement marin. Dans ma propre circonscription, des bateaux ont coulé, entraînant des pertes humaines. Très souvent, ce sont les collectivités locales et les contribuables qui doivent assumer le coût du nettoyage des déchets toxiques et autres polluants qui s'échappent de ces bateaux coulés. C'est ensuite le contribuable qui, à grands frais, finance le repêchage de ces bateaux au fond de l'océan.

La Loi sur la lutte contre la pollution des côtes vise à combler cette lacune en renforçant la responsabilité au moment de la cession. Elle interdirait aux propriétaires de bateaux d'en céder la propriété quand ils savent ou ne se préoccupent pas de vérifier que le receveur n'a pas la capacité, les ressources ou l'intention d'empêcher que le bateau coule, soit abandonné ou devienne dangereux. Pour ce faire, on pourrait notamment mettre en place un système selon lequel le vendeur divulguerait l'état du bateau avant la vente, et l'acheteur indiquerait comment il compte l'entretenir et l'exploiter. Ce système s'appuierait sur le système actuel d'immatriculation des bateaux. Cette proposition vient compléter les récentes améliorations apportées à ce même système par Transports Canada, ainsi qu'au système de permis pour les bateaux de plaisance, afin de renforcer les registres de propriété et la traçabilité des bateaux. Ensemble, ces mesures contribueront à améliorer la responsabilité tout au long du cycle de vie du bateau.

Le deuxième volet du projet de loi concerne la pollution marine. Le principe essentiel en est que l'environnement marin du Canada ne doit pas devenir une décharge et que les collectivités côtières n'ont pas à assumer les coûts de la pollution causée par d'autres. On voit bien les conséquences de la détérioration des infrastructures maritimes quand celles-ci se désagrègent et pénètrent dans les écosystèmes marins. On les voit aussi quand des quais vétustes et d'autres structures libèrent des débris dans nos voies navigables. Et on les voit surtout quand du pétrole et d'autres polluants sont libérés dans les milieux marins.

On se rappellera ce qui s'est produit dans la Baie des Anglais en 2015, quand du pétrole échappé d'une soute de navire a causé d'importants dommages environnementaux et économiques. Malgré ces conséquences, il a été très difficile d'en attribuer la responsabilité, parce que les dispositions en vigueur mettent beaucoup l'accent sur la preuve de l'intention. Le tribunal a estimé qu'il y fallait une « *mens rea* » — intention criminelle —. C'est pourquoi l'amendement proposé à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement vise à clarifier les dispositions relatives aux rejets en mer,

pour que la responsabilité ne repose pas uniquement sur la preuve de l'intention de polluer quand des substances nocives pénètrent dans les milieux marins. Cela permettrait aussi à la personne responsable du déversement de démontrer qu'elle a fait preuve de diligence raisonnable et qu'elle a pris toutes les mesures raisonnables.

En conclusion, le projet de loi C-244 ou loi sur la lutte contre la pollution des côtes, n'est pas une solution complète. La prévention de l'abandon des navires et le renforcement de la responsabilité sont des mesures importantes, mais elles doivent s'accompagner d'autres mesures concrètes visant à soutenir les initiatives responsables de mise au rebut, de recyclage et de nettoyage des bateaux. Pour cela, on a absolument besoin du très attendu fonds pour l'assainissement des bâtiments.

● (1540)

Ce projet de loi est concret et ciblé. Il s'appuie sur des lois fédérales en vigueur, comble des lacunes révélées par l'expérience et met l'accent sur la prévention des dommages environnementaux avant que les collectivités ne se retrouvent contraintes d'en assumer les conséquences, qui sont alors bien plus coûteuses.

Sur ce, j'attends avec impatience les conclusions de l'étude du Comité et je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Weiler.

Nous allons maintenant entamer notre série de questions. Nous commencerons par M. Arnold. Vous avez six minutes, monsieur.

Mel Arnold (Kamloops—Shuswap—Central Rockies, PCC): Merci, madame la présidente.

C'est un plaisir d'être parmi vous. Je siège au comité des pêches depuis plus de 10 ans maintenant. C'est donc intéressant de me retrouver ici. Je remercie M. Weiler du travail qu'il a accompli comme président de ce comité.

J'ai plusieurs questions concernant ce projet de loi et sur ce qui y a mené.

Monsieur Weiler, vous avez dit que, depuis l'adoption de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, les propriétaires de bateaux trouvent des failles législatives et des moyens de contourner les dispositions relatives à la responsabilité. Ces lacunes et insuffisances remontent-elles à la rédaction et à l'adoption de cette loi?

Patrick Weiler: Le processus législatif relatif à cette loi est antérieur à mon élection. Rétrospectivement, on constate que certaines mesures auraient dû y être incluses. C'est l'un des aspects.

Je crois par ailleurs qu'il s'agit d'une conséquence involontaire. Quand on empêche les gens d'abandonner leurs bateaux, ils vont trouver le moyen de contourner certaines de leurs nouvelles obligations concernant l'élimination approprié de ces bateaux. Le projet de loi est très complémentaire, et il s'appuie évidemment sur ce qui figure déjà dans la loi. Dans un monde idéal, cette question aurait été traitée dès le départ, mais c'est à nous, maintenant, qu'il incombe de la régler.

● (1545)

Mel Arnold: L'article 2 de ce projet de loi d'initiative parlementaire ajoute la formulation suivante: « ou de permettre de procéder à l'immersion », de sorte que la disposition se lit désormais comme suit:

Il est interdit à toute personne et à tout navire de procéder ou de permettre à quiconque de procéder à l'immersion

La formulation « permettre de procéder à l'immersion » concerne-t-elle uniquement le propriétaire du bateau ou s'adresse-t-elle également à l'exploitant? Pourrait-il s'agir de toute personne qui observe un bateau se trouvant à proximité et qui pourrait être témoin de l'incident? Ces personnes seraient-elles également coupables d'une infraction si elles permettaient que cette immersion ait lieu sans la signaler ou déclarer en avoir été témoins? Sinon, comment éviter ce genre de situation?

Patrick Weiler: Cette disposition précise qu'il s'agit désormais d'une infraction de responsabilité stricte. Un simple témoin qui aurait assisté à l'immersion ne serait pas poursuivi. Seule la source effective de la pollution serait visée. Celle-ci pourrait provenir d'un bateau ou d'une autre source.

Selon l'interprétation des tribunaux, il faut en effet prouver l'intention de déverser. Le projet de loi modifie cela, de sorte que la disposition serait alors interprétée comme une responsabilité stricte. La défense de la diligence raisonnable serait maintenue, mais la disposition législative n'affecterait pas les personnes ne participant pas directement à l'action.

Mel Arnold: Les tribunaux n'ont pas encore interprété votre amendement. Vous dites qu'ils ont interprété cette disposition dans la loi actuelle comme désignant un rejet effectué directement depuis un bateau. Vous espérez simplement que ce sera interprété de la même manière. Mais rien ne garantit que cela n'impliquerait pas un témoin de l'abandon d'un navire qui ne l'aurait pas signalé.

Pouvez-vous garantir que ce ne sera pas le cas?

Patrick Weiler: Avant de présenter ce projet de loi, j'ai obtenu un avis juridique écrit pour pouvoir répondre à ces questions ainsi qu'à d'autres, soulevées au cours des premières discussions à ce sujet. Je ne peux évidemment pas garantir la manière dont les tribunaux interpréteront ces dispositions. C'est à eux de voir. D'après les avis juridiques qui m'ont été fournis, ce projet est très solide et vise véritablement à en faire une infraction de responsabilité stricte.

Mel Arnold: D'accord. Merci.

Je vais maintenant passer à l'article 3 du projet de loi, dans lequel vous proposez de modifier l'article 34.1 comme suit:

Il est interdit au propriétaire d'un bâtiment d'en transférer la propriété à une personne en sachant que celle-ci n'a pas l'intention ou n'est pas en mesure, notamment en raison d'un manque de ressources, de l'entretenir

Pourriez-vous expliquer au Comité comment un propriétaire de bateau... Je viens de l'intérieur du pays. On y vend beaucoup de petits bateaux sur les pelouses. En gros, les propriétaires en ont assez. Imaginons qu'un automobiliste s'arrête le week-end pour en acheter un. Comment cette disposition peut-elle s'appliquer à un cas comme celui-là, où la transaction peut se dérouler en moins d'une heure dans le jardin de quelqu'un? C'est un scénario classique, et je ne vois pas comment ce projet de loi pourrait s'y appliquer.

Comment peut-on attendre d'un propriétaire — c'est-à-dire le vendeur actuel — qu'il garantisse que l'acheteur remplit effectivement les conditions requises?

Patrick Weiler: Merci de votre question.

Il va de soi que le vendeur d'un bateau ne peut pas tout savoir de l'acheteur. Un système est déjà en place pour l'enregistrement des bateaux une fois leur cession effectuée. Comme vous le savez sans

doute, c'est à l'acheteur du bateau qu'il incombe d'effectuer cette démarche.

Cela suppose que le propriétaire du bateau soit tenu de déclarer l'état de celui-ci et que l'acheteur produise un document attestant sa capacité à l'entretenir et à le faire naviguer. Cette mesure compléterait les dispositions déjà en vigueur dans le cadre du système d'immatriculation des bateaux.

Dans un cas comme celui que vous évoquez, il ne s'agit pas simplement de quelqu'un qui passe et donne de l'argent à quelqu'un d'autre. Désormais, le bateau doit être immatriculé dans les 60 jours suivant son acquisition. Cela compléterait ce qui figure déjà dans la loi.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Arnold.

Monsieur Greaves, c'est à vous. Vous avez six minutes, monsieur.

Will Greaves (Victoria, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Bonjour, chers collègues.

Bonjour, monsieur Weiler.

Merci beaucoup de présenter ce projet de loi d'initiative parlementaire et de nous donner l'occasion d'aborder une question qui, je le sais, préoccupe grandement les habitants de votre région, proche de la mienne, ainsi que nos collectivités côtières, où ce sujet est bien souvent étonnamment d'actualité. C'est d'ailleurs probablement la première question qui m'a été adressée après les élections de l'année dernière et au sujet de laquelle les gens ont exigé que notre gouvernement prenne des mesures. Je vous suis reconnaissant de prendre le relais pour répondre à ce besoin.

Je crois particulièrement important, comme l'a dit il y a un instant notre collègue de l'opposition, d'attirer l'attention de nos collègues qui ne vivent peut-être pas dans des collectivités côtières, qui ne vivent peut-être pas dans des circonscriptions riveraines comme les nôtres et qui ne sont peut-être pas familiers des nombreux aspects et enjeux liés aux bateaux échoués et hors d'usage, souvent laissés à l'abandon.

Ce qui me frappe particulièrement ici, c'est que les uns et les autres envisagent cette question sous des angles très différents. Il y a bien sûr la perspective environnementale, avec la pollution des eaux et du rivage, et les répercussions sur les populations animales. Il y a également les répercussions sur les économies locales, le tourisme et les économies liées aux destinations comme la nôtre. Ces bateaux sont une sorte de nuisance visuelle. Il y a également les répercussions sur les finances publiques — puisque, au final, le coût d'élimination de ces bateaux échoués doit être assumé par le trésor public —, et les répercussions en matière de sécurité et pour d'autres raisons. Cette question peut être abordée de mille et une façons.

Cela étant, pourriez-vous expliquer plus en détail à nos collègues qui ne sont peut-être pas aussi familiers des répercussions que ces bateaux peuvent avoir dans nos collectivités comment le projet de loi C-244 contribuera à réduire le nombre de bateaux aggravant ce problème?

• (1550)

Patrick Weiler: Merci de cette question.

J'ai une expérience semblable. C'était un sujet que je ne comprenais pas très bien avant de me présenter aux élections. Je peux vous dire que, avant même d'être élu, on m'avait contacté pour me demander de régler cette question.

C'est un problème qui rend les gens fous, parce qu'il renvoie à différents paliers de gouvernement, par des voies différentes et dans de nombreux ministères différents. Je crois utile que de nombreux responsables soient présents à mes côtés et puissent en parler au cours de l'heure qui va suivre.

Quand la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux a été adoptée, une modification importante a été apportée pour interdire l'abandon de bateaux. Au début de cette année, nous avons mis à jour notre registre des bateaux, qui nous permet d'avoir une meilleure idée de l'identité de leurs propriétaires. Cette mise à jour devra être effectuée tous les cinq ans, pour que nous puissions bien connaître les propriétaires de bateaux.

Cette législation aura pour effet d'empêcher la cession d'un bateau quand le propriétaire actuel sait que l'acheteur ne pourra pas l'entretenir ou l'exploiter. Cela permettra d'éviter que de nombreux bateaux dangereux se retrouvent sur l'eau et provoquent toutes les conséquences dont vous avez parlé. Je dirais que c'est une pièce du casse-tête.

À mon avis, l'autre aspect à régler à ce stade est la garantie d'un financement durable permettant de sortir de l'eau ces bateaux problématiques quand on arrive à identifier leurs propriétaires, et de mettre en place un système durable pour l'élimination et le recyclage de ces bateaux.

Je crois que, si on arrive à mettre tous ces éléments en place, il sera possible de régler le problème.

Cette législation permettra d'empêcher que le problème s'aggrave. D'autres administrations ont déjà pris ce genre de mesures. L'État de Washington s'est doté d'un système efficace dont nous pourrions nous inspirer, et je crois que c'est un pas dans la bonne direction.

Will Greaves: Merci de cette réponse.

Je voudrais revenir sur un point que vous venez d'évoquer. J'ai le sentiment que, dans de nombreuses collectivités où cet enjeu n'est pas aussi préoccupant, on ne se rend pas vraiment compte des coûts et de l'expertise technique très spécifique qui pourraient être nécessaires pour retirer ces bateaux de nos côtes et de nos collectivités une fois qu'ils ont été abandonnés.

Il est vrai qu'ici, à Victoria, on me demande assez souvent à qui incombe la responsabilité des bateaux échoués et abandonnés. Qui doit prendre en charge les frais d'élimination? La Garde côtière? La municipalité? Moi, personnellement? Est-ce que je dois plonger et les repêcher de mes mains?

Pourriez-vous nous parler des problèmes liés aux ressources et à la compétence administrative, parce que je sais que la situation est assez complexe. En fin de compte, si le coût d'élimination de ces bateaux incombe au gouvernement fédéral, cela représente une dépense considérable.

Patrick Weiler: Oui, considérable. Il existe un programme appelé Programme des bateaux abandonnés pour nettoyer les bateaux déjà coulés, mais il est à court de fonds et n'a pas été refinancé. Il y faut plus d'argent. Et il n'y a pas de financement. Heureusement, dans l'énoncé économique du printemps, on a prévu d'affecter plus

d'argent au Fonds pour les engins fantômes. Les engins fantômes sont une autre forme de pollution marine particulièrement nocive. Si on avait le Fonds pour l'assainissement des bâtiments que le gouvernement avait promis dès 2021, on pourrait régler le problème. Une petite redevance serait prélevée à chaque enregistrement de bateau pour garantir la pérennité de ces fonds.

Le Programme des bateaux abandonnés relève de Transports Canada. Il en existe un autre, géré par le MPO, qui concerne les ports pour petits bateaux. L'une des difficultés que vous avez évoquées est que les responsabilités sont multiples. Transports Canada intervient si le bateau présente un risque pour la navigation. Le MPO intervient s'il se trouve dans un port pour petits bateaux. Environnement et Changement climatique Canada intervient s'il y a actuellement un déversement. La Garde côtière, elle, relève de la Défense nationale, et, en cas d'urgence, elle peut intervenir et autoriser un exploitant privé à retirer un bateau. C'est une situation très complexe. C'est ce qui est très frustrant pour les gens. Cela permet aux agences de se renvoyer la balle, pendant que le problème perdure.

● (1555)

Will Greaves: Merci.

Pour conclure les quelque 30 secondes qui restent, permettez-moi de vous poser la question suivante: selon le projet de loi, la cession d'un bateau serait interdite si le propriétaire agit « en ne [se] souciant pas » de savoir si l'acheteur « n'a pas l'intention ou n'est pas en mesure, notamment en raison d'un manque de ressources, de l'entretenir ».

Pourriez-vous nous dire quel message, selon vous, votre projet de loi envoie aux propriétaires de bateaux au Canada qui considèrent que vendre leur bateau pour un dollar à n'importe qui est une stratégie de cession appropriée?

Patrick Weiler: Ce n'est pas une vraie stratégie d'élimination. Tout est une question de responsabilité individuelle. C'est votre bateau. Il vous incombe de vous en débarrasser correctement. Il n'est pas juste, quand il coule, d'imputer la responsabilité du nettoyage aux contribuables ou aux collectivités côtières.

Will Greaves: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Bonin, vous avez la parole pour six minutes.

Patrick Bonin: Merci, madame la présidente.

Monsieur Weiler, je vous remercie d'être présent et j'aimerais vous poser deux petites questions.

Vous proposez une modification à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Selon ma compréhension, cette modification viendrait régler un problème qu'on a vu dans le passé: à la suite d'un déversement de 2 700 litres, les propriétaires d'un navire avaient été acquittés des accusations pesant contre eux, la cour statuant que c'était à la Couronne de prouver l'intention plutôt qu'un pollueur de démontrer le caractère responsable de sa conduite.

Vous dites que cette modification à la Loi permettrait de transférer le fardeau de la preuve de la Couronne au pollueur. Le pollueur aurait ainsi une responsabilité de démontrer que les mesures appropriées auraient été prises pour empêcher une situation donnée.

À la lecture de cet article, je me questionne. Je ne suis pas sûr de comprendre ce qu'on fait. Je comprends l'intention, vous l'avez bien formulée, mais cette modification ne me convainc pas. Remarquez que je ne suis pas un avocat, mais un législateur. Pouvez-vous m'expliquer en quoi cette petite modification vient régler le problème initial?

Patrick Weiler: Je vous remercie beaucoup de votre question.

Je suis désolé, mais je n'ai pas la version française sous les yeux, seulement la version anglaise. L'intention au départ, quand cette loi a été adoptée, était que cet article constituerait une infraction de responsabilité stricte.

En 2015, comme je l'ai dit plus tôt, il y a eu un cas de déversement, et la cour qui a rendu la décision a eu une interprétation très différente de la loi. Le gouvernement aurait pu porter la décision en appel, mais ne l'a pas fait.

Cette modification nous renvoie donc à l'intention originale de la loi. Si on abandonne un bâtiment sans suivre les étapes qu'une personne raisonnable prendrait, cela constitue une infraction.

Patrick Bonin: C'est donc l'intention. C'est clair.

Patrick Weiler: Oui, bien sûr.

Patrick Bonin: J'aimerais revenir à l'article 34.1, qui concerne le transfert de propriété.

Vous avez parlé de la responsabilité pour le propriétaire vendeur de déclarer les conditions du bateau. Est-ce clair, pour vous, jusqu'où il doit aller et ce qu'il doit déclarer comme conditions?

Ce n'est pas clair pour moi. Doit-il faire une inspection à 360 degrés avec un inspecteur externe? Qu'est-ce qu'on doit avoir concrètement comme conditions à déclarer?

Patrick Weiler: Pour savoir dans quelle condition se trouve le bateau, vous pouvez faire différentes choses et notamment demander une évaluation. Ce qui est important ici, c'est que la personne qui achète le bateau puisse en connaître la condition.

Voilà l'étape par laquelle doit passer la personne qui vend le bateau. En effet, pour que la personne qui l'achète puisse savoir si elle pourra l'entretenir, elle doit d'abord connaître la condition du bateau. Elle pourra ensuite dire de quelle manière elle entend maintenir cette condition. Il y a différentes façons de le faire, mais l'intention doit être là.

• (1600)

Patrick Bonin: Jusqu'où doit-on aller là-dedans? On va devoir interpréter cette loi, mais jusqu'où va-t-on, tant en ce qui concerne les conditions du bateau qu'en ce qui concerne les capacités de l'acheteur de s'assurer de pouvoir l'exploiter ou en disposer de manière à éviter que ça devienne une épave ou autre?

Patrick Weiler: Il y a des limites quant à l'information que le vendeur du bateau peut découvrir. C'est surtout à l'acheteur de décider comment il pourra l'entretenir.

Il est difficile pour le vendeur du bateau d'en faire plus. Cela ne va pas régler tout ce problème, mais ce sont les choses que le vendeur peut contrôler.

Patrick Bonin: J'aimerais revenir aux cas de déversement potentiels.

Dans votre projet de loi, quand vous dites « ou de permettre à quiconque de procéder à l'immersion », j'imagine que « quiconque » ne peut pas être une personne externe qui se retrouverait

responsable. Vous parlez bien du propriétaire ou de l'exploitant du navire, non pas de quelqu'un qui regarderait un déversement et n'interviendrait pas, n'est-ce pas?

Patrick Weiler: C'est seulement la personne ou la compagnie responsable de faire passer la substance d'un endroit à l'autre qui commettrait l'infraction, non pas une personne qui regarderait ça.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Bonin.

[Traduction]

Monsieur Arnold, c'est de nouveau à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

Mel Arnold: Merci.

J'aimerais que M. Weiler précise un peu plus comment un vendeur pourrait fournir la déclaration, si on peut l'appeler ainsi, concernant l'état du bateau. Vous avez évoqué plusieurs façons de procéder. J'ai passé environ 42 ans dans le secteur nautique, et, en fait, il n'y a probablement qu'un moyen valable de confirmer l'état d'un bateau, et c'est par le biais d'une expertise marine en bonne et due forme. Une expertise marine peut coûter des centaines, voire des milliers de dollars, selon la taille du bateau, et elle coûte déjà plusieurs centaines de dollars pour un simple petit bateau de plaisance.

L'une des moyens d'examiner un bateau est de déterminer le taux d'humidité du bois encapsulé susceptible de pourrir — il existe plusieurs méthodes de ce genre. Pour un bateau en fin de vie, comment proposez-vous que son propriétaire fournisse cette déclaration? Par ailleurs, comment un vendeur pourrait-il vérifier que l'acheteur est apte à en assurer l'entretien? Faudrait-il vérifier sa situation financière, ses connaissances en matière d'entretien des bateaux ou sa maîtrise des exigences relatives à leur exploitation? Pourriez-vous nous expliquer?

Patrick Weiler: Merci de la question.

Cela pourrait effectivement être une façon d'envisager l'évaluation de l'état des bateaux. Il y a une chose que j'aurais dû dire avant: cela ne permettra pas de recenser tous les bateaux. Cela permettra de recenser les bateaux tels qu'ils sont définis par la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés et dangereux, qui fixe des dimensions minimales et maximales. Il va de soi que les bateaux plus grands sont régis par d'autres dispositions, par exemple par celles de la Loi sur la marine marchande. Mais l'une des solutions consisterait justement à procéder à une évaluation rigoureuse et approfondie de l'état du bateau.

Quant à l'acheteur, je crois qu'on pourrait obtenir des informations financières, mais la collecte et la vérification de toutes ces informations ne relèvent pas de la responsabilité du vendeur. Ce qui sera exigé de l'acheteur est qu'il s'engage par écrit à s'en occuper.

Mel Arnold: Voulez-vous simplement dire que l'acheteur devrait signer un document dans lequel il s'engage à entretenir le bateau, et c'est tout? Pas plus que cela?

Patrick Weiler: Ce n'est pas tout. Il devra expliquer comment il compte l'entretenir.

• (1605)

Mel Arnold: S'il n'a pas d'expérience dans le domaine de l'exploitation et de l'entretien d'un bateau, si c'est un premier achat, comment peut-on s'attendre à ce qu'il le sache?

Je vais vous laisser répondre à cette question d'abord. Ensuite, j'ai une autre question.

Patrick Weiler: C'est une question légitime.

De fait, il y a toutes sortes de moyens de prouver comment on entreprendrait le bateau à ce stade. Et tous les vendeurs de bateaux ne disposent pas nécessairement de toutes ces informations. Ce n'est pas à eux qu'il incombe de le prouver, mais c'est la diligence raisonnable dont le vendeur peut faire preuve au moment de la vente.

Mel Arnold: Vous pourriez peut-être préciser un peu... Vous parliez de l'intention du projet de loi. S'agit-il vraiment de déterminer qui est le véritable propriétaire du bateau, qui en est légalement responsable, afin que, s'il est abandonné, on puisse déterminer à qui imputer la responsabilité du nettoyage? Est-ce là l'intention du projet de loi? Ce n'est pas ce dont vous parliez tout à l'heure. Pourriez-vous préciser?

Patrick Weiler: Oui. Tout à fait.

Pour revenir à votre question précédente, le vendeur ne peut pas démontrer, au moment de la vente, comment l'acheteur pourrait s'en occuper correctement. Mais ces informations seront accessibles, disons, si ce bateau venait à être accidenté ou abandonné, ou s'il venait à couler. Le vendeur pourrait alors démontrer les mesures qu'il a prises pour éviter que cela se produise. Il s'agit donc simplement de disposer de ces informations. Des sanctions s'appliqueront à ceux qui ne remplissent pas cette obligation. Des amendes pouvant aller jusqu'à 5 000 \$ sont prévues à cet effet. Il s'agira davantage d'un aspect procédural à démontrer.

Mel Arnold: D'accord. J'ai vraiment du mal à voir comment cela pourrait fonctionner à long terme, parce que cela fait peser une lourde responsabilité sur les vendeurs, qui ne disposent pas de cette expertise juridique. Ils veulent simplement vendre un actif qui devient un fardeau pour eux.

Pourriez-vous nous expliquer à nouveau comment le vendeur évaluera les qualifications de l'acheteur?

La présidente: Une réponse rapide, s'il vous plaît, monsieur Weiler.

Patrick Weiler: Nous pourrions peut-être y revenir au prochain tour. Essentiellement, il s'agissait simplement de s'attaquer à ces ventes de mauvaise foi où une personne vend un bâtiment pour un montant symbolique afin de se soustraire à ses responsabilités. Je pourrai en dire davantage au prochain tour.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant donner la parole à M. St-Pierre pour cinq minutes.

Eric St-Pierre (Honoré-Mercier, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'aimerais simplement profiter de ce bref moment pour souhaiter un joyeux anniversaire au député de Skeena—Bulkley Valley. Je crois qu'il a 35 ou 36 ans. Nous avons donc maintenant un enregistrement de votre anniversaire.

Des voix: Oh, oh!

Ellis Ross (Skeena—Bulkley Valley, PCC): J'ai 34 ans.

Eric St-Pierre: Oh, vous avez 34 ans? Je suis désolé. Je me suis trompé d'année, mais joyeux anniversaire.

Je vais passer à des choses plus sérieuses.

Monsieur Weiler, avez-vous entendu directement des préoccupations de la part de gens de votre circonscription au sujet de bateaux

abandonnés qui échouent sur les berges ou ailleurs dans votre circonscription? Pouvez-vous nous parler un peu de ce que vous entendez de la part des résidents, des communautés des Premières Nations, des élus locaux ou même des administrations portuaires? Je suis curieux de savoir à quoi cela ressemble sur le terrain.

Patrick Weiler: Comme je l'ai mentionné plus tôt, c'est évidemment un problème très visible quand on voit des bâtiments abandonnés et délabrés sur l'eau, et c'est un problème qui prend de l'ampleur. D'un côté, oui, c'est une horreur à voir, mais de l'autre, on voit des exemples de ces bâtiments qui polluent réellement l'eau et qui causent d'importantes répercussions environnementales.

Je peux donner des exemples où cette pollution fait en sorte que, dans de nombreux endroits où les Premières Nations récoltaient normalement des palourdes, elles ne peuvent plus le faire. Nous avons des ports où les plaisanciers ont de la difficulté à naviguer parce qu'un grand nombre de bâtiments s'accumulent dans différents secteurs.

Des propriétaires de marinas m'en parlent. Ils reçoivent des appels au milieu de la nuit d'une personne qui leur dit qu'un de ces bateaux est en train de couler. Ils doivent alors obtenir l'autorisation de la Garde côtière pour pouvoir aller le nettoyer. C'est une chose quand on se trouve près d'une zone urbaine, près de la Garde côtière ou près des autorités, mais, dans de nombreux cas, surtout sur la côte de la Colombie-Britannique, cela se produit loin de ces ressources, là où il n'est pas possible d'intervenir rapidement. Cela entraîne alors des problèmes beaucoup, beaucoup plus importants.

C'est le genre de problème qui, je pense, rallie tout le monde, parce que les gens savent que c'est un problème énorme. Il relève de différentes compétences, ou se situe entre différentes compétences. L'objectif est d'empêcher que le problème s'aggrave.

• (1610)

Eric St-Pierre: Parfait. Merci.

Pouvez-vous nous donner des exemples d'entreprises, d'administrations locales ou de groupes environnementaux qui se sont prononcés en faveur du projet de loi C-244? Dans l'affirmative, pourriez-vous fournir au Comité une liste de ces appuis?

Patrick Weiler: Oui, tout à fait.

West Coast Environmental Law, la Surfrider Foundation, l'Ocean Legacy Foundation, la Georgia Strait Alliance, la Raincoast Conservation Foundation, la Dead Boats Disposal Society, la Howe Sound Biosphere Region Initiative Society et la Marine Life Sanctuaries Society of British Columbia font partie des organismes environnementaux qui l'ont appuyé. Plus localement, dans ma circonscription, le district régional de Sunshine Coast l'a appuyé, tout comme le district de Sechelt, la ville de Gibsons, la municipalité de Bowen Island, le district régional de Squamish-Lillooet, le district de Squamish, la nation shíshálh et la nation squamish.

Vous pouvez voir que l'appui est vaste. Certaines municipalités prennent leurs propres mesures, et certaines Premières Nations prennent aussi leurs propres mesures. Je peux vous dire que certaines Premières Nations veulent construire des installations de démantèlement de navires et créer ces possibilités de recyclage sur leur territoire. Certaines municipalités prennent des mesures pour empêcher le mouillage dans certains secteurs, afin d'éviter que ces bateaux ne deviennent des bâtiments problématiques.

Toutes ces organisations font ce qu'elles peuvent pour s'attaquer au problème. Certaines mesures doivent être prises par la province, et d'autres doivent l'être par le gouvernement fédéral. Le projet de loi fait partie intégrante de cet ensemble de mesures.

Eric St-Pierre: Excellent. C'est une liste assez longue. J'ai hâte de la lire.

J'adore le nom de votre circonscription, Sea to Sky. Je crois comprendre que le tourisme est très important pour votre circonscription. En 45 secondes, pouvez-vous expliquer l'importance de ce projet de loi pour le tourisme dans votre circonscription et dans l'ensemble de la Colombie-Britannique?

Patrick Weiler: Je peux vous donner un bon exemple. Il y a un gîte touristique dans ma circonscription, dans le secteur de la baie Porpoise. Ce gîte a été présenté par le *New York Times* comme l'une des meilleures destinations de l'ouest de l'Amérique du Nord. Or, depuis, le problème n'a cessé de s'aggraver. Un certain nombre de bâtiments délabrés prolifèrent dans le secteur, et il y a beaucoup de pollution. C'est maintenant devenu un problème majeur pour son image de marque. Les gens qui s'y rendent s'attendent à trouver un magnifique milieu naturel et à avoir accès à l'eau. Ils constatent maintenant de graves problèmes de pollution. Je sais que la situation existe aussi dans bien d'autres régions côtières du Canada. M. Greaves pourrait probablement parler de problèmes semblables dans sa circonscription.

Je dirais que c'est un aspect de la question. L'autre, c'est que beaucoup de ces bâtiments finissent par devenir des risques pour la navigation. C'est un problème pour les gens du Canada et aussi pour ceux qui viennent d'autres pays et qui veulent découvrir ce que notre pays a à offrir.

La présidente: Merci.

Je signale que la sonnerie se fait maintenant entendre. Comme convenu, nous allons poursuivre jusqu'à 10 minutes avant le vote. Je pense que nous devrions pouvoir terminer avec nos trois derniers intervenants.

Monsieur Leslie, allez-y.

Branden Leslie (Portage—Lisgar, PCC): Par simple curiosité — le moment est un peu étrange —, je suppose que nous pouvons continuer jusqu'à 16 h 30 avant de libérer les gens. Est-ce que certains d'entre nous retournent vraiment à la Chambre? Si nous votons tous ici, nous pourrions probablement continuer presque jusqu'à...

La présidente: Je suis disposée à le faire virtuellement si...

Branden Leslie: Il n'y a pas de raison de suspendre simplement pour suspendre. Si nous sommes tous d'accord, nous pourrions probablement accueillir les fonctionnaires. Je ne sais pas s'ils ont des déclarations à faire au début.

Nous pourrions probablement faire cela, prendre notre pause pour voter, puis revenir sans avoir à nous déplacer physiquement.

La présidente: Tout le monde est-il d'accord pour voter en ligne?

Des députés: D'accord.

La présidente: Très bien. Parfait.

[Français]

Monsieur Bonin, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Patrick Bonin: Merci, madame la présidente.

Je voudrais revenir sur une chose, monsieur Weiler. Vous avez, je pense, mentionné la grosseur des bateaux ou des navires qui seraient assujettis à la Loi. Pourriez-vous apporter des précisions? Une simple petite chaloupe compte-t-elle dans les navires dont la déclaration du propriétaire et la capacité de l'acheteur seraient obligatoires? De plus, jusqu'à quelle grosseur cela va-t-il?

Patrick Weiler: Actuellement, dans la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, les bateaux concernés sont ceux qui dépassent 5,5 mètres.

• (1615)

Patrick Bonin: Merci.

Revenons sur la modification que vous proposez à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Vous dites qu'il faudrait que le propriétaire prouve qu'il a pris toutes les mesures appropriées pour empêcher, par exemple, un déversement de substances ou de pétrole. Cependant, comment déterminer qu'il s'est assuré de prendre toutes les mesures pour empêcher ça? C'est quand même vague. On peut penser à de l'ignorance et à l'adage selon lequel nul n'est censé ignorer la loi, vous allez me dire, mais comment est-ce qu'on balise ça?

Patrick Weiler: C'est une bonne question.

Je pense qu'il est impossible d'avoir une liste de toutes les choses qui devraient être faites par les différentes instances. C'est quelque chose que les tribunaux pourront déterminer en se basant sur les circonstances propres aux différents cas. Je pense que c'est difficile, mais, dans la loi, on se base sur le principe de ce que ferait une personne raisonnable dans la même situation. Si on n'agit pas de façon irresponsable, on ne commettra pas d'infraction en vertu de cette loi. C'est quelque chose qui sera déterminé par les juges, qui se baseront sur les différents arguments qui leur seront présentés.

Patrick Bonin: D'accord.

La présidente: Merci, monsieur Bonin.

[Traduction]

Monsieur Ross, nous vous cédon la parole pour cinq minutes.

Ellis Ross: Merci, madame la présidente.

Merci de votre témoignage, monsieur Weiler.

J'ai grandi sur la côte Ouest et j'y vis encore aujourd'hui. Je connais donc très bien le fléau que représentent les bâtiments abandonnés qui coulent sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique.

Lorsque j'étais conseiller de bande, puis chef du conseil de bande, nous avons aussi essayé de régler ce problème. Nous avons fini par utiliser nos propres ressources pour retirer des bâtiments abandonnés de l'eau. Nous sommes bien conscients du problème d'acheter un bâtiment pour un dollar.

Le projet de loi C-244 impose davantage de responsabilité — et je dirais même davantage de responsabilité juridique — au vendeur. Le vendeur doit s'assurer que la personne à qui il vend le bâtiment a l'intention ou est en mesure « de l'entretenir, de l'exploiter ou d'en disposer de manière à éviter qu'il ne devienne une épave ou un bâtiment abandonné ».

Voici comment je comprends cela: si je vends le bateau à mon collègue ici présent, qui n'a jamais possédé de bateau — je ne crois même pas qu'il ait déjà vu l'océan —, je dois déterminer s'il a la capacité, les ressources ou l'intention d'entretenir, d'exploiter ou de disposer du bâtiment. Je suppose aussi, de mon côté, qu'il doit avoir un document quelconque indiquant que le bâtiment est en bon état de fonctionnement et que mon collègue a une sorte de liste des mesures qu'il compte prendre pour l'exploiter efficacement. Sinon, le document doit pouvoir résister à l'examen des tribunaux.

Supposons-nous que le document dont nous parlons doit être notarié? Doit-il être légalisé d'une façon ou d'une autre pour me protéger quant à ma responsabilité et à mes obligations? Je ne veux pas me voir imposer une amende de 5 000 \$ alors que je sais qu'il a les ressources et qu'il a la capacité d'utiliser YouTube. Je sais tout cela, mais il laisse quand même le bateau couler. Je ne veux pas que cela me retombe dessus.

De quel genre de document avons-nous besoin pour nous assurer que j'ai fait preuve de diligence raisonnable?

Patrick Weiler: Je vous remercie beaucoup de la question. Je pense qu'elle est très importante.

Je vais revenir au libellé de la mesure législative. On y lit ceci:

Il est interdit au propriétaire d'un bâtiment d'en transférer la propriété à une personne en sachant que celle-ci n'a pas l'intention ou n'est pas en mesure, notamment en raison d'un manque de ressources, de l'entretenir, de l'exploiter ou d'en disposer [...], ou en ne s'en souciant pas.

Vous n'avez pas à le prouver, mais si vous savez que cette personne ne satisfait pas à ces conditions, ou si vous ne prenez aucune mesure pour vous en assurer, c'est là que vous commettriez...

Ellis Ross: Quelles sont ces mesures? S'agit-il d'un document notarié pour me protéger? Est-ce un document notarié, par exemple, ou un autre type de document indiquant que j'ai fait preuve de diligence raisonnable? Est-ce qu'il doit dire que je l'ai interrogé, que j'ai interrogé son père, sa mère et ses amis, et que j'ai examiné ses antécédents? Je ne sais même pas ce que je suis censé examiner ici. Je l'ai interrogé autant que je pouvais.

À quoi ressemble ce genre de dossier? Qu'est-ce qui va me protéger et prouver que j'ai fait preuve de diligence raisonnable? Jusqu'où doit aller ce document, et doit-il avoir une valeur juridique?

• (1620)

Patrick Weiler: À mon avis, il ne serait pas nécessaire d'obtenir un document notarié, mais il faudrait poser ces questions. Encore une fois, pour revenir au point initial, il faut divulguer l'état...

Ellis Ross: Il faut quand même que cela puisse résister à l'examen des tribunaux.

Patrick Weiler: Si Transports Canada voulait imposer une sanction en vertu de cette disposition, il faudrait pouvoir le démontrer. C'est ce qui serait exigé. Ce serait...

Ellis Ross: Je recevrais quand même une amende, puis je devrais m'adresser aux tribunaux. J'aurais donc quand même besoin d'un document de sa part qui puisse résister à l'examen des tribunaux et qui démontre que j'ai fait preuve de diligence raisonnable.

Patrick Weiler: Oui, que vous avez fait preuve de diligence raisonnable. N'oubliez pas la norme applicable ici. Vous n'avez pas à prouver qu'il satisfait à toutes ces conditions, parce que ce serait très difficile à faire, mais vous devez prouver que vous avez pris des mesures pour vous en assurer.

Ellis Ross: Si je ne l'ai pas vérifié dans un document quelconque, je contreviens à la loi. Il m'est interdit de vendre ce bâtiment à M. Leslie ici présent sans avoir vérifié toutes ces cases. Cela va se retrouver devant les tribunaux.

Pour ce qui est de l'application de la loi, je suppose que Transports Canada va faire appliquer cette disposition. Le ministère va-t-il donc l'appliquer en examinant les documents? L'évaluation maritime n'est pas un problème. L'expertise maritime n'est pas un problème. Elles existent déjà. Devrai-je soumettre à Transports Canada le dossier que M. Leslie m'a remis pour démontrer qu'il n'est pas un propriétaire de bateau insouciant?

Patrick Weiler: Oui, c'est exactement cela. Il faudrait soumettre la déclaration ou les documents dans lesquels l'acheteur démontre qu'il a la capacité d'entretenir le bâtiment.

Ellis Ross: Comment cela s'appliquera-t-il dans les réserves? Comment la disposition sera-t-elle appliquée dans les réserves?

Patrick Weiler: Elle serait appliquée de la même façon partout au pays. Cela s'ajouterait au système d'immatriculation des bâtiments.

Ellis Ross: Non, ce n'est pas le cas, pas dans les réserves. Il y a beaucoup de lois qui ne sont pas appliquées dans les réserves, qu'elles soient provinciales ou fédérales. La plupart du temps, il faut demander l'autorisation d'entrer dans une réserve pour appliquer la loi. Le conseil de bande va-t-il...? Les conseils de bande possèdent aussi des bateaux et en vendent. Faudra-t-il obtenir l'adhésion du conseil, par exemple en vertu de la Loi sur les Indiens?

Patrick Weiler: Je sais qu'il y a... Je pense malheureusement que le temps est écoulé. J'aimerais beaucoup approfondir cette question avec vous par la suite. Je sais que, dans certains cas, il faut effectivement des résolutions du conseil de bande pour faire ce genre de choses.

Ellis Ross: D'accord, merci.

La présidente: Nous passons maintenant à M. Fanjoy, pour cinq minutes.

Bruce Fanjoy (Carleton, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur Weiler.

Le problème des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux tient-il au fait que nos lois sont insuffisantes ou que l'application de la loi est insuffisante, ou y a-t-il aussi d'autres facteurs?

Patrick Weiler: Je suis désolé, mais pourriez-vous répéter la question?

Bruce Fanjoy: Le problème des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux tient-il au fait que nos lois, dans leur forme actuelle, sont insuffisantes ou que l'application de la loi est insuffisante, ou y a-t-il d'autres facteurs?

Patrick Weiler: Je pense que c'est tout cela à la fois.

Il y avait une importante lacune législative avant l'adoption de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, en 2019. Comme je l'ai dit plus tôt, il n'était même pas interdit nulle part d'abandonner son bâtiment. Cette loi a réglé l'un des problèmes.

L'un des problèmes qui existent depuis longtemps, c'est que nous ne savons pas qui possède la plupart des bateaux. Le système repose sur des documents papier, alors il est très désuet. Plus tôt cette année, nous avons mis en place un nouveau système. Tout se trouvera donc dans une seule base de données, et il faudra désormais mettre le système à jour tous les cinq ans, de sorte que nous aurons une meilleure idée de l'identité des propriétaires. Ce sont des changements très importants. Il y a de nombreux problèmes lorsque les gens n'enregistrent pas le transfert de propriété d'un bateau. Ce sont des lacunes importantes dans nos lois.

Il y a ensuite de grands problèmes liés à l'application de la loi sur l'eau. Une partie du problème tient au fait que beaucoup de ressources de Transports Canada, du ministère des Pêches et des Océans et de la Garde côtière sont centralisées dans différents secteurs, alors que bon nombre de ces problèmes finissent par se produire loin de ces ressources. Il y a donc un manque de capacité à bien des égards. Franchement, beaucoup de bases régionales ont aussi été fermées au début des années 2010. Je peux vous dire que ma circonscription, sur la Sunshine Coast, avait auparavant un bureau du ministère des Pêches et des Océans, qui a été fermé en 2012.

Je dirais que ces deux problèmes existent, et qu'il faut les régler.

Bruce Fanjoy: Quelles options s'offrent aux propriétaires de bâtiments pour en disposer correctement?

Patrick Weiler: C'est l'un des domaines où il y a une grande lacune au Canada, parce que, à bien des égards, pour se débarrasser correctement d'un grand nombre de ces bâtiments, il faut les envoyer dans un lieu d'enfouissement. Il y a de meilleures façons de faire.

Un certain nombre d'organisations veulent mettre sur pied des installations de démantèlement de navires et des installations de recyclage, où les bâtiments pourraient être démantelés correctement et où certaines matières encore utiles pourraient être récupérées. Nous n'avons pas ces installations. Nous devons investir dans ce domaine au Canada. D'autres administrations en ont. Sur la côte Ouest, par exemple, l'État de Washington possède beaucoup de ces installations. Il faut aussi que les gens puissent se débarrasser de leurs bateaux de cette façon à très faible coût, parce que les envoyer au dépôt coûte très cher. Ce sont des lacunes auxquelles il faut remédier.

J'ai mentionné plus tôt dans mon témoignage que l'un des moyens d'y arriver serait de créer le fonds d'assainissement concernant les bâtiments, promis depuis longtemps. On saurait ainsi qu'il existe un fonds capitalisé à long terme pour l'élimination des bâtiments. À l'heure actuelle, ce fonds n'existe pas, et c'est une autre lacune à combler.

● (1625)

Bruce Fanjoy: Quelle est l'ampleur du problème des bâtiments abandonnés?

Patrick Weiler: Le problème des bâtiments abandonnés existe partout au pays. Il est plus marqué en Colombie-Britannique. Je ne pourrais pas vous donner un nombre exact de bâtiments qui ont été désignés comme abandonnés. Je peux vous dire que, selon moi, il y en a quelques milliers, mais je parierais que le nombre réel est probablement 10 fois plus élevé.

Le problème est plus important sur la côte Ouest, parce que les hivers y sont plus doux et qu'il y a plus de gens qui y vivent tout l'hiver. On y trouve plus d'embarcations de plaisance, tandis que sur

la côte Est, il y a davantage de bateaux de pêche commerciale. C'est un peu différent. Il y a certainement des problèmes sur la côte Est aussi. Un collègue des Îles-de-la-Madeleine me montrait des photos et des exemples dans sa circonscription. C'est simplement que l'état de ces bâtiments est différent. Il y a plus de bâtiments commerciaux sur la côte Est et plus d'embarcations de plaisance sur la côte Ouest. Je dirais qu'il y a probablement aussi certains problèmes dans l'Arctique.

Bruce Fanjoy: Souvent, les gens voient une occasion à saisir. Je me souviens d'avoir regardé *The Beachcombers* quand j'étais jeune. Y a-t-il une occasion, pour des gens entreprenants qui ont le bon équipement et les bonnes compétences, d'agir comme récupérateurs pour aider à résoudre ce problème?

Patrick Weiler: J'adore cet exemple, parce que cette émission a été tournée dans ma circonscription, à Gibsons. C'est l'émission canadienne la plus regardée de tous les temps.

Je pense qu'il y a absolument une occasion à saisir. Le problème, à l'heure actuelle, c'est notamment qu'il faut savoir si un bâtiment est réellement abandonné. Il faut donner au propriétaire un préavis de 30 jours avant de pouvoir faire quoi que ce soit.

Il y a une meilleure façon de s'occuper de ces bâtiments problématiques. À l'heure actuelle, dans notre programme, on retire les bateaux un par un. Cela coûte très cher. Si quelqu'un s'occupait de tous les bateaux abandonnés d'une région en même temps, ce serait beaucoup plus abordable. Ce pourrait être une amélioration à apporter à la conception du programme à l'avenir. Il y a certainement un marché pour cela, parce que des matériaux de valeur peuvent être récupérés. Toutefois, pour le moment, nous n'avons ni les ressources ni les installations d'élimination appropriées pour régler le problème.

Bruce Fanjoy: Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Fanjoy.

Merci, monsieur Weiler, de nous avoir accordé votre temps.

Nous allons suspendre très brièvement la séance pour permettre aux fonctionnaires de s'installer. Si tout le monde reste à sa place, nous pourrions probablement entendre au moins une déclaration liminaire, sinon deux, avant de devoir voter.

Merci.

● (1625) _____ (Pause) _____

● (1630)

La présidente: La séance reprend.

Nous avons tout juste assez de temps pour notre premier témoin. Je présenterai les témoins par ministère au fur et à mesure.

Nous accueillons d'abord, en ligne, Josée-Annie Verville, directrice, Surveillance et conformité, à la Garde côtière canadienne.

Madame Verville, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

Josée-Annie Verville (directrice, Surveillance et conformité, Garde côtière canadienne): Bonjour, madame la présidente et membres du Comité.

Je m'appelle Annie Verville et je suis directrice du programme de surveillance et de conformité de la Garde côtière canadienne. Je vous remercie de m'avoir invitée à participer aux discussions sur le projet de loi C-244.

Les pouvoirs conférés par la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux sont partagés entre le ministre des Transports et le ministre de la Défense nationale et la Garde côtière canadienne. La Garde côtière traite les cas impliquant des navires dangereux, tandis que Transports Canada est responsable des répercussions sur la navigation, ainsi que les navires abandonnés et délaissés. Nous travaillons tous les deux en étroite collaboration avec tous les autres niveaux de gouvernement, ainsi qu'avec les communautés autochtones et côtières, car certaines zones dans lesquelles on retrouve des navires problématiques impliquent plusieurs autorités compétentes. Nous travaillons également en étroite collaboration avec nos collègues du Programme des ports pour petits bateaux. Celui-ci relève de la compétence du ministère des Pêches lorsque les navires sont dans un port inscrit.

La Garde côtière agit à titre de guichet unique pour les signalements de navires problématiques envoyés au gouvernement du Canada, recevant les rapports de navires préoccupants. Chaque navire est évalué en fonction du risque qu'il représente pour le milieu marin, le public et les infrastructures. Le navire est ensuite ajouté à l'inventaire national du gouvernement du Canada, un registre public régulièrement mis à jour et disponible sur le site Web de la Garde côtière canadienne. Si le navire ne représente pas un danger, le cas est transféré à nos collègues de Transports Canada.

La Garde côtière canadienne travaille en étroite collaboration avec les propriétaires de navires pour s'assurer qu'ils assument leurs responsabilités lorsque leurs navires constituent un danger. Nous tenons également les propriétaires responsables, notamment en leur imposant des sanctions administratives pécuniaires lorsqu'ils ne se conforment pas aux ordres. Le Canada applique le principe du pollueur-payeur, en vertu duquel ceux qui causent des dommages maritimes, comme la pollution, sont responsables des coûts liés à l'élimination du danger et à la remise en état du site. Si le pollueur n'est pas en mesure d'intervenir directement, la Garde côtière canadienne intervient pour remédier au danger et récupère ensuite les frais auprès du propriétaire ou de son assureur.

• (1635)

[Traduction]

L'objectif du projet de loi C-244 cadre étroitement avec les responsabilités de la Garde côtière canadienne à l'égard des bâtiments dangereux. La disposition vise les transferts risqués de bâtiments au point de vente, ce qui aidera à réduire les futurs cas de bâtiments dangereux ou d'épaves. Elle vise à décourager les propriétaires de transférer des bâtiments à des personnes qui ne peuvent pas les gérer de façon responsable. Prévenir les transferts problématiques pourrait réduire le nombre de bâtiments nécessitant des interventions, une surveillance et des mesures d'assainissement coûteuses, parfois aux frais des contribuables canadiens.

Le coût du retrait et de l'élimination des bâtiments dangereux peut varier de dizaines de milliers de dollars à plusieurs millions de dollars, selon la taille, l'état et l'emplacement du bâtiment, ainsi que la présence de polluants et de matières dangereuses. Le processus est complexe, car il faut gérer ces substances de façon sûre et respectueuse de l'environnement, l'accès à des installations de recyclage ou d'élimination appropriées est limité, et le transport des

bâtiments coûte cher, particulièrement dans les régions éloignées ou nordiques.

La Garde côtière canadienne est clairement concernée par ce projet de loi, puisque nous observons régulièrement des cas de propriétaires irresponsables qui vendent des bâtiments dangereux à bas prix afin d'éviter les coûts associés à leur élimination adéquate en fin de vie. Ce type de transaction mène souvent à l'abandon de bâtiments ou fait en sorte qu'ils deviennent dangereux, ce qui crée des risques environnementaux, des risques pour la sécurité et des risques financiers. Ces ventes peuvent aussi compliquer l'identification du propriétaire responsable, ce qui retarde les mesures d'application de la loi et d'assainissement prévues par la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux.

Même si la Garde côtière canadienne appuie l'objectif du projet de loi, il est essentiel d'améliorer l'applicabilité de ses dispositions pour qu'il atteigne son but. Dans sa forme actuelle, nous avons relevé les considérations suivantes.

Le projet de loi pourrait être interprété comme obligeant les propriétaires à déterminer si un acheteur éventuel a la capacité de gérer adéquatement un bâtiment. En pratique, cela pourrait poser des difficultés, car il pourrait falloir évaluer la probabilité d'actions futures, comme le risque d'abandon du bâtiment, et tenir compte de facteurs comme l'intention et les moyens financiers. Cela pourrait soulever des questions quant à la mesure dans laquelle un propriétaire peut être tenu responsable des gestes posés ultérieurement par une autre partie.

Les dispositions pourraient aussi poser des difficultés pratiques du point de vue de l'application de la loi, notamment lorsqu'il s'agit de démontrer ce qu'un propriétaire savait au sujet de la situation ou des intentions d'un acheteur et d'établir un lien clair entre cette connaissance et les résultats éventuels, par exemple le fait qu'un bâtiment devienne une épave ou un bâtiment abandonné ou dangereux.

Je vous remercie. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons suspendre brièvement la séance afin de procéder au vote, puis nous reprendrons nos travaux.

• (1635)

(Pause)

• (1655)

La présidente: Je rappelle la séance à l'ordre.

Merci à vous tous.

Merci à tous les fonctionnaires d'être avec nous cet après-midi pour discuter du projet de loi C-244, Loi modifiant la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) et la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux.

Nous avons déjà entendu Josée-Annie Verville, de la Garde côtière canadienne. J'aimerais maintenant présenter les autres témoins qui sont avec nous aujourd'hui.

Du ministère de l'Environnement, nous accueillons Stephanie Lane, directrice exécutive, Gouvernance législative; Daniel Wolfish, directeur général, Activités de protection de l'environnement; et David Taillefer, gestionnaire national, Programmes marins.

Du ministère des Transports, nous accueillons Sean Rogers, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales; Michelle Sanders, directrice exécutive, Protection de la navigation et programmes environnementaux; Paula Vieira, directrice générale, Politique environnementale; Colin Henein, directeur, Protection du milieu marin; et Joanne Weiss Reid, directrice, Opérations et développement réglementaire.

Merci beaucoup à tous d'être ici.

Je crois que nous avons deux autres déclarations liminaires.

Nous allons maintenant entendre Mme Lane, du ministère de l'Environnement. Vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

Stephanie Lane (directrice exécutive, Gouvernance législative, ministère de l'Environnement): Merci, madame la présidente.

[Traduction]

Mesdames et messieurs les députés, comme la présidente l'a indiqué, je m'appelle Stephanie Lane. Je suis accompagnée de mes collègues M. Wolfish et M. Taillefer.

Je vous remercie de m'avoir invitée à discuter du projet de loi C-244.

[Français]

Comme vous l'avez entendu de la part de son parrain, s'il est adopté, le projet de loi C-244 modifiera la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Les parties de la Loi qui seraient modifiées sont administrées par Environnement et Changement climatique Canada.

Avant de passer aux modifications que le projet de loi apporterait à la Loi, je vais décrire brièvement le régime actuel d'immersion en mer prévu par cette loi.

• (1700)

[Traduction]

Les dispositions relatives à l'immersion en mer établissent un cadre exhaustif de protection du milieu marin. Elles interdisent l'immersion de déchets ou d'autres matières à partir de navires, d'aéronefs, de plates-formes ou d'autres ouvrages en mer. Les dispositions de cette loi ne s'appliquent pas aux activités terrestres. La loi prévoit plus de 10 interdictions précises liées à l'immersion en mer, notamment au paragraphe 125(1), que le projet de loi propose de modifier. Il ne peut être dérogé à ces interdictions que par permis, et seulement pour un nombre limité de déchets à faible risque énumérés à l'annexe 5 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Pour revenir à la modification proposée dans le projet de loi dont nous sommes saisis, nous comprenons, d'après le parrain du projet de loi, que l'objectif est de préciser que l'immersion en mer visée au paragraphe 125(1) constitue une infraction de responsabilité stricte et qu'il n'est donc pas nécessaire de prouver l'intention. Comme M. Weiler l'a indiqué au cours de la dernière heure, la proposition vise à éviter que se reproduise le verdict de non-culpabilité rendu en 2018 dans l'affaire *MV Marathassa*, qui découlait d'un déversement de pétrole survenu en 2015 dans la baie English, à Vancouver.

En fait, les infractions liées à l'immersion en mer prévues dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, comme la plu-

part des infractions prévues par cette loi, sont déjà interprétées comme des infractions de responsabilité stricte. Cela ressort clairement de l'existence de la défense fondée sur la diligence raisonnable prévue à l'article 283 de cette loi. Il s'agit d'une défense qui n'est offerte que pour les infractions de responsabilité stricte. Même si le tribunal, dans l'affaire *MV Marathassa*, ne semble pas avoir examiné cet article, je peux confirmer que le ministère traite les infractions liées à l'immersion en mer prévues par la Loi comme des infractions de responsabilité stricte.

[Français]

Je vous remercie, mesdames et messieurs les députés. Je pense que mes collègues feront également quelques remarques préliminaires. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, madame Lane.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Rogers, du ministère des Transports, pour cinq minutes.

Non. Je suis désolée. C'est Mme Vieira. D'accord.

Allez-y. Merci.

Paula Vieira (directrice générale, Politique environnementale, ministère des Transports): Merci, madame la présidente, et merci aux membres du Comité. Bon après-midi.

Je m'appelle Paula Vieira. Je suis directrice générale de la politique environnementale à Transports Canada.

Mon équipe était responsable de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux et a contribué à l'élaboration de la stratégie nationale visant les épaves et les bâtiments abandonnés. Les piliers de cette stratégie ont guidé le travail de Transports Canada et de la Garde côtière pour s'attaquer à ce problème.

Je suis accompagnée aujourd'hui de collègues du Programme de protection de la navigation et de Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada, ainsi que de collègues des opérations de la Garde côtière, qui sont responsables de la mise en œuvre et de l'application de certaines parties de cette loi. Ils seront tous disponibles pour répondre à vos questions.

[Français]

Depuis 2016, le gouvernement du Canada fait avancer la stratégie nationale relative au nettoyage des épaves et des bateaux abandonnés existants tout en travaillant à prévenir que d'autres ne s'y ajoutent.

[Traduction]

Par exemple, depuis 2016, Transports Canada a retiré près de 900 épaves et bâtiments abandonnés ou délabrés des eaux canadiennes. Depuis 2019, le ministère a également délivré des ordres ou des avertissements à plus de 450 propriétaires, en plus d'imposer trois sanctions administratives pécuniaires.

De plus, le gouvernement a apporté des améliorations à ses systèmes de permis d'embarcation de plaisance, ce qui permettra de mieux identifier les propriétaires et de les tenir responsables de leurs bâtiments.

[Français]

Nous sommes heureux d'être ici aujourd'hui pour discuter des dispositions du projet de loi C-244 relatives aux bâtiments.

Transports Canada est au courant des préoccupations relatives au transfert de bateaux en fin de vie d'un propriétaire ou vendeur à un acheteur qui n'est pas en mesure d'entretenir, d'exploiter ou de disposer du bateau conformément à la Loi.

[Traduction]

Transports Canada comprend que ce projet de loi interdirait le transfert d'un bâtiment à un acheteur qui n'a pas la capacité ou l'intention « de l'entretenir, de l'exploiter ou d'en disposer » conformément à la Loi.

Le ministère a examiné le libellé du projet de loi, qui, selon notre compréhension, porte sur la transaction entre l'acheteur et le vendeur et ne ferait pas intervenir le gouvernement dans le processus visant à déterminer la capacité, les ressources et l'intention, ce qui ne serait pas faisable.

[Français]

Transports Canada a relevé quatre considérations principales que le Comité pourrait souhaiter prendre en compte dans son étude du projet de loi.

[Traduction]

Premièrement, il serait difficile pour le vendeur de déterminer la capacité, les ressources et l'intention de l'acheteur, puisque cela exigerait l'accès à des renseignements qui ne sont normalement pas du domaine public. Dans sa forme actuelle, le projet de loi n'oblige pas le vendeur à divulguer l'état du bâtiment à l'acheteur.

Deuxièmement, les modifications proposées présenteraient des défis d'application, car il faudrait prouver la connaissance ou l'inconnaissance du vendeur et évaluer la capacité, les ressources ou l'intention de l'acheteur. Ces notions sont intrinsèquement subjectives et peuvent donner lieu à des interprétations divergentes et à des différends.

Troisièmement, l'obligation pour le vendeur d'évaluer les capacités de l'acheteur pourrait entraîner une prise de décision incohérente ou prudente à l'excès, ce qui pourrait mener à un traitement différencié de certaines personnes ou de certains groupes. Cela pourrait soulever des préoccupations du point de vue des droits de la personne.

Quatrièmement, la disposition s'appliquerait à tous les bâtiments régis par la Loi, des petites embarcations de plaisance motorisées jusqu'aux plus grands navires de charge commerciaux. Cela pourrait imposer un fardeau indu aux Canadiens, surtout dans le cas de bâtiments qui présentent un risque moins élevé de devenir délabrés ou abandonnés après une vente.

Transports Canada demeure déterminé à poursuivre ses efforts avec ses partenaires pour protéger les eaux côtières du Canada contre les conséquences des bâtiments préoccupants. Nous serons heureux de répondre à vos questions sur ce projet de loi et d'appuyer les travaux du Comité sur cette question importante.

Merci.

• (1705)

La présidente: Merci beaucoup, madame Vieira.

Nous allons maintenant passer aux questions des membres du Comité. Nous commencerons par M. Arnold, pour six minutes.

Mel Arnold: Merci, madame la présidente. Je remercie également tous les fonctionnaires des ministères d'être ici.

Il est intéressant de voir que ce projet de loi touche trois ministères différents. Nous l'avons constaté dans nos études au comité des pêches sur les bâtiments délabrés et abandonnés.

Ma question s'adresse à Mme Verville ou à Mme Lane. Existe-t-il d'autres lois au Canada qui exigent du vendeur qu'il vérifie ou confirme la capacité de l'acheteur d'entretenir un bien ou un actif corporel?

Colin Henein (directeur, Protection du milieu marin, ministère des Transports): Je suis désolé de vous répondre que je ne connais pas la réponse à cette première question, monsieur. Nous n'avons pas fait une étude complète de toutes les autres lois. Il faudrait examiner cette question.

Mel Arnold: D'accord. Cela ne peut donc pas être vérifié.

Nous sommes tous préoccupés par les dommages que peuvent causer les bâtiments délabrés, abandonnés et à l'état d'épave. Nous voulons que ce problème soit réglé, mais nous voulons que ce soit fait de manière efficiente et, surtout, efficace.

À l'heure actuelle, la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, ou LEBAD, comporte des échappatoires. Des gens trouvent des moyens d'éviter de rendre des comptes. Si nous créons d'autres dispositions législatives, nous voulons nous assurer qu'elles seront à la fois applicables et réalistes pour les Canadiens ordinaires.

J'ai entendu deux témoignages différents selon lesquels il existe des préoccupations et des défis en matière d'application. Je crois que c'est Mme Verville, de la Garde côtière, qui a parlé des défis liés à l'application de la loi.

Josée-Annie Verville: J'aimerais renvoyer la question à mes collègues de Transports Canada. Dans le libellé actuel de la modification, la Garde côtière n'a actuellement aucun rôle d'application de la loi.

Joanne Weiss-Reid (directrice, Opérations et développement réglementaire, ministère des Transports): Je m'appelle Joanne Weiss Reid. Je suis directrice de la Protection de la navigation, et je vais vous parler de notre façon d'appliquer la loi.

Nous avons une approche graduelle en matière d'application. Un bâtiment désigné comme dangereux serait d'abord traité par la Garde côtière canadienne. Celle-ci ferait alors son évaluation pour déterminer s'il est dangereux. S'il ne l'est pas, le dossier serait transféré à Transports Canada. Nous nous occupons précisément des bâtiments abandonnés, des bâtiments délabrés et des épaves. Lorsqu'un bâtiment est identifié, nous tentons d'abord d'en trouver le propriétaire. Nous communiquons soit avec le propriétaire, si nous le connaissons, soit avec nos intervenants — les groupes communautaires et autochtones ainsi que la municipalité — pour obtenir plus d'information sur le bâtiment.

Dans le cas où il y aurait un propriétaire du bâtiment...

• (1710)

Mel Arnold: Ce projet de loi améliorerait-il cela?

Joanne Weiss-Reid: Ce projet de loi irait dans le sens de la responsabilisation du propriétaire ou du vendeur du bâtiment, mais, en ce qui concerne la propriété du bâtiment, je vais peut-être céder la parole à mon collègue.

Mel Arnold: Il semble que cela pourrait être une question compliquée. Vous pourriez peut-être nous fournir la réponse par écrit.

J'aimerais céder le reste de mon temps à M. Leslie.

Branden Leslie: Merci, monsieur Arnold.

C'est un sujet fascinant. J'en ai appris plus que je ne m'y attendais jusqu'à maintenant. Le gouvernement ne semble pas appuyer ce projet de loi, ce qui est intéressant. Divers ministères semblent avoir des réserves à son égard.

Cela dit, madame la présidente, j'aimerais proposer la motion dont j'ai donné avis le 11 juin, à la suite de la comparution des membres du Groupe consultatif pour la carboneutralité devant le Comité, qui ont beaucoup parlé des défis liés au fonctionnement de cet organisme. J'ai donc examiné la loi originale qui a permis à cet organisme de fonctionner. Il s'agit de la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité, qu'ils ont critiquée tout au long de leur témoignage.

Tout cela pour dire qu'il est important de souligner que cette loi prévoit un examen des dispositions et de l'application de la Loi cinq ans après son entrée en vigueur. C'était le 29 juin 2021. Avec cette motion, que vous devriez tous avoir dans votre cartable du Comité, mon intention est que, immédiatement après l'étude du projet de loi C-244, à notre retour, le Comité examine les progrès du gouvernement vers l'objectif provisoire de 2026, la cible de 2030 et la cible de 2035, ainsi que la transparence et la fiabilité de la modélisation, de l'évaluation des coûts et des rapports du gouvernement en matière d'émissions, et qu'il détermine s'il faut apporter des modifications à la Loi; que le Comité tienne trois réunions sur le sujet, notamment en invitant le ministre de l'Environnement et du Développement durable; et que la présidente publie un communiqué invitant les intervenants et les Canadiens intéressés à présenter des mémoires au Comité.

Il se trouve que le délai de cinq ans prévu pour l'examen législatif est quelque chose que le Comité devrait respecter dans les cinq ans, ou à tout le moins très peu de temps après. J'aimerais proposer cette motion aujourd'hui afin que, dès que nous aurons terminé l'étude de ce projet de loi à la fin de septembre, nous passions à l'important examen de cette mesure législative.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci, monsieur Leslie.

Monsieur Bexte, c'est à vous.

David Bexte (Bow River, PCC): Merci, madame la présidente.

Je vous remercie de me donner l'occasion d'intervenir à ce sujet. Je pense qu'il est très important que cette étude soit prioritaire dans nos travaux. Les examens législatifs remplissent une fonction très importante: ils permettent de veiller à ce que les lois demeurent complètes, pertinentes, conformes à leur objectif et adaptées à un monde en évolution.

Cette loi doit être examinée. Elle est aussi pertinente aujourd'hui que n'importe quelle autre loi ou question actuellement inscrite à notre programme d'étude, et elle devrait être prioritaire. Nous devons nous assurer qu'elle remplit son objectif. Nous devons nous assurer qu'il y a une reddition de comptes adéquate et la possibilité de modifier la loi et de formuler des suggestions à son égard, afin qu'elle ne devienne pas périmée et que nous ne soyons pas victimes de conséquences imprévues, pas seulement nous ici, mais les Canadiens en général, partout au pays. L'une des pires choses que nous pourrions faire serait probablement de faire preuve de complaisance dans l'exercice de nos responsabilités envers les lois et de ne pas veiller à ce qu'elles demeurent pertinentes au fil du temps.

Pour ces raisons et bien d'autres, j'appuie pleinement cette motion. Il incombe à tous les membres du Comité de voter pour cette motion, le moment venu, et d'entreprendre cette étude sans tarder.

La présidente: Merci, monsieur Bexte.

Monsieur St-Pierre, la parole est à vous.

Eric St-Pierre: Je croyais faire preuve de gentillesse en offrant un cadeau d'anniversaire. J'imagine donc qu'il s'agit d'un cadeau d'anniversaire en retour. C'est peut-être parce que j'ai oublié l'anniversaire précédent du député. Il est peut-être un peu contrarié.

Je me souviendrai de votre prochain anniversaire, monsieur.

À la dernière réunion, il semblait y avoir beaucoup d'agitation lorsque le député de Carleton a présenté une motion. C'était d'ailleurs sa première motion en 13 mois. Il y a eu très peu de motions d'étude du côté libéral.

Je crois que vous avez donné avis de six motions la semaine dernière. J'ai de la difficulté à suivre. Il y a eu un moment où vous étiez manifestement très contrarié, et vous avez publié cela sur les médias sociaux. Vous étiez très contrarié que nous ayons interrompu des témoins. Je vois beaucoup de témoins aujourd'hui, alors je veux revenir à ce moment. Je pense que vous devriez apprécier ce moment précis. J'ai de la difficulté à suivre toutes les motions. Pour être honnête, vous en avez déposé beaucoup la semaine dernière.

Premièrement, nous ne savons même pas si nous serons ici en septembre ou en octobre...

• (1715)

La présidente: M. Leslie invoque le Règlement.

Branden Leslie: Tant que je ne les ai pas proposées, il s'agit de renseignements privilégiés dont nous ne pouvons discuter qu'à huis clos.

La présidente: Merci beaucoup.

Vous pouvez continuer, monsieur St-Pierre.

Eric St-Pierre: Je pense que nous manquons de temps aujourd'hui, et nous avons des témoins très importants que nous voulons entendre.

Je propose que nous ajournions le débat et que nous mettions la question aux voix.

Merci.

La présidente: Nous allons passer au vote sur la motion d'ajournement du débat. Un vote par appel nominal a été demandé.

(La motion est adoptée par 6 voix contre 5.)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons poursuivre les questions aux témoins.

Nous passons maintenant à M. Fanjoy, pour six minutes.

Bruce Fanjoy: Merci, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à la Garde côtière canadienne et à Mme Verville.

À quelle fréquence les renseignements sur la propriété sont-ils incomplets, inexacts ou indisponibles lorsqu'il est question de bâtiments abandonnés?

Josée-Annie Verville: La Garde côtière canadienne s'occupe des bâtiments dangereux, et mes collègues de Transports Canada s'occupent des bâtiments abandonnés.

Je peux certainement dire, madame la présidente, qu'il est difficile pour la Garde côtière canadienne de trouver les propriétaires afin que la responsabilité incombe à la bonne personne, plutôt qu'aux contribuables.

Bruce Fanjoy: Y aurait-il plus de 50 % des dossiers qui contiennent des renseignements complets? Est-ce moins que cela?

Josée-Annie Verville: Je ne pourrais pas vous donner de pourcentage à ce sujet.

Je dirais que nous sommes plus souvent confrontés aux difficultés liées à l'application des dispositions relatives aux bâtiments dangereux lorsqu'il s'agit de petits bâtiments ou d'embarcations de plaisance.

Bruce Fanjoy: Si le projet de loi C-244 est adopté, comment modifierait-il l'approche opérationnelle de la Garde côtière en matière de surveillance et de conformité?

Josée-Annie Verville: Comme ma collègue de Transports Canada, Mme Weiss Reid, l'a mentionné, nous sommes le guichet unique pour tous les signalements. Nous évaluons si le dossier relève du mandat de la Garde côtière canadienne. Si ce n'est pas le cas, nous transmettons le dossier à Transports Canada pour que le ministère évalue s'il s'agit d'un bâtiment abandonné ou délabré.

La Garde côtière canadienne n'a aucune responsabilité quant à l'application des dispositions relatives aux bâtiments dangereux dans leur libellé actuel. Cela relèverait du mandat de Transports Canada.

Bruce Fanjoy: D'accord. Merci.

Madame Lane, comment ECCC déterminerait-il si cette loi, une fois adoptée, réalise ses objectifs?

Stephanie Lane: Si j'ai bien compris les explications du parrain du projet de loi, l'intention est d'apporter des modifications afin que les dispositions relatives au cadre régissant l'immersion en mer créent des infractions de responsabilité stricte. Comme je l'ai dit, à ce jour, le ministère traite ces infractions comme des infractions de responsabilité stricte.

Comme M. Weiler l'a souligné, il s'agit peut-être de veiller à ce qu'aucune infraction ne soit traitée différemment en droit.

Bruce Fanjoy: Envisagez-vous des conséquences juridiques involontaires que le Parlement pourrait ou devrait prendre en compte?

Stephanie Lane: Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, le cadre régissant l'immersion en mer comporte plusieurs interdictions distinctes. La modification proposée dans le projet de loi émanant de M. Weiler modifie une seule d'entre elles. Il serait important de veiller à ce que ces interdictions ne soient pas traitées différemment et qu'elles soient toutes interprétées comme des infractions de responsabilité stricte.

• (1720)

Bruce Fanjoy: Merci.

Monsieur Wolfish, vous êtes responsable des activités de protection de l'environnement. Faudrait-il prévoir des ressources supplémentaires pour faire respecter le projet de loi C-244?

Daniel Wolfish (directeur général, Activités de protection de l'environnement, ministère de l'Environnement): Merci pour votre question.

Je ne gère pas les opérations d'application de la loi de notre ministère. Une section spécialisée de notre ministère s'en charge. Dans le cadre du programme, nous gérons l'administration de l'immersion en mer et nous faisons la promotion de la conformité aux exigences de la loi et des permis.

Dans ce cas précis, puisque l'intention est de modifier la responsabilité, notre régime de permis resterait le même. Autrement dit, il est interdit de procéder à une immersion sans permis, et notre équipe à l'échelle du pays s'occupe de délivrer ces permis.

Bruce Fanjoy: Monsieur Taillefer, pouvez-vous expliquer le fonctionnement du système de permis pour l'immersion en mer?

David Taillefer (gestionnaire national, Programmes marins, ministère de l'Environnement): En substance, la LCPE prévoit une interdiction absolue de l'immersion à partir de navires, d'aéronefs, de plateformes ou d'autres structures en mer. Le programme de délivrance de permis de la LCPE nous permet de délivrer des permis pour un nombre limité de matières à faible risque répertoriées à l'annexe 5 de la LCPE, principalement pour les déblais de dragage retirés des chenaux maritimes et des ports afin de garder nos ports et nos havres ouverts.

Pour obtenir un permis, il faut se soumettre à une évaluation rigoureuse des matières, du site d'immersion et des opérations entourant l'immersion en mer. Ces dispositions figurent à l'annexe 6 de la Loi.

Bruce Fanjoy: Merci.

Quels sont les risques environnementaux associés à l'immersion non autorisée en mer?

Daniel Wolfish: Du point de vue environnemental, une immersion non autorisée peut comporter plusieurs risques. Je pense que cela dépend des matières présentes sur le bâtiment et du soin accordé à son nettoyage. Des hydrocarbures ou d'autres types de matières toxiques figurant à l'annexe 1 de la LCPE peuvent présenter des dangers pour l'écosystème et l'habitat du poisson. C'est pourquoi une interdiction s'applique, sauf autorisation contraire.

Bruce Fanjoy: Très bien.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Bonin, vous avez la parole pour six minutes.

Patrick Bonin: Merci, madame la présidente.

Peut-être que les gens d'Environnement Canada pourront répondre à ma question, mais je n'en suis pas certain.

Mon collègue parlait précédemment de l'idée de modifier la Loi canadienne sur la protection de l'environnement pour exiger que les propriétaires navigateurs s'assurent d'avoir une approche préventive, donc de tout mettre en place pour s'assurer d'éviter un déversement, si j'ai bien compris l'intention derrière ça.

Est-ce que je dois comprendre que le but de ce changement, qui transférerait le fardeau de la preuve de la Couronne au pollueur, est de démontrer que le pollueur a tout fait pour empêcher un déversement, par exemple? Est-ce que je comprends que le but est de réduire le nombre de déversements ultimement?

Stephanie Lane: Je vais devoir répondre en anglais, parce qu'il y a beaucoup de mots en français que je ne connais pas.

[Traduction]

Si j'ai bien compris, le projet de loi vise à clarifier et à confirmer que l'interdiction prévue à l'article 125 de la Loi constitue une infraction de responsabilité stricte. Cela signifie qu'il y a une infraction pour laquelle la Couronne doit démontrer hors de tout doute raisonnable qu'une personne a commis l'acte interdit par la Loi.

Dans une poursuite normale, il incombe alors à l'accusé de prouver, selon la prépondérance des probabilités, qu'il a exercé la diligence voulue. C'est l'une des défenses possibles.

Si je comprends bien, la modification que M. Weiler propose ne vise pas à changer le régime en vigueur dans la Loi. Elle ne vise pas à changer le fardeau de la preuve applicable aux infractions réglementaires en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Il s'agit uniquement de préciser et, comme il l'a indiqué, je crois, de revenir à l'intention de la Loi qui était de garantir que, comme pour la plupart des infractions réglementaires prévues par la LCPE, ces infractions soient traitées comme des infractions de responsabilité stricte.

[Français]

On parle d'infractions de responsabilité stricte.

• (1725)

Patrick Bonin: D'accord. Il s'agit donc de clarifier la Loi actuelle.

Cependant, en la clarifiant, pensez-vous que ça a pour effet de responsabiliser davantage les gens? Est-ce juste qu'il y a moins de risques financiers pour le gouvernement? Cette clarification va-t-elle faire que les navigateurs vont se dire qu'ils doivent mettre davantage de mesures de prévention pour démontrer qu'ils ont agi de manière responsable?

Stephanie Lane: En qui concerne l'amendement proposé, je pense que l'intention derrière les mots qui ont été ajoutés au paragraphe 125(1), comme M. Weiler l'a indiqué, est de clarifier la responsabilité stricte de cette infraction. Nous pourrions le faire de plusieurs façons.

Comme je l'ai indiqué dans une autre réponse, puisqu'il y a plusieurs infractions ou plusieurs contraventions sous cet article de la Loi qui sont déjà interprétées en tenant compte de la responsabilité stricte, il y aurait peut-être un problème si nous apportons un amendement ou si nous apportons un changement à seulement un de ces articles.

Patrick Bonin: D'accord. Je vais poser ma question autrement.

Ce projet de loi permettra-t-il d'avoir un environnement plus sûr, où il y a moins de risques de déversement de pétrole, par exemple? L'exemple qui avait été mentionné, c'était du pétrole. Est-ce que le projet de loi aura un effet quelconque sur ça?

[Traduction]

Stephanie Lane: Comme mes collègues l'ont dit, l'interdiction prévue à l'article 125 ne change pas. La Loi énumère certains types

de déchets nécessitant un permis. L'immersion à partir de certaines plateformes en mer est interdite. La modification que M. Weiler propose ne change rien à ces éléments. L'interdiction demeure inchangée.

[Français]

Patrick Bonin: D'accord.

Il n'y a donc aucune diminution du risque de déversement de pétrole en vertu de ce projet de loi, n'est-ce pas?

Stephanie Lane: En effet, ça ne change pas la contravention en vertu de la Loi.

Patrick Bonin: D'accord.

Daniel Wolfish: Excusez-moi, monsieur Bonin. Permettez-moi d'ajouter un commentaire: ça ne change pas le processus pour obtenir un permis. Il faut obtenir un permis avant de procéder à l'immersion en mer. Le processus pour obtenir l'approbation demeure le même.

Patrick Bonin: D'accord.

Je pensais que le projet de loi avait ça comme objectif, quelque part. Y a-t-il un autre projet de loi qui existe dont l'objectif est de diminuer les risques de déversement de pétrole, par exemple? C'est ce que mon collègue a soulevé ici comme argument.

Est-ce que les fonctionnaires d'Environnement et Changement climatique Canada ont quelque chose à ajouter?

Daniel Wolfish: Nous avons des programmes pour répondre aux urgences environnementales en vertu de la Loi sur les pêches et de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Le rôle du programme est de soutenir la Garde côtière canadienne et les autres pour coordonner les interventions, notamment pour coordonner les activités scientifiques du gouvernement et pour fournir des conseils sur les effets d'une substance toxique dans un environnement marin. Ce programme permet d'appliquer la loi, mais ce n'est pas une autre loi avec des règlements.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Bonin.

Je note que la sonnerie vient de retentir. Avons-nous le consentement unanime pour poursuivre comme nous venons de le faire jusqu'à 10 minutes avant le vote, et pour voter virtuellement?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci.

Monsieur Ross, vous avez la parole pour cinq minutes.

• (1730)

Ellis Ross: Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins pour leur témoignage.

J'avais pratiquement épuisé mes questions à ce sujet il y a quelques mois, quand ce projet de loi a été déposé pour la première fois à la Chambre. Étant moi-même propriétaire, vendeur et acheteur d'embarcations, je saisisais mal les aspects juridiques de cette modification et son application.

Nous n'avons toujours pas de précisions sur son application, surtout sur la côte Ouest, en Colombie-Britannique, où le problème est particulièrement grave.

D'un point de vue général, comment cela s'applique-t-il à un vendeur aux États-Unis qui vend à un acheteur au Canada? Ces dispositions législatives s'appliquent-elles à ce vendeur américain concernant les bateaux de plaisance?

Quelqu'un peut-il répondre? Bueller? Bueller?

Des députés: Ha, ha!

Ellis Ross: Si vous n'avez pas la réponse pour l'instant, ce n'est pas grave. Vous pourrez nous la transmettre par écrit ultérieurement.

Colin Henein: Cela dépend si la vente a lieu au Canada ou aux États-Unis. C'est le lieu de la vente qui importe. Si la vente est faite au Canada, c'est là que le bateau...

Ellis Ross: Si le vendeur est aux États-Unis et que l'achat a lieu là-bas, puis que le bateau est importé au Canada et qu'il coule parce que l'acheteur n'a pas pu l'entretenir, la responsabilité revient-elle alors à l'acheteur?

Colin Henein: Selon notre compréhension, l'obligation incombe au vendeur...

Ellis Ross: Exactement, mais vous venez justement de dire que si la vente a lieu aux États-Unis, alors les règles sont différentes.

Colin Henein: C'est exact.

Ellis Ross: Si la vente a lieu aux États-Unis, que l'acheteur ramène le bateau au Canada et que celui-ci coule, vous ne pouvez pas faire peser l'obligation sur le vendeur aux États-Unis.

Colin Henein: C'est exact.

La Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux impose des obligations au propriétaire du bâtiment. Le propriétaire est la partie responsable.

Ellis Ross: Je comprends, mais le but du projet de loi est de faire porter le fardeau au vendeur. On dit qu'il doit exercer la diligence voulue pour s'assurer que l'acheteur est apte à entretenir un bateau.

Comment le Canada compte-t-il procéder à cet égard, quel que soit l'ordre de gouvernement, lorsqu'il vend des bâtiments excédentaires à des propriétaires de bateaux? Qui s'en chargera pour le Canada?

Colin Henein: Tel que rédigé, le projet de loi s'appliquerait à tout bâtiment relevant de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Le Canada serait tenu de fournir une évaluation de l'état du bâtiment.

Ellis Ross: Ainsi que de la compétence du propriétaire potentiel, c'est-à-dire de l'acheteur, pour s'assurer que ce nouveau propriétaire possède la compétence voulue ou ne fera pas preuve d'imprudance pour posséder ou entretenir un bateau.

Colin Henein: Oui, c'est exact.

Ellis Ross: Merci.

Il est actuellement très difficile de faire respecter des dispositions législatives de cette nature dans une réserve. Cela a-t-il été pris en compte dans ce projet de loi?

Joanne Weiss-Reid: La Loi nous permet de conclure des accords avec des groupes autochtones pour l'administration de la loi. Dans ce cas, le projet de loi offrirait la possibilité de conclure un accord portant notamment sur l'intérêt à surveiller ou identifier les navires sur l'eau.

Ellis Ross: Je cède le reste de mon temps à M. Arnold.

Mel Arnold: Merci, monsieur Ross.

Je vais poursuivre, mais je souhaite revenir sur les remarques concernant le MV *Marathassa*, dont le propriétaire a été acquitté avant l'adoption de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Cela s'est produit en 2019.

Madame Lane, vous avez dit que ce projet de loi d'initiative parlementaire vise à empêcher qu'un incident comme celui du *Marathassa* se reproduise, alors pourquoi la loi de 2019 n'a-t-elle pas prévu de mesures à cette fin?

Stephanie Lane: Si j'ai bien saisi la question, il me semble qu'elle comportait deux volets. L'un est lié à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, mais je pense qu'un autre renvoyait à la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Ai-je bien saisi?

● (1735)

Mel Arnold: Le propriétaire du *Marathassa* a été acquitté en 2019, avant l'adoption de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux.

Stephanie Lane: D'accord.

Mel Arnold: Pourquoi la loi de 2019 n'a-t-elle pas inclus des mesures pour empêcher qu'un incident comme celui du *Marathassa* se répète?

Stephanie Lane: En ce qui concerne la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et les infractions qu'elle prévoit, l'affaire *Marathassa* était une décision d'un tribunal provincial de Colombie-Britannique; c'était une décision de première instance qui n'a pas tenu compte du fait que la Loi canadienne sur la protection de l'environnement permet d'invoquer la diligence raisonnable comme moyen de défense.

Quant à savoir pourquoi la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux ne disait rien à ce sujet, je devrai me tourner vers mes collègues de Transports Canada. Nous ne sommes pas responsables de cette loi.

La présidente: Souhaitez-vous répondre brièvement ou y revenir plus tard?

Le temps nous manque pour le moment, mais nous pourrions peut-être y revenir.

Joanne Weiss-Reid: Oui, nous pourrions répondre par écrit à cette question.

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à vous, monsieur Greaves, pour cinq minutes.

Will Greaves: Merci beaucoup, madame la présidente.

Bonjour à tous nos témoins. Merci d'être ici.

Je voudrais revenir sur certains principes fondamentaux entourant l'enjeu que nous tentons de régler, dans les grandes lignes, au moyen de ce projet de loi d'initiative parlementaire que mon collègue de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country a présenté.

Lorsqu'un bâtiment est abandonné, délabré ou dangereux, cela témoigne, à la base, d'un manque de responsabilité, selon moi. Qui doit être tenu responsable d'un objet qui présente un risque pour le public ou qui constitue une nuisance pour nos collectivités? Dans la plupart des cas, lorsqu'un bâtiment est abandonné, la réalité est qu'il est difficile de trouver son propriétaire, et le bâtiment devient alors le problème du port de plaisance, de la collectivité, de la Première Nation ou du voisinage.

Par exemple, à Victoria où je vis, nous avons la chance d'avoir des groupes comme la Cadboro Bay Dead Boats Society, formée de bénévoles qui s'emploient à répertorier les bâtiments abandonnés ou échoués sur nos plages et à faire intervenir les autorités municipales et fédérales compétentes. Dans certains cas, ils prennent l'initiative de procéder eux-mêmes au nettoyage. Dans un tel cas, la responsabilité du bâtiment est assumée par des gens qui ne sont pas responsables de sa présence à l'origine.

Dans ce contexte, pourriez-vous parler de l'obligation et de la responsabilité de nettoyer les bateaux? Je m'adresse ici aux représentants de Transports Canada: pouvez-vous expliquer en quoi le projet de loi C-244 pourrait aider à faire respecter ou à renforcer la responsabilité légale des propriétaires de bâtiments à nettoyer leurs propres bâtiments avant qu'ils ne tombent en ruine au point de menacer notre environnement et la santé humaine?

Colin Henein: Oui, merci.

Madame la présidente, nous comprenons que ce projet de loi vise à prévenir de façon proactive le risque d'abandon lié à la vente d'un bâtiment, souvent pour une somme modique, à quelqu'un qui n'est pas vraiment préparé à en prendre soin et à empêcher qu'il ne devienne une épave, ne soit abandonné ou ne présente un danger. Le projet de loi y parviendrait en veillant à ce que le propriétaire assume la responsabilité de ne céder le bâtiment qu'à des personnes disposant des capacités, des ressources et de l'intention nécessaires pour s'en occuper.

C'est précisément cette mesure préventive que le projet de loi cherche à mettre en place. Si le propriétaire ne prend pas les mesures nécessaires pour s'assurer qu'il cède le bâtiment à un acheteur compétent, il s'exposerait aux sanctions prévues dans la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Je cède maintenant la parole à ma collègue pour qu'elle nous en dise un peu plus sur l'application de la loi.

Joanne Weiss-Reid: Merci.

Nous avons brièvement évoqué la divulgation de renseignements sur le bâtiment. Il est certain que si vous êtes tenu de divulguer l'état de votre bâtiment, sous quelque forme que ce soit, cela renforce la responsabilité du vendeur. La loi stipule expressément que le propriétaire est responsable du cycle de vie des bâtiments. Il est certain que si le vendeur est tenu de fournir des renseignements et d'assumer une certaine responsabilité, cela ne ferait que renforcer ce principe.

Aux fins de l'application, nous disposerions de preuves attestant que le propriétaire a fait preuve de la diligence voulue en divulguant l'état du bâtiment avant d'en céder la propriété, ce qui nous permettrait de faire respecter cette disposition. Comme je l'ai dit, nous veillons au respect de cette disposition en collaborant avec le propriétaire et le vendeur. Nous informerions la communauté des nouvelles exigences. Nous avons généralement une bonne idée de ce qui se trouve sur l'eau. Nous avons des bureaux dans tout le pays. Nous avons également des agents sur l'eau, car nous tra-

vaillons en collaboration avec la Garde côtière à l'échelle nationale. Nous avons une bonne idée des bâtiments signalés par les collectivités à l'échelle du pays, et nous nous rendrions sur place pour inspecter le bâtiment et évaluer son état.

En matière d'application, des dispositions de la loi nous permettent d'infliger des amendes pouvant aller jusqu'à 50 000 \$. Il s'agirait là encore d'une mesure préventive qui inciterait les vendeurs à y réfléchir à deux fois avant de vendre un bâtiment en mauvais état.

• (1740)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Greaves.

[Français]

Monsieur Bonin, la parole est à vous pour deux minutes et demie.

Patrick Bonin: Merci, madame la présidente.

Madame Lane, je reviens à ce que vous avez dit.

Dans la présentation de son projet de loi à la Chambre, mon honorable collègue a dit que l'idée n'était pas de criminaliser les accidents, comme les déversements de pétrole. C'est l'exemple qu'il a pris. Il a dit que c'était pour obliger les personnes et les entreprises qui mènent des activités à respecter les normes plus élevées.

Le projet de loi encouragerait un meilleur entretien, l'adoption de meilleurs protocoles de sécurité et une meilleure planification. Il permettrait à la fois de réaliser des économies et de protéger les océans. C'est ce qu'il a dit. Ce n'est donc pas un objectif de la Loi.

Considérez-vous que ça va améliorer ou non la sécurité, ou que ça va réduire ou non les risques de déversement de pétrole, par exemple?

Stephanie Lane: Je ne suis pas au courant des remarques qu'a faites le député. Toutefois, si je comprends bien, dans l'ensemble du projet de loi, il parlait des modifications aux deux lois, donc la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et la Loi sur les transports au Canada.

Patrick Bonin: Il parlait vraiment des risques de déversement de pétrole, comme celui du *Marathassa*.

Vous me dites que, non, ce projet de loi ne réduit pas les risques de déversement de pétrole du tout au Canada. Est-ce bien cela?

Stephanie Lane: Ce que je dis, c'est que la loi actuelle le prohibe déjà.

Patrick Bonin: La nouvelle loi ne réduirait pas du tout ces risques. Est-ce bien cela?

Stephanie Lane: Selon ce que je comprends, le but est de clarifier que c'est une responsabilité stricte.

Patrick Bonin: D'accord.

Trouvez-vous qu'il est cohérent que le gouvernement présente un projet de loi visant à réduire les risques de marées noires, mais que, parallèlement, pour la baie English, il propose une augmentation potentielle d'un million de barils de pétrole par jour, à tout le moins de 300 000 barils de pétrole avec le pipeline Trans Mountain? Ça équivaut à au moins 150 pétroliers de plus par année.

Est-ce que ça vient augmenter le risque de déversements pétroliers?

Daniel Wolfish: Je vous remercie de cette question.

Je dirais qu'il n'y a pas de lien direct entre le projet de loi dont nous discutons aujourd'hui et le processus des grands projets d'intérêt national, dont la création d'un nouvel oléoduc. Le but du projet de loi est de clarifier la responsabilité des propriétaires de navires.

Les grands projets et les mesures pour réduire les risques environnementaux sont une autre question. Il y a des programmes en place pour répondre aux risques environnementaux, y compris le Plan de protection des océans du Canada pour les espèces marines. Il y a aussi un programme pour les urgences environnementales, ainsi que d'autres programmes...

La présidente: Merci beaucoup. Le temps de parole est écoulé.

[Traduction]

Monsieur Arnold, c'est votre tour pour cinq minutes.

Mel Arnold: Merci, madame la présidente.

Je voudrais revenir sur le point sur lequel je m'étais arrêté tantôt. Je vais donner la parole à Mme Vieira, si vous me le permettez.

C'est votre ministère qui était chargé de la dénonciation du *Marathassa*... Pardon, c'était le ministère de Mme Lane, mais je veux poser la question à Mme Vieira. Encore une fois, pourquoi la loi de 2019 n'a-t-elle pas prévu de mesures pour empêcher que l'affaire *Marathassa* se répète?

• (1745)

Paula Vieira: Je vais confier cette question à mon collègue du service de la sécurité et de la sûreté maritimes.

Sean Rogers (directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, ministère des Transports): Puis-je vous demander, pour préciser, s'il s'agit bien du déversement de pétrole survenu sur la côte Ouest, causé par un grand navire de charge?

Mel Arnold: Oui.

Sean Rogers: Cet incident ne serait pas couvert par cette loi, car celle-ci traite des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux ainsi que de leur vente. Il s'agissait d'un navire de charge à l'origine d'une marée noire.

Mel Arnold: Cependant, l'article 2 du projet de loi traite précisément de cela. Comment pouvez-vous affirmer que cette loi ne s'applique pas à ce cas?

Sean Rogers: Si j'ai bien compris, il s'agissait d'un navire qui était en exploitation à l'époque. Il n'était pas soumis à... Il n'avait pas été abandonné.

Mel Arnold: La loi ne dit rien à ce sujet... La modification stipule:

Il est interdit à toute personne et à tout navire de procéder ou de permettre à quiconque de procéder à l'immersion de substances dans un espace visé à l'un des 10 alinéas

Sean Rogers: Je vais devoir renvoyer la question au ministère de l'Environnement. Je suis désolé.

Stephanie Lane: Je vous prie de m'excuser pour cette confusion.

L'article 2 modifierait la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Cette loi prévoit déjà des interdictions. Je peux céder la parole à mes collègues si vous souhaitez obtenir d'autres détails.

Une action en justice a été intentée contre le propriétaire du bâtiment. La cour provinciale de la Colombie-Britannique a tranché, mais aucun appel n'a été interjeté, je crois, comme M. Weiler l'a dit. Je ne peux me prononcer sur les raisons qui ont poussé le Service

des poursuites publiques à prendre ces décisions, mais la Loi canadienne sur la protection de l'environnement s'applique bel et bien à cette situation.

Mel Arnold: Merci. Je pense que c'est maintenant clair.

Je m'adresserai à Mme Verville, de la Garde côtière, si vous me le permettez.

Je pense que votre service est davantage chargé de déterminer la navigabilité d'un bâtiment, entre autres choses, ainsi que de la réglementation en la matière. Pourriez-vous m'indiquer quelles seraient les obligations d'un vendeur, en matière de déclaration justifiable de l'état du navire, si ce projet de loi devait entrer en vigueur?

Josée-Annie Verville: Madame la présidente, j'aimerais orienter cette question vers mes collègues de Transports Canada, qui sont les responsables de la réglementation des bâtiments au Canada.

Colin Henein: Merci, madame la présidente.

À ce sujet, le projet de loi obligerait le vendeur à déterminer si la personne dispose ou non de la capacité, des ressources et de l'intention nécessaires. Cela pourrait se fonder sur une déclaration, comme nous l'avons entendu aujourd'hui, que l'acheteur ferait à propos de sa capacité à gérer la situation. L'acheteur doit être informé de l'état du bâtiment afin de pouvoir faire ce type de déclaration.

En réalité, il s'agit d'une transaction entre l'acheteur et le vendeur, et cela peut dépendre du type de bâtiment. Si vous vendez un très petit navire, la situation peut être très différente de celle d'un navire mesurant, disons, plus de 24 mètres. Par conséquent, cela dépend vraiment de la transaction. Il s'agit pour le vendeur de s'assurer que l'acheteur est en mesure de se forger une opinion en disposant de renseignements fiables sur l'état du navire, pour que l'acheteur en soit satisfait et puisse ensuite conclure la vente. La norme appropriée relève, en réalité, d'un accord entre l'acheteur et le vendeur.

Mel Arnold: Cela pourrait bien déboucher sur une situation où ce serait la parole de l'un contre celle de l'autre, et sur un litige devant les tribunaux concernant la teneur de la déclaration.

Colin Henein: Eh bien, je pense que cela dépendra, en fin de compte, du libellé du projet de loi. Je veux dire, si le projet de loi stipule, en fin de compte, qu'une déclaration écrite est nécessaire, alors cette exigence s'appliquerait...

Mel Arnold: Cela ne figure pas dans le projet de loi.

Colin Henein: ... et il serait possible de vérifier si elle a été respectée.

Mel Arnold: Ce projet de loi comporte donc déjà une lacune importante. Merci.

Je voudrais revenir brièvement sur l'achat d'un bâtiment aux États-Unis. Comment un vendeur pourrait-il être tenu responsable aux États-Unis?

Colin Henein: En quelques mots, je tiens à préciser que ce projet de loi porte sur la cession de propriété à une autre personne. Si cette cession est enregistrée au Canada, c'est dans ce pays que le vendeur en sera tenu responsable.

Si la transaction a lieu au Canada, le vendeur serait...

• (1750)

Mel Arnold: Ce n'est que la moitié de l'équation. Et si la vente avait lieu aux États-Unis? C'est ce que j'essaie de dire.

Colin Henein: En fin de compte, la responsabilité de se conformer aux exigences de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux incombe au propriétaire. Quand le bâtiment revient au Canada, la question qui se pose est la suivante: « À qui appartient-il? » Si la vente a lieu à l'étranger, elle ne serait pas régie par cette loi.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Arnold. Votre temps de parole est écoulé.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Weiler pour cinq minutes.

Patrick Weiler: Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier les fonctionnaires et les témoins ici présents pour leurs réponses.

Je tiens à poser d'abord quelques questions à Environnement et Changement climatique Canada concernant la modification de la LCPE.

Comme je l'ai dit dans mon témoignage, il s'agissait de revenir à l'intention initiale de la loi: celle de créer une infraction de responsabilité stricte. Auparavant, la jurisprudence avait considérablement modifié son interprétation.

Je me demande s'il y a eu d'autres cas de ce type, que le gouvernement n'a pas poursuivis en raison de cette nouvelle interprétation du droit.

Stephanie Lane: Je vous propose que nous vous transmettions plus tard une réponse écrite, car nous ne sommes pas responsables de l'application de la loi. Il s'agit là d'une question d'application. Il est certain que le Service des poursuites pénales du Canada a déjà eu cette discussion.

Des enquêtes et des inspections ont été menées en vertu des dispositions relatives à l'immersion en mer, mais je ne suis pas en mesure de vous fournir davantage de précisions aujourd'hui.

Patrick Weiler: Je le comprends parfaitement.

Mes prochaines questions s'adressent au ministère des Transports.

Nous avons eu une discussion fructueuse sur certains défis liés à la manière de déterminer l'état actuel d'un navire. Il existe différentes façons de procéder. L'une des solutions évoquées consiste à réaliser une expertise, mais elle serait coûteuse et ne conviendrait pas forcément aux petits navires. L'autre solution consisterait à remplir une déclaration à propos d'éléments précis du navire, comme le moteur, la coque et ainsi de suite.

J'espère que vous pourrez nous faire part de vos réflexions sur la meilleure façon d'aborder cette question de la divulgation, en fonction des types de navires susceptibles d'être vendus.

Colin Henein: L'objectif ici est de veiller à ce que l'acheteur soit bien informé de l'état du navire, de sorte que, lorsqu'il garantit au vendeur qu'il dispose des ressources nécessaires pour s'occuper du navire et qu'il a l'intention de le faire, ce dernier puisse être rassuré et donner son accord à la vente.

Cela dépend, en réalité. Si vous possédez un très petit navire dont l'état est évident, la procédure peut probablement être très simple. Si vous possédez un navire plus complexe présentant des aspects techniques, il pourra être nécessaire de fournir davantage d'information. Il s'agit pour l'acheteur et le vendeur d'être bien informés et de convenir de poursuivre la transaction en pleine

connaissance des responsabilités que la loi leur impose. C'est dans cette optique que cela s'inscrit.

Paula Vieira: Puis-je ajouter un mot?

On peut comparer la vente d'embarcations de plaisance à la vente de voitures d'occasion entre particuliers. La comparaison tient aux justificatifs qu'un acheteur demande à un vendeur. Il peut s'agir des carnets d'entretien, de l'âge de l'embarcation — bien évidemment — ou de l'usage qui en a été fait. Quand il s'agit d'embarcations plus petites, on peut comparer ces ventes à ce type de transactions entre particuliers.

Évidemment, s'il s'agit d'un navire commercial, on s'attendra à une déclaration plus étoffée.

Madame Weiss-Reid, la parole est à vous.

Joanne Weiss-Reid: J'ajouterai simplement que nous pouvons envisager certaines possibilités à cet égard. Nous pourrions proposer plusieurs options. Nous pourrions établir certaines lignes directrices qui n'imposeraient pas un fardeau aux propriétaires d'embarcations plus petites, pour les raisons que nous avons évoquées.

Nous pourrions vous soumettre plus tard certaines possibilités et idées dans l'optique d'alléger ce fardeau réglementaire.

Patrick Weiler: Merci beaucoup.

Compte tenu du temps qu'il me reste, j'espérais que le ministère des Transports puisse faire le point sur l'avancement du Fonds pour l'assainissement des bâtiments.

• (1755)

Paula Vieira: Je vais commencer, puis je céderai la parole à Colin Henein.

Nous continuons à travailler à la mise en place du Fonds pour l'assainissement des bâtiments. En fait, nous poursuivons certaines analyses. L'un des éléments de notre analyse, compte tenu du moment où nous en avons eu l'idée, concerne les frais. Quel était le montant prévu pour ces frais? Je crois qu'il s'agissait de 2 \$ par an, ce qui représenterait donc 10 \$ pour une période de cinq ans par embarcation.

Compte tenu du temps écoulé, nous souhaitons réexaminer ce point et mener une analyse d'élasticité afin de déterminer si ce seuil est approprié. Bien entendu, nous ne voulons pas que le coût devienne prohibitif, mais nous souhaitons également, faute d'une meilleure expression, que le jeu en vaille la chandelle.

Je vous cède la parole, monsieur Henein.

Colin Henein: Cela découle de certaines conditions préalables qui devaient être remplies. Il fallait que ces dispositions soient intégrées au projet de loi. Il fallait que la réglementation relative aux permis de navigation de plaisance soit arrêtée. C'est désormais chose faite.

Au fil du temps, comme Paula Vieira l'a dit, nous devons effectivement réévaluer si les montants que nous jugions adaptés lors de nos consultations en 2021 et 2022 seraient utiles et permettraient de faire une brèche dans le problème, tout en gardant à l'esprit la nécessité de veiller à ne pas décourager, en parallèle, l'obtention de permis et l'immatriculation des navires.

Merci de votre attention.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Weiler.

Merci à tous les témoins présents cet après-midi ainsi que pour toutes les fois où bon nombre d'entre vous ont comparu devant le Comité.

Un grand merci aux membres du Comité pour cette séance fructueuse.

Un grand merci à notre greffier, qui nous accompagne depuis longtemps et qui travaillera pour un autre comité à l'automne.

Il n'y aura pas de réunion jeudi; nous nous réunirons donc à nouveau lorsque la Chambre reprendra ses travaux.

Nous allons maintenant suspendre la séance pour voter.

Merci à tous.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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