



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 091 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 14 février 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mercredi 14 février 2018

•(1630)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance de la 42^e législature du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 5 décembre 2017, nous reprenons notre étude du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance.

Je vous souhaite à tous la bienvenue.

Mesdames et messieurs, je m'excuse de commencer en retard, mais nous sommes à Ottawa et au Parlement. On ne sait jamais vraiment à quoi s'attendre.

Comme c'est aussi la Saint-Valentin ce soir et que les gens ont peut-être d'autres plans, nous allons essayer de faire entrer cette étude dans 2 séances de 45 minutes. Chacun de nos témoins aura cinq minutes, puis le temps restant dans ce bloc sera consacré à une période de questions. Nous passerons ensuite à la prochaine, et, je l'espère, nous aurons terminé d'ici 18 heures.

Dans le premier groupe de témoins, nous accueillons David Mitchell, maire de la Ville de Bridgewater. Bienvenue.

M. David Mitchell (maire, Ville de Bridgewater): Merci.

La présidente: Par téléconférence, nous entendons Dylan Heide, conseiller administratif en chef du Conseil de la Ville de Shelburne. Nous recevons Chris Wellstood, directeur, Opérations maritimes et sécurité, de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Je vous souhaite à tous la bienvenue.

Monsieur le maire Mitchell, aimeriez-vous lancer le bal avec vos cinq minutes? Je vous ferai signe lorsque vous arriverez à la fin de votre temps.

M. David Mitchell: Oui. Merci.

Bonjour. Je vous remercie de me fournir le privilège de vous parler aujourd'hui des répercussions que les bâtiments abandonnés ont eues et continuent d'avoir sur notre collectivité. Bien que je parle au nom de la Ville de Bridgewater, tristement, une situation analogue à la nôtre s'est produite de nombreuses fois dans notre grand pays. Pour que vous puissiez pleinement comprendre où nous en sommes aujourd'hui, vous devez savoir comment nous sommes arrivés jusqu'ici.

En octobre 1998, Transports Canada s'est départi du port de Bridgewater et a transféré la propriété du quai à l'Artificial Reef Society. J'aimerais être bien clair sur le point suivant: la Ville de Bridgewater n'est pas propriétaire de ce quai, et celui-ci est maintenant géré par la personne qui était responsable de l'Artificial Reef Society. Si je le dis, c'est pour bien faire comprendre que, si cela ne s'était pas produit, je ne serais pas ici aujourd'hui pour vous

parler de ce sujet, et vous auriez économisé quelques dollars en ne me faisant pas venir ici.

Durant les deux premières années de la prise en charge du port, l'Artificial Reef Society a amené le NCSM *Fraser*, une frégate de la Marine canadienne, jusqu'à la rivière LaHave dans l'intention de le faire couler pour créer un récif artificiel. Lorsque ce projet a avorté, on avait prévu transformer le *Fraser* en hôtel et musée flottant, et, en 1999, on l'a désigné lieu historique national.

En 2009, après avoir croupi à quai pendant 10 ans, le *Fraser* a été repris par la Marine, qui l'a envoyé à la casse. Les gens de ma collectivité auraient dû s'en réjouir, hélas, cela n'a pas été le cas. C'est parce que le *Cormorant* se trouvait derrière le *Fraser* depuis l'an 2000. Malheureusement, ce qui aurait dû être un autre pan célébré de l'histoire du Canada, vu qu'il a fait partie intégrante de l'expédition visant à récupérer la cloche du navire *Edmund Fitzgerald*, le *Cormorant* a été à l'abandon et a croupi dans notre ville.

En 2015, le *Cormorant* a commencé à gîter très gravement et à couler de sorte que la Garde côtière a dû être appelée pour redresser lentement le navire, à un coût de plus de 1 million de dollars pour les contribuables canadiens. C'était un an après que le *Cape Rouge*, un des deux chalutiers derrière le *Cormorant*, a aussi coulé; les deux ont déversés divers lubrifiants et carburants dans ces cours d'eau de marées.

Le *Cormorant* gît toujours au port de Bridgewater aujourd'hui et continue de rouiller dans la rivière LaHave. Ces navires abandonnés ont eu des répercussions très grandes, très réelles et très négatives sur ma ville. Ils déprécient les valeurs foncières le long de la rivière, entraînant une réduction des recettes fiscales pour ma ville, ce qui a des effets directs sur les services que je suis en mesure d'offrir à mes citoyens. Puisque le *Cormorant* traîne au quai, il y a chaque jour un risque que ce navire bascule de nouveau et que lui et les autres navires abandonnés coulent et répandent les divers contaminants qui se trouvent toujours à l'intérieur d'eux dans la rivière, cette même rivière pour laquelle les gouvernements fédéral et provinciaux, ainsi que notre municipalité voisine, se sont engagés à verser 15 millions de dollars afin de la nettoyer.

La Ville de Bridgewater a travaillé d'arrache-pied pour arriver là où elle en est aujourd'hui, c'est-à-dire la ville connaissant la croissance la plus rapide des villes de sa taille dans la province de la Nouvelle-Écosse. Grâce à l'aide du gouvernement fédéral, nous avons entrepris un énorme plan de revitalisation du centre-ville; en plus de remplacer l'infrastructure souterraine vieille de 100 ans, nous avons ajouté deux parcs au bord de l'eau au cours des dernières années. En face du port de Bridgewater, on retrouve un vaste espace vert récréatif qui accueille de nombreux événements familiaux tout au long de l'année; pourtant, le *Cormorant* continue de se profiler en arrière-plan.

Malgré qu'on a dû endurer pendant plus de deux décennies ces navires abandonnés au quai — et les récriminations de ceux qui auraient souhaité que le port de Bridgewater ne soit jamais confié à des intérêts privés — j'ai espoir que ma présence ici aujourd'hui permette un jour de faire disparaître ce navire et de faire adopter une législation pour qu'on puisse s'assurer que cela ne se produira plus jamais.

J'ai vu les mesures prises par le présent gouvernement pour retirer le *Farley Mowat* dans la Ville de Shelburne et le soutien fourni par tous les partis à la Chambre pour débarrasser nos quais et nos cours d'eau de ces horreurs dangereuses. Ce n'est pas un enjeu qui concerne les libéraux, les conservateurs, les néo-démocrates ni le Parti vert. C'est un enjeu canadien, et je suis fier de dire à mes résidents qu'il est pris très au sérieux par tous les députés.

Peu importe le palier de gouvernement que nous représentons, nous avons été élus pour améliorer notre collectivité, notre économie, notre environnement, notre santé et la vie des gens que nous représentons. Ces navires, qu'ils soient à Bridgewater ou ailleurs au Canada, ont une incidence très négative sur toutes ces choses.

Pendant des décennies, notre ville a examiné des options pour s'occuper de ces navires, mais je ne saurais faire cela seul. De même, les collectivités de partout au Canada ne peuvent faire cavalier seul. Cependant, puisque je suis ici aujourd'hui, je peux dire en toute confiance que nous ne sommes plus seuls dans cette situation. Je peux regarder dans la salle et dire que je sais qu'on nous entend, que les jours caractérisés par de vaines paroles sont derrière nous et qu'un projet de loi sera adopté pour protéger notre eau, ce qui est, en réalité, notre ressource la plus utile et vitale. Cela n'est pas seulement encourageant, c'est aussi une démonstration de coopération qui nous est nécessaire, quand, trop souvent, tout ce que nous lisons et entendons dire concerne la division et le négativisme qui règnent au gouvernement, sans égard au palier dont il est question.

J'aimerais remercier ma députée d'être une championne de ce sujet et remercier chacun d'entre vous de votre volonté de collaborer pour nettoyer nos cours d'eau d'un océan à l'autre. Je suis impatient de voir le résultat de vos efforts.

Merci.

• (1635)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Mitchell.

Nous allons maintenant passer à M. Dylan Heide et à la mairesse Karen Mattatall, de la Ville de Shelburne.

Vous avez cinq minutes pour vous adresser au Comité; nous pourrions ensuite poser des questions.

Mme Karen Mattatall (maïresse, Ville de Shelburne): Merci. Je m'appelle Karen Mattatall et je suis mairesse de la Ville de Shelburne. Le conseiller administratif en chef du Conseil, Dylan Heide, et moi-même allons en quelque sorte répondre en équipe.

Nous sommes certainement d'accord avec le maire Mitchell et approuvons bon nombre de ses commentaires. Toutefois, Shelburne est une collectivité côtière; elle compte environ 1 743 résidents; elle se trouve dans un des meilleurs ports naturels du monde, et environ 14 500 personnes vivent dans notre comté. La plus grande partie de notre activité économique — presque toute celle-ci — est maritime. Cela comprend les pêches, l'industrie maritime et le tourisme. Même si le port de Shelburne est assujéti à la réglementation fédérale, notre situation est en réalité unique, parce que nous exploitons le terminal maritime. Il s'agit d'une installation commerciale située au port de Shelburne qui est fortement utilisée par Clearwater, des exploitants en aquiculture locaux et d'autres pêcheurs indépendants. Comme c'est le cas avec Bridgewater, cette installation a été cédée à la Ville il y a 20 ans, ce qui, comme l'a dit le maire de Bridgewater, n'a assurément pas été très favorable à la Ville.

Allez-y, Dylan.

M. Dylan Heide (conseiller administratif en chef du Conseil, Ville de Shelburne): Bonjour. Nous nous relevons au téléphone. Comme l'a dit la mairesse Mattatall, je m'appelle Dylan Heide et je suis conseiller administratif en chef de la Ville.

J'aimerais parler un peu du contexte des navires abandonnés dans notre port. Comme l'a souligné la mairesse, c'est un des meilleurs ports naturels qui soient. Karen et moi-même travaillons tous deux pour la Ville depuis les six dernières années, et, durant cette période, nous avons vu arriver environ une demi-douzaine de navires abandonnés dans notre port. En général, ceux-ci ont été envoyés au terminal maritime de Shelburne, qui est une installation cédée semblable au port de Bridgewater, comme l'a fait remarquer le maire Mitchell. Il continue d'être exploité comme installation commerciale et est largement utilisé par l'industrie de la pêche locale.

Nous avons vu toutes sortes de navires abandonnés. Certains avaient une valeur résiduelle, d'autres pas. Nous avons dû, en tant qu'exploitant du terminal, intervenir par rapport à ces bâtiments. Évidemment, celui qui est le plus connu, c'est le navire *Farley Mowat*, qui a suscité une importante attention médiatique. Les six navires qui l'ont précédé ont essentiellement été couverts uniquement par les médias locaux et ont été une source de préoccupations pour les résidents. Pourtant, ces navires ont tout de même, à l'occasion, provoqué un risque de contamination environnementale dans notre port, ont grandement nui à la beauté du paysage, ont entravé les opérations de pêche et ont, de façon générale, eu des répercussions sur la viabilité de notre port local dans la mesure où, au fil des ans, celui-ci a perdu des occasions d'affaires importantes.

Cela dit, nous avons toujours intenté des poursuites judiciaires vigoureuses et mis les limites des tribunaux à l'épreuve pour gérer les navires abandonnés, ce qui nous a fait prendre conscience de la nécessité du projet de loi récemment étudié par le gouvernement fédéral. Lorsque des navires avaient une valeur résiduelle, nous avons été davantage en mesure de disposer de ces navires et de récupérer certains coûts, quelque chose qui n'a vraiment été possible pour nous que parce que les navires ont été abandonnés dans une installation commerciale en exploitation assortie d'une entente d'amarrage et d'un tarif légaux, choses qui ne sont pas nécessairement accessibles à la plupart des collectivités.

Je vais m'intéresser brièvement au navire *Farley Mowat*, parce que c'est une histoire très bien connue. À l'instar de beaucoup de navires abandonnés, le *Farley Mowat*, tel que l'a mentionné le maire Mitchell, a une longue histoire. Bien évidemment, il avait été saisi par le gouvernement fédéral en 2008 et envoyé à la casse. En 2014, il a avancé dans l'obscurité jusqu'au port de Shelburne, et ce, sans permission. Je pense que cela atteste une préoccupation importante au sujet des navires abandonnés, c'est-à-dire que le navire était abandonné lorsqu'il est arrivé. Il avait été retiré du port de Lunenburg en plein milieu du démantèlement, les ponts supérieurs ayant été complètement retirés, et il présentait un danger incroyable dès le moment où il est arrivé. La Ville a intenté, en vain, des poursuites contre le propriétaire de ce navire pendant plusieurs années. À l'été 2015, il a coulé au terminal, et la Garde côtière a renfloué le navire, mais il est resté au terminal maritime de Shelburne jusqu'à l'été 2017.

Tout au long de cette période, la Ville avait intenté des poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire, qui était connu de la Ville. Cela témoigne de l'importance de comprendre qu'un navire abandonné peut être la propriété d'une personne, mais que le propriétaire peut être irresponsable et incapable d'effectuer le retrait ou peu désireux de le faire. Je devrais reconnaître que, au cours de cette période, nous avons reçu un soutien important de notre députée fédérale et aussi des collectivités voisines, y compris Bridgewater.

En 2017, le navire a fini par être retiré et éliminé par la Garde côtière. Les résidents de la ville et, évidemment, le conseil sont très reconnaissants de la participation du gouvernement fédéral à l'égard de ce navire; mais, au final, la bataille de trois ans pour arriver à ce dénouement démontre clairement qu'une législation s'impose.

Je vais juste redonner le téléphone à Karen, qui formulera un dernier commentaire.

• (1640)

Mme Karen Mattatall: Merci.

Les leçons tirées et la valeur de ce projet de loi sont, premièrement, qu'un navire peut être abandonné et peut causer des difficultés importantes même si on connaît le propriétaire. Deuxièmement, même s'ils ont une valeur, les bâtiments abandonnés peuvent présenter un fardeau énorme pour nos collectivités et les installations maritimes. Troisièmement, il y a des limites importantes aux poursuites judiciaires. Celles-ci sont lentes — ce qui peut entraîner des problèmes de taille, par exemple des navires qui sombrent, comme nous l'avons vécu avec le *Farley Mowat*, lequel a rejeté des polluants — et très coûteuses, et elles permettent rarement de récupérer le coût directement auprès du propriétaire.

De toute évidence, ce projet de loi sur les navires abandonnés est nécessaire. La loi doit s'efforcer d'imposer un fardeau au propriétaire et s'assurer que les collectivités et les exploitants d'installations ne sont pas victimisés par les propriétaires de navires et devra renfermer des mesures d'aide pour couvrir les coûts engagés.

Merci beaucoup de l'invitation de prendre la parole devant vous.

La présidente: Merci beaucoup à vous deux.

Nous passons ensuite à M. Wellstood, de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Chris Wellstood (directeur, Opérations maritimes et sécurité, capitaine de port, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci de me donner l'occasion de comparaître devant vous.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser, comme d'autres autorités portuaires du Canada, est établie par le gouvernement du

Canada conformément à la Loi maritime du Canada et relève du ministre fédéral des Transports.

Notre mandat est de faciliter les objectifs commerciaux du Canada, en nous assurant que les marchandises sont déplacées en toute sécurité, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des collectivités locales.

Le port de Vancouver est, de loin, le plus grand port du Canada. Notre territoire, pour ceux d'entre vous qui connaissent le Lower Mainland de la Colombie-Britannique, comprend l'inlet Burrard et les terres avoisinantes au centre-ville de Vancouver ainsi qu'une bonne partie du fleuve Fraser, ce qui représente un total de 16 000 hectares d'eau, plus de 1 000 hectares de terres et environ 300 kilomètres de littoral. Le port touche 60 municipalités et croise les territoires traditionnels revendiqués et établis et les terres visées par les traités de plusieurs Premières Nations des Salish de la côte.

La nature de la région est telle que la question des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux est importante pour l'administration portuaire. Dans notre territoire, la baie English, l'inlet Burrard et le fleuve Fraser sont très populaires pour la navigation de plaisance et les petits bateaux de pêche commerciale, et les bâtiments abandonnés sont chose courante. Le problème a été particulièrement important sur le fleuve Fraser, de telle sorte que, il y a plusieurs années, nous avons effectué une évaluation des risques de l'ensemble des sites abandonnés, y compris les bâtiments, pour déterminer la probabilité et la gravité de leurs répercussions possibles sur la sécurité du public, l'environnement et la navigation.

Nous avons ensuite commencé des travaux dans la partie est, en essayant de communiquer avec les propriétaires et, le cas échéant, de travailler avec eux pour assurer un retrait sécuritaire. L'administration portuaire a engagé environ 2 millions de dollars sur cinq ans pour l'initiative et, à ce jour, nous avons nettoyé 144 des 151 sites désignés.

Le principal défi que présentent les bateaux de plaisance abandonnés, c'est l'incapacité de retracer le propriétaire dans le cadre du Système de délivrance de permis d'embarcation de plaisance actuel. Comme vous le savez, dans le cadre de ce système, seuls les bateaux de plaisance avec un moteur de 10 chevaux-vapeur et plus doivent se procurer un enregistrement. Souvent, les grands voiliers de plaisance qui sont laissés à l'abandon n'apparaissent pas dans le système de délivrance de permis, parce que bon nombre d'entre eux ont des moteurs qui fonctionnent juste en dessous du seuil de 10 chevaux-vapeur. De plus, il a été difficile de retracer les propriétaires de navires, même si le navire figure dans le système de délivrance de permis, parce qu'il n'y a pas d'exigence réelle de transférer le dossier de ce propriétaire dans le cas où le navire est vendu.

Enfin, l'assurance obligatoire n'a pas été exigée pour les embarcations de plaisance, comme c'est le cas pour les automobiles. L'absence d'assurance signifie souvent que le propriétaire n'a pas les fonds voulus pour retirer les bateaux de plaisance abandonnés.

Par conséquent, l'administration portuaire est en faveur d'une réglementation appropriée qui permettrait de réagir au défi du nettoyage des bâtiments abandonnés et d'améliorer la capacité de l'administration portuaire de conserver nos cours d'eau propres et sécuritaires.

En résumé, j'ai le plaisir de dire que l'administration portuaire soutient entièrement le projet de loi et, plus particulièrement, les dispositions qui visent à interdire l'abandon des bateaux, à renforcer la responsabilité des propriétaires concernant les bateaux dangereux et les épaves et à donner au gouvernement le pouvoir d'agir de façon proactive à l'égard des bateaux qui constituent un danger avant que la situation ne devienne plus coûteuse pour les Canadiens. Ces changements sont fort nécessaires et contribueront grandement à s'attaquer aux enjeux touchant l'environnement et la sécurité que les bâtiments prévalents présentent.

• (1645)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Wellstood.

Nous passons maintenant aux questions de cinq minutes, et c'est à Mme Block de commencer.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais tous vous remercier de vous joindre à nous aujourd'hui et de faire preuve de souplesse, compte tenu des circonstances auxquelles nous faisons face aujourd'hui.

Je tiens à vous remercier, monsieur Mitchell, de vos commentaires concernant le fait qu'il s'agit d'un enjeu non partisan et qu'il bénéficie du soutien de tous les députés de tous les partis de la Chambre.

Je vais garder mes questions très brèves, parce que j'aimerais entendre chacun d'entre vous, et vous pourrez peut-être répondre à mes questions dans l'ordre où vous vous êtes présentés, de sorte que, pour ceux qui sont au téléphone, vous saurez à quel moment vous pourrez donner votre réponse.

Tout simplement, avez-vous des préoccupations au sujet du projet de loi C-64? Si oui, j'imagine que vous pourriez vouloir présenter quelques amendements, et j'aimerais les connaître.

M. David Mitchell: Merci.

Ma collectivité n'a pas vraiment de préoccupations, parce que nous voyons cela comme un énorme pas en avant par rapport à ce qui est en place en ce moment. J'ai parlé à ma députée pour exprimer notre soutien. Nous avons déjà vu des mesures, et j'ai donc l'impression que ce projet de loi permettra uniquement de constater la prise d'un plus grand nombre de mesures pour ce qui est du retrait des bâtiments abandonnés.

Mon seul commentaire est le suivant: puisque notre municipalité ne possède pas le quai, il serait bien de voir quelque chose qui pénaliserait son propriétaire parce qu'il aurait autorisé ces bateaux à arriver en premier lieu. Comme vous l'avez vu dans le diaporama présenté, du NCSM *Fraser* jusqu'au *Cormorant* en passant par le *Cape Rouge*, ces bateaux continuent d'arriver encore et encore. Une énorme préoccupation pour moi et ma collectivité, c'est le fait de savoir que si le *Cormorant* devait être retiré demain, rien n'empêcherait le propriétaire du port d'y amener un autre navire vendredi.

Cependant, nous sommes réellement ravis que le projet de loi soit proposé.

Mme Kelly Block: C'est maintenant aux gens de Shelburne, allez-y.

M. Dylan Heide: Dylan à l'appareil. Nous en avons parlé et nous sommes entendus pour que je réponde à cette question.

Nous sommes aussi très heureux du fait que le projet de loi aille de l'avant. Nous avons un point de vue contraire par rapport à celui du maire Mitchell sur l'exploitant de l'installation, uniquement parce qu'il s'agit d'une installation publique dans notre cas. Assurément, si

le propriétaire d'une installation invite un bateau et cause sciemment un problème, je pourrais comprendre qu'une certaine responsabilité y serait rattachée. Notre préoccupation concerne la capacité d'un exploitant d'installations de refuser un bâtiment abandonné.

De façon générale, tous nos navires abandonnés arrivent sans permission, ou bien ils arrivent avec permission, puis sont par la suite abandonnés. Dans ces cas, nous avons pris toutes les mesures qui étaient vraisemblablement à notre portée. Lorsque nous communiquons avec d'autres exploitants de petits ports — et nous sommes membres de l'Independent Marine Ports Association of Atlantic Canada — nous entendons dire que cela semble être un problème courant. Même si je suis sûr que des installations ont, par imprudence, encouragé les situations qui ont eu lieu, comme à Bridgewater, une de nos grandes préoccupations, c'est que souvent, une collectivité comme la nôtre peut être forcée de payer la note, les coûts associés à un bâtiment abandonné, même si elle a fait tout ce qui était en son pouvoir pour le retirer.

Nous aimerions que le projet de loi garantisse qu'on puisse compenser les coûts engagés par nos collectivités, en particulier si on tient compte du fait que les propriétaires de navires peuvent ne pas avoir les moyens ni être en mesure de gérer les coûts qu'ils ont créés pour nos collectivités.

• (1650)

Mme Kelly Block: Merci.

Monsieur Wellstood.

M. Chris Wellstood: En tant qu'administration portuaire, nous appuyons entièrement le projet de loi et nous sommes impatients de connaître les règlements qui seraient créés conformément à celui-ci. Nous espérons que ceux-ci permettraient d'aider l'administration portuaire à s'occuper du problème, de façon proactive ou rétroactive, et n'imposeraient pas d'interdictions à l'administration portuaire pour ce qui est de régler ces questions.

En tant qu'administration portuaire, nous avons été très proactifs dans notre démarche à l'égard des navires abandonnés et nous comprenons que ce projet de loi couvre le pays entier et tous les cours d'eau qu'il englobe. Mais la compétence en matière de navigation des administrations portuaires canadiennes ne concerne que des plans d'eau particuliers, et une entité particulière s'occupe d'eux; ma principale préoccupation est donc que nous ne soyons pas intégrés adéquatement dans la démarche.

Je ne vois pas cela dans le projet de loi, mais j'espère le voir dans les règlements.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Nous allons maintenant passer à Mme Jordan, pour cinq minutes.

Mme Bernadette Jordan (South Shore—St. Margarets, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Je vais commencer par vous, monsieur Mitchell, parce que je connais plutôt bien la situation à Bridgewater.

Bridgewater a consacré beaucoup de temps et d'efforts ces derniers temps à aménager son secteur riverain. Nous avons Mariners' Landing, Pijiniuskaq Park, Shipyards Landing et la salle de classe en plein air. Quel effet la présence de ces navires dans la ville a-t-il sur tous les retards que la collectivité a pris au chapitre des travaux? Vous dépensez beaucoup d'argent pour réparer le coeur de notre centre-ville, mais ces navires gisent en arrière-plan.

Peut-être pourriez-vous en parler pendant un instant.

M. David Mitchell: Bien sûr. L'expression n'est peut-être pas appropriée, mais ce que nous faisons ici, c'est comme mettre du rouge à lèvres à un cochon. Nous embellissons notre secteur riverain; pourtant, cette énorme carcasse gît devant nous. C'est difficile d'attirer des touristes. Les choses qui s'échappent de ces navires sont une préoccupation constante, comme vous l'avez vu dans certaines des images qui défilaient... ces estacades qui doivent contourner ces bateaux, parce qu'ils continuent de fuir et de répandre leurs divers carburants et n'importe quoi d'autre qui se trouve dans ces navires, par exemple de l'amiante. Nous savons que le *Cormorant* est plein de moisissures. Tout cela a une incidence sur notre capacité de jouir de notre secteur riverain.

C'est difficile d'amener les gens à venir profiter de la beauté de votre cours d'eau. Nous avons une rivière à marées où, à mi-chemin dans notre ville, se mêlent de l'eau douce et de l'eau salée, et c'est donc assez unique. C'est difficile d'encourager les gens à venir voir ces projets d'embellissement s'ils ne sont vraiment pas si beaux, parce que ces navires sont en arrière-plan.

Il y a assurément des répercussions économiques.

Mme Bernadette Jordan: Vous avez aussi dit que le prix des maisons évaluées situées le long de la rivière, en face d'elles, a diminué. Voulez-vous expliquer cela un peu plus?

M. David Mitchell: Encore une fois, les évaluations sont faites par des gens des services d'évaluation de la valeur foncière de la province, qui examinent aussi les environs. Derrière toutes les maisons situées sur la voie navigable, on voit ces navires amarrés à ce quai, qui continue de faire venir ces navires. Les propriétaires interjettent constamment appel de leurs évaluations et ils obtiennent gain de cause parce que cela touche leur propriété. Cela fait partie de la diminution des recettes fiscales.

Nous sommes une ville très progressiste. Nous sommes très fiers d'avoir tout juste lancé un service de transport en commun pour notre collectivité de 8 600 personnes; et la semaine dernière, nous avons présenté à deux ministres fédéraux notre plan d'action contre le changement climatique pour lequel nous continuons de remporter des prix. Il faut de l'argent pour réaliser toutes ces choses, et dès que quelque chose comme ces navires réduit les valeurs foncières, cela a une incidence sur les services que je peux offrir.

Mme Bernadette Jordan: Madame Mattatall et Dylan Heide, c'est à votre tour.

Vous avez réellement traduit en justice le propriétaire du *Farley Mowat*. Combien cela a-t-il coûté à la Ville de Shelburne?

Mme Karen Mattatall: Bonjour Bernadette. Cela a coûté 148 000 \$, ce qui est une somme assez importante pour une petite collectivité.

Mme Bernadette Jordan: Une partie de ces coûts a-t-elle été récupérée?

Mme Karen Mattatall: Combien a-t-on récupéré, Dylan? Est-ce que c'était 43 000 \$?

M. Dylan Heide: Cela représente la partie non récupérée.

• (1655)

Mme Karen Mattatall: Oh, je suis désolée, c'est la partie non récupérée. C'est exact. C'était environ 200 000 \$. Nous avons reçu 43 000 \$ sur les 46 000 \$ de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

M. Dylan Heide: Et ce n'est pas pour les frais juridiques.

Mme Karen Mattatall: C'est exact. Cela ne couvrirait pas les frais juridiques. Il nous manque toujours près de 150 000 \$.

Mme Bernadette Jordan: Quand le *Farley Mowat* était à quai, il occupait environ le quart de l'espace sur le quai à Shelburne. Est-ce exact?

Mme Karen Mattatall: Oui, c'est exact.

Mme Bernadette Jordan: Pendant les trois ans où il y a été, un quart de cet espace sur le quai ne pouvait pas être utilisé, et vous avez donc perdu des revenus pour cette raison aussi.

Mme Karen Mattatall: Oui, nous avons certainement perdu des revenus en raison du fait qu'il gisait là. Nous avons non seulement perdu les droits de quai impayés que le propriétaire ne nous payait pas; nous avons certainement perdu des revenus de navires qui ne pouvaient pas utiliser cet espace.

Mme Bernadette Jordan: Monsieur Mitchell, je tiens seulement à vous remercier d'avoir apporté ces images. J'ai parlé de la taille des navires qui nous posent des problèmes, parce que, sur la côte Ouest, on a beaucoup de problèmes avec les petits navires de plaisance. J'ai tenté de dire que, ici, sur la côte Est, c'est un problème différent. Je vous remercie d'avoir apporté les images du *Fraser* et du *Cormorant* et de tous les autres.

La présidente: Il vous reste 20 secondes.

Mme Bernadette Jordan: D'accord, merci. Je vais m'arrêter ici.

La présidente: La greffière a inséré le nom de Mme Malcolmson, qui est prochaine sur la liste.

Aimeriez-vous que l'on passe à M. Fraser pour quelques minutes, puis qu'on revienne à vous?

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NDP): Bien sûr, cela me permettrait probablement d'améliorer la qualité de mes commentaires. Je remercie la présidente et vous présente mes excuses. Je n'ai pas pu partir pendant le discours de mon collègue.

La présidente: C'est compris.

Monsieur Fraser, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup à nos témoins d'être ici. C'est difficile de continuer dans la même veine que ma collègue Mme Jordan, parce que nous venons de collectivités très semblables qui partagent beaucoup de préoccupations similaires.

Je veux juste poursuivre sur la question des petites municipalités. Je représente une région où il est courant qu'une collectivité côtière comprenne quelques milliers de personnes. Ces municipalités n'ont pas une grande capacité financière pour gérer cela. Le projet de loi comprend beaucoup de mesures qui visent à prévenir l'arrivée de nouveaux navires et leur abandon. Cela mis à part, il y a quelques programmes du gouvernement fédéral, comme le Programme de bateaux abandonnés, qui sont conçus pour gérer les bâtiments existants.

Je me demande si vous pourriez peut-être dire, particulièrement du point de vue de Bridgewater et de Shelburne, comment les programmes fédéraux pourraient être le mieux conçus afin d'aider les municipalités qui n'ont pas la capacité financière de gérer les navires abandonnés qui se trouvent au sein de leur collectivité aujourd'hui.

Peut-être pourriez-vous commencer, monsieur Mitchell.

M. David Mitchell: Vous avez tout à fait raison. Nous n'avons pas la capacité financière de gérer ces navires. Dans ma déclaration liminaire, vous m'avez entendu dire que juste avec le *Cormorant* qui donnait de la gêne — il n'a même pas coulé jusqu'au fond — plus de 1 million de dollars ont dû provenir du gouvernement fédéral.

M. Sean Fraser: Quel est le budget annuel de votre municipalité?

M. David Mitchell: Quinze millions de dollars. C'est plutôt modeste.

Nous ne pouvons absorber ces coûts en cas d'urgence. Si nous devons assumer le coût de retirer ces navires ou même d'en renflouer un, nous ne pourrions le faire.

M. Sean Fraser: Pour nos invités à Shelburne, je présume que l'histoire est assez semblable pour vous. Est-ce exact?

Mme Karen Mattatall: Tout à fait. Je pense aussi qu'un élément qui nous a toujours préoccupés, c'est que lorsque le *Farley Mowat* a coulé à notre quai, il a fallu près de 500 000 \$ pour le renflouer. C'est une facture que les contribuables du Canada ont dû payer inutilement.

M. Sean Fraser: Monsieur Mitchell, j'ai trouvé votre suggestion intéressante, c'est-à-dire qu'on pourrait peut-être faire quelque chose pour empêcher un propriétaire de quai d'accepter un bateau qui est déjà en état d'abandon. Lorsque je pense à la prochaine étape, il me semble que si personne n'a l'autorisation de l'accepter, le propriétaire devrait l'abandonner en mer, ce qui n'est pas non plus, à mon avis, la bonne réponse.

À votre avis, y aurait-il une façon d'éviter cette conséquence?

M. David Mitchell: Je ne sais pas.

Je comprends où voulaient en venir les représentants de Shelburne, lorsqu'ils ont réagi à ma réponse sur le fait de punir le propriétaire du quai. Je parlais précisément de la façon dont, dans ce cas — notre cas —, c'est un quai qui appartient à un particulier. Je ne voudrais pas que Shelburne ait à assumer cette responsabilité.

Dans le projet de loi, il y a des dispositions qui abordent cette question, comme le fait de ne pas autoriser un navire à rester au même endroit pendant 60 jours. Cela aiderait.

Je pense qu'on devrait mettre en place des sanctions monétaires pour punir le propriétaire du quai. Si je reviens au navire original qui est arrivé, le *Fraser*, on avait tout un éventail de plans. Le propriétaire du quai allait d'abord le faire couler. Puis, il allait en faire un hôtel, et un musée. Si je lance une entreprise, je dois avoir un plan d'affaires, sinon la banque ne va pas me donner d'argent. Si vous êtes pour faire remonter le fleuve à une énorme frégate canadienne et l'amarrer, j'espère que vous aurez un meilleur plan d'affaires que ce qui consiste à dire: « Hé, j'aimerais la faire couler dans l'océan Atlantique, où je ne suis pas autorisé à faire couler des navires pour créer des récifs artificiels ».

• (1700)

M. Sean Fraser: J'ai affaire à une question très semblable avec un navire de la Garde côtière qui devait être envoyé à la ferraille, puis le prix a chuté sur le marché mondial. Il y est toujours trois ans plus tard.

Je m'adresse à notre invité, monsieur Wellstood. J'ai raté quelque chose à la toute fin de vos commentaires. Vous avez dit qu'un élément particulier pourrait être inclus dans les règlements. Pourriez-vous s'il vous plaît simplement répéter de quoi il s'agissait?

M. Chris Wellstood: Ce que j'ai dit précisément, c'est que la compétence de l'administration portuaire en matière de navigation est une compétence particulière dans les eaux canadiennes. Ce que je

ne vois pas dans le projet de loi, c'est quelque chose qui permettrait aux administrations portuaires de faire des choses particulières liées aux navires abandonnés ou de réagir de façon proactive par rapport à ceux qui se trouvent au sein de leurs eaux. J'aimerais voir une telle mesure dans les règlements qui sont élaborés conformément à la loi.

M. Sean Fraser: D'accord.

La présidente: Vous avez de 15 à 20 secondes.

M. Sean Fraser: Parmi nos invités, y en a-t-il qui aimeraient que des amendements finaux soient apportés au projet de loi?

M. Dylan Heide: Pourrions-nous formuler un commentaire rapidement?

M. Sean Fraser: Merci.

M. Dylan Heide: Cela ne concerne peut-être pas les amendements, mais nous voulions seulement faire remarquer que le *Farley Mowat*, les navires à Bridgewater, l'exemple de la Garde côtière qui a été fourni et bon nombre des autres bâtiments abandonnés partout au pays proviennent tous du gouvernement fédéral. Ils étaient ou bien des bâtiments soumis à l'élimination ou des bâtiments saisis éliminés par le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral devrait peut-être s'assurer qu'ils sont éliminés de façon responsable.

M. David Mitchell: J'aimerais dire une chose rapidement, et peut-être que c'est une question de compétence provinciale. En tant que municipalité, nous ne sommes pas en mesure d'imposer une taxe sur un quai public qui est la propriété d'un particulier privé. Nous devons non seulement gérer ces navires, mais nous ne tirons aucun revenu que nous pourrions verser dans un fonds afin de nous en occuper. C'est une autre question, mais je pense que c'est probablement de compétence provinciale...

La présidente: Je vous remercie tous énormément.

Madame Malcolmson, c'est à vous, pour cinq minutes.

Mme Sheila Malcolmson: Merci, madame la présidente.

Nous avons découvert que le projet de loi sur les navires abandonnés de l'État de Washington prévoit une limite quant à la capacité des organismes de vendre des bâtiments leur appartenant qui sont en mauvais état, mais rien dans le projet de loi ne limite l'élimination des biens fédéraux dans cette région. Récemment, on a vendu le navire auxiliaire des Forces canadiennes, le *Firebird*, pour lequel, encore une fois, on n'a pas fait preuve de diligence raisonnable dans le contrat afin de s'assurer que la personne qui l'achetait avait les moyens de s'en occuper.

Monsieur Mitchell, nous avons eu une bonne conversation cet été exactement sur ce cas. J'imagine que Shelburne est dans la même situation. S'il devait y avoir, dans la prochaine version du projet de loi, quelque chose qui instaurerait de telles mesures de protection, y en a-t-il parmi les témoins qui seraient heureux de voir une telle responsabilité assumée par le gouvernement fédéral?

M. David Mitchell: Oui. Je pense que c'est logique. Cela revient à mon argument original: il serait bien d'avoir une analyse de rentabilisation afin de pouvoir faire venir le navire. Si vous prévoyez vous dessaisir d'un navire, en tant que gouvernement, vous devriez vous assurer que la personne qui en assume la responsabilité peut le faire.

Mme Sheila Malcolmson: Merci.

Je constate que ni Bridgewater ni Shelburne n'a présenté de demande au titre du Programme de bateaux abandonnés pour 2017-2018. En fait, personne à l'extérieur de la Colombie-Britannique ne l'a fait, aucune ville. De fait, seulement sept demandes ont été présentées.

Voulez-vous indiquer rapidement les obstacles qui ont empêché l'une ou l'autre des administrations locales de présenter une demande au titre du programme pour des retraits particuliers?

M. David Mitchell: Corrigez-moi si j'ai tort, mais cela s'applique-t-il seulement à des bâtiments dans un quai public, et non dans un quai de propriété privée?

Mme Sheila Malcolmson: Il y a deux programmes, et les municipalités sont admissibles à l'un d'entre eux... mais peut-être pas à celui du port pour petits bateaux. Nous avons constaté l'existence d'obstacles dans d'autres administrations locales. Le taux de participation n'a pas été aussi élevé que nous l'avions prévu, et le ministre des Transports a dit la même chose dans son témoignage. Vous auriez donc pu présenter une demande, mais de nombreuses administrations locales ne l'ont pas fait. À Bridgewater ou à Shelburne, avez-vous recensé des obstacles particuliers?

M. Dylan Heide: En ce qui concerne la compétence de la Ville par rapport au terminal maritime de Shelburne, nous espérons avoir un peu donné l'exemple au moyen du cas *Farley Mowat*, et en ce moment, nous sommes chanceux de ne pas compter de navires abandonnés dans notre terminal. Cela dit, la raison pour laquelle nous n'avons pas présenté de demande en ce qui concerne les bâtiments abandonnés au sein du port du Shelburne, qui, malheureusement, compte au moins quelques navires abandonnés, c'est que nous n'avons pas compétence sur le port. C'est un port réglementé par le gouvernement fédéral qui relève de Transports Canada, et la ville n'est pas certaine d'avoir compétence pour présenter une demande, puisque le gouvernement fédéral pourrait intervenir par rapport à des bâtiments dans un port sous responsabilité fédérale.

• (1705)

Mme Sheila Malcolmson: Nous avons aussi remarqué que la municipalité du district de Lunenburg a décidé de ne pas aller de l'avant en raison de questions de responsabilité et de préoccupations liées à la responsabilité juridique.

M. Dylan Heide: Oui, cela correspondrait à nos préoccupations.

Mme Sheila Malcolmson: Je m'adresse à l'administration portuaire: nous avons entendu quelques préoccupations. De fait, la B.C. Ferry & Marine Workers' Union et BC Ferries ont tous deux sonné l'alarme quant aux dangers ingérables des bâtiments abandonnés dans le cadre de leurs opérations. Ils ont rédigé une lettre conjointe dans laquelle ils approuvaient mon projet de loi, disant qu'un traversier important dans un trajet de nuit prévu entre la baie Departure et la baie Horseshoe avait heurté un bâtiment abandonné semi-submergé. Cela a forcé le traversier à s'arrêter et a déclenché une enquête. Le traversier a déployé un bateau et une équipe de sauvetage. On a énuméré les risques pour les employés et la perturbation de l'horaire du service de traversier. Il s'agit d'un énorme traversier qui transporte des passagers. Ma question s'adresse à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser: vos activités et l'économie ont-elles été perturbées en raison de bâtiments abandonnés comme celui-ci?

M. Chris Wellstood: Les bâtiments abandonnés peuvent présenter un risque pour l'environnement. Selon moi, c'est un facteur important. S'ils partent à la dérive, ils peuvent devenir un danger pour la navigation des bateaux de haute mer et peuvent entraîner la fermeture de ports afin d'éviter un accident plus grave, comme on l'a décrit dans le cas de BC Ferries.

C'est bien qu'on se penche sur la question de bâtiments négligés et abandonnés, mais tout doit commencer par des efforts de prévention, de façon à ce les bâtiments ne soient pas abandonnés de la sorte. Si

on prend l'exemple de la Colombie-Britannique, c'est principalement au moyen des systèmes d'enregistrement et des exigences d'assurance des bâtiments, des petites embarcations récréatives aux plus grands bâtiments, qu'on y parviendra. Même les gros bateaux appartenant à l'État, BC Ferries ou les chalands à copeaux, sont vendus à des propriétaires qui n'ont pas les moyens de s'en occuper, mais qui peuvent les ramasser. Et ensuite, essentiellement, le propriétaire précédent se décharge de toute responsabilité tandis que le nouveau propriétaire ne peut pas respecter les exigences.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Wellstood.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci à nos témoins d'être là.

Monsieur Wellstood, y a-t-il des cimetières à bateaux à l'extérieur de la zone relevant de l'autorité portuaire, surtout sur le fleuve Fraser?

M. Chris Wellstood: Il y a des zones à l'extérieur des zones contrôlées par l'autorité portuaire où il y a beaucoup de bâtiments abandonnés, à Mission, et tout proche, à Howe Sound.

M. Ken Hardie: Ces navires relèvent-ils de la compétence fédérale s'ils sont encore à l'eau? Que savez-vous à leur sujet?

M. Chris Wellstood: Howe Sound fait partie des eaux provinciales, alors ça devient un enjeu provincial à Squamish, à Howe Sound. Je sais que les navires négligés et abandonnés semblent se retrouver là où ils sont susceptibles d'avoir le moins de problèmes. Sur le territoire relevant de l'autorité portuaire, il y a beaucoup de surveillance et beaucoup de contrôle, tandis que si on est un peu plus loin, près d'une petite collectivité, il y a moins de personnes qui regardent, et c'est plus facile pour les gens d'y abandonner des bâtiments.

M. Ken Hardie: Ma prochaine question est destinée aux témoins de Bridgewater et de Shelburne. À la lumière de votre expérience, qui n'a pas été très positive dans de nombreux cas, peut-on commencer à brosser le portrait des bâtiments eux-mêmes ou de leurs propriétaires de façon à ce que vous puissiez vous dire: « Bon sang, celui-là va nous causer des ennuis »?

M. David Mitchell: À Bridgewater, ce n'est pas tant le bâtiment...

M. Dylan Heide: Nous pouvons répondre, mais David peut commencer.

Je suis désolé. Nous ne sommes pas là, alors on peut difficilement savoir où tout le monde se trouve.

M. Ken Hardie: Pas de problème.

Monsieur Heide, madame la mairesse Mattatall, allez-y. Répondez en premier, puis nous passerons à M. Mitchell.

M. Dylan Heide: Désolé, je ne voulais pas vous interrompre, monsieur Mitchell.

Rapidement, comme je l'ai dit, nous avons dû composer avec un certain nombre de bâtiments abandonnés. Nous avons eu le malheur d'avoir à interagir directement avec les propriétaires — lorsqu'on les trouve —, et, bien sûr, on voit un profil se dessiner. Sans vouloir salir intentionnellement la réputation de qui que ce soit, la majeure partie des propriétaires de bâtiments négligés et abandonnés se retrouvent en prison assez rapidement après l'arrivée de leur bâtiment dans le port; il y en a même un qui a été emprisonné à l'étranger.

En général, ce sont des gens qui n'ont pas les moyens de procéder à l'élimination. Un des motifs d'abandon semble être le désir de se décharger des coûts associés au navire si le prix de l'acier chute ou s'ils ont l'impression de ne pas pouvoir payer pour son élimination. Le fait d'abandonner un navire dans un port est devenu une porte de sortie courante pour les gens dans cette situation.

• (1710)

M. Ken Hardie: Monsieur le maire Mitchell.

M. David Mitchell: Pour nous, ce sont les propriétaires de quai, le problème. Dans le cas de tous les navires qui se sont pointés, ce sont eux les responsables. Dans le dossier du *Cormorant*, le bateau avait été vendu. Et là, on ne s'entend pas sur la propriété. La personne à qui le propriétaire du quai a dit avoir vendu le navire dit quant à elle qu'elle ne l'a pas acheté. L'affaire est devant la cour provinciale. Tous ces navires se sont retrouvés là et ont reçu l'autorisation d'accoster avec l'accord du propriétaire du quai.

M. Ken Hardie: On serait tenté de suggérer des choses comme des cautionnements ou je ne sais quoi avant qu'on permette au navire de jeter l'ancre, mais j'y reviendrai.

Y a-t-il des pouvoirs ou des permissions que vos municipalités ou l'autorité portuaire aimeraient avoir? On pourrait peut-être procéder par réglementation, de façon à ce que vous ayez un peu plus de pouvoir pour composer avec ces problèmes localement?

M. David Mitchell: La taxation serait une possibilité, mais, encore une fois, je crois que c'est une question provinciale. Pour nous, aux quais qui nous appartiennent, les gens ne peuvent pas laisser de bâtiment à quai pendant plus d'un certain nombre de nuits sans notre permission. Nous n'avons pas ce genre de pouvoir... Ce serait bien — et je rêve peut-être en couleur — si les municipalités pouvaient interdire la voie navigable à un navire dont la taille dépasse un certain seuil lorsqu'elles ont des raisons de croire qu'elles auront des ennuis.

La voie navigable ne nous appartient pas — elle est de ressort fédéral —, mais, si nous étions l'autorité portuaire, par exemple, et qu'on nous permettait de dire: « Ce navire ne peut pas passer dans ces eaux », ce serait probablement le meilleur outil que nous pourrions avoir, à l'avenir, pour empêcher ces navires de venir.

M. Ken Hardie: Madame la mairesse Mattatall ou monsieur Heide, pouvez-vous prendre le temps qu'il me reste pour répondre?

M. Dylan Heide: Oui. J'ai une brève remarque à cet égard. Nous avons refusé des bâtiments dans le passé, mais, au bout du compte, il faudrait bloquer physiquement l'accès. Sans une surveillance de sécurité 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et des moyens pour interdire physiquement l'accès, des bâtiments abandonnés, comme le *Farley Mowat*, sont arrivés en pleine nuit et sans permission. Même s'il y a des propriétaires d'installations qui ont accordé des permissions, il y en a d'autres qui n'ont pas accordé de permission et qui sont des victimes quand ces les bâtiments arrivent.

Selon moi, n'importe quel moyen nous permettant, essentiellement, de considérer un bâtiment comme étant une épave, dès qu'on le trouve... Nous avons affirmé haut et fort pendant trois ans que le *Farley Mowat* risquait de couler. Espérons que la disposition dans la loi concernant un navire qui est sur le point de couler ou de s'échouer ou dont « on peut raisonnablement attendre » des conséquences connexes sera interprétée de façon favorable pour une collectivité comme la nôtre, où nous savions que le bâtiment allait couler.

La présidente: Merci beaucoup monsieur Heide. Je suis désolée. Toutes mes excuses, mais je dois vous interrompre.

Monsieur Chong, vous avez cinq minutes.

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Merci, madame la présidente.

Ma première question est destinée aux témoins de Bridgewater et de Shelburne. Vous avez souligné certains des défis auxquels vous avez été confrontés relativement à ces bâtiments abandonnés et négligés. Vous avez mentionné des bâtiments comme le *Cormorant* et le *Fraser*, qui sont assez gros, et qui dépassent probablement de beaucoup le seuil de 300 tonnes à partir duquel la loi exige une assurance.

Dans vos deux collectivités, est-ce généralement les genres de bâtiments qui vous causent des ennuis, des bâtiments de la taille du *Fraser* et du *Cormorant*? Ou avez-vous aussi des problèmes avec des bâtiments négligés, abandonnés et délabrés qui sont de beaucoup plus petite taille?

M. David Mitchell: Pour ce qui est de Bridgewater, les deux gros navires étaient le *Fraser* et, actuellement, le *Cormorant*. Par la suite, il y a de très gros chalutiers, qui sont d'assez grande taille, mais sous la limite des 300 tonnes de jauge brute.

L'hon. Michael Chong: C'est en deçà des 300 tonnes...?

M. David Mitchell: Oui, mais notre principal problème, assurément, ce sont les deux gros bâtiments qui se sont retrouvés là.

L'hon. Michael Chong: C'est la même chose à Shelburne?

Mme Karen Mattatall: Certainement. Nous avons dû composer avec des bâtiments de toutes tailles nous aussi.

L'hon. Michael Chong: Ma prochaine question est destinée à M. Wellstood de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Vous avez mentionné avoir identifié des bâtiments négligés, délabrés et abandonnés sur le fleuve Fraser. De quelle façon déterminez-vous en quoi consiste un bâtiment délabré ou abandonné? Comment vous y êtes-vous pris pour identifier ces 150 bateaux, environ, que vous avez jugés abandonnés ou délabrés? Comment avez-vous procédé à l'évaluation?

• (1715)

M. Chris Wellstood: Si je pouvais vous montrer des images, vous comprendriez comment on procède à l'évaluation. On parle de bâtiments en train de couler, à moitié submergés. Vraiment, pas besoin d'être un expert pour comprendre que ces bâtiments sont...

L'hon. Michael Chong: Donc vous procédez seulement à des inspections visuelles: les bâtiments sont clairement délabrés, et c'est un problème.

M. Chris Wellstood: Oui.

Pour commencer, il y a l'inspection visuelle, puis on tente de retrouver le propriétaire afin de voir si le bâtiment est utilisé ou non.

L'hon. Michael Chong: Avez-vous inclus dans ce groupe de bâtiments cernés, des bâtiments abandonnés qui ne sont peut-être pas délabrés?

M. Chris Wellstood: Eh bien, les deux vont habituellement de pair. En règle générale, les bâtiments en bon état ne sont pas abandonnés.

L'hon. Michael Chong: Vous avez aussi mentionné avoir procédé à l'élimination d'environ 140 bâtiments abandonnés et délabrés.

Est-ce à peu près le bon chiffre?

M. Chris Wellstood: À peu près.

L'hon. Michael Chong: S'agissait-il majoritairement d'embarcations de plaisance?

M. Chris Wellstood: Oui. Dans notre cas, la vaste majorité sont sous les 300 tonnes de jauge brute. Notre problème...

L'hon. Michael Chong: Oui, allez-y.

M. Chris Wellstood: J'allais dire que le problème, c'est que, si on compare la situation de ces petits bâtiments délabrés — sous les 300 tonnes de jauge brute — avec les exigences d'assurance et d'enregistrement des automobiles, il n'y a pas beaucoup d'automobiles abandonnées le long des routes, et c'est parce que les exigences sont plus strictes, mais, dans le cas des bâtiments...

L'hon. Michael Chong: Je suis d'accord.

Quels ont été les coûts pour retirer ces quelque 140 bâtiments, et qui a payé?

M. Chris Wellstood: Nous avons payé de notre poche. Nous ne recevons pas d'argent des contribuables pour le faire. Nous générons des revenus. Nous utilisons ces revenus pour faire ce genre de travail. Dans le cadre de cette initiative précise, nous avons déboursé plus de 2 millions de dollars.

L'hon. Michael Chong: Plus de 2 millions de dollars.

M. Chris Wellstood: Et, en plus, le nettoyage ponctuel lié à d'autres bâtiments a coûté jusqu'à 150 000 \$ par navire. Tout dépend de la taille, et on parle toujours ici de bâtiments sous les 300 tonnes de jauge brute.

L'hon. Michael Chong: Je veux formuler une dernière déclaration.

Le nettoyage lié à un bâtiment coûte environ 150 000 \$. J'ai l'impression que la loi ne tient pas compte du fait qu'il faut éliminer une bonne partie de ces bâtiments, et je ne crois pas que le Programme des bateaux abandonnés ait suffisamment de fonds pour régler le cas de ce qui semble être littéralement des milliers de tels bâtiments un peu partout au pays. Selon moi, les comités devraient en être conscients tandis que nous examinons le projet de loi.

La présidente: Merci à tous les témoins. Nous vous remercions des renseignements que vous nous avez fournis et nous vous souhaitons une joyeuse Saint-Valentin.

Je vais suspendre les travaux un court instant afin que nous puissions passer au prochain groupe de témoins et reprendre nos travaux.

• (1715) _____ (Pause) _____

• (1720)

La présidente: Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités reprend ses travaux. Nous poursuivons notre étude du projet de loi C-64.

Les témoins du groupe actuel sont Terry Teegee, chef de l'Assemblée des Premières Nations de la Colombie-Britannique, qui représente l'Assemblée des Premières Nations et qui témoigne par téléconférence, Bonnie Gee, vice-présidente de la Chamber of Shipping, qui témoigne elle aussi par vidéoconférence de Vancouver, en Colombie-Britannique, et Rod Smith, directeur exécutif de la Ladysmith Maritime Society. Bienvenue à vous tous.

Je cède la parole au chef Teegee, pour cinq minutes, s'il veut bien commencer.

Nous attendons encore, alors pourquoi ne pas passer à Bonnie Gee, puisque vous êtes prête. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

Mme Bonnie Gee (vice-présidente, Chamber of Shipping): Bon après-midi, madame la présidente et membres du Comité. Merci de l'occasion qui m'est donnée de comparaître devant vous pour vous

faire connaître l'opinion de la Chamber of Shipping sur le projet de loi C-64, loi qui vise à prendre des mesures progressives pour régler le problème des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux.

La Chamber of Shipping défend les intérêts des navires de charge et des navires de passagers internationaux qui font escale dans les ports du Canada et, dans une moindre mesure, ceux des exploitants canadiens de traversiers, de remorqueurs et de chalands. La côte Ouest est la porte d'entrée la plus achalandée du Canada dans le domaine du commerce comme dans celui du tourisme, et les membres de la Chamber of Shipping appuient les efforts visant à mettre en place un écosystème maritime sain et dynamique.

De manière générale, nous sommes en faveur du projet de loi C-64 et nous aimerions féliciter Transports Canada de l'approche qu'il a adoptée et du travail qu'il fait dans cet important dossier. Même si le projet de loi dans sa forme actuelle ne pourra pas régler tous les problèmes connexes à court terme, il propose néanmoins un solide cadre législatif sur lequel s'appuyer. J'aimerais souligner des efforts consentis par de nombreux députés, y compris Mme Sheila Malcolmson et Mme Bernadette Jordan, qui ont mis en relief les préoccupations des collectivités locales.

Nous sommes du même avis que nombre de témoins qui ont déjà comparu devant votre comité: le projet de loi C-64 est un pas dans la bonne direction puisqu'il augmente la responsabilisation des propriétaires de navires, détermine de façon appropriée les pouvoirs et les processus à utiliser dans le cas des navires dangereux et définit les conséquences du non-respect de la loi. Étant donné l'étendue du littoral canadien, le défi sera de s'assurer que la loi est équitable, efficace et applicable.

Le projet de loi C-64 reflète les divers engagements pris par le gouvernement du Canada, dans le cadre du Plan de protection des océans, afin d'assurer la sécurité et la propreté des eaux et des côtes du Canada pour qu'il soit possible de les utiliser aujourd'hui et de les protéger en vue de leur utilisation par les générations futures.

Le projet de loi C-64 vise à mettre en oeuvre la convention internationale qui prévoit des règles et procédures internationales uniformes pour assurer l'enlèvement rapide et efficace des épaves et une juste compensation pour les frais. La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, adoptée en 2017 par l'Organisation maritime internationale, est entrée en vigueur le 14 avril 2015, une année après que 10 nations y ont apposé leur signature, sans réserve. Nous sommes heureux que le Canada ait adhéré à la Convention de Nairobi, qui procure aux collectivités une plus grande protection contre les navires préoccupants et les coûts potentiels de l'enlèvement des épaves dans le respect des régimes internationaux.

Les exploitants mondiaux cherchent la certitude dans l'environnement de la réglementation, et l'uniformité de l'application des lois favorise davantage la sensibilisation et le respect. Le Canada contribue toujours solidement à l'élaboration des bonnes politiques de l'Organisation maritime internationale. Nous félicitons Transports Canada de son engagement à l'égard du travail important fait par cet organisme des Nations unies.

Le transport maritime international exige un cadre réglementaire uniforme et efficace, qui doit être respecté partout dans le monde. Le Canada célèbre cette année, en tant que membre fondateur, sa participation vieille de 70 ans à l'OMI. Jusqu'ici, 41 pays ont ratifié la Convention; ils comptent ensemble pour 75 % du tonnage mondial. Ces pays comptent des États du pavillon et des nations côtières d'importance, par exemple la Chine, Singapour, le Panama, le Libéria et l'Allemagne. La quasi-totalité des navires de plus de 300 tonnes qui font du commerce international possède déjà les assurances requises, comme l'exige l'article 10 de la Convention de Nairobi.

Selon la définition de la Convention, le mot épave désigne tout objet qui est perdu en mer par un navire. La définition du projet de loi C-64 est plus large, et le mot épave y désigne ce qui suit:

équipement, approvisionnement, cargaison ou toute autre chose qui se trouve ou se trouvait à bord d'un bâtiment et a sombré, s'est échoué, notamment sur la rive, ou est à la dérive.

Plus tôt cette semaine, Gord Johns, député de Courtenay—Alberni, a encore une fois fait part de ses préoccupations et de sa frustration, provoquée par l'inaction du gouvernement à la suite d'un incident impliquant 35 conteneurs qui ont été perdus en mer à 8 miles nautiques seulement de la côte Ouest, en novembre 2016. Plusieurs conteneurs se sont échoués le long de la côte. En l'occurrence, malheureusement, le transporteur responsable avait été mis sous séquestre, et les collectivités ont dû s'occuper elles-mêmes de ramasser les dégâts, étant donné que les dispositions prévues dans le projet de loi C-64, qui donnent au ministre des Pêches et Océans le pouvoir d'ordonner qu'un bâtiment ou une épave soient enlevés ou démantelés n'existaient pas. Le problème sera réglé lorsque le projet de loi C-64 sera adopté par le Parlement et qu'il recevra la sanction royale.

La ratification de cette convention, par le truchement du projet de loi C-64, fournira aux collectivités et à de nombreux groupes autochtones un mécanisme selon lequel procéder à une évaluation générale des impacts des débris de navires et de le faire rapidement; elle leur fournit aussi l'occasion de recouvrer la totalité des coûts liés à l'évaluation des opérations d'enlèvement des débris dangereux.

Toutes ces mesures sont des attributs importants et positifs du projet de loi C-64, lequel, comme je le disais au début de ma déclaration, a l'appui de la Chamber of Shipping.

Merci beaucoup du temps et de l'attention que vous m'avez donnés, et merci d'avoir invité la Chamber of Shipping à comparaître ici aujourd'hui.

• (1725)

La présidente: Merci beaucoup, madame Gee.

Nous passons à M. Smith, directeur exécutif de la Ladysmith Maritime Society.

M. Rod Smith (directeur exécutif, Ladysmith Maritime Society): Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier le Comité de m'avoir invité à comparaître ici aujourd'hui pour parler du projet de loi C-64 et du problème des navires abandonnés. Permettez-moi pour commencer de féliciter le ministre Garneau et son équipe de Transports Canada d'avoir élaboré ce projet de loi. Je crois devoir souligner également le travail acharné des députées Bernadette Jordan et Sheila Malcolmson dans le dossier des navires abandonnés.

La collectivité de Ladysmith, sur l'île de Vancouver, compte environ 8 600 habitants. Le tourisme est l'un des principaux moteurs économiques de notre collectivité. En 2010, des chefs visionnaires

de la collectivité ont réorienté la Ladysmith Maritime Society en lui donnant un nouveau but: attirer un tourisme maritime international à grande échelle. En 2012, grâce à un soutien financier de 1,5 million de dollars du gouvernement fédéral et de un demi-million de dollars du Island Coastal Economic Trust, et avec le grand soutien de la Première Nation de Stz'uminus de notre région, nous avons ouvert notre centre d'accueil et commencé les travaux d'agrandissement du quai des visiteurs.

Avant ces améliorations, environ 2 000 visiteurs faisaient escale chaque année à notre marina. L'an dernier, nous avons accueilli 6 300 visiteurs arrivés par voie maritime, dont 60 % venaient des États-Unis. Ces visiteurs injectent plus de 1,5 million de dollars par année dans l'économie locale, et ils deviennent nos meilleurs ambassadeurs. Récemment, la marina de Ladysmith s'est classée parmi les 10 meilleures marinas de la côte Ouest du Canada et des États-Unis, sur 400 environ, et nos visiteurs affirment qu'elle est la plus accueillante des marinas de la côte Ouest, ce qui témoigne des efforts de nos quelque 200 bénévoles.

Malheureusement, une menace pèse sur tout cela. Une simple recherche sur Google à propos du port de Ladysmith renvoie à un nombre inquiétant de gros titres faisant état de la présence de navires délabrés et d'épaves. Au sujet de l'épave du *Viki Lyne II*, les manchettes font état d'un navire qui prend feu dans le port de Ladysmith, et il est aussi question d'un navire qui a coulé dans le port et qui laisse fuir du pétrole. Les visiteurs qui viennent nous voir par bateau nous disent des choses comme: « Magnifique marina. J'adore la cuisine et les gens, mais nous ne reviendrons pas. Le bruit et les odeurs s'échappant des navires à côté sont tout simplement intolérables. »

Il y a à proximité de notre marina une cinquantaine de navires abandonnés et délabrés et d'épaves, et ils représentent une grave menace pour la croissance de notre industrie touristique ainsi qu'un risque pour l'environnement, la santé et la sécurité et l'économie des gens du port, y compris la Première Nation de Stz'uminus, qui compte sur un permis de pêche de 150 000 livres d'huîtres par année, ainsi que pour d'autres producteurs ou transformateurs locaux de mollusques et crustacés.

Le projet de loi C-64 comprend quelques nouveaux outils importants. La désignation de la Garde côtière en tant qu'organisme responsable, comme nous avons entendu le ministre Garneau l'annoncer le 5 février, est un pas important. Espérons que cela éliminera la complexité réglementaire à laquelle se butent les collectivités. Il n'aurait pas dû falloir attendre de juin 2012 jusqu'à octobre 2016 pour procéder à l'enlèvement d'un navire qui représentait un danger imminent, comme l'avait déjà déterminé la Garde côtière grâce à un sondage qu'elle avait commandé, qui risquait de couler et de laisser fuir 33 000 litres de pétrole dans les eaux du port de Ladysmith, comme c'est arrivé dans le cas du *Viki Lyne II*. J'ai le plus grand respect pour la Garde côtière, et je suis certain que les responsables sont eux aussi satisfaits de ce changement.

Je suis cependant préoccupé par certains aspects du projet de loi C-64 ou, pour être plus précis, de ce qui manque dans ce projet de loi qui nous aurait réellement aidés à régler le problème touchant la côte de la Colombie-Britannique. Je vais vous donner deux exemples. Premièrement, l'application des dispositions du tout nouveau Programme de bateaux abandonnés rate sa cible. La formule de partage des coûts avec les collectivités locales est inéquitable et, comme le ministre Garneau l'a reconnu devant le Comité le 5 février dernier, le financement du programme n'est pas adéquat. Il existe un écart énorme entre le montant maximal fixé à 50 000 \$, dans le Programme de bateaux abandonnés, et la réalité, qui nous oblige à nous occuper des navires les plus préoccupants échoués sur nos côtes, d'anciens navires de pêche et des chalands, qui représentent plus de 70 % des navires problématiques dont nous avons dû nous occuper, entre 2005 et 2015, en utilisant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Deuxièmement, le 5 février, j'ai entendu le ministre Garneau répondre à une question sur l'occupation des navires en indiquant que ce problème devait être réglé aux échelons communautaire et provincial. Malheureusement, sa réponse et l'incapacité du projet de loi C-64 de proposer une solution claire au problème des squatteurs vivant dans des navires délabrés créent une vaste zone grise, du point de vue des collectivités côtières, et ne tiennent pas compte de la réalité du cycle de vie d'un navire; le projet de loi C-64 n'est donc pas aussi complet que l'on aurait voulu qu'il soit, selon moi.

Les navires délabrés et abandonnés, qui semblent n'appartenir à personne, servent souvent de logement temporaire et gratuit aux squatteurs, qui ne s'occupent pas souvent de l'évacuation des eaux usées, de la gestion des liquides dangereux ou de l'entretien du navire. S'il est impossible de désigner un navire comme étant un navire délabré et de mettre en oeuvre des opérations de réparation ou d'enlèvement, même si quelqu'un vit temporairement sur le navire, il ne peut y avoir qu'une issue: le navire va finir par sombrer ou être incendié, et des produits polluants seront libérés dans le port. C'est ce qui est arrivé récemment avec le navire *Anapaya*, un navire de 85 tonnes, dans le port de Ladysmith.

• (1730)

La présidente: Monsieur Smith, je suis désolée, je dois vous interrompre. Vous n'avez plus de temps.

M. Rod Smith: J'ai fini.

La présidente: Nous voulons donner au Comité le temps de poser des questions.

M. Rod Smith: Je voulais tout simplement vous remercier.

La présidente: Nous avons toujours du temps pour cela.

Nous entendrons maintenant, par téléconférence, le chef Terry Teegee, chef régional de l'Assemblée des Premières Nations de la Colombie-Britannique.

Le vice-chef Terry Teegee (chef régional, Assemblée des Premières Nations de la Colombie-Britannique, coprésident, Comité national des pêches, Assemblée des Premières Nations): Merci, madame la présidente.

J'aimerais souligner que je me trouve actuellement à Vancouver sur le territoire des Salish du littoral les peuples salish de Musqueam, de Squamish et de Tsleil-Waututh.

Je suis chef élu de l'Assemblée des Premières Nations de la Colombie-Britannique. J'ai récemment été nommé au Comité national des pêches, que je copréside avec le chef régional Roger Augustine. Je suis arrivé à Vancouver il y a deux ou trois jours pour

discuter de dossiers nationaux ayant trait à la pêche, qui concernent une bonne partie de nos côtes. On m'a demandé de venir ici discuter de ces dossiers en ce qui concerne le projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance.

Ici, sur la côte de la Colombie-Britannique, nous connaissons de nombreux problèmes étant donné la présence de bâtiments abandonnés et d'autres bâtiments devenus délabrés, qui laissent fuir des produits délétères, comme du pétrole, du diesel ou de l'essence dans l'océan, le long de la côte de la Colombie-Britannique. Ces produits menacent les poissons et les autres êtres marins vivants qui assurent notre subsistance depuis des générations, depuis des temps immémoriaux.

Le comité exécutif de l'APN compte 10 chefs régionaux. Chaque chef est élu par sa collectivité et les nombreuses autres collectivités qu'ils représentent dans les provinces. Je crois que c'est la première fois qu'on nous autorise à témoigner devant le comité permanent. Je suis assez surpris, étant donné que de nombreuses Premières Nations dépendent des nombreuses alliances formées d'un océan à l'autre. Sur les 151 ans qui se sont écoulés depuis la colonisation, nous avons conclu de nombreuses ententes avec les gouvernements provinciaux et fédéral, des traités et d'autres types d'ententes, et nous avons toujours essayé de créer une relation qui respecte les lois et le mode de gouvernance de l'une et l'autre partie. Aujourd'hui, quand il est question des différents projets de loi qui ont une incidence sur notre mode de vie, on ne pense à nous qu'après coup. Entretemps, nous concluons diverses ententes qui sont censées assurer un respect mutuel et la reconnaissance de nos droits, titres, intérêts et droits issus de traités.

Dans le cadre de ce processus d'engagement, j'espère que les témoins qui ont comparu aujourd'hui et ceux qui comparaitront à l'avenir feront une place aux Premières Nations qui dépendent des côtes du pays et qui peuvent aussi proposer des solutions quant à la façon de se débarrasser de navires délabrés qui jonchent les côtes du pays que nous appelons le Canada. Sous le gouvernement libéral de Trudeau, en particulier, nous vivons une époque de réconciliation. Nous devons nous pencher sur les nombreux problèmes qui affectent de nombreux Autochtones, qu'il s'agisse de problèmes sociaux ou de problèmes liés aux ressources. Nous devons participer à la prise de décisions, surtout quand il est question de la gouvernance prévue dans la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones et de son principe, le consentement préalable libre et informé.

• (1735)

Ce qui me préoccupe particulièrement, ce sont les incidents qui surviennent d'un océan à l'autre et qui ont une incidence sur les ressources dont nous dépendons. Prenez le cas, par exemple, du *Nathan E. Stewart*. Le bâtiment abandonné a coulé dans les eaux côtières du Pacifique, où une grande quantité de carburant diesel et de pétrole s'est répandue le long de la côte où vit le peuple Heiltsuk. C'est une population côtière.

La présidente: Chef Teegee, je suis désolée, mais notre temps est limité. Peut-être pourriez-vous présenter le reste de votre déclaration dans une réponse pendant la période de questions. De cette façon, les membres du Comité auront le temps de poser toutes leurs questions à nos invités d'aujourd'hui.

Le vice-chef Terry Teegee: Bien sûr.

La présidente: Merci beaucoup. Je m'excuse de vous avoir interrompu.

Le vice-chef Terry Teegee: À mon avis, bon nombre de ces initiatives semblent prometteuses. Cependant, pour que l'on puisse s'assurer que les Premières Nations participent de façon utile à l'élaboration de projets de loi de ce genre, un certain niveau d'engagement ainsi qu'un financement durable sont nécessaires.

Je tiens à ajouter que nous espérons pouvoir travailler, dans l'avenir, en partenariat avec le gouvernement dans le cadre de nombreuses initiatives — je parle des activités de surveillance, d'application de la loi et de conformité — dont l'objectif est de promouvoir la santé des environnements marins.

La présidente: Merci beaucoup.

Le vice-chef Terry Teegee: Merci.

La présidente: La parole va à M. Chong. Vous avez cinq minutes.

L'hon. Michael Chong: Merci, madame la présidente.

J'ai des questions à poser à la Chamber of Shipping et à la Ladysmith Maritime Society. Je crois que je vais commencer par la Ladysmith Maritime Society.

Si je ne me trompe, le *Viki Lyne II* était un bâtiment d'une jauge brute inférieure au seuil de 300 établi dans le projet de loi, et il en a coûté plus de 1 million de dollars...

M. Rod Smith: Précisément, 1,2 million.

L'hon. Michael Chong: ... pour le faire enlever. Le projet de loi exigera que les bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 soient assurés. Selon vous, le seuil prévu est-il trop élevé? Devrait-il être inférieur? Si oui, à combien devrait-on fixer le seuil?

M. Rod Smith: Je ne suis pas un expert des régimes d'assurance, mais je doute que le seuil de 300 tonnes ait été choisi au hasard. Selon moi, les navires commerciaux, les bateaux de pêche et les bateaux remorqueurs, par exemple, ont probablement déjà une police d'assurance pour d'autres raisons. Je ne suis pas sûr qu'un seuil différent changerait quoi que ce soit de ce côté.

• (1740)

L'hon. Michael Chong: D'accord. Laissez-moi aborder la question dans un autre sens. Croyez-vous que les embarcations de plaisance devraient obligatoirement être assurées, comme cela se fait dans l'État de Washington?

M. Rod Smith: Selon moi, les embarcations de plaisance devraient être traitées comme les véhicules.

L'hon. Michael Chong: En d'autres mots, une police d'assurance devrait être obligatoire, oui?

M. Rod Smith: Oui. Les embarcations de plaisance devraient être assurées et être conformes à l'ensemble de la réglementation pertinente. Si vous voulez obtenir un permis pour votre bâtiment, vous devez avoir une police d'assurance.

L'hon. Michael Chong: D'accord, merci.

Je demanderais à la représentante de la Chamber of Shipping ce qu'elle pense du seuil de 300 tonnes prévu dans le projet de loi. Le projet de loi prévoit que tous les bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 doivent avoir un certificat d'assurance pour couvrir les coûts dans l'éventualité où il faudrait disposer du bâtiment. Croyez-vous que le seuil est approprié ou devrait-il être inférieur ou supérieur?

Mme Bonnie Gee: Non, je ne crois pas que le seuil devrait être augmenté, mais la plupart des bâtiments commerciaux ont une police d'assurance commerciale qui couvre l'enlèvement d'une épave. Ce sont les bâtiments non commerciaux, les embarcations de plaisance, qui sont visés. La disposition s'appliquerait à toutes les embarcations

de plaisance dans nos eaux d'une jauge supérieure au seuil qui sera fixé. Les propriétaires devront prendre la police d'assurance nécessaire avant de venir au Canada. Il se pourrait que cela ait un impact sur le tourisme ou constitue un fardeau administratif dans ce domaine.

L'hon. Michael Chong: Une autre question pour la Ladysmith Maritime Society: la très grande majorité des bâtiments dans votre marina sont-ils des bâtiments commerciaux à coque d'acier?

M. Rod Smith: Non, la très grande majorité sont des embarcations de plaisance.

L'hon. Michael Chong: Des embarcations de plaisance... C'est-à-dire des embarcations de plaisance, des bateaux à moteur et des voiliers en fibre de verre, c'est ça?

M. Rod Smith: Effectivement. J'ai même avec moi quelques photos, et si la présidente m'en donne la permission, il ne faudrait pas plus de trois minutes pour les montrer au Comité, pour que vous puissiez voir ce dont il est question.

La présidente: D'accord. Je crois que cela nous serait utile.

M. Rod Smith: Merci.

L'hon. Michael Chong: D'accord.

Ces bâtiments flottent, mais ils sont soit abandonnés soit occupés par des squatteurs.

M. Rod Smith: Le terme technique dans le projet de loi C-64 est « délabré ». Certains d'entre eux ne tiennent pour ainsi dire qu'à un fil.

Voici une photo de la marina de la collectivité de Ladysmith. Vous pouvez voir la marina en avant-plan, et la collectivité en arrière.

Je vais vous montrer quelques photos pour vous montrer de quoi cela a l'air.

Voici notre centre d'accueil, financé par le gouvernement fédéral et notre gouvernement provincial.

Voici une vue de notre marina depuis la ville.

Nous organisons un certain nombre d'événements festifs gratuits pour les collectivités. Ce que vous voyez était un événement où des biologistes de la vie aquatique ainsi que des plongeurs spécialement autorisés à recueillir des spécimens marins étaient venus montrer aux enfants une partie de ce qui se cache sous l'eau.

Nous offrons un programme appelé Dine on the Dock — Dîner sur les quais — qui consiste à inviter des chefs cuisiniers pour que les gens puissent goûter à leurs mets. Puisque nous sommes une organisation sans but lucratif, tout l'argent recueilli s'en va aux chefs, par exemple.

Cette photo a été prise à l'occasion d'un événement qu'on appelle Kids' Day. Le véritable nom est Kids' Pirate Day — Journée pirate des enfants —, mais nous envisageons de changer le nom. Environ 6 000 personnes y participent. C'est une merveilleuse activité familiale. Tout est gratuit, et il y a aussi un tournoi de pêche pour aider les clubs Kinsmen.

À côté, il y a le plan d'eau 651. J'ai pris cette photo tôt un matin. Vous pouvez voir la fumée au-dessus de l'eau provenant de poêles à bois illégaux. C'était il y a environ une semaine. Il faisait étrangement froid ce jour-là en Colombie-Britannique, ce qui explique pourquoi les poêles à bois étaient allumés. La photo n'en montre qu'environ 15 %.

Dans cette photo, vous pouvez voir près du poteau au milieu, vers le bas, des billots dans l'eau. C'est comme cela que nous démarquons chaque plan d'eau. À gauche, il y a notre marina, et à droite, des embarcations amarrées illégalement. Les trois embarcations sont attachées ensemble; c'est une pratique typique pour les squatteurs. Une embarcation est utilisée comme salon, une autre comme chambre à coucher et la dernière comme remise.

Voici un chaland de débarquement, une barge, mesurant 90 pieds et pesant 100 tonnes, utilisé régulièrement par un monsieur pour rapporter des embarcations de métal. Ensuite, il les découpe en morceaux pour la ferraille. Une fois son travail terminé, les embarcations semblent disparaître mystérieusement. Vous pouvez toujours voir les trois embarcations attachées bord à bord à gauche également.

Voici une photo que j'ai prise en exemple. Vous voyez, il y a neuf embarcations attachées bord à bord. Deux personnes y vivent. Lorsqu'une embarcation coule, elles passent à la suivante. À droite, vous pouvez voir un bâtiment de couleur turquoise qui est incliné. En réalité, tout ce qui le maintient là, c'est une amarre de pointe. Il a coulé.

Voici un autre exemple du genre de bâtiment habituellement occupé par un squatteur. Comme vous pouvez le voir, la personne vient tout juste de monter à bord du bâtiment.

Voici un autre exemple patent de trois bâtiments attachés bord à bord. Celui-là est le *Viki Lyne II*, quand il contenait encore 33 000 litres de pétrole. La collectivité a mis quatre ans à s'en débarrasser. Le bâtiment à sa droite a brûlé. Celui à gauche a coulé il y a environ deux mois.

En voici trois. Vous pouvez voir en avant-plan celui qui a brûlé plus tôt cette année. Celui à côté a coulé, et un autre juste derrière a brûlé aussi.

Le capitaine Wootton a dit qu'environ 7 bâtiments avaient été enlevés sur une période de 18 mois. De mon côté, j'en ai vu six brûler. J'ai reçu beaucoup trop d'appels au beau milieu de la nuit, et bien trop de gens ont été menacés par des squatteurs. Je n'ai pas à vous dire ce qui se passe lorsque vous avez une marina pleine de visiteurs et que ce genre de choses se passe tout près.

Donc, pour répondre à votre question, la plupart sont des embarcations de plaisance, et pratiquement toutes sont délabrées. Cela me surprendrait qu'il y ait un ou deux bâtiments qui pourraient naviguer de façon sécuritaire.

• (1745)

L'hon. Michael Chong: Je tiens à souligner que le projet de loi prévoit que le ministre peut exiger, dans la réglementation, que les bâtiments de moins de 300 tonnes aient une police d'assurance, même si ce n'est pas obligatoire dans notre projet de loi. En d'autres mots, le projet de loi habilite le ministre à imposer ce genre d'exigences, mais il n'est pas tenu de le faire. On continue de nager un peu dans le flou par rapport à qui va devoir payer la facture pour tout le nettoyage. Dans l'État de Washington, je crois qu'on a enlevé près de 750 bâtiments au cours des 15 dernières années. Si je ne me trompe, il devrait y avoir des milliers de bâtiments qui doivent être enlevés ici au Canada. Ce que je veux donc savoir, par-dessus tout, c'est qui va payer pour tout cela, étant donné qu'il s'agit de petites embarcations de plaisance? Il est clair que le programme de bateaux abandonnés ne dispose tout simplement pas des fonds suffisants. D'une certaine façon, je crois aussi que les plaisanciers eux-mêmes devraient payer pour l'enlèvement de ces bâtiments, au lieu que ce soit l'ensemble des contribuables.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Chong.

Monsieur Hardie, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Merci à nos témoins.

Je vais m'adresser à vous en premier, madame Gee. Vous avez mentionné qu'il existe certaines difficultés que le projet de loi n'abordait pas. Je me demandais si vous pouviez récapituler rapidement et nous parler des difficultés?

Mme Bonnie Gee: Je crois que l'immatriculation des petites embarcations pourrait poser un problème. Présentement, je pense qu'il n'est pas véritablement obligatoire de renouveler l'immatriculation de l'embarcation, pas plus qu'il n'est possible de contrôler qui décide de renouveler ou pas l'immatriculation de son bâtiment. Notre côte est extrêmement vaste, alors comment serait-il possible de toute la surveiller? Je crois qu'il est très important que les pouvoirs relatifs à l'immatriculation des bâtiments soient délégués aux collectivités — aux municipalités — pour s'assurer du respect de la loi.

M. Ken Hardie: Très bien.

Chef Teegee, vos homologues dans l'Est du Canada nous ont dit qu'ils envisagent de saisir l'occasion commerciale que présente le problème des bâtiments abandonnés et délabrés. Ils s'intéressent à la récupération, à la démolition et, essentiellement, à l'élimination de ce genre de bâtiments. J'aimerais savoir si le même genre de choses a été envisagé par les groupes autochtones le long de la côte de la Colombie-Britannique.

Le vice-chef Terry Teegee: Je crois que oui. Nous voulons même en faire plus. Avec un accès aux côtes, nous voulons mener des études et avoir du financement pour surveiller les océans et les côtes pour repérer les bâtiments délabrés. De cette façon, les équipes d'intervention urgente pourront intervenir dans les régions qui sont très éloignées. Il y en a beaucoup. Un grand nombre de collectivités éloignées sont des collectivités autochtones qui pourraient agir à titre de premier intervenant dans ce genre de situation. Je crois que c'est quelque chose que veulent les collectivités côtières. Elles veulent avoir des équipes d'intervention, et elles sont prêtes à se lancer dans ce type d'initiatives.

M. Ken Hardie: On a récemment réouvert la base Kitsilano de la Garde côtière, et je sais qu'on y offre un programme particulier de formation pour les intervenants autochtones tout le long de la côte. Savez-vous si cela fait aussi partie de cette formation?

Le vice-chef Terry Teegee: Je n'en suis pas sûr. Je n'ai pas de renseignements à ce sujet, mais je sais que certaines nations, par exemple la nation Heiltsuk, ont présenté des demandes au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial afin de former des équipes d'intervention d'urgence. Je ne sais pas où la formation est donnée, mais vu ce que ces nations ont vécu au cours des dernières années en rapport aux bâtiments abandonnés, il est clair que leurs membres veulent former des équipes d'intervention.

• (1750)

M. Ken Hardie: Monsieur Smith, je vais vous poser la même question que j'ai posée au dernier groupe de témoins, compte tenu de vos liens avec la municipalité. D'abord et avant tout, qui est le propriétaire du plan d'eau où se trouvent tous ces bâtiments délabrés? Est-ce un propriétaire privé?

M. Rod Smith: Le plan d'eau appartient à l'État présentement. La province en est propriétaire.

M. Ken Hardie: Je comprends, d'accord. J'ai aussi posé cette question au groupe de témoins précédent: y a-t-il des pouvoirs et des autorisations qui pourraient être accordés à tous les niveaux, y compris aux administrations municipales, qui pourraient vous donner un peu plus de marge de manoeuvre pour régler une partie de ces problèmes? Vous avez mentionné le cas des gens qui vivent principalement à bord d'un bâtiment. Y a-t-il d'autres problèmes, et comment devrait se faire la délégation des pouvoirs?

M. Rod Smith: La difficulté tient au fait que nous ne sommes pas une administration portuaire. Nous n'avons pas les ressources nécessaires, et la Ville non plus. Nous sommes une organisation sans but lucratif, et nous n'avons ni les ressources ni l'autorité pour faire quoi que ce soit. Je doute beaucoup qu'il serait utile de désigner la Ville ou une organisation sans but lucratif comme administration portuaire, parce que cela ne réglerait pas le problème en ce qui concerne l'application de la loi. Je crois que la chose la plus importante que nous pourrions faire avec ce projet de loi... et je tiens aussi à féliciter le ministre Garneau, Mme Jordan et Mme Malcolmson de leurs efforts pour en arriver là où nous en sommes. Je crois que l'immatriculation et les permis sont les meilleures solutions qui s'offrent à nous pour l'instant, étant donné que tout cela relève encore de la compétence fédérale. Voilà ce sur quoi on devrait axer les efforts pour la suite des choses, sur l'immatriculation et les permis. Puisque tout relève encore de la compétence fédérale, vous pourriez ajouter quelque chose au projet de loi pour imposer des frais qui serviraient à un mécanisme de financement. Plus tard, ce sera le temps de négocier avec les provinces et les collectivités. Il faut se lancer. Comme cela a probablement déjà été dit, je crois qu'il existe des fonds pour l'élimination des bâtiments, de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Même si vous donnez davantage de pouvoir à une collectivité... Ladysmith ne possède aucune embarcation. Lorsque l'administration décide d'examiner les bâtiments problématiques, elle nous demande d'utiliser l'un des nôtres. La GRC est déjà venue avec nous pour essayer de convaincre les gens de quitter les lieux, mais nous n'avons pas ce pouvoir.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Smith.

Monsieur Hardie, votre temps est écoulé.

Allez-y, madame Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson: Merci, monsieur le président. À propos des photos que nous a montrées la Ladysmith Maritime Society, je veux qu'il soit extrêmement clair pour les membres du Comité que ces bateaux se sont installés à Ladysmith après que Port Metro Vancouver, l'administration portuaire de Nanaimo et Victoria ait renforcé l'application de la réglementation dans leur région. Depuis, les quelques fois que Lady Smith a essayé de faire appliquer plus rigoureusement son règlement ou d'obtenir des ressources supplémentaires, le problème s'est déplacé vers la réserve des Premières Nations de l'île Penelakut. C'est pourquoi j'ai réclamé, à l'instar de l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique, l'adoption d'une solution exhaustive applicable à l'ensemble de la côte. Le problème ne sera pas réglé en donnant plus de pouvoirs aux administrations locales. Tout ce que cela peut avoir comme conséquence, c'est de repousser le problème vers des régions de plus en plus éloignées. Serait-ce juste de dire que c'est de cette façon que Ladysmith a obtenu ces votes? La collectivité veut-elle ce genre de pouvoirs?

M. Rod Smith: Pour reprendre mon commentaire précédent, je pense que c'est le gouvernement fédéral qui doit gérer la situation.

Nous ne voulons pas que les pouvoirs soient délégués à Chemainus ou à une autre collectivité. Cela n'avantage personne.

Mme Sheila Malcolmson: Il y a extrêmement peu d'autorités municipales le long de la côte de la Colombie-Britannique, n'est-ce pas? Le chef devrait être aussi en mesure de répondre.

J'ai été très heureuse de voir que la Ladysmith Maritime Society appuyait l'ajout dans le projet de loi de certains des modèles du programme des bâtiments abandonnés en vigueur dans l'État de Washington, par exemple en ce qui concerne l'obligation de verser une partie des frais de l'immatriculation des bâtiments dans un fonds d'intervention pour les bâtiments abandonnés. Il y a aussi la possibilité d'ajouter au projet de loi des dispositions pour un programme de cession de bâtiments. Cela a donné de bons résultats dans l'État de Washington et en Oregon. Je crois vous avoir entendu dire que vous aimeriez que cela fasse partie du projet de loi C-64, car ce serait une preuve que les choses progressent. Ai-je bien raison?

M. Rod Smith: Je ne vois pas d'autres solutions. Autrement, on peut s'attendre à deux ou trois autres années de négociation entre la province et le gouvernement fédéral, sans que rien ne soit fait.

Mme Sheila Malcolmson: C'est également, en partie, une question de responsabilité et de transparence. Un tel engagement se prolongerait au-delà des prochaines élections. J'ai entendu ces sons de cloche à l'échelle locale, et je crois que vous êtes aussi de cet avis.

M. Rod Smith: Encore une fois, j'appuie fortement ce qui a été fait jusqu'ici, mais comment va-t-on faire le suivi? Je n'ai remarqué aucun mécanisme de reddition de comptes, mais je tiens pour acquis que cela s'en vient.

Mme Sheila Malcolmson: Je sais que vous avez travaillé en étroite collaboration avec des exploitants d'embarcations dans l'État de Washington. Vous aimeriez que nous reproduisions, pour les côtes du Canada, les dispositions de la loi en vigueur dans l'État de Washington concernant le programme de cession des bâtiments et les frais sur l'immatriculation des bâtiments.

● (1755)

M. Rod Smith: Entre autres choses, je crois que cela aiderait à régler le problème des squatteurs. Nous avons une cinquantaine de bâtiments, et environ une vingtaine de squatteurs. Même si on leur inflige une amende, cela ne va rien changer. Même s'il ne s'agit pas vraiment de leur bâtiment, il demeure qu'ils les utilisent, alors il faut leur donner la possibilité de les céder pour éviter d'être mis à l'amende. Le programme fonctionne bien à Washington, et je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas faire de même sur nos côtes.

Mme Sheila Malcolmson: D'accord. Il y a aussi...

La présidente: Il ne nous reste que cinq minutes, et M. Fraser, Mme Jordan et M. Godin veulent prendre la parole.

Mme Sheila Malcolmson: Je crois n'avoir pris que trois minutes.

La présidente: C'est exact, 3 minutes et 20 secondes.

Si vous voulez utiliser le reste de votre temps, nous aurons peut-être le temps pour une question de ce côté. J'essaie toujours de laisser à tous la possibilité de poser une question.

Mme Sheila Malcolmson: Merci, madame la présidente.

Je n'ai qu'une seule autre question.

Pourriez-vous élaborer sur la relation entre l'immatriculation des bâtiments et les polices d'assurance? Au bout du compte, que souhaitez-vous voir? D'après ce que j'ai compris, il est en fait avantageux pour les propriétaires des embarcations de plaisance de ne pas immatriculer leurs bateaux.

M. Rod Smith: Quand quelqu'un vend son embarcation, il n'est pas obligé de transférer l'immatriculation. Le fait qu'il faut payer de la TPS pour le transfert de l'immatriculation contribue également à dissuader les gens de le faire. Chose intéressante, même si je transférais l'immatriculation à moi-même après avoir acheté une embarcation, je devrais payer la TPS. Mais puisque cela n'est pas encadré par une loi, le gouvernement fédéral a perdu énormément de recettes qu'il aurait pu tirer de la TPS au cours des années. Présentement, il n'y a rien qui pourrait inciter les gens à faire le transfert, et, tout bonnement, ils ne le font pas. Je pourrais vous donner le nom d'une dizaine de propriétaires de bateaux qui n'ont pas transféré la propriété aux nouveaux propriétaires et ont ainsi évité de payer des milliers de dollars en TPS.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Fraser ou madame Jordan.

M. Sean Fraser: Je vais y aller. J'ai une question à poser à Mme Gee.

L'une des choses que vous avez mentionnées au tout début, c'est que d'exiger que les bâtiments d'une jauge supérieure à 300 tonnes soient couverts par une police d'assurance ne poserait aucun problème à nos plus grands partenaires commerciaux. Vous avez mentionné quelque chose — et je m'excuse si j'ai de la difficulté à m'en souvenir — je crois que vous avez dit que 10 de nos principaux partenaires commerciaux... Je ne suis plus sûr. Peut-être que vous avez parlé des 10 premiers signataires de la Convention de Nairobi. Je me demandais donc, dans la mesure où le Canada va chercher à élargir ses relations commerciales, si l'obligation d'avoir une police d'assurance pourrait freiner notre capacité de conclure de nouveaux partenariats commerciaux avec des pays où il n'est pas exigé d'avoir une police d'assurance.

N'hésitez pas à me corriger si j'ai mal compris ce que vous avez dit.

Mme Bonnie Gee: Non, pas du tout. Comme je l'ai mentionné, 41 pays sont déjà signataires de la Convention, et ceux-ci comptent pour 75 % du tonnage mondial. Un bâtiment commercial en Chine, à Singapour ou au Panama devra déjà avoir une police d'assurance. La plupart des bâtiments vont déjà en avoir une. Vous pouvez être sûr.

M. Sean Fraser: D'accord, merci.

La présidente: Monsieur Godin. En passant, bienvenue.

[Français]

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Combien de temps m'accordez-vous, madame la présidente?

[Traduction]

La présidente: Allez-y, je vous ferai signe quand le temps sera venu.

[Français]

M. Joël Godin: Merci, madame la présidente.

Mon intervention s'adresse à vous trois.

Je vous fais la lecture de l'objet de la loi: La présente loi a pour objet de favoriser la protection du public, de l'environnement, notamment les côtes et les rivages, et des infrastructures, et ce, entre autres, en réglementant les épaves et les bâtiments qui présentent un danger, en interdisant l'abandon de bâtiments et en reconnaissant la responsabilité qui incombe aux propriétaires relativement à leurs bâtiments.

Monsieur Smith, tout à l'heure, vous nous avez montré des photos de paysages de votre ville qui nous semblent assez désolantes.

Je ne siège pas de façon régulière à ce comité, mais je me pose une question.

• (1800)

D'après les photos que vous nous avez présentées, c'est un paysage assez triste et je trouve cela désolant. Vous méritez mieux, de même que l'ensemble des cours d'eau canadiens.

Nous voulons trouver des solutions au problème des épaves existantes, mais le projet de loi C-64 a-t-il assez de mordant pour atteindre cet objectif?

Ma question s'adresse d'abord à M. Smith.

[Traduction]

M. Rod Smith: Je suis vraiment navré. J'ai le même problème.

[Français]

M. Joël Godin: Madame Gee, avez-vous compris ma question?

[Traduction]

Mme Bonnie Gee: Oui, j'ai compris.

[Français]

M. Joël Godin: Pouvez-vous y répondre?

[Traduction]

Mme Bonnie Gee: Le véritable problème, selon moi, ce sont les bâtiments canadiens. Le projet de loi ne mentionne pas en détail ce qu'on peut faire par rapport aux bâtiments abandonnés et aux épaves qui se trouvent déjà près de nos côtes. Dans l'avenir, les dispositions relatives à l'assurance feront progresser énormément les choses, mais seulement les bâtiments immatriculés d'une jauge brute supérieure à 300 tonnes sont visés. Je crois sincèrement que la meilleure solution tient au financement et à l'élaboration d'un programme de cession. Les gens vont continuer à abandonner leur bâtiment s'ils n'ont aucun moyen d'en disposer.

[Français]

M. Joël Godin: Vous affirmez qu'un programme de financement serait une des solutions.

Ce serait un pas dans la bonne direction, mais il ne faut pas faire uniquement cela. Il faut aussi prendre des mesures et établir des règles, pour s'assurer qu'on travaille aussi en amont. Nous nettoyons nos cours d'eau qui sont, en quelque sorte, contaminés par des épaves, mais il faut aussi travailler en amont.

Je pense qu'il faut plus que de l'argent. Il faut prendre des mesures, adopter des lois et donner des pouvoirs aux municipalités, aux provinces ou au gouvernement fédéral. À cet égard, je trouve que le projet de loi C-64 n'a pas assez de mordant. Je ne suis pas un expert, mais je veux bien faire mon travail de parlementaire. J'aimerais que les gens que ce problème concerne directement nous proposent des solutions.

[Traduction]

Mme Bonnie Gee: Je crois que les modifications supplémentaires proposées à la Loi sur la protection de la navigation dans le projet de loi C-69 complètent très bien le projet de loi que vous étudiez, du moins pour les transporteurs internationaux. Il arrive qu'une épave à un endroit cause des problèmes pour une voie navigable ou pour un mouillage. Il est évident que c'est un pas dans la bonne direction, mais il y a encore du travail à faire. Je ne sais toutefois pas s'il faut poursuivre avec cette loi ou avec un règlement.

La présidente: Monsieur Smith, pouvez-vous répondre brièvement?

M. Rod Smith: Je crois que ce projet de loi a tout de même du mordant. Dans 10 ans, je crois que les modifications relatives à l'immatriculation vont avoir un grand impact sur l'ensemble des côtes.

Dans l'immédiat — dès maintenant —, ce dont nous avons besoin, c'est de financement. Une source de financement que nous pourrions utiliser immédiatement est la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui est utilisée depuis un certain nombre d'années pour prévenir la pollution causée par les navires dans l'océan. Des dizaines de bâtiments ont été enlevés de la côte Ouest grâce à la Caisse. Puisque les fonds de la Caisse doivent être utilisés dès à présent pour

l'enlèvement de ce genre de bâtiment, nous devrions en tirer parti sans plus attendre.

La présidente: Merci beaucoup à tous nos témoins. Nous vous sommes très reconnaissants. Nous allons nous arrêter ici.

Je vous souhaite une joyeuse Saint-Valentin.

Je demanderai aux membres du Comité de bien vouloir déposer leurs amendements d'ici le 22 février. Nous avons obtenu beaucoup de renseignements très utiles, alors nous devons songer à la façon d'en tirer parti.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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 : <http://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: <http://www.ourcommons.ca>