



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des pêches et des océans

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 127

Le mercredi 6 novembre 2024

Président : M. Ken McDonald



Comité permanent des pêches et des océans

Le mercredi 6 novembre 2024

• (1630)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 127^e réunion du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes, qui se déroule en format hybride, conformément au Règlement.

Avant de continuer, voici quelques remarques à l'intention des témoins et des membres. Je vous demande de bien vouloir attendre que je vous donne la parole avant d'intervenir. Les personnes qui sont sur place peuvent utiliser l'oreillette en sélectionnant le canal désiré. Veuillez faire toute observation par l'intermédiaire de la présidence.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à une motion adoptée le 8 février 2024, le comité reprend son étude des bateaux délaissés et abandonnés.

Je souhaite la bienvenue aux témoins du premier panel.

Nous avons avec nous Richard Welsford, président de Port of Bridgewater Incorporated. Par Zoom, il y a Ian Winn, directeur de la Région de la biosphère de l'UNESCO de la baie Átl'ka7tsem, ou Howe, ainsi que Leonard Lee, président du conseil d'administration et directeur du secteur A, Egmont et Pender Harbour, du District régional de Sunshine Coast.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir témoigner. Vous disposerez chacun d'un maximum de cinq minutes pour votre discours liminaire.

Monsieur Welsford, à vous les honneurs.

Vous avez quelque chose à dire, monsieur Kelloway?

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

Tout d'abord, je souhaite — en retard — un joyeux anniversaire à M. Perkins, qui célèbre ses 24 ans.

M. Rick Perkins: Je vous paierai tout à l'heure les 100 \$ promis.

Des députés: Oh, oh!

M. Mike Kelloway: J'aimerais présenter une motion, en espérant qu'elle fasse l'unanimité.

Je résume en quelques mots, car le temps des témoins est précieux. La motion que vous avez sous les yeux vise simplement à lancer un appel à mémoires relativement à la Loi sur les pêches. Nous espérons publier un communiqué de presse et employer tous nos autres moyens de communication pour informer les parties intéressées de l'étude sur la Loi sur les pêches.

J'ignore si vous voulez que je cite la motion, mais la voici: « Que le comité publie un communiqué de presse afin d'inviter les parties intéressées, les Autochtones et la population à soumettre des mémoires au comité au sujet de l'examen de la Loi sur les pêches, de façon à ce que toutes les opinions sur la question puissent être prises en compte. »

Je demande le consentement unanime. Nous devrions ensuite pouvoir passer directement aux témoignages.

Le président: D'accord.

Y a-t-il des objections ou...

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Il n'y a pas d'unanimité.

Le président: Il n'y a pas d'unanimité. D'accord.

Merci.

M. Mike Kelloway: Merci.

Le président: Parfait. C'était un bel effort.

Commençons maintenant, comme je l'ai dit, à raison d'un maximum de cinq minutes.

Monsieur Welsford, quand vous serez prêt, allez-y.

M. Richard Welsford (président, Port of Bridgewater Incorporated): Je vous remercie. Bonjour.

Aujourd'hui, je vous soumetts des renseignements, des questions et, pour ainsi dire, une critique sur les pratiques actuelles à l'égard des navires abandonnés. J'ai une expérience directe, qui remonte à 2002, relativement au navire *Cormorant*.

Le gouvernement du Canada s'était départi de cet ancien navire de 240 pieds de la marine royale en le vendant à une entreprise américaine. Le navire avait été transporté au port pour y être réparé. Des difficultés financières avaient ensuite poussé les autorités portuaires à l'arraisonner pour ensuite le revendre à une autre entreprise américaine en 2010. En 2013, le problème était de retour. Une nuit de mars 2015, le navire a été cambriolé, puis sabordé le long du quai. Des employés de la Garde côtière canadienne sont intervenus; ils l'ont ramené à la surface et ils en ont extrait les polluants. Le gestionnaire de la Garde côtière canadienne sur place, Seward Benoit, m'a montré ce qui avait fait couler le navire en confirmant qu'il s'agissait d'un acte intentionnel ainsi que criminel.

En 2016, les responsables de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires ont entamé des poursuites relatives à une réclamation subrogatoire de 534 000 \$. Ils ont ratissé large en nommant le port et tous les divers propriétaires américains qui avaient pu être identifiés. L'autorité portuaire s'est également tournée vers les tribunaux pour demander une partie du contrôle de gestion afin de faire retirer le navire. Le gouvernement du Canada s'est inexplicablement opposé à cette demande, ce qui prouve selon moi qu'il y avait quelque chose de louche dans cette affaire. Parce que le gouvernement du Canada s'opposait à ce que l'on dispose du navire, le port, ses bénévoles et Bridgewater dans son ensemble étaient pris en otage. Pendant ce temps, les responsables de la Caisse ont continué de chercher en priorité à déterminer qui était propriétaire du navire. Il y a eu un procès sommaire en 2018, mais il n'a abouti à rien, car le tribunal n'est pas parvenu à décider qui était le propriétaire.

À l'été 2019, l'autorité portuaire a de nouveau demandé l'enlèvement du *Cormorant*, ce à quoi le gouvernement du Canada s'est encore une fois opposé, considérant que le navire ne représentait aucune menace pour l'environnement. Les employés de la Garde côtière Stephan Bournais, Keith Laidlaw et David Yard avaient en effet déclaré précédemment que le navire ne fuyait pas, que les polluants en avaient été retirés et qu'il était plutôt stable. En juillet 2019, le gouvernement a demandé à l'autorité portuaire d'apporter son soutien à ses travaux d'arpentage.

Puisque le gouvernement du Canada s'était opposé à notre dernière requête pour obtenir le contrôle de gestion afin de démonter le navire, le protonotaire a indiqué qu'il serait éventuellement plus rapide de trouver une solution à l'amiable. Le gouvernement du Canada a convenu avec l'autorité portuaire que celle-ci assumerait, strictement dans le contexte de cet accord, le contrôle et le titre de propriété du navire afin de le démonter et que le montant de la vente, le cas échéant, contribuerait à un paiement garanti de 400 000 \$ dans les deux ans. Au cours des deux mois qu'il a fallu au tribunal pour ratifier l'accord, un ouragan est survenu, et les rapports d'arpentage non communiqués ont été terminés. Quelques heures après le consentement du tribunal, les employés de la Garde côtière sont revenus saisir le navire en affirmant qu'il représentait un risque grave et immédiat de pollution. La Garde côtière refuse de transmettre, comme il se doit, tous les documents dans le cadre de la communication de la preuve, y compris les décisions ministérielles et les renseignements financiers.

Je vous laisse sur quelques réflexions. Les polluants avaient été retirés du navire en 2015, et la Garde côtière s'était fait rembourser les dépenses qu'elle avait engagées à cet effet, mais tout à coup, en 2019, il y avait des contaminants. Encore aujourd'hui, nous n'y comprenons rien: d'où viennent-ils? Le navire est retenu à Bridgewater en raison des litiges de l'organisme d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ce qui engendre des dépenses considérables. La localité et sa population sont prises en otage. Nous ignorons pourquoi.

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires relève du Parlement par l'entremise du ministre des Transports et la Garde côtière canadienne, par l'entremise du ministre des Pêches. Considère-t-on toujours dans les deux cas qu'il s'agit toujours de la Couronne, la seule et unique Couronne? Si les lois sur la subrogation se rapportent à ces deux mêmes entités, les responsables de celles-ci sont-ils tenus de parler d'une seule voix, de coopérer pleinement et de respecter les engagements légaux qui ont été pris?

Des rapports d'arpentage ont-ils été produits, ne serait-ce que sous forme préliminaire? Les a-t-on retenus des mois durant, pendant la négociation d'un règlement et la communication de la preuve, malgré un ouragan majeur et même des élections, tout en sachant que le plan consisterait à saisir le navire dès la conclusion d'un accord? La saisie était-elle une décision ministérielle, comme il se doit? Si la saisie était illégale, puis que le navire a été démantelé et que son contenu a été éliminé, cela correspond-il à la définition de la piraterie? C'est une infraction qui existe toujours, aux articles 74 et 75 du Code criminel.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1635)

Le président: Je vous remercie.

Passons maintenant à M. Winn. Vous disposez d'un maximum de cinq minutes.

M. Ian Winn (directeur, Átl'ka7tsem Howe Sound UNESCO Biosphere Region): Monsieur le président et distingués membres du comité, bonjour. C'est un privilège d'être invité à vous rencontrer aujourd'hui à propos des épaves abandonnées, sujet important s'il en est un.

J'habite la Sunshine Coast, proche de la petite localité de Ch'kw'elhp, ou Gibsons, située dans les territoires traditionnels de la nation Squamish. Mon parcours personnel pour apprendre à m'occuper de ces épaves a commencé il y a 10 ans, alors que j'occupais le poste de directeur élu du district régional de la Sunshine Coast pour la zone F, Ouest de la baie Howe. Une tempête de novembre faisait rage, et un voilier utilisé comme lieu d'habitation qui avait rompu ses amarres dans le port de Gibsons s'était échoué proche d'un quai public, mettant en péril les habitations côtières.

Les employés de la Garde côtière ont conclu qu'il n'y avait ni danger mortel pour la population, ni contamination flagrante du milieu marin, ni danger pour la navigation. Après quelques autres appels à l'aide, nous avons constaté qu'aucun organisme gouvernemental n'allait prendre les choses en main. La population s'est donc mobilisée. Sous un éclairage artificiel, les gens ont travaillé cette nuit-là, pendant que le navire était sur la plage, à marée basse, à pomper l'eau qu'il contenait ainsi qu'à sceller les écoutilles et les hublots. À 4 heures, à marée haute, l'exploitant d'un remorqueur a tracté le navire jusqu'à un endroit sûr, où celui-ci a pu être nettoyé pour en disposer. Ce que nous en avons retenu, les résidants et moi, c'est que quand on a un problème avec une épave ou un bâtiment abandonné, on doit se débrouiller seul.

Dix ans se sont écoulés. Heureusement, le gouvernement fédéral en a beaucoup fait pour protéger le milieu marin grâce au Plan de protection des océans, puis à la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux et, maintenant, au Fonds d'assainissement concernant les bâtiments, mais il existe encore des lacunes.

Par mon engagement bénévole à la région de la biosphère de l'UNESCO de la baie Átl'ka7tsem, ou Howe, je continue à m'investir dans des dossiers comme les navires abandonnés et délabrés, les débris marins ou les pratiques de gestion exemplaires à l'égard des quais maritimes. Les autorités locales mènent de nombreuses opérations de nettoyage des plages, et grâce au bon travail d'organismes tels que la Dead Boat Disposal Society, l'Ocean Legacy Foundation ou la Marine Stewardship Initiative de la baie Átl'ka7tsem/Howe, le milieu marin est en bien meilleur état aujourd'hui qu'il y a cinq ans. Cependant, les leçons tirées et les difficultés rencontrées voilà dix ans perdurent. Le borbier juridictionnel pour déterminer qui est responsable de la gestion des navires abandonnés et des épaves ne s'est aucunement résorbé.

Dans bien des cas, chaque minute compte, car il faut s'occuper d'un navire avant qu'il ne coule ou qu'il ne s'échoue sur le rivage. J'en veux pour preuve deux situations survenues dans la baie Átl'ka7tsem, ou Howe. Dans la première, quelqu'un a acheté un bateau à moteur sur une remorque à Squamish en ne souhaitant en fait qu'obtenir la remorque. L'embarcation a été remorquée jusqu'au parc provincial de Porteau Cove, où elle a été mise à l'eau, puis laissée à la dérive. Elle s'est échouée en s'encastrant sous le quai du gouvernement avant de se rompre, puis de sombrer. Tandis que les débris marins et la pollution s'accumulaient sur le rivage, les pouvoirs publics ont continué à se renvoyer la balle. Ce sont les responsables de BC Parks qui ont finalement enlevé le bateau.

La situation est beaucoup plus grave dans la baie d'Andy, du côté ouest de l'île Gambier, dans la baie Átl'ka7tsem, ou Howe. La baie d'Andy se trouve à proximité d'une aire de conservation du sébaste et d'un récif protégé d'éponges siliceuses. Quelqu'un s'est fait payer par le propriétaire de deux grosses gabarres et d'une barge pour en prendre possession et s'en débarrasser comme il se doit. Les embarcations ont été tractées, puis abandonnées il y a deux ans dans la baie d'Andy, où elles pourrissent depuis en prenant l'eau. La barge, qui s'était détachée au cours d'une tempête, s'est échouée sur une île avoisinante. L'une des gabarres a sombré par 300 pieds d'eau, et la propriété de celle qui reste a été cédée, au terme d'un long processus et par l'intermédiaire du receveur d'épaves de Transports Canada, à une personne qui, pendant qu'elle continue à chercher un endroit pour en disposer comme il se doit, qui doit la surveiller ainsi que la pomper régulièrement.

Le cœur du problème, c'est que la personne qui avait été payée pour disposer de ces embarcations est connue des responsables de Transports Canada. C'est un récidiviste qui avait déjà fait la même chose dans le Sud-Ouest de la Colombie-Britannique. Cependant, pendant qu'il continue de sévir, les autorités semblent avoir les mains liées, incapables de régler la situation rapidement tandis que l'environnement devient de plus en plus pollué.

Comme en fait foi ce comité parlementaire, le gouvernement fédéral s'efforce de régler les problèmes associés aux bâtiments abandonnés et aux épaves, mais il reste du travail à faire. Toutefois, les autres ordres de gouvernement, à l'échelle provinciale et locale, n'assument aucune part de responsabilité. À l'échelle fédérale, Transports Canada, la Garde côtière canadienne et le ministère des Pêches et des Océans doivent être habilités à s'occuper beaucoup plus rapidement de ces épaves. Pour éviter de polluer les milieux marins canadiens, qui sont à la fois complexes et variés, il faut alléger les formalités administratives.

• (1640)

Je vous remercie de m'avoir donné cette occasion de témoigner. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie.

Avant de donner la parole à M. Lee, je dois demander à la greffière de faire une vérification du son pour nos interprètes, pour voir si la connexion est bonne. Je vais suspendre la séance le temps qu'on fasse cette vérification.

• (1644)

(Pause)

• (1645)

• (1645)

Le président: Nous reprenons.

Monsieur Lee, vous pouvez commencer. Vous disposez d'au plus cinq minutes pour faire votre déclaration préliminaire.

M. Leonard Lee (président du conseil d'administration et directeur, Zone A - Egmont et Pender Harbour, District régional de la Sunshine Coast): Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité. Je tiens tout d'abord à remercier chacun d'entre vous de siéger à ce comité et de prendre le temps d'écouter les différentes régions du Canada touchées par ce que je qualifie de phénomène des bateaux délaissés et abandonnés.

Je m'appelle Leonard Lee et j'ai eu 76 ans hier. Je suis né et j'ai été élevé à Pender Harbour, tout comme l'ont été ma mère et mon père. Pender Harbour se trouve sur la Sunshine Coast, à environ 60 kilomètres au nord de Vancouver. Je fais partie de ceux qui ont grandi sur l'eau, car les bateaux étaient le seul moyen de transport quand j'étais jeune, sans compter que mon père était pêcheur commercial. La santé de notre environnement m'inquiète vivement.

J'ai travaillé comme bûcheron et pêcheur après l'école secondaire tout en économisant de l'argent pour me payer des études professionnelles. J'ai trouvé un emploi à Telus, en télécommunication, où j'ai travaillé pendant 30 ans avant de prendre ma retraite à 55 ans. Depuis, je vis à temps plein sur la Sunshine Coast. J'ai toujours été ici. Je suis actif au sein de nombreux organismes à but non lucratif, comme la Chambre de commerce, le musée de la Living Heritage Society, l'association des résidents et l'administration portuaire de Pender Harbour. J'ai été poussé par ceux que j'appelle maintenant mes « prétendus amis » à me présenter comme directeur du District régional de la Sunshine Coast. J'occupe ce poste depuis six ans, assumant même la présidence du district régional depuis deux ans.

Je suis très fier de la Sunshine Coast. C'est un district amical, isolé de Vancouver par un service de traversier qui offre plusieurs aller-retour chaque jour. Nous sommes essentiellement une île, malgré notre lien terrestre avec le reste du continent.

J'ai mentionné Pender Harbour parce que c'est un très beau port. Il compte nombre de baies et de criques et s'étend sur cinq kilomètres à l'intérieur des terres. Pender Harbour, c'est plus de 60 kilomètres de littoral, plus de 300 quais privés et une communauté de plaisanciers très active, ainsi qu'une destination prisée du tourisme de plaisance en été. On y trouve aussi beaucoup de bateaux délaissés et abandonnés.

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

Il y en a probablement une centaine à l'heure actuelle à Pender Harbour et à Egmont, et ils sont de toutes les sortes. Il y a plusieurs grands navires jadis commerciaux qui appartiennent à des particuliers. Ils sont délaissés. Ces navires ont été achetés par des gens qui allaient faire fortune. Bien sûr, cela ne s'est pas produit. Ils flottent encore, mais allez comprendre comment. Les propriétaires n'ont plus d'argent pour en faire quoi que ce soit. Ils finiront par rouiller et couler.

Nous avons tout un tas de bateaux amarrés à une bouée autorisée et ils ne posent aucun problème. Ils se trouvent généralement devant la résidence du propriétaire et sont entretenus. Cependant, la grande majorité des bateaux sont des embarcations presque fiables et bon marché. Elles sont d'abord ancrées par des propriétaires qui pensaient les utiliser à des fins récréatives, mais elles ne le sont pas devant leur propriété. Elles ne sont utilisées que de façon aléatoire parce qu'il est difficile d'y avoir accès. Inévitablement, une voile va se briser ou une batterie tombera à plat, et le bateau va se remplir d'eau et ne pourra plus être déplacé. Si le propriétaire n'a pas les moyens de le réparer, c'est un bateau délaissé qui est amarré, et il finira par couler puisque le propriétaire ne peut pas s'y rendre.

Les bateaux qui posent problème aujourd'hui sont ceux qui sont illégalement à l'ancre de façon permanente. Il y a beaucoup trop de bateaux dans un espace trop petit dans de nombreuses baies. L'ancre n'est pas un amarrage sécurisé, pouvant même être déplacée par des vents violents, provoquant la perturbation du fond marin, l'endommagement des zostérides et la collision avec d'autres bateaux qui sont amarrés aux quais. Certains échouent sur la plage. Le plus souvent, une personne du coin les remet à l'ancre pour éviter leur détérioration.

Il n'y a pas de feu d'amarrage ou de feu de mouillage, ce qui représente un danger pour la navigation. La nuit, des navires sont entrés en collision avec de telles embarcations qui se trouvaient sur leur chemin. Les quasi-accidents sont fréquents. Quelques-uns sont des bateaux d'habitation et n'ont pas de réservoir de déchets liquides. Les gens jettent simplement leurs déchets par-dessus bord la nuit. Certains sont des rafistolages, et les propriétaires essaient de les réparer et de les rendre vivables et autonomes, mais ils finissent en somme par les vendre à quelqu'un qui vit à bord. Ces bateaux sont éventuellement abandonnés et finissent par couler.

• (1650)

Le problème que nous avons maintenant, c'est que nous attendons qu'ils coulent avant d'agir. C'est beaucoup trop tard. Nous devrions avoir un moyen d'éviter cela d'emblée et de nous assurer qu'ils ne finissent pas par couler. J'ai beaucoup d'idées sur la façon dont cela pourrait se faire, mais je pense que mon temps est presque écoulé.

Le président: Oui, vous avez un peu dépassé le temps imparti, mais pas de beaucoup.

Avant de passer aux questions, je tiens à rappeler aux députés qu'il y a deux témoins en ligne et un ici, en personne. Veuillez donc préciser à qui s'adresse votre question afin d'éviter que tout le monde regarde dans le vide en se demandant qui est censé y répondre.

Nous allons commencer par M. Perkins, pendant au plus six minutes, s'il vous plaît.

M. Rick Perkins: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de participer à cette importante étude. Je vais d'abord adresser mes questions surtout à M. Welsford.

Monsieur Welsford, si je ne m'abuse, vous êtes l'ancien propriétaire de la marina Bridgewater. Est-ce exact?

M. Richard Welsford: Je suis actuellement président de Port of Bridgewater Incorporated, mais l'actif, c'est-à-dire le port, a été aliéné.

M. Rick Perkins: Vous êtes ici — et c'est toujours un plaisir de voir un concitoyen comparaître devant un comité parlementaire — en raison de plusieurs navires abandonnés dans ce port à l'époque où vous en assuriez l'exploitation. Le *Cormorant* est le principal d'entre eux et il a fait couler beaucoup d'encre.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais vous poser une question. Est-il exact que vous étiez président de l'association de circonscription libérale quand ma prédécesseure, Bernadette Jordan, a présenté un projet de loi sur cette question et quand elle était ministre des Pêches chargée de ce dossier?

M. Richard Welsford: C'est exact. J'ai bien évidemment travaillé avec le ministère jusqu'à ce que nous commençons à avoir des différends. J'avais l'impression d'être en conflit d'intérêts à ce moment-là.

M. Rick Perkins: Parlons de ces différends.

Le *Cormorant* a coulé deux fois. La première fois, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a dit que tout avait été nettoyé. Puis, le navire a coulé une deuxième fois, et la Caisse a dû tout recommencer, ce qui a coûté des millions de dollars.

Si tout avait été nettoyé la première fois, pourquoi la Caisse a-t-elle dû refaire le travail quand il a coulé une deuxième fois?

M. Richard Welsford: Je dois apporter une petite correction. La seule fois où il a vraiment coulé — en ce qui nous concerne, il a été stabilisé et il n'a jamais été submergé —, c'était en 2015. C'était en mars, en pleine tempête de neige au milieu de la nuit, et les portes et les écoutilles étaient verrouillées. Comme je l'ai dit dans mon témoignage, la Garde côtière a fini par découvrir qu'il s'agissait d'un sabotage.

Ce navire devait avoir un nouveau propriétaire et sortir du port quelques mois plus tard, dès la rivière libérée des glaces. La Garde côtière a recouvré les coûts afférents auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Bien sûr, nous estimions tous que la Garde côtière avait été remboursée pour le retrait des polluants de ce navire, ce qui fait partie de l'entente. Si vous obtenez du soutien de la Caisse, vous nettoyez tout.

M. Rick Perkins: Comme on l'a souligné dans d'autres témoignages, il semble que la propriété finit toujours par poser problème, tout comme la responsabilité par rapport au retrait du navire et au nettoyage. D'après votre témoignage, il semble que vous ayez passé un grand nombre d'années devant les tribunaux. Est-ce exact?

M. Richard Welsford: On dirait que nous avons un problème judiciaire à peu près tous les mois depuis 2015. Même jusqu'à maintenant, il y a des enjeux qui n'ont toujours pas été résolus.

M. Rick Perkins: La question de la propriété était l'un des obstacles. Qui était le propriétaire? Son identité semblait mystérieuse.

M. Richard Welsford: Notre objectif était d'avoir de nouveau quelqu'un aux commandes et de sortir le navire de là avec un contrôle de gestion ou un titre temporaire — qu'on fasse tout ce qui était possible pour retirer de là tout ce qui en restait. La Caisse a bloqué nos efforts à cet égard à chaque audience. Elle a plutôt insisté pour qu'on établisse la propriété. C'était un peu délicat, parce qu'il y avait une succession d'entreprises américaines... Il s'est avéré que l'une d'entre elles venait du Nevada et qu'elle avait été dissoute. C'était comme si la Caisse n'avait plus de cible, sauf le pauvre port communautaire bénévole de Bridgewater.

• (1655)

M. Rick Perkins: Vous avez pris l'initiative, si j'ai bien compris, avec le soutien du ministère des Pêches et des Océans à l'époque, de demander le contrôle et la propriété du navire afin de pouvoir vous en occuper et le sortir de là. Est-ce exact?

M. Richard Welsford: Nous en avons fait la demande à la Cour fédérale à plusieurs reprises, puis le notaire qui supervisait toutes nos démarches juridiques nous a éventuellement suggéré, à tous les deux, d'essayer d'en venir à une sorte de négociation où nous sortirions le navire de là et où la Caisse finirait par être indemnisée pour une partie de ses frais remboursables, puis la vie suivrait ensuite son cours. Selon lui, c'était la façon la plus efficace de procéder.

M. Rick Perkins: Vous avez fini par en devenir propriétaire pour procéder ainsi. Y avait-il quelqu'un à qui vous pouviez le vendre?

M. Richard Welsford: Des gens ont essayé d'acheter le navire pendant tout ce temps, mais, sans titre, bien sûr, personne n'allait prendre le risque de le déplacer.

M. Rick Perkins: Vous avez fini par obtenir le titre de propriété, cela dit, puis le ministère des Pêches et des Océans est intervenu. Est-ce exact?

M. Richard Welsford: Dans le cadre de nos négociations pour obtenir le contrôle de la gestion, nous avons demandé un titre temporaire pour les fins de cette entente seulement, de sorte que si nous vendions le navire, ou au moment de le vendre, nous serions en mesure de remettre au nouveau propriétaire un titre clair. Bien sûr, notre mission était de le sortir de là.

M. Rick Perkins: Qu'a fait le MPO?

M. Richard Welsford: Cet exercice, le processus de découverte pour obtenir ce que nous pensions être toutes les informations, s'est déroulé à la fin de septembre 2019. Finalement, vers le 8 novembre, nous avons reçu un document portant la signature d'un juge et, dans les heures qui ont suivi, le MPO est revenu, a saisi le navire et n'a pas voulu nous laisser monter à bord.

M. Rick Perkins: Ils l'ont pris...

M. Richard Welsford: Ils l'ont pris.

M. Rick Perkins: ... avec un submersible à bord qui valait de l'argent et ils vous ont envoyé une facture.

Le président: Merci, monsieur Perkins. Votre temps de parole est écoulé pour cette série de questions.

Nous allons maintenant passer à M. Weiler, pour six minutes ou moins.

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

Je tiens à remercier les témoins de leur présence en personne et en ligne.

Je pense qu'il est tout à fait approprié de commencer par poser des questions, par l'intermédiaire du président, à celui dont c'est l'anniversaire, M. Lee.

J'apprécie le fait que vous ayez pu nous éclairer sur certaines des causes qui expliquent la quantité de bateaux délaissés et abandonnés que nous voyons à Pender Harbour, ainsi que certaines de leurs répercussions, notamment sur l'environnement marin et le tourisme.

Vous avez parlé dans votre déclaration préliminaire de certaines solutions pour empêcher ces bateaux de couler en premier lieu. J'espérais que vous pourriez faire part au comité de certaines de vos idées et recommandations sur la manière d'améliorer certains des programmes déjà en place.

M. Leonard Lee: Par l'entremise de la présidence, je vous remercie.

Le programme de bouées fixes, qui permet d'obtenir un permis et de les installer correctement, maintient un bateau en place et fonctionne très bien lorsqu'un propriétaire foncier peut surveiller le bateau et s'en occuper. La mise en place d'un programme plus élaboré dans le cadre de la navigation fédérale afin d'autoriser les bouées et d'octroyer des permis est une bonne chose si l'on veut jeter l'ancre.

L'autre solution est d'interdire à quiconque de jeter l'ancre plus de deux jours à un endroit donné et de trouver un moyen de contrôler cette situation. Il y a des exemples où cela fonctionne — dont False Creek et le port de Nanaimo —, où il y a un organisme qui peut surveiller, faire partir les gens qui restent trop longtemps et s'occuper des bateaux qui sont abandonnés au mouillage illégalement. Cela implique qu'il y ait une organisation qui s'en charge et qui ait le pouvoir de le faire, ce qui n'est pas le cas dans les zones rurales où se produisent la plupart de ces problèmes. Il faudrait modifier la réglementation si l'on s'engageait dans cette voie.

La seule autre solution consisterait à renforcer la surveillance exercée par les organismes officiels existants, comme la Garde côtière, et à commencer à appliquer ces règlements.

Je dois dire que, lorsque le bateau est coulé, nous pouvons faire quelque chose parce que les gens sur place savent où il se trouve. Ils commencent à remplir les documents administratifs. À ce moment-là, nous le ramassons et le broyons. Le problème est résolu tant que le bateau est suffisamment petit pour que nous puissions nous en occuper.

Notre plus grande crainte aujourd'hui est que notre *Pacific Challenger* coule. C'est un bateau en acier de 160 pieds. La Garde côtière a enlevé la plupart des polluants, mais lorsqu'un tel bateau coule au fond de l'océan, il cause beaucoup de dégâts. Il est impossible de trouver un endroit suffisamment profond dans un petit port pour qu'il ne devienne pas un récif naturel, si l'on veut. En fait, il devient un danger pour la navigation. Nous devons trouver un moyen de nous occuper également de ces gros bateaux, car la communauté et notre programme actuel ne peuvent tout simplement pas gérer cette partie du problème. Il faut miser sur un effort multigouvernemental pour se réunir et trouver des solutions.

• (1700)

M. Patrick Weiler: Merci beaucoup, monsieur Lee.

Ma prochaine question s'adresse à M. Winn.

Pour ajouter à ce qu'a dit M. Lee, l'un des grands défis que nous devons relever, même lorsque les bateaux sont retirés de l'eau, c'est de savoir ce qu'il faut faire de ces bateaux. J'espérais que vous pourriez nous faire part de vos réflexions sur la manière dont le gouvernement fédéral pourrait contribuer à l'élimination adéquate des bateaux et de leurs composants une fois qu'ils ont été retirés de l'eau.

M. Ian Winn: Je vous remercie de la question, monsieur Weiler.

La question est de savoir s'il s'agit d'un petit bateau... Comme l'a dit M. Lee, on peut le sortir de l'eau, le broyer et s'en débarrasser. C'est possible s'il s'agit d'un petit bateau, mais le problème se pose davantage lorsqu'il s'agit d'un plus gros bateau, comme celui qu'il a mentionné, ou à Átl'ka'tsem ou Howe Sound.

Il y a beaucoup d'activités liées à l'exploitation forestière — estacades, barges et navires de taille plus importante que les bateaux de plaisance. Comme je l'ai également mentionné dans ma déclaration, il y a des barges, des chalands et d'autres bâtiments plus grands qui peuvent se rendre au terminal de Squamish. C'est un peu différent. Nous ne sommes pas très loin de Pender Harbour, mais nous sommes dans une autre partie de la mer.

Qu'advient-il de ces gros navires? Le comité a entendu parler d'installations de démolition de navires sur l'île de Vancouver et à Union Bay qui posent quelques problèmes à cause des contaminations et de la pollution.

Dans la région de Howe Sound, une installation de démolition de navires tente de démarrer, mais elle est soumise à de nombreuses exigences. Ces exigences sont parfois contraignantes. Des évaluations environnementales doivent être réalisées. Une évaluation archéologique doit être effectuée, généralement par un groupe d'intérêt des Premières Nations. Ensuite, le MPO, Transports Canada et d'autres organismes peuvent intervenir. Le processus devient un peu long et contraignant.

Le gouvernement fédéral pourrait apporter son aide, d'abord en déterminant ce... Il est certain que nous voulons éviter que cela se produise, et nous ne voulons pas que les bâtiments se retrouvent au fond de l'océan. Lorsqu'il s'agit d'un gros navire, nous avons besoin d'installations de démolition.

Je demanderais au gouvernement fédéral de reconnaître ce fait et peut-être de permettre à des organismes comme le MPO et Transports Canada de faire partie de la solution et de collaborer réellement avec tous les ordres de gouvernement. Comme de nombreux

membres de ce comité l'ont entendu, en Colombie-Britannique, c'est ce brouillard d'autorités provinciales, fédérales et autres qui...

• (1705)

Le président: Merci, monsieur Winn. Nous avons dépassé le temps alloué pour les questions de M. Weiler.

C'est au tour de Mme Desbiens, pour six minutes ou moins, s'il vous plaît.

[Français]

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

Je remercie les témoins. C'est très agréable de les entendre.

J'ai été séduite par la description du lieu d'habitation de M. Lee qui, tout à coup, s'est mis à parler d'une île et de traversiers.

Vous savez, je représente le Bloc québécois. Je suis donc surtout concernée par le fleuve Saint-Laurent. J'habite moi aussi sur une île, où il y a un traversier. Cela m'a beaucoup interpellé.

Je me suis dit qu'on pourrait parler de navires qui restent au mouillage — nous aussi nous connaissons cette expression —, au large de certains littoraux. Dans le Saint-Laurent, on a davantage un problème d'épaves qui se trouvent au fond de l'eau. Il y a beaucoup de transport maritime qui se fait dans le Saint-Laurent. Il y a quelques baies, quelques marinas, quelques ports de refuge.

[Traduction]

Le président: Madame Desbiens, permettez-moi de vous interrompre un instant. Je pense que M. Arnold et moi avons une rétroaction acoustique provenant d'un autre micro qui est peut-être allumé.

Allez-y de nouveau, madame Desbiens. Nous verrons s'il y a une rétroaction acoustique. M. Arnold nous le dira.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: J'ai fait une longue introduction, mais j'allais poser une question.

Monsieur le président, il semble qu'il y a effectivement un retour de son. C'est comme s'il y avait deux...

[Traduction]

Le président: Nous entendons à la fois l'anglais et le français dans l'écouteur. Je vais arrêter le chronomètre. Nous allons voir si nous pouvons régler le problème. Nous allons suspendre la séance quelques instants.

• (1705)

(Pause)

• (1710)

Le président: Nous reprenons. Nous allons remettre le chronomètre à zéro pour Mme Desbiens, car le son était terrible.

Veillez reprendre du début pour six minutes ou moins.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les techniciens; je remercie également les interprètes de leur patience et les témoins, de leur présence.

Monsieur Lee, vous m'avez séduit par la description de votre environnement, qui semble s'apparenter beaucoup au mien. En effet, vous avez parlé d'une île, d'un traversier, de la fréquentation touristique élevée et, bien sûr, du problème des bateaux abandonnés.

Dans le Saint-Laurent, les choses fonctionnent un peu différemment. Bien sûr, il y a des marinas et le mouillage d'un bateau peut être fait au large. Cela dit, nous gérons assez bien les bateaux abandonnés. À ma connaissance, ceux-ci ne restent pas longtemps dans le fleuve Saint-Laurent.

Pourquoi, chez vous, ces bateaux restent-ils ancrés pendant des années, abandonnés par des propriétaires qu'on est incapable de retracer? Existe-t-il un plan municipal, provincial ou fédéral à cet égard? Quel est le rôle de la Garde côtière canadienne en matière d'embarcations abandonnées?

[Traduction]

Le président: Monsieur Lee, cette question s'adresse à vous.

M. Leonard Lee: Je suis désolé, mais j'entends seulement la version française, et je n'ai que quelques notions de français apprises au secondaire, alors je n'ai pas pu comprendre. Je m'en excuse.

Le président: Vous pouvez sélectionner le français sur votre iPad ou votre ordinateur. Vous pouvez sélectionner la langue de votre choix. Si vous voulez entendre l'anglais quand une autre personne parle, cliquez sur anglais, et vous entendrez l'anglais pendant que Mme Desbiens parle français. Vous ne l'entendrez pas parler en français; vous entendrez simplement quelqu'un parler en anglais dans votre écouteur.

M. Leonard Lee: Oui, c'est ce que je regardais. C'est écrit anglais et français, donc, si je clique sur français...

Le président: Non, cliquez sur anglais. Vous voulez l'entendre en anglais.

Je vais demander à Mme Desbiens de répéter sa question, et vous nous direz si vous l'entendez en anglais.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Il n'y a pas de souci, monsieur Lee.

M'entendez-vous bien? Me comprenez-vous dans votre langue?

[Traduction]

M. Leonard Lee: Oui, très bien. Merci.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: J'ai été très intéressée par la description de votre région, qui semble s'apparenter à ma région, puisque je suis moi aussi une insulaire, de L'Isle-aux-Coudres, au milieu du Saint-Laurent, et qu'on y accède aussi par traversier.

Je me disais que nous sommes peut-être dans des contextes semblables, où le tourisme est un vecteur économique important.

Selon ce que je comprends, les navires abandonnés le long du littoral dans votre région viennent un peu troubler le paysage. Vous semblez être pris au dépourvu pour ce qui est de gérer ce genre de bateaux qui ne servent à rien, qui sont ancrés au large et qui se détériorent au fur et à mesure que le temps passe.

Ma question est la suivante.

Les bateaux abandonnés dans le Saint-Laurent ne le restent pas très longtemps. D'abord, si un bateau mouille à un endroit, cela ne prend qu'une bonne tempête du nord et le bateau n'est plus là. C'est un fleuve très imprévisible et très violent, et les vents sont également très violents, dans l'estuaire du Saint-Laurent.

De votre côté, d'après ce que je comprends, les tempêtes sont aussi présentes, mais les bateaux y résistent et causent même, parfois, des collisions. Il y a beaucoup de bateaux abandonnés qui sont au mouillage.

Quelles sont vos options sur le plan municipal, sur le plan provincial et sur le plan fédéral? La Garde côtière canadienne vous apporte-t-elle un soutien?

• (1715)

[Traduction]

M. Leonard Lee: Oui, merci.

Je devrais parler français. Du côté de ma mère, tout le monde parlait français, mais quand on vit en Colombie-Britannique, on n'a pas cette possibilité. Toutes mes excuses. Mon frère a envoyé ses enfants en immersion française pour remédier à la situation, ce que j'ai trouvé très gentil de sa part. C'est dommage que nous n'ayons pas eu cette possibilité quand j'étais plus jeune.

Oui, il faut des vents plus forts. Cela réglerait mieux notre problème. Nous avons des vents assez forts, mais nos ports sont très bien protégés. Certains bateaux se détachent, généralement lorsque les gens attachent deux bateaux à une ancre. Ils dérivent et heurtent d'autres bateaux ancrés, mais ils heurtent aussi des bateaux correctement amarrés à un quai. À ce moment-là, les propriétaires s'énervent un peu et ils appellent généralement les services locaux de recherche et sauvetage, qui les remorquent et les ancrent.

Cependant, nous ne pouvons pas faire grand-chose pour ces bateaux avant qu'ils ne coulent. Nous tentons de convaincre les propriétaires de renoncer à la propriété du bateau et de nous laisser le broyer, mais ils sont très réticents. Ils y sont attachés, et jusqu'à ce qu'il coule... C'est à peu près la seule option viable à l'heure actuelle. Nous attendons qu'ils coulent, puis nous les broyons. Ce n'est pas une bonne chose. Ce n'est pas une option très viable. Il faudrait s'occuper de ce problème avant d'en arriver là.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: La Garde côtière canadienne peut-elle intervenir dans de telles situations? Est-ce dans ses compétences? Elle n'intervient pas, n'est-ce pas?

[Traduction]

M. Leonard Lee: Non, elle n'intervient pas. C'est certes une situation assez difficile.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Qu'est-ce qui vous aiderait dans ces circonstances? De quoi avez-vous besoin?

[Traduction]

M. Leonard Lee: Il serait très utile que les bateaux ne soient pas ancrés là en premier lieu. S'ils n'étaient tout simplement pas autorisés à jeter l'ancre pendant deux ou trois jours et qu'ils devaient repartir, ce serait la chose la plus utile.

Dans certains cas, un organisme local à but non lucratif s'est impliqué et a réussi à obtenir la propriété des bateaux, puis, grâce à des subventions, nous avons pu obtenir de l'argent pour nous débarrasser de ces bâtiments. Cela fonctionne, si nous sommes suffisamment enthousiastes, mais les organismes locaux à but non lucratif sont...

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je vous interromps, excusez-moi.

Êtes-vous au courant s'il s'agit de subventions fédérales? S'agit-il plutôt d'un soutien à l'échelle provinciale?

[Traduction]

M. Leonard Lee: Je pense que ce sont des subventions provinciales. Je vais devoir vérifier auprès des organismes sans but lucratif. Il est possible que je me trompe.

• (1720)

[Français]

Mme Caroline Desbiens: J'en comprends que le fédéral ne vous aide pas beaucoup.

[Traduction]

M. Leonard Lee: Ils ont été très utiles à bien des égards en s'occupant des bateaux qui étaient amarrés dans les installations des associations portuaires et qui étaient abandonnés. Le gouvernement fédéral a mis en place un programme qui aide les administrations portuaires à se débarrasser de ces bateaux, et c'est un très bon programme. Je ne pense pas qu'il y ait de bateaux abandonnés dans nos installations portuaires pour petits bateaux. Ils ont tous été retirés.

Le président: Merci, madame Desbiens.

Nous passons maintenant à Mme Barron. Vous avez six minutes tout au plus.

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

Merci aux témoins présents aujourd'hui. Il est toujours agréable d'entendre les différents points de vue sur ce qui se passe sur la côte Ouest et sur la côte Est. Je suis heureuse de vous accueillir tous.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur Winn. Vous avez parlé de bateaux qui sont laissés en mouillage et qui partent à la dérive. Je sais que j'en ai parlé à chaque réunion jusqu'à maintenant, mais cette question revient sans cesse. En effet, à l'heure actuelle, pour de nombreux propriétaires de bateaux, il est plus facile d'abandonner un bateau que de s'en défaire de façon appropriée, ce qui n'est pas du tout souhaitable à l'heure actuelle.

Je me demande si vous pourriez me dire s'il existe dans votre région des programmes de récupération ou de recyclage des épaves et des bateaux abandonnés. Les propriétaires de navires savent-ils ce qu'ils peuvent faire de leur navire lorsqu'il est en fin de vie?

M. Ian Winn: Je vous remercie de votre question.

Oui, je pense qu'il existe des programmes, mais la communication avec les propriétaires de bateaux n'est pas suffisante, surtout lorsqu'il est question de petits bateaux. Pour eux, c'est un peu comme une automobile ou un véhicule qu'ils peuvent simplement faire disparaître dans les bois.

On peut dire que de tels programmes existent et que des fonds sont prévus à cet effet, surtout par la province ou par des organisations qui recueillent des fonds, comme dans notre région de bio-

sphère. Nous avons un fonds pour les déchets marins auquel les gens contribuent financièrement. Des programmes existent, mais la communication avec le public et les propriétaires de petites embarcations n'est peut-être pas suffisante. Cela pourrait certainement être amélioré.

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup.

Pour clarifier les choses, pensez-vous que ce qui est actuellement en place n'est pas adéquat? Est-ce votre impression?

M. Ian Winn: C'est juste, oui. Il y a beaucoup plus d'occasions, et il faudrait beaucoup plus d'argent. La récupération d'une épave au fond de l'eau, ou même son retrait d'une plage et son élimination dans les règles de l'art coûte très cher.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur Winn.

Monsieur Lee, bienvenue et joyeux anniversaire en retard. Je vous chanterais bien « Joyeux anniversaire », mais j'en laisse le soin à Mme Desbiens, si elle le souhaite.

J'ai une question pour vous, monsieur Lee. Vous avez parlé de bateaux — j'essaie de me souvenir de vos paroles exactes — qui sont en mouillage et qui sont simplement abandonnés. Je m'interroge sur un aspect qui a été porté à mon attention. Le seuil pour que l'on procède au retrait des bateaux serait trop élevé. Ce qui se déroule, c'est que les responsables viennent examiner la situation et disent: « Bon, écoutez. Le bateau ne pollue pas assez pour justifier qu'on le retire. » Ensuite, il reste là, il continue à polluer les environs, et le problème s'aggrave de plus en plus.

Je me demande si vous avez vu quelque chose de semblable, c'est-à-dire que des navires qui polluent déjà sont laissés sur place parce qu'ils n'atteignent pas le seuil nécessaire pour qu'on les enlève.

M. Leonard Lee: Le plus nocif, c'est sans doute la pollution causée par un bateau qui coule et qui contient encore du diesel au moment de sombrer.

Oui, cette situation se produit. On ne s'occupe pas de ces bateaux avant qu'ils ne coulent. On peut les examiner et se dire qu'ils sont sur le point de sombrer — qu'ils y étaient presque la semaine dernière et que cette semaine sera probablement la bonne —, mais, en général, on ne s'en occupe pas tant qu'ils n'ont pas coulé.

• (1725)

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur Lee.

Excusez-moi. Je ne veux pas vous interrompre, mais pourriez-vous terminer votre réponse en clarifiant... J'ai eu une très grosse journée aujourd'hui. J'ai la tête bien remplie. Au sujet de... Je crois que je vais vous laisser terminer, en espérant que ma question me reviendra. Je m'excuse. Vous pouvez continuer.

M. Leonard Lee: Le plus gros problème de pollution se pose quand un bateau coule. Certains bateaux sont équipés de pompes à batteries. Ils fuient abondamment, et les pompes évacuent régulièrement l'eau de la cale dans l'océan. Tant que le propriétaire a le moyen de recharger les batteries, ce système fonctionne. Cela constitue une source de pollution, mais ce n'est pas aussi grave que lorsque le bateau coule.

La plus grande source de pollution dans nos ports provient des bateaux habités qui n'ont pas de réservoir d'eaux usées. Les occupants rejettent tout simplement leurs eaux usées par-dessus bord. Ils vivent ancrés là pendant des années et des années à polluer les eaux. C'est la raison pour laquelle les fruits de mer que nos Premières Nations aimeraient pêcher ne sont plus récoltables, car ces bateaux se trouvent généralement dans des ports refermés, où ils peuvent rester ancrés sans être emportés par le vent. De plus, les eaux des baies se déplacent moins. Par exemple, dans notre port, il faut environ cinq jours pour que les eaux soient renouvelées.

Mme Lisa Marie Barron: Merci.

Le président: Merci, monsieur Lee.

Merci, madame Barron. Votre temps de parole est écoulé.

Nous passons maintenant à M. Arnold. Vous disposez de cinq minutes tout au plus.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président.

Le temps qui m'est imparti est court, mais je vais le céder à M. Perkins après avoir posé quelques questions.

Monsieur Lee, je vous demande simplement, si vous le pouvez, de soumettre par écrit au comité les changements que vous estimez nécessaires en ce qui concerne les règlements et l'application de la loi, afin que nous n'utilisions pas trop le temps du comité. Pouvez-vous nous communiquer cela assez clairement par écrit, dès que possible, afin que nous puissions en tenir compte dans nos éventuelles recommandations?

Vous venez également d'évoquer les bateaux habités qui ne disposent pas d'un système de traitement des eaux usées, etc. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi des gens vivent dans des bateaux qui sont pratiquement à l'abandon ou qui risquent de l'être?

M. Leonard Lee: Nous souffrons d'une pénurie de logements, et il y a un véritable problème en matière de logements abordables ici. Les gens peuvent acquérir ce genre de bateau pratiquement gratuitement parce que les propriétaires ne veulent pas payer pour s'en débarrasser et qu'ils préfèrent les donner à quelqu'un.

Dans quelques cas, comme dans la baie Porpoise, près de Sechart, les eaux de la baie ne se renouvellent pas. Le chef Joe en a parlé lors des dernières audiences.

M. Mel Arnold: En gros, le coût de la vie et la crise du logement ont contribué à l'ampleur de certains des problèmes de pollution que vous rencontrez. Est-ce exact?

M. Leonard Lee: La réponse est oui. Certains problèmes de santé mentale y sont également associés, mais la raison principale est la crise du logement.

M. Mel Arnold: Merci beaucoup.

Je voudrais maintenant m'adresser à M. Welsford, si je peux.

Monsieur Welsford, j'espère qu'aucun individu mal intentionné n'écoute ou ne regarde cette réunion du comité des pêches aujourd'hui, car ce que je m'appête à dire pourrait être utilisé au détriment de nos ports, entre autres. Toutefois, d'après ce que j'entends, il me semble que certaines personnes se soustraient à leur responsabilité et à la propriété de leurs bateaux.

D'après ce que j'entends, quelqu'un n'aurait qu'à créer une société à responsabilité limitée, acheter un bateau, puis dissoudre cette société... Dans ce cas, qu'advierait-il du titre de propriété du bateau si celui-ci était enregistré au nom de la société?

M. Richard Welsford: C'est une question très intéressante. Vous vous adressez à un biologiste, et non à un juriste, mais j'apprends beaucoup, rapidement... en fait, cela dure depuis peut-être 20 ans.

Il existe une notion qui s'appelle la déshérence et qui relève généralement de la loi provinciale. La situation est presque la même en Colombie-Britannique qu'en Nouvelle-Écosse. Si une entreprise qui fait faillite possède un actif, qu'il s'agisse d'un bien immobilier ou autre, cet actif est en déshérence, et il échoit à la Couronne provinciale.

Dans le cas de la Colombie-Britannique, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, en partenariat avec la Garde côtière canadienne, a poursuivi la province de Colombie-Britannique pour que celle-ci applique les règles de déshérence et qu'elle assume la propriété des navires dans cette situation. La province a perdu. Elle a fait appel, et elle a encore perdu.

Je suis certain que si vous examinez les budgets des provinces ces jours-ci, vous verrez qu'il y a une enveloppe consacrée à l'élimination des navires abandonnés. En Nouvelle-Écosse, on ne s'est pas engagé dans cette voie.

• (1730)

M. Mel Arnold: Merci.

Je cède le reste de mon temps de parole à M. Perkins.

M. Rick Perkins: Que s'est-il passé quand la Garde côtière a saisi un navire qui était à un quai? Je pense que Bernadette Jordan, qui était ministre des Pêches, était présente à ce moment-là et qu'on a pris des photos d'elle qui saluait de la main.

Y avait-il des actifs à bord qui vous appartenaient et pour lesquels le gouvernement ne vous a pas payé en raison de ce mécanisme de propriété?

M. Richard Welsford: Rappelez-vous qu'une partie de notre accord consistait à lui payer un montant garanti de 400 000 \$. Nous avons utilisé nos actifs pour assurer le paiement de cette somme. Ces 400 000 \$ ne sont pas tombés du ciel. Nous avions des clients sur qui nous pouvions compter pour fournir à peu près ce montant. De plus, il y avait des biens à bord du navire: des génératrices et un submersible qui, en fait, avaient une valeur historique. Tout cela avait disparu.

Cela n'a jamais été comptabilisé, si ce n'est que nous avons maintenant en notre possession un document dans lequel la ministre de l'époque, Bernadette Jordan, propose de faire don de ce sous-marin ou submersible.

M. Rick Perkins: Pouvez-vous nous remettre ce document?

M. Richard Welsford: Bien sûr. Je vais vous l'envoyer.

Le président: Merci, monsieur Perkins. Vous avez terminé juste à temps.

M. Rick Perkins: Vous devriez me demander s'il n'y a pas lieu d'engager des poursuites pénales dans cette affaire.

Le président: Nous passons maintenant à M. Hardie. Vous disposez de cinq minutes tout au plus. Cela conclura notre première heure.

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

Je remercie les témoins de leur contribution jusqu'à présent.

Je ne sais pas par qui commencer. Je commencerai par vous, monsieur Winn.

Y a-t-il des changements qui pourraient être apportés afin, essentiellement, d'accélérer le processus par lequel on détermine si un navire est abandonné et de ne plus laisser aux gens la responsabilité d'essayer de retrouver les propriétaires, etc.?

Je sais que vous avez dit que vous étiez biologiste, et non juriste, mais je suppose que vous en apprenez beaucoup, rapidement, sur ces deux aspects. Aimerez-vous voir de tels changements?

M. Ian Winn: Merci.

Ce n'est pas moi qui suis biologiste, et non juriste, mais, quoi qu'il en soit, je pense qu'il doit y avoir des moyens pour évaluer la situation des bateaux.

C'est bien là votre question: comment évaluer rapidement le risque, n'est-ce pas? Il ne faut pas laisser aux collectivités le soin d'évaluer elles-mêmes le risque que pose un navire échoué sur une plage. S'il s'agit d'un danger clair et présent pour les infrastructures ou les propriétaires locaux, ce n'est pas à eux de s'en charger eux-mêmes.

Nous devons disposer d'un moyen plus efficace et plus rationnel d'évaluer et de déterminer quel pouvoir public est responsable de cette évaluation — cela peut varier énormément ici — et ensuite pouvoir agir. Il ne s'agit pas seulement d'observer, de consigner et de signaler. Nous devons agir...

M. Ken Hardie: D'accord. Je me permets de souligner que je dispose d'un temps limité.

La Dead Boats Disposal Society a mentionné que les eaux intérieures entre l'île de Vancouver et la partie continentale relèvent essentiellement d'un champ de compétence provinciale. Les provinces ont cédé une partie de leurs pouvoirs à la Garde côtière. La Garde côtière se soucie des dangers pour la navigation et, je suppose, de la pollution, dans une certaine mesure, mais l'aspect de la nuisance ne semble pas être pris en compte. De plus, les municipalités ont le pouvoir de mettre en place des règlements et d'autres mesures leur permettant d'agir. Pour nous aider à formuler nos recommandations, il serait utile d'avoir vos observations, possiblement par écrit, sur ce qui vous permettrait de gérer le problème plus facilement.

Je commencerais par M. Lee. Je vous souhaite aussi un bon anniversaire, monsieur.

Tournons-nous vers l'avenir. Quelles mesures pouvons-nous prendre maintenant pour éviter le problème lorsque la prochaine vague de bateaux arrivera à la fin de sa durée de vie utile? Que recommandez-vous?

• (1735)

M. Leonard Lee: Deux approches pourraient être adoptées.

On pourrait miser davantage sur les services d'amarrage publics, mais cette voie ne semble pas envisagée. Le gouvernement fédéral se départit de ce type de services aussi rapidement qu'il le peut. Il revient donc au secteur privé d'offrir des services d'amarrage, et il le fait à la valeur marchande, en plus de dégager un profit. Il faut avoir beaucoup de moyens pour laisser un bateau à l'eau, amarré et prêt à être utilisé. C'est donc un gros problème. J'aimerais qu'un ordre de gouvernement subventionne davantage l'amarrage. Notre administration portuaire dispose de places d'amarrage relativement

bon marché, mais elles sont pleines. Il y a une liste d'attente d'environ cinq ans pour obtenir une place.

La chose la plus importante que nous pourrions faire... Vous avez mentionné la capacité des municipalités à gérer un port. Les districts régionaux n'ont pas ce pouvoir, et c'est là que le bât blesse. C'est la province qui s'en charge, à moins qu'il ne s'agisse d'un problème de navigation, ce qui fait que chacun attribue la responsabilité à un autre intervenant. D'une manière ou d'une autre, nous devons régler la cause des bateaux abandonnés, qui sont essentiellement laissés à l'ancre pendant des années jusqu'à ce qu'ils soient délaissés.

M. Ken Hardie: En gros, vous dites qu'il faut intervenir plus rapidement lorsqu'il est évident que le bateau est négligé, qu'il est délaissé par le propriétaire et qu'il vient d'être abandonné. Est-ce exact?

M. Leonard Lee: Oui, c'est exactement ce dont nous avons besoin. Nous avons un problème très semblable avec les véhicules abandonnés près des routes.

M. Ken Hardie: Il y a les numéros d'identification des véhicules qui sont bien sûr fournis par l'ICBC, ce qui permet d'au moins connaître qui était le dernier propriétaire officiel. On pourrait peut-être mettre en place un régime semblable pour les bateaux. Qu'en pensez-vous?

M. Leonard Lee: C'est une suggestion que j'entends souvent. Ce serait un coût de licence supplémentaire uniquement pour s'occuper des bateaux abandonnés qui doivent être pris en charge immédiatement.

M. Ken Hardie: D'accord. Merci. C'est tout pour moi.

Le président: Merci, monsieur Hardie.

Nous allons suspendre la séance quelques instants pour permettre aux témoins de quitter la réunion en ligne ou en personne. Si la prochaine partie de la séance inclut des participants à distance, nous ferons un test de son pour confirmer qu'il n'y a pas de problème.

Merci à tout le monde.

La séance est suspendue.

• (1740)

(Pause)

• (1740)

Le président: Je souhaite la bienvenue au deuxième groupe de témoins.

Nous avons parmi nous Joshua Charleson, directeur exécutif de la Coastal Restoration Society. Nous recevons également des représentants de Québec Subaquatique: la directrice générale, Marie-Christine Lessard, et un plongeur instructeur, Clément Drolet.

Je vous remercie de prendre le temps de comparaître devant nous aujourd'hui. Vous disposez chacun d'un maximum de cinq minutes pour faire une déclaration préliminaire.

Monsieur Charleson, je pense que vous prenez la parole au nom de votre groupe. Vous avez un maximum de cinq minutes.

M. Joshua Charleson (directeur exécutif, Coastal Restoration Society): Bonsoir.

[Le témoin s'exprime en hesquiht.]

[Traduction]

Je m'appelle Joshua Charleson. Je suis directeur exécutif de la Coastal Restoration Society et je vis à Port Alberni, en Colombie-Britannique.

Je vais soulever quatre aspects de l'état actuel des bateaux abandonnés au Canada. Je représente le point de vue de mon équipe à la Coastal Restoration Society, mais aussi celui d'une grande partie des Premières Nations côtières avec qui nous travaillons. N'hésitez pas à me faire signe si je parle trop longtemps.

D'abord, le processus est très coûteux. Les coûts associés au retrait des bâtiments abandonnés sont un énorme obstacle. Il faut compter jusqu'à 60 000 \$ pour se débarrasser d'un bâtiment. Les dépenses sont multiples: la formation, l'assurance, l'hébergement, la logistique, les bâtiments, l'équipage, l'équipement, le transport des déchets, l'équipement lourd, la barge, le personnel et les frais d'enfouissement. L'élimination d'un bâtiment abandonné entraîne de nombreux coûts.

Passons aux infrastructures insuffisantes. Il manque cruellement d'infrastructures pour répondre aux besoins sur les côtes canadiennes afin de gérer les bâtiments abandonnés, lesquels causent des dommages environnementaux. Les infrastructures actuelles ne permettent pas de gérer de façon responsable les bâtiments en fin de vie, en particulier les petits bateaux. Pensons à l'exemple d'Union Bay. Je ne vais pas en parler en détail parce que mon temps de parole est limité.

Le rendement sur l'investissement n'est pas assez élevé pour que les grands chantiers navals s'occupent de l'élimination des bateaux de plaisance. De plus, le manque de mesures pour favoriser l'élimination des bâtiments contribue à leur abandon.

Pour ce qui est des chiffres, on a relevé environ 1 400 bâtiments délaissés ou abandonnés le long de la côte de la Colombie-Britannique. Environ 700 d'entre eux sont d'une longueur de moins de 12 mètres, ce qui en fait de petits bâtiments. Selon un rapport de Vard publié en 2016, on estime que 43 000 bâtiments doivent être éliminés chaque année au Canada. Nous devons donc gérer un grand nombre de bâtiments tous les ans. Plus il faudra du temps avant de mettre en place les infrastructures pour s'en occuper, plus les bâtiments s'accumuleront, jusqu'à ce qu'ils deviennent le problème de quelqu'un d'autre.

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

Voici comment nous voudrions que les bâtiments abandonnés soient gérés au Canada à l'avenir. Je reviens d'abord sur le fait que le processus est extrêmement coûteux. Construire des infrastructures responsables pour composer avec les bâtiments abandonnés dans les eaux canadiennes permettra de limiter les dommages à l'environnement, en plus de réduire grandement les coûts de démantèlement, d'enfouissement et de recyclage. Si on met en place des installations spécialisées pour réduire la nécessité de diviser les tâches et d'avoir recours à un vaste réseau de transport, on pourra faire baisser les coûts d'élimination.

Pour ce qui est des projets d'infrastructure responsables, nous proposons de mettre en place un dépôt de bâtiments abandonnés — on pourrait probablement trouver un meilleur nom — sur la côte ouest de l'île de Vancouver, qui sera économiquement viable. Il créera des emplois à temps plein, fournira de la formation, réduira les coûts pour les propriétaires de bateaux et offrira une voie aux compagnies d'assurances afin qu'elles puissent financer la déconstruction des bâtiments abandonnés. Il fournira un site pour les épaves en espace clos sans danger pour l'environnement ainsi qu'un lieu favorisant l'innovation et la mise au point de technologies dans le domaine du recyclage des bâtiments abandonnés.

Revenons aux chiffres. Je vais donner un peu de contexte. Depuis les années 1950, les bateaux en fibre de verre sont devenus très populaires que ce soit pour les navires commerciaux ou les embarcations de plaisance. Le problème avec les bateaux en fibre de verre, c'est qu'ils ont une durée de vie d'environ 50 ans. Nous nous retrouvons donc avec des dizaines de milliers de bateaux qui arrivent à la fin de leur vie utile. Un bateau construit en 1950 est arrivé à la fin de sa vie utile en 2000, et d'autres bâtiments suivent la même trajectoire année après année.

Pour déconstruire les bateaux en fibre de verre sur la côte, nous les démontons en faisant de notre mieux pour éviter que de la fibre se retrouve dans l'environnement. Il est impossible d'y arriver en procédant uniquement sur la côte. Bien sûr, le vent, l'eau ou même une simple rafale poussera ces particules vers l'océan. C'est pourquoi nous proposons une installation où le bâtiment est en espace clos, où les filtres nécessaires empêchent que des particules puissent s'échapper. Il y a des carters d'huile, des bassins de récupération des eaux de ruissellement et d'autres mécanismes du genre.

Je vois qu'il me manque une page, mais je vais continuer.

• (1745)

Pour ce qui est de notre façon de gérer les déchets sur l'île de Vancouver, j'ai appris les détails du processus seulement au moment où nous nous sommes occupés de bâtiments abandonnés à Ladysmith. Les gens appellent cette zone le « dogpatch ».

Alors que nous enlevions un grand nombre de bâtiments, j'ai téléphoné à l'entreprise de gestion des déchets pour lui demander pourquoi il fallait tout démonter en morceaux de un mètre. C'est pour qu'ils puissent entrer dans ses bacs d'enfouissement. Ils sont ensuite transportés de Ladysmith à Nanaimo. À Nanaimo, ils sont chargés sur une barge pour être expédiés à Delta. Ils sont ensuite acheminés par camion et par train jusqu'aux États-Unis. Puis, ils sont transportés par camion jusqu'à un site d'enfouissement. Pour retirer un seul bateau à Ladysmith, toutes ces étapes doivent être suivies.

Nous laissons une empreinte sur un vaste territoire pour nous débarrasser d'un seul bateau sur cette plage. Il faut faire preuve d'une plus grande responsabilité.

Le président: Je vous remercie, monsieur Charleson. Nous avons un peu dépassé le temps imparti.

Je donne maintenant la parole à Mme Lessard, qui dispose de cinq minutes.

[Français]

Mme Marie-Christine Lessard (directrice générale, Québec Subaquatique): Bonjour. Je m'appelle Marie-Christine Lessard et je suis la directrice générale de Québec Subaquatique.

Québec Subaquatique est un organisme à but non lucratif qui aide les plongeurs à plonger de façon sécuritaire dans les eaux du Québec. Nous encadrons principalement la réglementation sur la plongée sous-marine en territoire québécois, mais nous possédons aussi une base de plongée aux Escoumins. Près de 800 plongeurs y viennent chaque été pour plonger dans le fleuve. La base de plongée Les Escoumins se trouve sur un site de Parcs Canada, soit dans le parc marin du Saguenay—Saint-Laurent. Nous disposons donc de beaucoup de données sur la santé du Saint-Laurent dans ce secteur. Nous avons aussi une importante base de données qui couvre tous les sites de plongée où l'on peut plonger au Québec.

Cela dit, on compte près de 199 sites, dont 31 comportent des épaves ou des récifs artificiels, et ce, dans les eaux du Québec, y compris dans des lacs. Une de nos plus grandes épaves demeure celle de l'*Empress of Ireland*, qui se trouve dans le fleuve Saint-Laurent.

Je vais maintenant céder la parole à M. Drolet.

• (1750)

M. Clément Drolet (plongeur instructeur, Québec Subaquatique): Je m'appelle Clément Drolet et je suis instructeur de plongée.

Je plonge depuis un bon moment déjà. J'ai visité plusieurs épaves un peu partout au Québec, en Ontario et dans le Sud, évidemment.

Je fais de la formation de plongée technique. J'adore la vie marine. On découvre parfois des choses, mais il arrive aussi qu'on en remarque.

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous passons maintenant aux questions.

Je cède la parole à M. Perkins, qui a un maximum de six minutes.

M. Rick Perkins: Parfait. C'étaient probablement les déclarations les plus efficaces que nous avons entendues jusqu'à maintenant. Merci.

Monsieur Charleson, c'est un plaisir de vous revoir. J'ai un peu l'impression que nous sommes de vieux amis après notre rencontre à la cafétéria ce matin, grâce au député Johns.

Je veux vous donner l'occasion de parler de points que vous n'avez pas pu aborder. Vous avez mentionné l'exemple d'Union Bay. Comme je viens de la côte Est, je ne sais pas de quoi il s'agit. Pourriez-vous nous l'expliquer?

M. Joshua Charleson: Un gigantesque navire est démantelé à Union Bay. On parle des dommages environnementaux dans tous les médias de la côte ouest du Canada. La Colombie-Britannique réglemente les effluents de cuivre et de zinc selon des normes différentes de celles d'Environnement et Changement climatique Canada. Lorsque le ministère fédéral fait des tests, il ne relève aucun problème. La province a toutefois des lignes directrices plus strictes sur ce qui peut être rejeté dans l'environnement.

C'est un exemple de la confusion qui règne entre les organismes. S'il y a des exigences provinciales et fédérales, quelles règles doivent être suivies lorsqu'on démantèle des navires?

M. Rick Perkins: Est-ce l'un des rares endroits où ce genre de travail peut être fait?

M. Joshua Charleson: Pour être honnête, je ne suis pas certain des zones désignées pour démanteler des navires. C'est plutôt fait en fonction des fonds disponibles...

M. Rick Perkins: Nous parlons principalement de petites embarcations de plaisance.

Sur la côte Est, le problème des bâtiments abandonnés concerne principalement, mais pas exclusivement, les vieux navires de la Marine, les vieux dragueurs de pétoncles et les bateaux de ce genre, même s'il arrive qu'un voilier coule et constitue un danger. Du point de vue du volume, les bateaux de plaisance sont-ils en général les bateaux concernés en Colombie-Britannique?

M. Joshua Charleson: Oui. Le volume est simplement énorme, et il n'y a pas vraiment d'endroit où conduire les bateaux. Pour les grands chantiers navals, accepter une embarcation de 21 pieds n'en vaut pas la peine.

Souvent, comme M. Lee l'a dit tout à l'heure, on trouve des embarcations le long des chemins forestiers. Les gens achètent la remorque parce que la remorque est encore en bon état. Ils attachent le bateau à un arbre, et ils partent avec la remorque. Cela arrive tout le temps, parce qu'il n'y a nulle part où conduire les bateaux. On ne peut pas simplement laisser un bateau à la décharge. Il faut le segmenter en morceaux d'un mètre pour pouvoir s'en débarrasser. Même pour une simple mise au rebut, il faut de l'équipement lourd.

M. Rick Perkins: Cela coûte de l'argent.

Dans ma région, comme nous l'ont dit des témoins la semaine dernière, il y a quelques navires célèbres. M. Welsford a parlé de ceux à Bridgewater, et il y a eu le *Farley Mowat*. Le défi consiste en partie à trouver où désassembler ces bateaux. Nous avons une installation dans ma circonscription — elle n'existe plus —, dans le comté de Shelburne, où le *Farley Mowat* est allé. Il y en avait une aussi au Cap-Breton. Je ne sais pas si elle existe encore.

La question du lieu où conduire ces bateaux semble être un problème sur toutes les côtes, parce que si l'on ne s'occupe pas de leur enlèvement, il n'y a pas d'analyse de rentabilisation pour leur désassemblage. Est-ce le scénario de l'œuf et de la poule dans lequel nous nous trouvons?

• (1755)

M. Joshua Charleson: Oui, en effet. C'est à cause de la fibre de verre. D'après les échanges que j'ai eus avec différents organismes en Colombie-Britannique, l'Europe travaille sur des solutions au problème du recyclage de la fibre de verre, mais — à ce que j'ai entendu —, le processus mis au point est coûteux. Pour un kilogramme de fibre de verre, cela coûte un euro. Si on le recycle, cela peut coûter cinq à dix fois plus.

C'est ce que j'ai lu et compris. La mise au point de la technologie nécessaire pour commencer à procéder au recyclage dans la perspective d'une économie circulaire est en cours, mais les connaissances scientifiques et la capacité d'innovation n'ont pas encore vraiment atteint le seuil de la faisabilité économique.

M. Rick Perkins: Vous avez notamment parlé — je crois que c'était au troisième point — de mesures pour inciter les gens à se défaire de leur bateau plutôt que de s'en débarrasser dans les bois ou ailleurs. À quoi pensez-vous, à des crédits d'impôt ou...?

M. Joshua Charleson: Il est difficile de passer directement aux mesures incitatives parce qu'il n'y a pas d'infrastructures où conduire les bateaux. Comment pourrait-on même créer des mesures pour inciter le propriétaire d'un bateau à se défaire de celui-ci alors qu'il n'a nulle part où l'apporter? Je pense qu'il faut commencer par là.

Une chose que nous commençons à envisager en tant que société, c'est la création d'un dépôt de bâtiments abandonnés à Port Alberni, parce qu'il y a là un port en eau profonde et une zone où nous pouvons construire un ascenseur et créer l'infrastructure. Nous pouvons rendre le projet économiquement viable en ajoutant un chantier naval qui subventionnera le dépôt, et les gens pourront apporter les bateaux, ce qui réduira considérablement les coûts. Au lieu d'avoir un coût de 50 000 ou 60 000 \$ pour un bateau de pêche de 45 pieds, nous espérons que cette infrastructure et la construction de ce dépôt permettront de ramener le coût à 10 000 ou 12 000 \$.

M. Rick Perkins: Cela suppose que l'on puisse identifier les propriétaires si un bâtiment a été abandonné dans l'eau, s'il pose un risque à quai ou s'il a été abandonné et remorqué quelque part. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

Dans le travail que de nombreux témoins ont effectué, établir l'identité du propriétaire semble être un obstacle omniprésent, comme M. Welsford l'a mentionné.

M. Joshua Charleson: C'est probablement une des premières mesures à prendre. Il faut s'assurer que les bateaux sont immatriculés, mais personne n'effectue de vérifications en Colombie-Britannique. Je n'ai vu personne vérifier les bateaux de qui que ce soit, ni Transports Canada, ni la Garde côtière, ni le ministère des Pêches et des Océans. Il n'y a personne. On peut faire ce que l'on veut.

J'ai un bateau. Je ne suis pas tenu de l'immatriculer, mais je le fais. C'est ma décision. Je ne suis pas obligé de le faire. Il n'y a pas de lois ni de sanctions. Il n'y a rien. Si je voulais acheter 10 bateaux, je pourrais les mettre sur la plage sans les immatriculer. On ne saurait jamais qu'ils m'appartiennent. Je ne le ferai pas, mais il est possible de le faire.

Le président: Je vous remercie, monsieur Perkins.

Nous passons maintenant à M. Cormier, qui dispose de six minutes.

M. Serge Cormier (Acadie—Bathurst, Lib.): Merci, monsieur le président.

En deux mots, j'ai une question pour M. Charleson. Mon collègue, M. Perkins, a déjà posé des questions à ce sujet, mais je voudrais m'assurer que j'ai bien compris. Avez-vous dit que le dépôt de bâtiments abandonnés existe déjà dans votre région, ou est-ce quelque chose que vous voulez construire ou créer?

M. Joshua Charleson: C'est quelque chose que nous voulons créer. Nous cherchons des partenaires et des organismes de financement prêts à soutenir notre vision concernant la création de ce dépôt pour qu'elle puisse servir de cadre dans les années à venir dans la perspective d'une implantation dans les grands ports, comme dans l'Est de l'île de Vancouver, à Prince Rupert et en Nouvelle-Écosse. Il s'agit de créer un modèle d'infrastructure responsable pour s'occuper des bâtiments abandonnés et de réduire les coûts que les propriétaires doivent supporter afin que ceux-ci, avant tout, n'abandonnent pas leur bateau.

M. Serge Cormier: Il n'y a donc pas d'infrastructure de ce genre dans votre région, en Colombie-Britannique. Excusez-moi, je ne

sais pas si vous venez de la Colombie-Britannique, mais je pense que vous venez de la Colombie-Britannique. Vous dites qu'il n'existe pas d'infrastructure de ce genre.

M. Joshua Charleson: Non, il n'en existe pas à l'échelle que nous envisageons. Je n'en connais aucune. Il y a beaucoup de petites organisations qui font de la récupération, mais il s'agit de 43 000 bateaux par an — c'est le chiffre mentionné dans le rapport — dont le Canada doit s'occuper. On n'a absolument pas l'infrastructure nécessaire pour s'occuper d'autant de bateaux.

Je pense que c'est la raison pour laquelle nous menons maintenant cette étude. Pour nous assurer que les propriétaires de bateau agiront désormais de façon responsable, nous devons réfléchir ensemble et décider par où commencer, où aller et quel avenir nous voulons.

M. Serge Cormier: Je ne suis pas comptable, mais ma prochaine question est une question de comptable.

Qu'est-ce qui vous fait penser que vous pouvez passer, comme vous l'avez dit, de 60 000 \$ à 10 000 \$ par bateau? Où les économies sont-elles réalisées? Comment va-t-on économiser 50 000 \$ en demandant aux propriétaires de conduire leur bateau à ce nouveau dépôt de bâtiments abandonnés?

• (1800)

M. Joshua Charleson: J'ai énuméré certains postes au début de mon exposé...

M. Serge Cormier: Oui, mais je veux simplement m'assurer que nous obtenons...

M. Joshua Charleson: On économise des coûts liés à la formation, à l'assurance, à l'hébergement, à la logistique, aux bateaux, à l'équipe, à l'équipement, au transport des déchets, à l'équipement lourd, à la barge, au personnel et aux frais d'enfouissement, parce que, dans le dépôt de bâtiments abandonnés que nous voulons construire, il y aura les connaissances scientifiques et la capacité d'innovation nécessaires pour permettre le recyclage dans l'optique d'une économie circulaire. Ce sera évidemment un...

M. Serge Cormier: Je ne veux pas vous interrompre — excusez-moi —, mais, pour aller chercher ces bâtiments, vous aurez par exemple toujours besoin d'une barge et d'autres équipements. Vous devrez probablement toujours assurer votre entreprise ou d'autres actifs. Ne pensez-vous pas que ces coûts sont...? Il ne s'agit pas de coûts fixes. Une barge pour aller chercher ces bâtiments et les sortir de l'eau...

Je veux simplement m'assurer que je comprends votre idée entrepreneuriale, si je peux m'exprimer ainsi.

M. Joshua Charleson: En général, nous gérons les projets en regroupant les bateaux, de sorte que nous économisons des coûts en allant chercher, disons, 10 ou 20 bateaux. Le coût d'une barge pour aller chercher un bateau est le même que pour aller en chercher 20 ou 30.

Une barge coûte 350 \$ l'heure. On peut l'utiliser 10 heures par jour — c'est 3 500 \$ — et l'amener au dépôt au lieu d'envoyer toute une équipe qui séjourne à l'hôtel, loue des bateaux et trouve une barge pour faire venir une excavatrice et désassembler le bateau. Il y a une série d'étapes à suivre. Dans ce contexte, plus le lieu est éloigné, plus cela coûte cher. Avec une infrastructure dans un lieu central, on peut vraiment réduire considérablement les coûts.

M. Serge Cormier: Je vous remercie.

[Français]

Madame Lessard et monsieur Drolet, je veux m'assurer de bien comprendre. Que fait votre compagnie, exactement? Vous occupez-vous des vaisseaux abandonnés, par exemple?

Mme Marie-Christine Lessard: Notre organisme, Québec Sub-aquatique, est un organisme à but non lucratif qui regroupe des plongeurs récréatifs. Nos plongeurs vont visiter les épaves et les bateaux abandonnés. Comme le disait mon collègue, au Québec, les bateaux abandonnés ne constituent pas un problème; il y en a très peu. En fait, les bateaux abandonnés deviennent des attractions touristiques intéressantes pour les plongeurs, puisque ceux-ci vont pouvoir les explorer, voir la biodiversité et pratiquer certaines techniques.

Il s'agit vraiment de l'aspect récréatif et touristique de la plongée sous-marine.

M. Serge Cormier: Chez nous aussi, il y a quelques épaves destinées à la plongée sous-marine.

Prenons le cas d'un bateau qui a été abandonné ou qu'on a coulé, par exemple. Vous avez probablement plongé autour de certains bateaux qu'on n'a pas coulés pour favoriser le tourisme de plongée.

Y a-t-il une différence entre les bateaux qu'on a coulés de la bonne façon et ceux qui ont tout simplement été abandonnés? Par exemple, il est possible qu'on n'ait pas vidé le réservoir de carburant avant de couler le bateau.

La biodiversité marine est-elle la même autour de ces épaves?

Mme Marie-Christine Lessard: Il s'agit d'une excellente question.

Nous n'avons pas de données à cet égard, mais M. Drolet pourrait peut-être répondre à votre question, puisqu'il a beaucoup d'expérience.

M. Clément Drolet: Il faut certainement que l'épave soit aménagée et nettoyée. Le carburant et la marchandise transportée sur le bateau, surtout, pourraient nuire à la biodiversité. La différence, c'est la vitesse à laquelle la vie va s'implanter sur l'épave.

Prenons l'exemple d'une épave quelconque ou simplement d'un objet. Je vais donner un exemple: dans le fjord du Saguenay, une tour de communication est tombée sur un fond de sable. Sur le fond de sable, on ne trouve presque rien, mais, lorsqu'on regarde la tour, on a du mal à distinguer les parties en acier, parce que la vie s'est implantée sur celle-ci. Il y a beaucoup de vie, dont des anémones, des crabes et des sépioles.

En tant que plongeur récréatif, je n'ai pas eu la chance de tomber sur une épave accidentelle ou qui est sous l'eau depuis peu.

En Ontario, près de Brockville, de Prescott ou de Kingston, il y a des épaves qui sont sous l'eau depuis plus de 100 ans. À l'époque, le carburant était le charbon. Sous l'eau, on retrouve donc un peu plus de charbon que de diesel ou de mazout. Comme ces épaves sont là depuis longtemps, la vie est revenue.

Une chose est certaine: plus il va y avoir de carburant ou de pollution dans l'eau, plus la vie va attendre avant de s'implanter.

• (1805)

Mme Marie-Christine Lessard: L'organisme...

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Votre temps est écoulé, monsieur Cormier.

Nous passons maintenant à Mme Desbiens, qui dispose de six minutes.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Je vais en profiter pour vous laisser finir votre phrase, madame Lessard.

Mme Marie-Christine Lessard: En fait, je voulais juste parler de l'organisme Artificial Reef Society of BC, qui se spécialise dans la création de récifs artificiels à partir d'épaves qu'ils coulent, et ce, avec de grandes équipes. Il effectue aussi beaucoup d'études pour savoir combien de temps il faut avant que la vie reprenne sur une épave artificielle. On parle d'environ quatre ans pour que cela devienne vraiment intéressant pour le plongeur d'aller voir cette biodiversité. Je pense qu'il y a quand même des solutions intéressantes pour des petits bâtiments qui seraient peut-être aménageables.

Mme Caroline Desbiens: C'était un peu ma question, en fait.

Je vous remercie d'être avec nous. Je suis contente de voir des gens du Québec qui parlent du fleuve Saint-Laurent et de sujets connexes.

Mon Dieu, monsieur le président, c'est vraiment agréable.

Ce que je veux faire comprendre à mes collègues, également, c'est le caractère récréatif de certaines épaves. On comprend que certaines épaves sont menaçantes pour l'écologie et pour la santé biologique marine, mais il y a aussi certaines épaves qui peuvent être utilisées, notamment par les amateurs de plongée à des fins touristiques. Mon conjoint fait de la plongée aux Escoumins, et vous vous êtes sûrement rencontrés.

Je voulais mettre en lumière cet élément à l'intention de mes collègues. En outre, vous me dites qu'en Colombie-Britannique, une équipe fait ce genre de chose.

Cela dit, j'aimerais savoir une chose. Comment se fait-il qu'on soit obligé d'immerger des bateaux, alors qu'il y en a tant au fond du fleuve qu'on voudrait retirer? Y a-t-il moyen de formuler un protocole d'évaluation, peut-être même avec l'aide de plongeurs comme vous? Y a-t-il moyen de dresser un portrait des épaves positives, par exemple, et des épaves négatives au fond du fleuve Saint-Laurent, et de donner ce genre d'évaluation à des instances qui pourraient poser des gestes ou avoir une bonne idée de ce qu'il faut faire?

Les gens de la Garde côtière canadienne nous ont dit ne pas savoir comment les repérer ni savoir vraiment quoi faire. Je pense qu'il conviendrait peut-être d'avoir une meilleure communication entre vos organisations. Qu'en pensez-vous?

Mme Marie-Christine Lessard: Dans le fleuve Saint-Laurent, il y a quand même beaucoup d'épaves, mais c'est l'accessibilité qui pose problème. Pour un plongeur, le fleuve Saint-Laurent est quand même un milieu hostile: il y a du courant, l'eau est froide et c'est profond. Je pense que M. Drolet pourrait vous parler plus en détail de l'exploration de ces épaves sur le plan technique.

Mme Caroline Desbiens: C'est un sport extrême.

Mme Marie-Christine Lessard: Oui, c'est un sport extrême parce que le fleuve est profond. Par exemple, l'*Empress of Ireland* est à une profondeur d'à peu près 110 pieds. C'est accessible seulement à un petit nombre de plongeurs. Faire un recensement des bateaux abandonnés qui pourraient être des épaves peut devenir compliqué à cause de la profondeur et du froid, entre autres.

Mme Caroline Desbiens: On pourrait les recenser dans la mesure où ils sont à la bonne profondeur.

Mme Marie-Christine Lessard: Ce serait très intéressant. Si vous voulez qu'on fasse une étude là-dessus, je suis sûre que je peux trouver un grand nombre de plongeurs qui seraient très heureux d'aller recenser des navires. M. Drolet serait le premier à y participer.

M. Clément Drolet: C'est certain que je serais le premier parce que j'adore la plongée sous-marine. D'ailleurs, les plongeurs sont tous un peu explorateurs. Évidemment, l'épave de l'*Empress of Ireland* est un beau trésor pour le Québec, mais également à l'échelle mondiale. Le fait qu'il a sombré a été une grande catastrophe. Cependant, le bateau est bien préservé et a une composante historique, ce qui est vraiment intéressant.

Toutefois, dans le cadre d'une épave aménagée, il peut y avoir quelque chose de plus à explorer, comme la reprise de la vie marine. Bien sûr, j'aime beaucoup l'histoire et j'aime la plongée, mais la biodiversité est importante. La base de plongée aux Escoumins de Québec Subaquatique se situe dans le parc marin du Saguenay—Saint-Laurent de Parcs Canada. Il y a un beau site de plage qui pourrait servir à aménager une épave et à soutenir la vie marine.

On le sait, le fleuve se réchauffe et c'est plus difficile. Il y a moins de vie marine.

Mme Caroline Desbiens: Comment les épaves favorisent-elles la biodiversité? Fournissent-elles un milieu favorable à la biodiversité?

M. Clément Drolet: Une épave devient un récif artificiel. C'est un milieu de protection pour les petits organismes. Les petits, quand ils sont nombreux, attirent les moyens, puis, tranquillement, cela devient un écosystème complexe.

● (1810)

Mme Caroline Desbiens: Cela les protège des prédateurs, aussi.

M. Clément Drolet: C'est exact. C'est leur nouvelle maison, c'est comme un récif.

Mme Marie-Christine Lessard: Cela les protège aussi du courant, des marées, des enjeux climatiques.

Mme Caroline Desbiens: Il y a donc des aspects positifs. On entend beaucoup parler des effets négatifs depuis le début de l'étude, mais il y a aussi du positif à certaines épaves qui, par exemple, n'ont pas de combustible menaçant ou qui sont là depuis longtemps.

Je suis contente que ce volet fasse partie de notre étude parce qu'il est important de comprendre que, conserver des épaves au sol plutôt que de les remuer et briser un peu la biodiversité qui s'est installée dessus, peut avoir des avantages. C'est important d'avoir les compétences que vous avez pour être en mesure d'évaluer quelles épaves peuvent être conservées et maintenues, sans épuiser nécessairement des ressources pour les retirer parce qu'elles sont positives, tandis que d'autres sont négatives.

C'est ce que je voulais mettre en lumière.

Mme Marie-Christine Lessard: Il faut aussi comprendre que les épaves qui se trouvent dans les eaux froides du Québec attirent beaucoup de gens d'ailleurs. Il n'y a pas que les touristes locaux qui veulent venir plonger ici.

Mme Caroline Desbiens: C'est un défi.

Mme Marie-Christine Lessard: Oui. De plus, grâce à la langue française, je n'ai pas besoin de vous dire que nos voisins européens de la France...

Mme Caroline Desbiens: Le côté positif de la langue française au Québec, c'est sa force économique, ce qui est merveilleux.

Mme Marie-Christine Lessard: En effet, des Français viennent plonger ici, parce qu'ils y trouvent des épaves en eau froide...

Mme Caroline Desbiens: Il y a des défis.

Mme Marie-Christine Lessard: Il y a des défis. C'est donc intéressant. Si on est capable d'en développer davantage, on agit de façon positive pour encourager les touristes étrangers à venir plonger au Québec pour voir ces épaves.

Mme Caroline Desbiens: Merci.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, madame Desbiens. Vous avez un peu dépassé le temps imparti, mais c'est de bon aloi.

Nous passons maintenant à Mme Barron, qui dispose de six minutes.

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

Eh bien, je suis convaincue. J'ai vraiment envie d'aller plonger au Québec. Je vous remercie beaucoup.

[Français]

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

[Traduction]

Bienvenue, monsieur Charleson. C'est à vous que je poserai mes questions aujourd'hui.

Ma première question porte sur le dépôt de bâtiments dont vous avez parlé et qui serait un atout formidable pour la côte Ouest du Canada.

Pouvez-vous expliquer un peu plus en détail ce que le gouvernement fédéral doit faire pour que ce dépôt de bâtiments se concrétise?

M. Joshua Charleson: Oui.

C'est un projet qui est toujours à l'étape de conception. Nous avons déjà communiqué avec de nombreux partenaires, comme la Première Nation des Tseshaht et la Première Nation Hupacasath. La Ville collabore avec nous, tout comme l'administration portuaire de Port Alberni. Nous avons également communiqué avec COAST, l'ABCMI, B.C. Ferries et plusieurs autres partenaires pour développer ce concept à partir de la base.

Nous allons chercher des intervenants qui pourront financer et bâtir ce dépôt pour les bâtiments abandonnés. Une chose qui pourrait vraiment aider, ce serait le financement des gouvernements provincial et fédéral — il faudrait que ces derniers voient qu'il s'agit d'une solution et qu'ils investissent dans le projet.

J'ai remarqué que les possibilités de financement se trouvaient en grande partie du côté du programme Clean Coast, Clean Waters et du Programme de bateaux abandonnés, mais les coûts sont tellement élevés.

Je pense que nous pourrions mieux utiliser ces fonds si nous créons une infrastructure qui pourrait être utilisée à l'avenir et qui réduirait les coûts. Les coûts initiaux seront évidemment élevés. On ne peut pas construire un dépôt industriel massif à partir de rien. Cela va coûter des millions de dollars, mais une fois que nous l'aurons mis en place, il permettra de réaliser des économies dans le futur. C'est comme investir dans l'énergie solaire. Le démarrage de l'énergie solaire est coûteux, mais il finit par être rentable.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur Charleson.

Chers collègues, j'ai de la difficulté à me concentrer sur... Merci beaucoup.

Monsieur Charleson, vous avez parlé de certains de vos partenaires qui participent à ce projet. Vous avez souligné l'importance de ne pas travailler de façon cloisonnée, d'assurer la collaboration intergouvernementale, d'impliquer les Premières Nations, les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral dans l'élaboration d'une stratégie nationale.

Pouvez-vous nous parler un peu de l'importance de la collaboration avec les Premières Nations, de la collaboration entre tous les pouvoirs publics, afin de garantir la mise en place d'une stratégie nationale et non pas d'une approche disparate?

M. Joshua Charleson: Oui, à 100 %. Il y a un point que je n'ai pas vraiment abordé pendant ma présentation: l'autorité. À l'heure actuelle, l'autorité vient des organismes fédéraux ou provinciaux. Il y a beaucoup de Premières Nations dans l'Ouest du Canada qui ont des programmes de gardiens. Ils surveillent quotidiennement leur territoire. Ils voient des bateaux inclinés, qui sont manifestement abandonnés, mais ils n'ont aucune autorité pour les désigner comme des bâtiments préoccupants et déclarer qu'ils sont prêts à être enlevés.

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

Toutes les nations n'ont pas la capacité de s'occuper des bateaux à l'abandon, des bâtiments abandonnés ou des navires préoccupants. Il s'agirait d'un cadre auquel les Autochtones pourraient adhérer et contribuer directement, parce qu'ils se trouvent quotidiennement sur le territoire.

• (1815)

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup.

Pourriez-vous expliquer plus en détail ce qui fait que les Premières Nations sont les mieux placées pour diriger ce genre de projet sur le territoire, afin que tout le monde ici comprenne bien?

M. Joshua Charleson: Les Premières Nations sont les mieux placées sur la côte en raison de leur lien avec le territoire et avec l'eau. Les Nuuchah-nulth ont un dicton, *hishuk ish tsawalk*, qui signifie que tout est lié et ne fait qu'un. Les Autochtones ont de telles valeurs et ils aiment l'endroit où ils vivent.

Même si les livres d'histoire du Canada parlent volontiers du nomadisme des Premières Nations, nous sommes très attachés à notre territoire, et ce depuis des millénaires. Nous avons tout intérêt à prendre soin de notre territoire, et nous n'irons nulle part. Je suis né

à Hesquiaht. Hesquiaht sera toujours ma terre d'origine. Les frontières ne changeront jamais. Le territoire ne s'en ira nulle part.

Mme Lisa Marie Barron: Merci beaucoup.

Vous avez mentionné qu'il était important que le dépôt pour les bâtiments abandonnés permette le démantèlement dans un espace confiné et sûr. Je sais qu'il en a été brièvement question à Union Bay.

Pouvez-vous parler de l'importance d'avoir des installations adéquates afin d'éviter de polluer par inadvertance les eaux que nous cherchons à nettoyer?

M. Joshua Charleson: Il est vraiment important que ce soit confiné, parce que plein de choses peuvent mal tourner. Démanteler un navire est un travail très spécialisé. Dans le cas d'un navire de 45 pieds, on se rend jusqu'au mur là-bas. On parle d'un travers de 12 ou 18 pieds; et il y a plusieurs ponts à démolir. Différents problèmes peuvent survenir.

Il peut s'agir de fluide hydraulique toujours présent dans les boyaux. Si ce liquide entre en contact avec votre main, il faut vous amputer la main. C'est le genre de situation qui peut dégénérer rapidement. J'ai vu des pêcheurs vivre ce genre de problème. C'est la même chose pour l'huile, le pétrole et les combustibles. Dans les navires qui ont un système d'eaux usées, il y a toutes sortes de contaminants qui peuvent être libérés et endommager l'environnement pendant le démantèlement.

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

Le président: Merci, madame Barron.

Nous passons maintenant à M. Arnold. Vous avez cinq minutes maximum; allez-y.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président.

Merci à tous ceux qui sont présents aujourd'hui.

Je n'ai pas été étonné par ce que vous avez raconté au sujet des gens qui apportent leur bateau dans la forêt et qui le laissent attaché à un arbre, parce que c'est exactement ce que j'ai vu dans un groupe de discussion sur la chasse dans l'Okanagan il y a quelques semaines. Cela n'est pas rare. Un petit bateau de plaisance finit par ne plus être réparable à cause des coûts, alors c'est une solution devenue courante. J'ai déjà travaillé dans le secteur de la réparation de bateaux, alors je sais qu'ils peuvent se détériorer au point où les réparations finissent par coûter plus cher que la valeur du bateau.

Or, je voudrais parler d'une situation qui m'est arrivée quand on m'a volé un véhicule dont l'assurance allait prendre fin dans la semaine. Quand j'ai communiqué avec la compagnie d'assurance, je leur ai dit que je n'avais probablement pas besoin de renouveler l'assurance. On m'a répondu que, en fait, je devais faire le renouvellement, parce que j'étais le propriétaire enregistré et que, peu importe qui était au volant, c'est moi qui étais responsable. J'ai dû renouveler l'assurance d'un véhicule que je n'ai jamais revu. C'est le dernier propriétaire enregistré qui demeure le propriétaire.

Pouvez-vous expliquer pourquoi ce n'est pas la même chose pour les bateaux, autant les bateaux de plaisance que les navires commerciaux? J'ai l'impression qu'on peut simplement vendre un bateau et se libérer de toute responsabilité.

• (1820)

M. Joshua Charleson: Je crois que la situation est différente en ce qui a trait aux véhicules automobiles, parce qu'il est obligatoire d'avoir une assurance avant de circuler avec un véhicule automobile.

M. Mel Arnold: En fait, la Loi sur les transports l'oblige.

M. Joshua Charleson: Est-ce obligatoire pour les bateaux? Ah bon. Je l'ignorais. Ce n'est pas quelque chose qui est vérifié.

J'aurais donc enfreint la loi à quelques reprises lorsque j'ai remis des bateaux à l'eau sans les avoir assurés. Je l'ignorais; je pense qu'il faudrait sensibiliser les gens au fait qu'il faut assurer leur bateau.

M. Mel Arnold: En fait, l'obligation de transférer la propriété du navire est inscrite dans le site Web de Transports Canada.

M. Joshua Charleson: J'imagine que c'est impossible à appliquer. Il n'y a personne sur le terrain qui s'assure de l'application.

L'autre point à ce sujet, c'est qu'assurer un bateau coûte très cher. Même pour une petite chaloupe pourrie, il faut payer d'avance pour l'année entière. Le fait qu'il soit impossible de payer par mois pour l'assurance d'un bateau, peu importe la taille, est réellement un obstacle majeur. Il faut payer d'avance, sur-le-champ, autrement, vous ne pouvez pas obtenir d'assurance.

M. Mel Arnold: Merci.

Vous avez dit que personne ne vérifie qui est le propriétaire des bateaux. C'est intéressant. On dirait que les règlements existent, mais qu'ils ne sont pas appliqués. D'autres témoins nous ont dit la même chose.

Vous avez également mentionné qu'il fallait étendre la capacité à désigner des bateaux en tant que navires préoccupants. Pourriez-vous préciser votre pensée?

M. Joshua Charleson: Oui. Comme il s'agit de l'océan, c'est considéré comme étant de compétence fédérale, mais une fois qu'on touche le littoral, c'est considéré comme étant de compétence provinciale. Il y a ensuite les situations entre les deux, où le bateau est toujours à flot, à proximité de la côte, alors c'est avec la Garde côtière ou avec Transports Canada qu'il faut communiquer, jusqu'à ce que le navire soit échoué sur la côte et tombe sous la responsabilité de la province. Il est difficile de savoir avec qui il faut communiquer quand on remarque un navire préoccupant.

Parmi tous les organismes qui s'occupent des navires, c'est probablement la Garde côtière qui fait le mieux, mais elle s'occupe uniquement des grands bâtiments. Elle ne s'occupe pas des petits navires. Elle s'occupe des grands bâtiments qui présentent un risque élevé de dommages environnementaux.

M. Mel Arnold: Savez-vous s'il existe des critères pour désigner un bateau en tant que navire préoccupant? Devrait-il y avoir de tels critères?

M. Joshua Charleson: Nous employons nos propres critères quand nous remplissons un formulaire « S-38 » — je pense que c'est comme cela qu'il s'appelle —, quand nous demandons du financement dans le cadre du Programme de bateaux abandonnés. Nous utilisons Survey123, qui compte son propre ensemble de critères concernant ce qu'il faut vérifier sur le navire et la façon de l'identifier. Il y a peut-être 40 ou 50 informations qu'il faut consigner et que nous avons...

M. Mel Arnold: Ces critères sont-ils adéquats?

M. Joshua Charleson: Ces normes sont adéquates pour nos besoins, mais aucune n'est officielle ou obligatoire. Voyez-vous ce que je veux dire? Je ne sais pas quel processus le gouvernement fédéral utilise pour recenser les bâtiments préoccupants, mais je sais, pour avoir travaillé avec nos partenaires des Premières Nations, comme la Première Nation Snuneymuxw, qu'elles vont régulièrement vérifier les bateaux après de fortes pluies. Elles savent quels navires doivent être déplacés ou lesquels vont couler. Il devient beaucoup plus coûteux de les déplacer dès qu'ils se mettent à couler. La facture double ou triple, parce qu'il faut alors des plongeurs, une barge, une grue et tout ce genre d'équipement.

Pour améliorer les mesures entourant les bâtiments préoccupants, la première étape consiste à élaborer un cadre; à donner aux Premières Nations la capacité de gouverner leurs territoires et de les gérer correctement; à nous doter d'un protocole d'entente, de formation, et de tout ce qui servira à créer ce plan. Les règles ne sont pas appliquées en Colombie-Britannique, ou en tout cas pas sur la côte Ouest ou dans la mer des Salish, où j'ai travaillé. Je pense que nous en avons besoin.

Le président: Merci, monsieur Arnold.

Nous allons passer à M. Hardie pour un maximum de cinq minutes.

M. Ken Hardie: Merci, monsieur le président.

Pendant que tout le monde bavardait à ce sujet, j'ai eu l'occasion de chercher en ligne des renseignements sur *l'Empress of Ireland*. Son histoire semble vraiment fascinante. Ce doit être une plongée merveilleuse pour ceux qui peuvent s'y rendre.

Je vais vous adresser mes questions, monsieur Charleson. Serait-il utile d'avoir un système pour créer des lieux de collecte où les gens pourraient essentiellement faire don de leur navire? Le transport par barge serait beaucoup plus efficace, évidemment, si tous les navires étaient rassemblés au même endroit. On pourrait les charger et les apporter à l'installation que vous avez en tête.

Est-ce que quelque chose de similaire se fait en ce moment, ou un tel système pourrait-il être mis en place?

• (1825)

M. Joshua Charleson: Il n'y a rien d'officiel, mais lorsqu'on travaille avec les communautés côtières, on sait qu'il y a habituellement un endroit où les gens laissent leurs bateaux. On y voit un amas de bateaux abandonnés — une quarantaine ou une cinquantaine de bateaux. Il serait extrêmement utile d'avoir des zones désignées assorties de financement pour l'assainissement. Des normes seraient appliquées, et un employé inspecterait réellement les bateaux et noterait le propriétaire et l'état du bateau. Le problème, c'est que les gens les larguent n'importe où. Ensuite, il faut aller les chercher là où ils ont été laissés.

M. Ken Hardie: Je vois. Si cela pouvait se faire, disons, à coût modique, je suis sûr que moins de personnes abandonneraient leurs navires à tout jamais.

Lors de notre séance précédente, nous avons entendu le témoignage d'un dénommé Gordon Edwards. Je ne sais pas si vous le connaissez. Je lui ai posé des questions sur les occasions d'affaires liées au démontage des bateaux et à la remise en état des matériaux. Il a répondu qu'il y avait des possibilités et des fonds, mais que personne ne semble vouloir s'engager dans cette voie. Vous semblez être intéressé à cette option.

M. Joshua Charleson: Il y a quelques endroits pour récupérer les bateaux autour de l'île, mais ils sont pleins.

M. Ken Hardie: Oui. Cependant, M. Edwards a dit que des fonds sont offerts, mais que personne ne les réclame, simplement parce que personne ne semble souhaiter récupérer les bateaux. Quoi qu'il en soit, je suis certain que la greffière ou quelqu'un d'autre peut vous fournir ses coordonnées. Vous pourriez peut-être faire un suivi auprès de lui.

Qu'en est-il des constructeurs? Nous avons parlé des difficultés liées à la fibre de verre, en particulier. Y a-t-il des solutions à l'étape de la construction des bateaux — la première étape —, comme de nouvelles techniques et de nouveaux matériaux? Ces techniques pourraient-elles être un peu plus respectueuses de l'environnement et, évidemment, être moins néfastes lors de la destruction en fin de vie?

M. Joshua Charleson: Je ne sais pas. Je n'ai jamais construit de bateaux, alors je ne suis pas certain.

M. Ken Hardie: D'accord.

M. Joshua Charleson: Mon directeur des opérations construit des bateaux et ce genre d'équipement. Je suis certain qu'il pourrait répondre à cette question, mais je ne suis pas en mesure de le faire.

M. Ken Hardie: Alors que nous cherchons à résoudre le problème immédiat, nous devons également examiner les changements que nous pouvons apporter pour prévenir la prochaine vague de problèmes. Nous avons beaucoup entendu parler des frais d'immatriculation et de la possibilité de mettre en place un programme pour prendre en charge les bateaux à la fin de leur vie. Ainsi, la responsabilité, si vous voulez, de posséder un bateau à la fin de sa vie serait moindre, parce qu'un fonds le prendrait en charge — ce fonds s'apparenterait à un fonds d'assurance ou à un fonds de l'Insurance Corporation of British Columbia.

Pensez-vous que ce système fonctionnerait?

M. Joshua Charleson: Oui. N'importe quelle structure fonctionnerait à l'heure actuelle — tout système qui financerait le retrait des navires — parce que le fardeau incombe uniquement aux propriétaires de navires.

M. Ken Hardie: Ensuite, bien sûr...

M. Joshua Charleson: Si vous payez une assurance pour un navire depuis 50 ans, votre compagnie d'assurance ne vous donnera pas un sou pour le démantèlement, à moins qu'il ne coule au quai. Ce n'est qu'à ce moment-là que les compagnies aident leurs clients.

M. Ken Hardie: Alors que nous essayons de résoudre le problème actuel, je pense que l'abandon devrait être l'élément déclencheur. Personne ne s'occupe d'un certain navire, abandonné depuis un certain temps. Il est remarqué. Peut-être qu'un avis indique: « Si ce bateau vous appartient, vous feriez mieux de le réclamer. Sinon, à telle date, nous nous l'approprierons. »

Un tel mécanisme ne fonctionnerait-il pas?

Vous avez raison. Si on attend qu'un bâtiment coule et devienne un danger pour la navigation ou pollue les environs, c'est un peu trop tard. Nous devons être un peu plus proactifs, n'est-ce pas?

M. Joshua Charleson: J'en conviens entièrement.

Cependant, nous avons besoin de personnel pour ce genre de démarche. Nous avons besoin de gens qui font des vérifications et qui ont le pouvoir d'agir. Je parlais des Snuneymuxw. Ils ont des gardiens qui vérifient ces bateaux, mais ils n'ont pas le pouvoir de dé-

clarer un bâtiment « préoccupant » ou « dangereux pour la navigation » par exemple. Ils peuvent le signaler et espérer que la Garde côtière canadienne, avec ses ressources, y jettera un coup d'œil et le déclarera comme un bâtiment préoccupant.

Cependant, comme je le disais, elle se concentre généralement sur les grands dangers environnementaux — les bateaux de plus de 12 mètres de long. Je parle des bateaux utilisés au quotidien, comme les bateaux de 6 et de 10 mètres de long. Leur nombre augmente très rapidement. Si un seul d'entre eux coule dans un estuaire vierge, il peut détruire d'énormes quantités de zostères, de saumons et d'autres espèces.

• (1830)

M. Ken Hardie: C'est ce qu'on nous a dit.

Le président: Je suis désolé, monsieur Hardie. Votre temps est écoulé.

Nous passons maintenant à Mme Desbiens, pour deux minutes et demie ou moins.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

Je m'empresse de revenir parler aux témoins, envers lesquels je suis très reconnaissant.

Si je vous disais qu'il était possible, peut-être dans le cadre d'un programme conjoint fédéral-provincial, de mettre en place un projet d'évaluation positive ou négative des épaves qui s'intégrerait à vos activités de plongée normales, croyez-vous que cela pourrait intéresser les plongeurs que vous connaissez? Je ne parle pas ici d'un projet qui vous pousserait vers le danger, mais qui vous permettrait de les répertorier à l'aide d'outils financés que l'on vous fournirait.

Mme Marie-Christine Lessard: Oh, oui!

Mme Caroline Desbiens: Je pense donc que c'est entendu.

J'espère qu'un tel projet pourrait être aussi être mis en place en Colombie-Britannique et dans l'Ouest, afin qu'on puisse arrimer les précieuses connaissances et compétences que vous possédez. Ces dernières semblent pouvoir représenter une des solutions qui permettraient d'obtenir davantage d'informations sur les bateaux qui se trouvent au fond, du moins ceux qui sont accessibles.

Je vous remercie de votre présence. J'espère que ce sera entendu par tout le monde et qu'on pourra accorder le financement nécessaire pour que votre loisir serve à protéger la biodiversité et à amener plus de tourisme maritime et de plongeurs dans nos secteurs respectifs.

Mme Marie-Christine Lessard: Espérons-le.

Nous sommes là et nous y serons pour vous aider s'il y a un besoin en ce sens.

Mme Caroline Desbiens: C'est ce que je voulais entendre. Le fait que vous le disiez et que mes collègues l'entendent me fait grandement plaisir.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à Mme Barron, pour deux minutes et demie ou moins.

Mme Lisa Marie Barron: Merci, monsieur le président.

Je n'ai que deux brèves observations à faire.

Tout d'abord, monsieur Hardie — et tous mes collègues, en fait —, je tiens à vous rappeler que John White, de la Première Nation Snuneymuxw, a déclaré dans son témoignage que sa Première Nation est également disposée à faire ce travail. Je tiens simplement à préciser que nous avons également entendu ce témoignage.

Je tiens également à souligner à quel point les situations sont différentes. Les situations sont très différentes selon les côtes et les cours d'eau en question. Je pense qu'il est important que nous en tenions compte dans cette étude.

J'aimerais m'adresser à M. Charleson.

Tout d'abord, je ne pense pas vous avoir remercié pour tout l'important travail que vous faites à la Coastal Restoration Society. Elle fait un travail tellement utile le long de la côte Ouest, et je sais, monsieur Charleson, que vous êtes souvent sur l'eau. Je me demande si vous pouvez nous faire part de certaines des répercussions que vous constatez à la suite de l'abandon de ces navires le long de nos côtes.

Quelles sont les répercussions sur nos écosystèmes marins environnants, sur la sécurité alimentaire et sur nos communautés côtières, notamment?

M. Joshua Charleson: Bon nombre des endroits que nous avons nettoyés, où nous nous sommes débarrassés des navires abandonnés sur la plage, ne sont toujours pas sains, et le nettoyage a eu lieu il y a des années. Il y a énormément de métaux lourds. Les gens aiment utiliser la peinture qui contient du plomb et ce genre de substances. Ces substances se répandent dans les plages et empoisonnent les bancs de palourdes. Ensuite, les prédateurs qui mangent les palourdes contiennent également toutes ces toxines.

J'ai mentionné l'adage *hishuk ish tsawalk*, et il en va de même pour la fibre de verre. Elle libère des microplastiques. Toutes les créatures aussi petites en mangent; elles se font ensuite manger par de plus gros prédateurs; et ainsi de suite plus on monte dans la chaîne alimentaire. Puis, nous finissons par ingérer ces toxines.

Nous vivons avec les microplastiques et les toxines en raison de ce que nous rejetons dans notre chaîne alimentaire. Les Premières Nations et les populations côtières dépendent fortement de la souveraineté alimentaire, surtout lorsqu'un incident survient. Il y a quelques années, un incendie à Port Alberni nous a coupés du reste de l'île. Il n'y avait pas moyen d'y échapper. À ce moment, comme beaucoup de gens, nous dépendions des aliments que nous avions dans nos congélateurs et que nous avions récoltés sur nos propres territoires, notamment. Nous voulons plus d'abondance.

Les anciens disent constamment: « Oh, mon Dieu, c'était les beaux jours; nous vivions dans l'abondance. Il y avait beaucoup plus de poissons et de forêts. » Je veux que ces beaux jours reviennent, et c'est pourquoi mon travail consiste à remettre ces lieux en état ou à les assainir à ces niveaux. Je veux que mes enfants et les enfants de mes enfants puissent connaître la même abondance, dont ma génération a été privée à cause de la génération précédente qui a connu ses beaux jours. Je veux faire augmenter les niveaux à ce qu'ils étaient afin que les générations futures puissent à nouveau vivre de beaux jours.

• (1835)

Le président: Voilà qui met fin à cette série de questions. Je tiens à remercier nos témoins d'avoir partagé leurs connaissances et leurs renseignements avec le Comité dans le cadre de cette étude.

Monsieur Charleson, monsieur Drolet et madame Lessard, je vous remercie encore une fois d'être venus au Comité et de nous avoir fait part de vos connaissances.

Je tiens à remercier la greffière, les analystes, l'équipe de traduction et tout le monde d'avoir fait de cette réunion une réussite.

Le lundi 18 novembre, à notre prochaine réunion après la semaine de relâche, nous terminerons notre étude sur les bateaux délaissés et abandonnés.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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