



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chair:
The Honourable TOMMY BANKS

Tuesday, May 6, 2003
Thursday, May 8, 2003

Issue No. 14

Second meeting on:

Bill S-10, An Act concerning personal watercraft
in navigable waters

and

Ninth meeting on:

Emerging Issues Related to the Mandate of the Committee
(Implementation of the Kyoto Protocol)

WITNESSES:
(*See back cover*)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:
L'honorable TOMMY BANKS

Le mardi 6 mai 2003
Le jeudi 8 mai 2003

Fascicule n° 14

Deuxième réunion concernant:

Le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines
dans les eaux navigables

et

Neuvième réunion concernant:

De nouvelles questions concernant le mandat du comité
(Mise en œuvre du protocole de Kyoto)

TÉMOINS:
(*Voir à l'endos*)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Kenny
Buchanan	* Lynch-Staunton
* Carstairs, P.C. (or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Cochrane	Merchant
Eyton	Milne
Finnerty	Sibbeston
Fraser	Watt

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Sibbeston substituted for that of the Honourable Senator Banks (*May 7, 2003*).

The name of the Honourable Senator Fraser substituted for that of the Honourable Senator Christensen (*May 7, 2003*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak
et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Kenny
Buchanan	* Lynch-Staunton
* Carstairs, c.p. (ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Cochrane	Merchant
Eyton	Milne
Finnerty	Sibbeston
Fraser	Watt

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Sibbeston substitué à celui de l'honorable sénateur Banks (*le 7 mai 2003*).

Le nom de l'honorable sénateur Fraser substitué à celui de l'honorable sénateur Christensen (*le 7 mai 2003*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 6, 2003
(25)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 6:15 p.m. this day, in room 257 East Block, the Acting Chair the Honourable Ione Christensen, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Baker, P.C., Christensen, Cochrane, Kenny, Milne and Spivak (6).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee proceeded in camera for the purpose of considering a draft agenda.

It was agreed, — That the Honourable Senator Christensen serve as Acting Chair for the duration of the meeting.

It was agreed, — That pursuant to Rule 89, the Chair be authorized to hold meetings, to receive evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee of the government and of the opposition are present.

At 6:25 p.m., pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 25, 2003, the committee continued its examination of Bill S-10, An Act concerning personal watercraft in navigable waters. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 10, March 25 and 27, 2003.*)

WITNESSES:**AS A PANEL:**

From BC Marine Trades Association:

Mr. Norm Dyck, Government Relations.

From Atlantic Marine Trades Association:

Ms. Patricia Nelder, Executive Director.

From the Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.:

Mr. Ray Mariash, Secretary-Treasurer.

From Collision Analysis Ltd.:

Mr. Marshal Paulo, President.

From Komanoff Energy Associates:

Mr. Charles Komanoff, Author-Researcher.

Mr. Dyck, Ms. Nelder and Mr. Mariash each made a statement and as a panel, the witnesses answered questions.

Mr. Paulo made a statement and answered questions.

Mr. Komanoff made a statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 6 mai 2003
(25)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 18 h 15, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Ione Christensen (*présidente suppléante*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Baker, c.p., Christensen, Cochrane, Kenny, Milne et Spivak (6).

Également présente: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité poursuit ses délibérations à huis clos en vue d'examiner une ébauche d'ordre du jour.

Il est convenu — Que l'honorable sénateur Christensen occupe le fauteuil à titre de vice-présidente pendant la durée de la réunion.

Il est convenu — Que conformément à l'article 89 du Règlement, la présidente soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

À 18 h 25, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 février 2003, le comité poursuit son examen du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 10 des délibérations du comité des 25 et 27 mars 2003.*)

TÉMOINS:**EN TABLE RONDE:**

De la BC Marine Trades Association:

Mr. Norm Dyck, Relations gouvernementales.

De la Atlantic Marine Trades Association:

Ms. Patricia Nelder, directrice exécutive.

De la Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.:

Mr. Ray Mariash, secrétaire trésorier.

De Collision Analysis Ltd.:

Mr. Marshal Paulo, président.

De Komanoff Energy Associates:

Mr. Charles Komanoff, auteur-recherchiste.

Mr. Dyck, Mme Nelder et M. Mariash font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

Mr. Paulo fait une déclaration et répond aux questions.

Mr. Komanoff fait une déclaration et répond aux questions.

At 8:20 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 8, 2003

(26)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 9:00 a.m. this day, in room 705 Victoria Building, 140 Wellington Street, the Deputy Chair, the Honourable Mira Spivak, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Baker, P.C., Cochrane, Eyton, Finnerty, Fraser, Merchant, Milne, Sibberson, Spivak and Watt (10).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division and James McQueen, Researcher, Efsconomics Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESS:

From the Federation of Canadian Municipalities:

Mme Louise Comeau, Director, Centre for Sustainable Community Development.

Ms. Comeau made a statement and answered questions.

At 10:06 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

À 20 h 20, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 8 mai 2003

(26)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la pièce 705 de l'édifice Victoria, 140 rue Wellington, sous la présidence de l'honorable Mira Spivak (*vice-présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Baker, c.p., Cochrane, Eyton, Finnerty, Fraser, Merchant, Milne, Sibberson, Spivak, et Watt (10).

Également présents: De la Bibliothèque du Parlement, Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie et James McQueen, attaché de recherche, Division de l'économie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit son étude de nouvelles questions concernant le mandat du comité (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto). (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans les délibérations du comité, fascicule n° 8 du 8 février 2003.*)

TÉMOIN:

De la Fédération canadienne des municipalités:

Mme Louise Comeau, directrice, Centre pour le développement des collectivités viables.

Mme Comeau fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 06, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 6, 2002

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters, met this day at 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Ione Christensen (Acting Chairman) in the Chair.

[*English*]

The Acting Chairman: Honourable senators, our first panel is made up of Mr. Norm Dyck from the British Columbia Marine Trades Association; Ms. Patricia Nelder from the Atlantic Marine Trades Association; and Mr. Mariash from the Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.

Thank you for being here.

Mr. Norm Dyck, Government Relations, British Columbia Marine Trades Association: Honourable senators, I am here representing two organizations. They are the British Columbia Marine Trades Association, which has roughly 300 members, and the 10,000 boaters who belong to the Council of British Columbia Yacht Clubs. I thank you for your invitation to appear before you.

It might be of interest to the Honourable Senator Spivak that I grew up in Manitoba and boated there until 1969, after which I relocated to the West Coast. I have boated in the lakes with which Senator Spivak is familiar.

A detailed brief has been submitted on our behalf. I will summarize a few of our main points.

Boating in British Columbia is an extremely popular activity. Because of our moderate climate and sheltered waters it is a year round activity, which I appreciate, coming from Manitoba.

We estimate that there are roughly 500,000 recreational boats in British Columbia, which range from relatively large yachts to canoes, kayaks and, of course, personal watercraft.

As well, we have large sports fishing and marine tourism industries. The point we are endeavouring to make is that recreational boating in British Columbia is an important part of our economy. Indeed, it is a significant contributor to the economy of Canada.

First, we believe that Bill S-10 has the potential to impact adversely on recreational boating and, by extension, on our economy.

Second, we see Bill S-10 as identifying one type of vessel for special and discriminating treatment. We feel this will set a dangerous precedent. We are concerned by the proposed

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 6 mai 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, pour examiner cette mesure législative.

Le sénateur Ione Christensen (présidente suppléante) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente suppléante: Honorables sénateurs, nous recevons en premier lieu M. Norm Dyck, de la British Columbia Marine Trades Association; Mme Patricia Nelder, de la Atlantic Marine Trades Association; et M. Mariash, de la Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.

Merci d'être présents.

M. Norm Dyck, Relations gouvernementales, British Columbia Marine Trades Association: Honorables sénateurs, je représente deux organismes. Il s'agit de la British Columbia Marine Trades Association, qui compte environ 300 membres, et le Council of British Columbia Yacht Clubs, dont sont membres 10 000 plaisanciers. Je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant vous.

L'honorable sénateur Spivak serait peut-être intéressée d'apprendre que j'ai grandi au Manitoba où j'y ai fait du bateau jusqu'en 1969, avant de m'établir sur la côte Ouest. J'ai fait du bateau sur les lacs qu'elle connaît bien.

Un mémoire détaillé vous a été remis. Je vais résumer quelques-uns de nos principaux points.

La navigation de plaisance en Colombie-Britannique est une activité extrêmement répandue. Grâce à notre climat modéré et à nos eaux abritées, la navigation de plaisance peut être pratiquée à l'année longue, ce que j'aime bien, étant donné que je viens du Manitoba.

Nous estimons qu'il existe environ 500 000 embarcations de plaisance en Colombie-Britannique, qui vont des yachts passablement gros aux canots, en passant par les kayaks et, bien sûr, les motomarines.

En plus, nous possédons une importante industrie de la pêche sportive et du tourisme nautique. Le point que nous tentons de faire valoir est que la navigation de plaisance en Colombie-Britannique constitue une part importante de notre économie. En fait, elle contribue de façon considérable à l'économie canadienne.

Premièrement, nous estimons que le projet de loi S-10 risque d'avoir une incidence négative sur la navigation de plaisance et, par conséquent, sur notre économie.

Deuxièmement, le projet de loi S-10 accorde selon nous un traitement spécial et différent à un type d'embarcation en particulier. Nous croyons que cela établira un précédent

delegation of regulatory authority to what we see as non-elected, possibly unrepresentative, single interest groups who may have interests that could be detrimental to Canadians as a whole.

We believe recreational boating should be an activity available to all Canadians. We also submit that some of the rationale put forward in Bill S-10 is flawed and contains some inaccuracies. We suggest there are more injuries and deaths occurring on the water attributable to canoes, kayaks and other small vessels. In recent years, manufacturers of personal watercraft have become leaders in the reduction of noise and emissions through their development of new technology engines. Today, personal watercraft are among the quietest, least polluting of the engine-powered boats.

It has been suggested that the boating restriction regulations are inadequate. While we may not always have supported all proposed boating restriction regulations, the federal government regulatory policy has been helpful in ensuring that, for the most part, unnecessary legislation was not introduced.

The requirement to consider options to regulation and to consult with all stakeholders in the development of regulations helps ensure this. We fear that local, non-elected and single interest groups may not wish to follow a similar process. Given the requirements of the federal government regulatory policy, we believe that the boating restriction regulations are the appropriate vehicle for restrictions on the water.

Finally, we note that the right of navigation, which followed common law to Canada, was enshrined in the Constitution Act of 1867. A number of court decisions have held that legislation as it relates to navigation rests entirely with Parliament. This suggests, we submit, that Bill S-10 may well be unconstitutional.

Since recreational boating is such a popular year-round activity that contributes significantly to the British Columbia economy, we do not wish to see it adversely impacted by Bill S-10. Bill S-10 clearly discriminates against personal watercraft. We believe they are no more dangerous or noisy, and pollute less, than most outboard-engine-powered vessels. The boating restriction regulations, along with the requirements of the regulatory policy, ensure a fair and appropriate boating restriction regulatory process. No further legislation is necessary. The right of navigation on our waterways is an exclusive federal government responsibility. We believe this is appropriate and we do not wish to see it changed.

To conclude, the British Columbia Marine Trades Association and the Council of British Columbia Yacht Clubs respectfully requests the committee to recommend the rejection of Bill S-10.

dangereux. Nous sommes préoccupés par la délégation de l'autorité réglementaire à des groupes d'intérêts particuliers, non élus et probablement non représentatifs qui risquent de défendre des intérêts au détriment de l'ensemble des Canadiens.

Nous sommes d'avis que la navigation de plaisance devrait être une activité qui puisse être pratiquée par tous les Canadiens. Nous croyons aussi que certaines des raisons exposées dans le projet de loi S-10 comportent des lacunes et certaines inexactitudes. Nous affirmons qu'il y a davantage de blessures et de décès survenus sur l'eau qui sont attribuables aux canots, aux kayaks et à d'autres petites embarcations. Au cours des dernières années, les fabricants de motomarines sont devenus des chefs de file dans la réduction du bruit et des émissions grâce à l'élaboration de nouvelles technologies destinées aux moteurs. Aujourd'hui, les motomarines comptent parmi les embarcations à moteur les plus silencieuses et les moins polluantes.

Certains ont prétendu que le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est inapproprié. Bien que nous n'ayons pas toujours appuyé tous les règlements proposés visant à restreindre la conduite des bateaux, je dois dire que la politique de réglementation du gouvernement fédéral a contribué à empêcher que, la plupart du temps, des lois inutiles soient présentées.

L'obligation d'envisager des solutions de recharge et de consulter toutes les parties concernées lors de l'élaboration d'un règlement contribue à garantir cela. Nous craignons que des groupes locaux d'intérêts particuliers et non élus ne souhaitent pas suivre un processus similaire. Étant donné les exigences de la politique de réglementation du gouvernement fédéral, nous pensons que le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux constitue le moyen approprié d'établir des restrictions en matière de navigation.

Enfin, nous signalons que le droit à la navigation, qui émane de la common law, est enraciné dans la Loi constitutionnelle de 1867. Un certain nombre de décisions rendues par les tribunaux ont établi que l'élaboration de lois liées à la navigation relève entièrement du Parlement. Ce qui signifie que le projet de loi S-10 pourrait très bien être inconstitutionnel.

Étant donné que la navigation de plaisance est une activité très répandue qui se pratique à l'année longue et qui contribue considérablement à l'économie de la Colombie-Britannique, nous ne voulons pas que le projet de loi S-10 y nuise. Cette mesure législative traite différemment les motomarines. Nous estimons qu'elles ne sont pas plus dangereuses, bruyantes et polluantes que la plupart des embarcations à moteur extérieur. Le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux ainsi que les exigences de la politique de réglementation garantissent un processus d'établissement de restrictions juste et approprié. Aucune autre loi n'est nécessaire. Le droit de naviguer dans nos propres eaux relève exclusivement du gouvernement fédéral. Nous sommes d'avis que cela est approprié et nous voulons qu'il en demeure ainsi.

Pour conclure, la British Columbia Marine Trades Association et le Council of British Columbia Yacht Clubs demandent au comité de recommander le rejet du projet de loi S-10. Je suis

My apologies for the length of my statement, however, it does reflect our serious concerns and I thank the committee for allowing me to make this presentation.

Ms. Patricia Nelder, Executive Director, Atlantic Marine Trades Association: The Atlantic Marine Trades Association is an association of 60 businesses involved in the marine recreational industry and marine trades in Atlantic Canada. I must clarify that. We do not necessarily represent businesses in Newfoundland at this point. We represent businesses in Prince Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick. They are marine dealers, yacht brokers and other businesses involved in recreational marine.

I wanted to raise something here that confuses me terribly, and that is that this started out as Bill S-26 and now it is Bill S-10. I believe Senator Spivak is the initiator of this bill.

Senator Spivak: Bill S-26 died on the Order Paper when the House prorogued and came back as Bill S-10.

Ms. Nelder: It was with the Transportation Committee in its initial form, and now it is in the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

Senator Spivak: That is the Senate's decision, believe me, it is not mine.

Ms. Nelder: I also understand that you are the co-chair of this committee.

Senator Spivak: I am the deputy chair.

Ms. Nelder: How does that work?

Senator Spivak: As a matter of fact, Senator Kenny, who just left, had a bill that had to do with fuel in the government fleet at a time when he was the deputy chair. First, I cannot decide whether the bill is passed or not on my own. It is my colleagues, and surely you are not suggesting that they would be influenced.

Ms. Nelder: I have no idea. I was curious as to how the committee process works. That was the only reason I brought it up.

Senator Spivak: These are private members' bills. They have to go through the committee, the Senate and the House of Commons. They go through the same process as other bills and it is ultimately the decision of the members of the Senate and the members of the House of Commons.

Ms. Nelder: When the bill was first set in motion, was it at the Transportation Committee because you were on that committee?

Senator Spivak: It is not my decision where this bill goes. It is the decision of the leader of the Senate.

Ms. Nelder: These are such different committees.

désolé d'avoir pris beaucoup de temps, mais mes propos traduisent nos sérieuses préoccupations. Je remercie le comité de m'avoir permis d'effectuer cet exposé.

Mme Patricia Nelder, directrice exécutive, Atlantic Marine Trades Association: La Atlantic Marine Trades Association regroupe 60 entreprises de l'industrie de la navigation de plaisance et des métiers de la mer dans la région de l'Atlantique. Je dois préciser que nous ne représentons pas des entreprises de Terre-Neuve pour l'instant. Nous représentons des entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Il s'agit de vendeurs de bateaux de plaisance, de courtiers de yachts et d'autres entreprises oeuvrant dans le domaine de la navigation de plaisance.

Je veux soulever un point qui n'est pas du tout clair dans mon esprit, à savoir qu'au départ il s'agissait du projet de loi S-26 et que maintenant il est question du projet de loi S-10. Je crois que le sénateur Spivak est à l'origine de cette mesure législative.

Le sénateur Spivak: Le projet de loi S-26 est mort au *Feuilleton* lors de la prorogation de la Chambre. À la reprise des travaux, il est devenu le projet de loi S-10.

Mme Nelder: À l'origine, c'est le Comité des transports qui l'étudiait, et maintenant c'est le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles qui l'examine.

Le sénateur Spivak: C'est la décision du Sénat; croyez-moi, ce n'est pas la mienne.

Mme Nelder: Je crois aussi savoir que vous êtes la coprésidente du comité.

Le sénateur Spivak: Je suis vice-présidente.

Mme Nelder: Quel est votre rôle?

Le sénateur Spivak: En fait, le sénateur Kenny, celui qui vient tout juste de quitter, a proposé, à l'époque à laquelle il était vice-président, un projet de loi concernant le carburant en ce qui a trait au parc automobile du gouvernement fédéral. Premièrement, je ne peux décider par moi-même si le projet de loi est adopté. Cette décision appartient à mes collègues, et je suis certaine que vous ne laissez pas entendre qu'ils seraient influencés.

Mme Nelder: Je n'en ai aucune idée. Je me demandais comment le comité fonctionne. C'est la seule raison pour laquelle j'ai posé cette question.

Le sénateur Spivak: Il s'agit d'un projet de loi d'initiative parlementaire. Les mesures législatives de ce type doivent être examinées par le comité, par le Sénat et par la Chambre des communes. Elles suivent le même processus que les autres projets de loi, et il appartient au bout du compte aux sénateurs et aux députés de décider s'ils l'adopteront.

Mme Nelder: Est-ce le Comité des transports qui l'a étudié à l'origine, car vous siégez à ce comité?

Le sénateur Spivak: Je n'ai aucun mot à dire à propos du comité auquel est renvoyé le projet de loi. C'est le leader du Sénat qui le détermine.

Mme Nelder: Il s'agit pourtant de comités très différents.

Senator Spivak: Yes, and the bill involves transportation, energy and the environment. These are the two committees to which it would normally go.

The Acting Chairman: The decision is also affected by the workload of different committees at different times. It could have been that the last time around, this committee had a full load of legislation to deal with, so it would have been sent to a committee that would have similar concerns.

Ms. Nelder: I understand now. I was very curious about that because we do not get a lot of information in Atlantic Canada about what goes on in Ottawa. Please forgive my ignorance.

Senator Spivak: Certainly you do. You have all those senators down there.

Ms. Nelder: Our association believes that Bill S-10 is not in the best interests of the Canadian boating public. We find the proposed framework somewhat duplicative and potentially confusing, since the existing boating restriction regulations already provide a method by which concerned citizens can petition the federal government for boating bans, speed limits and power limits. The stated purpose of Bill S-10 would set a precedent, giving local authorities and associations the ability to propose to the minister that particular types of boats be banned from our waterways.

Atlantic Canada's contribution to recreational boating in this country is not huge. The Maritime population is 1.7 million. We have 34,882 kilometres of coastline and about 8,484 inland lakes that could be used for navigational purposes. As you can see, we have a lot of water to go around.

As the water is a federal jurisdiction, the use of navigable waters is for all Canadians and is regulated by the Minister of Fisheries and Oceans through the Canadian Coast Guard. We notice that recreational boaters are able to travel to different bodies of water. They can launch their recreational boats and enjoy the many waterways of Canada, or moor them in different areas, availing themselves of yacht clubs and marina facilities. Leisure time is important to residents of Atlantic Canada, and many enjoy boating in all its forms and the many geographical opportunities to get out on the water.

We have personal watercraft on our inland waters and some brave people actually use them on the coast as well. We have a very short boating season and the PWC is not the most ideal craft for our climate, as we do not have many weeks in the summer when they can be ridden without a wetsuit or other protective clothing.

As in other areas of Canada, we have a two-to-four-week period in July and August when there are many boating and recreational activities taking place on and beside the water. In

Le sénateur Spivak: En effet, et le projet de loi concerne les transports, l'énergie et l'environnement. C'est à l'un de ces deux comités que le projet de loi serait normalement renvoyé.

La vice-présidente: La charge de travail des comités entre aussi en jeu. La dernière fois, il se peut que notre comité détenait une charge de travail complète, et c'est peut-être pour cette raison qu'il a été renvoyé à un comité dont les intérêts sont semblables aux nôtres.

Mme Nelder: Je comprends maintenant. Je tenais à savoir, car nous obtenons peu de renseignements dans la région de l'Atlantique à propos de ce qui se passe à Ottawa. Je vous prie d'excuser mon ignorance.

Le sénateur Spivak: Pourtant, beaucoup de sénateurs proviennent de cette région.

Mme Nelder: Notre association croit que le projet de loi S-10 ne sert pas au mieux les intérêts des plaisanciers canadiens. Nous trouvons que le cadre proposé est quelque peu répétitif et peut porter à confusion, étant donné que l'actuel Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux offre déjà le moyen par lequel les citoyens intéressés peuvent demander au gouvernement fédéral d'imposer des restrictions à la plaisance ou des limites de vitesse ou de puissance. De par son but déclaré, l'adoption du projet de loi S-10 créerait un précédent, car il donnerait aux autorités et aux associations locales le pouvoir de proposer au ministre qu'une catégorie donnée de bateaux soit interdite de nos eaux navigables.

La région de l'Atlantique n'occupe pas une très grande place dans le secteur de la navigation de plaisance au pays. Sa population s'élève à 1,7 million d'habitants. On y trouve 34 882 kilomètres de littoral et environ 8 484 lacs intérieurs propices à la plaisance. Comme vous pouvez le constater, ce ne sont pas les voies navigables qui nous manquent.

Les eaux étant de compétence fédérale, l'utilisation des eaux navigables est ouverte à tous les Canadiens et est réglementée par le ministre des Pêches et des Océans, par l'intermédiaire de la Garde côtière canadienne. Les plaisanciers peuvent parcourir différents plans d'eau, mettre à l'eau leurs bateaux de plaisance et profiter des nombreuses voies navigables du Canada ou encore faire relâche où bon leur plaisir dans l'un des nombreux ports de plaisance. Les loisirs sont importants pour les habitants du Canada atlantique, dont beaucoup profitent des différentes formes de la plaisance et saisissent les occasions que leur offre la riche géographie régionale pour aller sur l'eau.

On trouve des motomarines sur nos plans d'eau intérieurs et certains braves motomarinistes circulent même le long du littoral. La saison de navigation de plaisance est courte et la motomarine n'est pas l'embarcation idéale pour notre climat, car on compte sur les doigts de la main le nombre de semaines pendant lesquelles on peut chevaucher une motomarine sans combinaison isothermique ou autre vêtement de protection.

Comme dans d'autres régions du Canada, on note une période de deux à quatre semaines, en juillet et août, pendant laquelle la plaisance et les loisirs d'extérieur atteignent un pic, sur l'eau et en

some situations, it certainly does make sense to have regulations to ensure the safety of waterways. We have no dispute about that whatsoever.

Right now, our Maritime Office of Boating Safety is holding public consultations on applying boating regulations restrictions, including a blanket shoreline speed limit on inland waters in the Maritime Provinces. This blanket shoreline restriction exists in all provinces west of Quebec, and it mandates a speed limit of 10 kilometres per hour in waters within 30 metres of the shoreline. There are various exemptions to the BRR, and certainly when we are in tidal waters, we do not necessarily have this restriction. It would not be a restriction on the coast.

There is a Web page that shows where all these boating restrictions are applicable.

As I understand it, the process involves a group approaching the Office of Boating Safety, which helps them go through the public consultation process and then puts through the application to restrict boating in certain areas. We have two applications on two lakes in the Halifax-Dartmouth region at the moment. A full public consultation is underway at present to restrict some of the boating on those lakes.

Our Office of Boating Safety is well connected to the boating public in the Maritime region. The staff of the Office of Boating Safety works with our association, with the Nova Scotia Boatbuilders Association, with businesses in the recreational marine trades, with other boating organizations, such as the Canadian Power Squadron and the Canadian yachting associations through their regional divisions, and with safety organizations such as the Lifesaving Society and the Red Cross. They work with fish and wildlife organizations, with municipal, provincial and federal governments, and with local and federal law-enforcement agencies. Their presence at all boat and recreational shows in the region ensures that boating regulations are well understood in the Maritimes.

Boating restriction regulations cover all vessels up to 15 gross tons. Of primary concern are safety and the environment. The application for a BRR must come from a recognized group supported by the municipal government.

Full public consultation with Canadians must be carried out. It must be proved that a problem or risk does exist. Alternative solutions are analyzed. The benefits of the restriction regulation must outweigh the costs and no unnecessary regulatory burden must be imposed. The new regulation must solve the problem and must be enforceable.

If there is a health, safety and environmental reason that a local authority or association wants to have powerboats restricted, then the situation can be addressed through the boating restriction regulations, which are designed for that purpose. We see no need for Bill S-10. It unfairly singles out one type of power vessel, the personal watercraft. The precedent it

bordure de l'eau. Dans certains cas, il serait judicieux d'avoir davantage de règlements pour assurer la sécurité des voies navigables. Nous en convenons tout à fait.

Actuellement, le Bureau de la sécurité nautique de la région des Maritimes tient des consultations publiques en vue d'imposer des restrictions à la plaisance, notamment une limitation générale de la vitesse près de la rive, sur les eaux intérieures des provinces maritimes. Cette limitation existe déjà dans toutes les provinces situées à l'ouest du Québec. Cette restriction limite à 10 kilomètres à l'heure la vitesse sur l'eau à moins de 30 mètres de la rive. Il existe différentes exemptions à cette restriction. De toute évidence, dans les voies d'eau à marée, cette restriction ne s'applique pas nécessairement. Elle ne s'appliquerait pas le long de la côte.

Il existe un site Web qui porte sur l'ensemble des restrictions qui s'appliquent.

D'après ce que je sais, la demande d'une restriction doit être adressée au Bureau de la sécurité nautique par un groupe, qui apporte son concours lors des consultations publiques. Deux demandes ont été présentées concernant deux lacs dans la région de Halifax-Dartmouth. Une consultation publique est en cours au sujet des restrictions proposées.

Le Bureau de la sécurité nautique est très près des plaisanciers dans la région des Maritimes. Le personnel du Bureau collabore avec notre association, la Nova Scotia Boatbuilders Association, les entreprises liées à la plaisance, d'autres organisations comme les Escadrilles canadiennes de plaisance et l'Association canadienne de yachting et leurs divisions régionales et des organisations de sécurité comme la Société de sauvetage et la Croix-Rouge. Il travaille aussi avec des organisations de chasse et pêche et les gouvernements municipaux, provinciaux et fédéral ainsi qu'avec les organismes fédéraux et locaux de contrôle de l'application de la loi. Leur présence à toutes les expositions nautiques et de plaisance dans la région fait en sorte que les règlements de la plaisance sont bien compris dans les Maritimes.

Le Règlement sur la restriction à la conduite des bateaux porte sur tous les bateaux d'un déplacement maximal de 15 tonnes de jauge et met l'accent sur la sécurité et l'environnement. Une demande en vertu du règlement doit provenir d'un groupe reconnu ayant l'appui d'une municipalité.

Il faut consulter les Canadiens et démontrer qu'il existe un problème ou un risque et des solutions de remplacement doivent être examinées. Il faut que les avantages de la limitation dépassent les coûts et que la charge réglementaire ne soit pas alourdie. En outre, la nouvelle disposition doit résoudre le problème et il doit être possible de la faire observer.

S'il existe un motif lié à la santé, à la sécurité ou à l'environnement pour qu'une administration ou une association locale souhaite restreindre l'utilisation de bateaux à moteur, il est possible de régler la situation au moyen du Règlement sur la restriction à la conduite des bateaux, élaboré à cette fin. Pour nous, le projet de loi S-10 n'a pas sa raison d'être. Ce projet de loi

sets is bad for the recreational marine industry. If Bill S-10 bans one type of vessel, then the precedent is set for more bills to be proposed that ban other particular vessels.

Allowing Bill S-10 to proceed will take away federal jurisdiction over lakes, rivers and inland waterways of Canada and, in effect, take them away from Canadians and provide them for the exclusive use of the residents of that lake, river or inland waterway.

Mr. Ray Mariash, Secretary-Treasurer, Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.: Honourable senators, it is a pleasure to be here. It is nice to be in our capital city. We are based out of Winnipeg and represent marine dealers, retailers and suppliers in the Manitoban and Northwestern Ontario region.

The Mid-Canada Marine Dealers Association is a non-profit organization. One of our primary purposes is to run the Winnipeg boat show. We like to say the Winnipeg boat show is the largest boat show between Toronto and Vancouver.

Being a non-profit organization, when we generate profits from our boat show, we try to put those back into the boating industry. We have given you a written submission. However, some of the items we put our money into are water-safety training programs involving all types of boating, such as sailing, canoeing and personal watercraft. We supply equipment to our local community college to train mechanics in the marine industry. We sponsor fishing seminars for children. Manitoba is the only province in Canada where the number of angling licences is going up.

We promote fishing in our province. We do on-the-water programs for all types of watercraft, including personal watercraft.

That is the gist of what our organization does.

The previous presenters have explained the positions of their associations. Our position supports what they have said. I do not think it would do any good for me to repeat what is in our written submission. We support what other trade associations have already submitted tonight. We also support the CMMA, which will be making a presentation later on.

We are very much against Bill S-10. As an association, we feel that education of the boating public is a more desirable way to promote safety and etiquette on our waterways.

On a personal note, I know that personal watercraft can be annoying if they happen to spend time in front of your cottage. I happen to have a cottage down the road from Senator Spivak. Again, we have had people with small fishing boats do certain things.

cible injustement une catégorie de bateaux à moteur, la motomarine. Le précédent qu'il créerait serait très préjudiciable pour l'industrie du nautisme. Si une catégorie de bateaux est interdite par le projet de loi S-10, la voie est ouverte pour que d'autres projets de loi interdisent d'autres types de bateaux.

L'adoption du projet de loi S-10 éliminerait la compétence qu'exerce le gouvernement fédéral sur les lacs, les rivières et les voies navigables intérieures du Canada. En fait, elle retirerait à l'ensemble des Canadiens le droit de les utiliser pour le conférer uniquement aux résidents de ces lacs, rivières et voies navigables intérieures.

M. Ray Mariash, secrétaire-trésorier, Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.: Honorables sénateurs, je suis ravi d'être avec vous et d'être dans notre capitale nationale. Notre siège social se trouve à Winnipeg et nous représentons des vendeurs, des détaillants et des fournisseurs de bateaux de plaisance du Manitoba et du nord-ouest de l'Ontario.

La Mid-Canada Marine Dealers Association est un organisme sans but lucratif. Notre principale tâche est d'organiser le salon nautique de Winnipeg. Nous aimons bien le qualifier du plus important salon nautique entre Toronto et Vancouver.

Comme nous sommes un organisme sans but lucratif, nous tentons de réinjecter dans l'industrie nautique les profits que nous tirons de ce salon. Nous vous avons remis un mémoire qui indique que nous consacrons des fonds à des programmes de formation en matière de sécurité nautique qui touchent tous les types d'embarcations, comme les bateaux à voile, les canots et les motomarines. Nous fournissons de l'équipement au collège communautaire local pour qu'il forme des mécaniciens dans le domaine de l'industrie nautique. Nous parrainons également des cours de pêche pour les enfants. Le Manitoba est la seule province canadienne où le nombre de permis de pêche à la ligne augmente.

Nous faisons la promotion de la pêche dans notre province. Nous offrons des programmes pour tous les types d'embarcations, notamment les motomarines.

C'est là l'essentiel de notre travail.

Les témoins précédents ont expliqué la position de leur association. La nôtre est similaire à la leur. Je ne crois pas qu'il serait utile de répéter ce qui se trouve dans notre mémoire. Nous partageons l'opinion des deux autres associations qui se sont déjà prononcées. Nous sommes également d'accord avec l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, qui prendra la parole plus tard.

Nous sommes tout à fait contre le projet de loi S-10. En tant qu'association, nous estimons que la sensibilisation constitue une façon plus souhaitable de promouvoir la sécurité et le code de conduite sur l'eau.

Je sais que les motomarines peuvent déranger si elles circulent en face de votre chalet. Je possède un chalet qui se trouve sur la même route que celui du sénateur Spivak. Là circulent de petits bateaux de pêche qui eux aussi dérangent parfois.

The boating restrictions have been changed to include an age restriction on personal watercraft. We run training programs that teach boating etiquette and personal watercraft etiquette to people using these craft. That is the route to take.

As Mr. Dyck has pointed out, personal watercraft have changed over the years. They were primarily designed by the snowmobile industry. They have gone to great lengths to reduce the noise and pollution these craft create. They have come a long way.

We support the CMMA and our fellow associate members in wanting to see Bill S-10 quashed. In Manitoba, hockey and curling are our winter activities. However, boating is our summer activity. We do not feel it should be restricted to people who have the exclusive use of a cottage on a lakefront. The waterways are there for everyone. Whether you are a canoeist, a yachter or a sailor, you should have access to the waterways and be able to use your personal choice of watercraft.

Boating is a healthy lifestyle for our children and should be promoted more. We have the most freshwater in the world. We should be looking to promote this among our youth, not creating more restrictions. To balance that, yes, there must be personal boating etiquette.

Senator Milne: Mr. Dyck, you spoke about personal watercraft being far safer than rowboats, canoes or kayaks. If you have some statistics to back that up, the committee would appreciate having them rather than just a verbal statement.

Mr. Dyck: I am sure those statistics are available. I get kidded about this quite a lot because my office is in a bit of a mess. I have so many files in it. On the issue of personal watercraft, I have so many files that I cannot say which one I would be referring to when I made that statement. On the West Coast, where hypothermia is a serious problem, in addition to drownings, a combination of the smaller craft tend to be more of a problem than personal watercraft per se. Personal watercraft involved in collisions are obviously problematic. However, that is rare. I was referring in particular to the number of deaths that result from drownings and hypothermia when people fall out of their boats.

Senator Milne: Do you have the statistics to show us or is this just a personal observation or a colloquial use of the word "statistics"? Usually, when I hear that word, I want to see some figures in front of me. If you could provide these statistics, it would be appreciated.

Mr. Dyck: I will look through my files to see if I can do that.

Senator Spivak: Mr. Mariash, you are down the road from us.

Mr. Mariash: We are on Falcon Lake.

Le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux a été modifié de façon à inclure un âge minimum pour la conduite des motomarines. Nous offrons des programmes de formation qui visent à enseigner le code de conduite de la navigation et de la conduite des motomarines. C'est la voie à emprunter.

Comme M. Dyck l'a signalé, les motomarines ont évolué au fil des ans. Elles ont été conçues par l'industrie de la motoneige, qui a fait beaucoup d'efforts pour réduire le bruit et la pollution qu'engendrent ces embarcations. De grands progrès ont été réalisés.

Nous sommes d'accord avec l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques et les autres associations, qui souhaitent que le projet de loi S-10 soit rejeté. Au Manitoba, le hockey et le curling sont nos activités hivernales, tandis que la navigation de plaisance est notre activité estivale. Nous estimons qu'elle ne devrait pas être réservée aux personnes qui habitent un chalet situé aux abords d'un lac. Les voies navigables sont destinées à tous. Que vous possédiez un canot, un yacht ou un bateau à voile, vous devriez avoir accès aux voies navigables et pouvoir utiliser l'embarcation de votre choix.

Le nautisme constitue, pour nos enfants, une activité saine qu'il faudrait promouvoir davantage. Nous possédons la plus grande superficie d'eau douce au monde. Il faudrait encourager les jeunes à pratiquer le nautisme, non pas créer plus de restrictions. En contrepartie, chacun doit s'efforcer de respecter les règles de civilité.

Le sénateur Milne: Monsieur Dyck, vous dites que les motomarines sont moins dangereuses que les chaloupes à rame, les canots ou les kayaks. Si vous avez des statistiques à ce sujet, le comité aimeraient bien les avoir.

Le sénateur Dyck: Je suis certain qu'elles existent. On me taquine beaucoup à ce sujet, parce que mon bureau est un véritable fouillis. J'ai une quantité phénoménale de dossiers. J'en ai tellement qui portent sur les motomarines que je ne saurais vous dire à quel dossier je faisais allusion quand j'ai dit cela. Sur la côte Ouest, où l'hypothermie, en plus des noyades, constitue un véritable problème, les embarcations plus petites ont tendance à être plus dangereuses que les motomarines. Il y a évidemment des motomarines qui sont impliquées dans des collisions, mais ce type d'accident est plutôt rare. Je faisais allusion notamment au nombre de décès qui résultent des noyades et de l'hypothermie.

Le sénateur Milne: Avez-vous des statistiques qui corroborent ce que vous dites ou s'agit-il d'une observation purement personnelle? Peut-être utilisez-vous le mot «statistique» au sens familier? Habituellement, quand j'entends ce mot, je m'attends à voir des chiffres. J'aimerais bien qu'on nous les fournit, s'ils existent.

M. Dyck: Je vais voir ce que j'ai dans mes dossiers.

Le sénateur Spivak: Monsieur Mariash, votre chalet se trouve à deux pas du nôtre.

M. Mariash: Sur le lac Falcon.

Senator Spivak: You know that on West Hawk Lake a young man was decapitated a few years ago when he was wake jumping with a PWC. That alerted me to the problem. Serious things happen; this is not because PWCs are a nuisance.

Ms. Nelder, I will begin with your statement about the way in which full public consultation with Canadians must be carried out. You list the problems and the alternative solutions, and you are quite right.

In 1994, Quebec, British Columbia and the Canadian Coast Guard, having received many complaints about personal watercraft, and with the approval of everyone involved, went to the cabinet to ask for a schedule in respect of developing some restrictions on PWCs. At the time, they were not contemplating a ban. It was approved and gazetted. Then the industry came along and said that this was not the way to deal with the issue, but that education was the way to proceed. Thus, it was quashed and no schedule was put in place.

All of your statements talk about the waters being for everyone to enjoy. That is true, of course, yet there are thousands of lakes where boaters are told that they cannot water ski or do other such activities. This is no different. There are different restrictions on different boats for different waterways. There are schedules in the boating restriction regulations. We are asking for a schedule to be put in place for personal watercraft. That is no different. There are two reasons. First, when you talk about power-driven vessels, all boats on the lake would have to be banned, and you do not want that at all. You may want to restrict only one particular kind of boat, such as the PWC with a two-stroke engine. The local people may want to deal with that. If the minister would include a schedule for PWCs, this bill would be irrelevant. So far, that has not happened.

My other point is about the words "unconstitutional" and "navigation." If you look at the bill, the minister will not approve any restriction that impedes the navigation of waters. It is absolutely for that reason, because municipalities have been acting on their own. This is definitely federal jurisdiction, and we even went so far as to get a letter from constitutional experts to say that there is no constitutional problem because it conforms to the existing legislation.

I hope that clarifies my interest in this bill and why we are looking at a specific schedule under the boating regulations. That would be perfect.

In Falcon Lake, a group of people got together to try to do something about restricting personal watercraft because it is a small lake. They were told by the RCMP not to bother. At any stage of this 20-step process, which could take as long as four years, some non-elected bureaucrat could say, that is it. That has happened.

Le sénateur Spivak: Vous savez qu'un jeune homme a été décapité, il y a quelques années, sur le lac West Hawk alors qu'il s'amusait à faire des sauts de vagues avec sa motomarine. Cet accident m'a fait prendre conscience du danger qu'elles présentent. Des accidents graves se produisent, et ce n'est pas parce que les motomarines sont une nuisance.

Madame Nelder, vous avez dit qu'il faut tenir des consultations publiques en bonne et due forme. Vous exposez les problèmes qui existent et proposez des solutions de rechange, et vous avez raison de le faire.

En 1994, le Québec, la Colombie-Britannique et la Garde côtière canadienne, après avoir reçu de nombreuses plaintes au sujet des motomarines, et avec l'accord de tous les intéressés, ont demandé au cabinet d'établir une annexe où seraient énoncées les restrictions applicables à l'utilisation des motomarines. Aucune interdiction n'était envisagée à l'époque. L'annexe a été approuvée et publiée dans la Gazette. L'industrie a ensuite dénoncé cette approche et insisté sur le fait qu'il fallait sensibiliser les plaisanciers à la question. L'annexe a par la suite été retirée.

Vous affirmez que les plans d'eau doivent être accessibles à tous. Vous avez raison. Toutefois, il y a des milliers de lacs où le ski nautique, par exemple, est interdit. L'objectif est le même dans ce cas-ci. Il existe des restrictions différentes qui s'appliquent aux embarcations de toute taille sur divers plans d'eau. Le règlement sur les restrictions à la conduite de bateaux comporte des annexes. Nous demandons qu'une annexe visant les motomarines soit ajoutée au règlement. C'est tout. Vous parlez des bateaux à moteur. Le but ici n'est pas d'interdire tous les bateaux. On peut peut-être restreindre l'utilisation d'un seul type d'embarcation, comme les motomarines équipées d'un moteur à deux temps. Les autorités locales pourraient peut-être s'en occuper. Si le ministre ajoutait au règlement une annexe relative aux motomarines, ce projet de loi serait superflu. Or, il ne l'a pas fait.

Ensuite, vous utilisez les mots «inconstitutionnel» et «navigation». Si vous jetez un coup d'œil au projet de loi, vous allez constater que le ministre n'approuvera pas les restrictions qui ont pour effet de rendre difficile la navigation sur les voies navigables. Les municipalités, jusqu'ici, ont agi de leur propre chef. Or, cette question relève incontestablement de la compétence fédérale. Nous avons même obtenu une lettre d'experts en droit constitutionnel qui affirment que le projet de loi ne pose aucun problème sur le plan constitutionnel parce qu'il est conforme à la loi actuelle.

J'espère que ces explications vous aident à comprendre pourquoi je tiens à ce projet de loi, et pourquoi nous souhaitons faire ajouter une annexe au règlement applicable à la conduite des bateaux. Ce serait parfait.

Dans le cas du lac Falcon, certaines personnes se sont regroupées dans le but de voir si elles pouvaient restreindre l'utilisation des motomarines sur le lac, parce qu'il n'est pas tellement grand. La GRC leur a dit que c'était peine perdue. Un fonctionnaire non élu pourrait très bien décidé, à un moment donné, de mettre un terme à ce processus à 20 étapes, qui pourrait s'échelonner sur quatre ans. C'est déjà arrivé.

I would like to ask a question of Mr. Dyck. I want to know whether canoeists and kayakers support your position. They have been coming before us in support of the bill. Have you contacted all the canoeists and kayakers?

Mr. Dyck: Obviously we have not contacted them all, and there are different canoe and kayak associations. The members of the British Columbia Council of Yacht Clubs — we do not all have yachts — have a full range of boat sizes but there are many avid paddlers. Certainly, when we surveyed our members, they felt that this was the way to go. The main concern was the precedent that it may set. We frequently have some disagreements with the Coast Guard about proposed boating restriction regulations. We have invariably been able to sort those out because the process is very fair, we think.

Senator Spivak: I agree with you on the boating regulations. In 1994, this was opposed. Would you be in agreement with the minister adding a schedule for PWCs, which do not meet the standards of other small vessels? In the Memorandum of Understanding, MOU, with the marine manufacturers, they agreed to certain things and PWCs are in a specific category. What is your opinion on that?

Mr. Dyck: The answer is yes. At the end of the day, after the consultation and the determination that there was a problem — and we went through the appropriate procedure set by the regulatory policy — then we would be prepared to see it there. That is the gist of it. We feel that we have a good system in place. I cannot confirm whether the industry intervened to sidetrack the original attempt to put in a boating restriction; it may have, but I do not know. Our position is that the boating restriction regulation process is the proper way to proceed.

Senator Spivak: You are talking about this concept as if it were new. As you know, the boating restriction regulations have thousands of schedules for different activities. I think you have answered my question by saying that if there were a schedule in place that referred to PWCs as a distinct class, you would not object, provided all the consultation had been done.

Mr. Dyck: I hate to see PWCs singled out. Perhaps there could be a speed restriction or a total prohibition of a specific size of motor.

Senator Spivak: The regulation need not ban the PWC, but rather it could restrict it in certain ways.

Mr. Dyck: A PWC is just another vessel. It may seem a little strange, Senator Spivak, my being an advocate, at my age, for personal watercraft

Senator Spivak: No, it is simply business.

Mr. Dyck: It was not until about 10 or 12 years ago that someone talked me into riding one. Perhaps it changed my thinking about the use of these vessels as a pleasurable activity on the water.

Je voudrais poser une question à M. Dyck. Je voudrais savoir si les canoéistes et les kayakistes vous appuient. Ils nous ont dit qu'ils étaient en faveur du projet de loi. Avez-vous communiqué avec tous les canoéistes et kayakistes?

M. Dyck: Nous n'avons évidemment pas communiqué avec tous ces gens, car ils sont regroupés dans différentes associations. Les membres du British Columbia Council of Yacht Clubs — nous n'avons pas tous des yachts — possèdent tous des bateaux de taille différente, mais il y en a beaucoup qui sont des pagailleurs fort passionnés. Nous avons bien sûr sondé nos membres, qui se sont dits d'accord avec nous. Leur principal souci était le précédent que cela risquait de créer. Nous avons souvent des différends avec la Garde côtière à propos de projets de règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. Nous finissons par nous entendre, parce que le processus est très juste, à notre avis.

Le sénateur Spivak: Pour ce qui est des règlements applicables à la conduite des bateaux, vous avez raison. La proposition avait été rejetée en 1994. Accepteriez-vous que le ministre ajoute une annexe sur les motomarines qui ne respectent pas les normes qui régissent les autres petites embarcations? Les fabricants, dans le protocole d'entente qu'ils ont signé, ont accepté certaines restrictions. Les motomarines font partie d'une catégorie distincte. Quel est votre avis là-dessus?

M. Dyck: La réponse est oui. Si, après avoir consulté le public — et après avoir suivi la procédure établie par la politique de réglementation —, nous arrivons à la conclusion qu'il existe un problème, nous accepterions l'ajout d'une telle annexe. À notre avis, le système en place est satisfaisant. Je ne saurais vous dire si l'industrie est intervenue pour faire échec à la première proposition qui visait à introduire des restrictions. Elle l'a peut-être fait, je ne le sais pas. Nous estimons que la solution passe par le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux.

Le sénateur Spivak: Vous donnez l'impression qu'il s'agit d'un concept tout à fait nouveau. Comme vous le savez, le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux comporte des milliers d'annexes qui régissent différentes activités. Vous avez répondu à ma question en disant que vous accepteriez qu'on ajoute au règlement une annexe qui vise exclusivement les motomarines, à la condition que tous les intéressés aient été consultés.

M. Dyck: Je ne voudrais pas que les motomarines soient traitées différemment. On pourrait peut-être imposer des limites de vitesse ou interdire l'utilisation d'un moteur particulier.

Le sénateur Spivak: Il n'est pas nécessaire que le règlement interdise les motomarines. Il peut tout simplement imposer des restrictions à leur utilisation.

M. Dyck: La motomarine n'est qu'une embarcation parmi d'autres. Cela doit vous paraître étrange, sénateur Spivak, que je défende l'utilisation des motomarines, à mon âge.

Le sénateur Spivak: Non, je pense que c'est tout à fait normal.

M. Dyck: Quelqu'un m'a encouragé à en essayer une, il y a 10 ou 12 ans. C'est peut-être à ce moment-là que j'ai commencé à voir tout le plaisir qu'on peut avoir à conduire une motomarine.

Senator Spivak: The point is that they are really “thrill” craft. They are meant to go fast and around in circles.

Canada is great for boats. Who wants to get rid of boats? People who live in a certain area and do the proper consultations should have some say as to how boats are used on the waters. That is true of all boats. That is why the boating regulations are there.

Ms. Nelder: May I say one thing? I have a 17-foot powerboat with a 65-horsepower engine on the back. I go around in circles with my boat, with my kids on the back, because we are out there for thrills. We go out in waves; we make just as much noise as a PWC. I am sure I can behave quite dangerously in that boat, so what is the difference between that and a PWC? It is more the driver than the boat itself. Any boat is a lethal weapon in the wrong hands.

Senator Spivak: You understand my point. There are restrictions on boats everywhere.

Ms. Nelder: I am required to operate it safely.

Senator Spivak: No, there are other restrictions in some areas. You probably have a huge waterway. On very small lakes — for example, a lake next to my lake, Hunt Lake — no motorboats are allowed. That is definitely a boating restriction.

Ms. Nelder: I do not understand the difference between my misbehaviour on that 17-foot boat with a 65-horsepower outboard on the back and a PWC. I have friends who have been cut in half by 17-foot boats with 65-horsepower engines on the back. I do not really see the difference between being decapitated by a PWC or a 17-foot boat.

Senator Spivak: You are quite right. Should there not be a way, through the boating regulations, to restrict the use of those boats in areas where they are unsafe? There are all kinds of areas where those boats would be absolutely welcomed. In fact, one municipality, I believe it is in Saanich, has banned PWCs illegally. You must be aware of it. Next door to it, there is another, much bigger lake, and people are quite happy with PWCs.

I think there is an element of local choice here. People have a right to enjoy their cottages and their boats, but they should not be allowed to run hog wild. There are all kinds of boating restrictions and schedules. What I am suggesting here is there ought to be one for PWCs. Believe me, it is not I who am making the decision. It will be the local community. It is the local communities who have asked, for example, for a ban on boats on Hunt Lake.

Le sénateur Spivak: Le fait est que la motomarine est un sport «extrême». Elle est rapide et permet aussi de tourner en rond.

Le Canada est le paradis du nautisme. Qui veut se débarrasser des bateaux? Les gens qui vivent dans une certaine région et qui tiennent des consultations en bonne et due forme devraient avoir leur mot à dire au sujet de la façon dont les bateaux sont utilisés sur les plans d'eau. Cette observation vaut pour tous les bateaux. Voilà pourquoi nous avons un règlement qui régit la conduite de ceux-ci.

Mme Nelder: Puis-je faire un commentaire? J'ai un bateau de 17 pieds qui est muni, à l'arrière, d'un moteur de 65 chevaux-vapeur. Je peux tourner en rond avec mon bateau, et les enfants adorent cela. Nous sautons les vagues. Nous faisons autant de bruit qu'une motomarine. Je peux moi aussi avoir un comportement très dangereux. Alors, quelle est la différence entre ce bateau et une motomarine? C'est le conducteur et non le bateau lui-même qui pose problème. N'importe quel bateau peut devenir un engin de mort s'il tombe dans de mauvaises mains.

Le sénateur Spivak: Il y a donc du vrai dans ce que je dis. Des restrictions, on en trouve partout.

Mme Nelder: Je suis tenue de conduire le bateau en toute sécurité.

Le sénateur Spivak: Non, il y a d'autres types de restrictions dans certaines régions. Vous naviguez sans doute sur un lac très grand. Les bateaux à moteur sont interdits sur les lacs très petits — par exemple, sur le lac Hunt, qui est à côté. Il s'agit bel et bien d'une restriction.

Mme Nelder: Que l'on conduise dangereusement un bateau de 17 pieds équipé d'un moteur de 65 chevaux-vapeur ou une motomarine, c'est du pareil au même. J'ai des amis qui ont été fauchés par des bateaux de 17 pieds équipés d'un moteur de 65 chevaux-vapeur. Je ne vois pas quelle est la différence entre le fait d'être découpé par une motomarine ou par un bateau de 17 pieds.

Le sénateur Spivak: Vous avez tout à fait raison. Ne serait-il pas possible, par le biais du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, de restreindre l'utilisation de ces bateaux sur les plans d'eau où ils constituent un danger? Il y a divers plans d'eau où ces bateaux ne posent aucun problème. Il y a en fait une municipalité de Saanich, si je ne m'abuse, qui a interdit, de façon illégale, les motomarines. Vous devez être au courant de l'affaire. Il y a un lac beaucoup plus grand, situé tout près de la municipalité, où les motomarines ne posent aucun problème.

Je pense que c'est une question de choix. Les gens ont le droit de jouir de leurs chalets, de leurs bateaux, mais sans dépasser les bornes. Il existe toutes sortes d'annexes et de restrictions à la conduite des bateaux. Ce que je propose, ici, c'est qu'on ajoute une annexe qui viserait les motomarines. Je tiens à vous dire que cette décision ne vient pas de moi, mais des collectivités locales. Ce sont les collectivités locales qui ont demandé, par exemple, qu'on interdise les bateaux sur le lac Hunt.

Mr. Mariash: I do not understand this issue of scheduling and what that gives you. In putting in scheduling for personal watercraft, does that mean a bunch of cottagers can get together and say, "We do not want personal watercraft on our lake"? Is that where we are going?

Senator Spivak: We are saying that at the moment, they cannot do that, not without banning all boats from their lake. That does not make any sense. In many lakes, people need their boats to go back and forth.

Ms. Nelder: Do people not use their personal watercraft to go back and forth?

Senator Spivak: I do not want to get into an argument with you.

The Acting Chairman: Let us get into questions and answers rather than debate because we will not be able to solve anything here. If you can ask a question, they can respond to it.

Mr. Mariash: Is every boat scheduled? Are canoes and pleasure craft scheduled? I do not understand the scheduling of personal watercraft. I do not understand the process.

Senator Spivak: There are thousands of schedules. I cannot tell you what they all contain.

Senator Kenny: It is customary for senators to ask questions of witnesses, not the other way around.

The Acting Chairman: If you could limit yourself to questions and our guests can limit themselves to responses thereto.

Senator Spivak: You are quite right. I have another question. We have asked for the statistical information on safety, and I also wanted to ask you about enforcement. I know that there are all kinds — this is not necessarily just PWCs. There is a limited presence on waters to enforce regulations. I am wondering what kind of investment you think would be required on the part of provinces and the federal government to see that things are adequately enforced?

Mr. Dyck: I do not think I can give you costs, but you may find this of interest. You may be aware that I chair the Recreational Boating Advisory Council on the West Coast. I have written personally to four Attorneys General of British Columbia requesting the adoption of the Contraventions Act, which would allow proper enforcement on the water. The last Attorney General finally responded and said, "We are not going to do that."

Recreational boaters, for the most part, support proper enforcement on the water. As I say, the Recreational Boating Advisory Council on the West Coast has written four Attorneys General requesting that that be set up, and we just do not seem to be able to get that.

Mme Mariash: Je ne comprends pas ce qu'on entend par une annexe. Si l'on ajoute une annexe sur les motomarines, est-ce que cela veut dire que des propriétaires de chalets peuvent se réunir et décider qu'ils ne veulent plus de motomarines sur leur lac? Est-ce là le but de cet exercice?

Le sénateur Spivak: Ce que nous disons, c'est qu'ils n'ont pas le droit de le faire pour l'instant, sauf s'ils veulent interdire tous les bateaux sur leur lac. Ce n'est pas logique. Il y a de nombreux lacs où les gens ont besoin d'un bateau pour se déplacer.

Mme Nelder: Est-ce que les gens n'utilisent pas leur motomarine pour se déplacer?

Le sénateur Spivak: Je ne veux pas me lancer dans cette discussion avec vous.

La présidente suppléant: Tenons-nous en aux questions et aux réponses parce que, autrement, nous ne réglerons rien. Si vous pouvez poser une question, ils ont le droit d'y répondre.

M. Mariash: Est-ce que chaque bateau fait l'objet d'une annexe? Est-ce que les canots et les embarcations de plaisance font l'objet d'une annexe? Je ne comprends pas à quoi servirait l'annexe sur les motomarines. Je ne comprends pas le processus.

Le sénateur Spivak: Il y a des milliers d'annexes. Je ne les connais pas toutes.

Le sénateur Kenny: Habituellement, ce sont les sénateurs qui posent des questions aux témoins.

La présidente suppléante: Si vous vous contentez de poser des questions, les témoins se contenteront d'y répondre.

Le sénateur Spivak: Vous avez tout à fait raison. J'aimerais poser une autre question. Nous avons demandé à obtenir des statistiques sur la sécurité. Je veux également vous parler de l'application du règlement. Je sais qu'il y a toutes sortes d'embarcations — il n'est pas nécessairement question ici des motomarines. Il n'y a qu'un nombre limité d'agents présents sur les voies navigables pour assurer l'application du règlement. Je me demande quel genre d'investissement, à votre avis, serait requis de la part des provinces et du gouvernement fédéral pour assurer la mise en application efficace du règlement?

M. Dyck: Je ne peux vous donner de chiffres, mais je pense que vous allez trouver ce commentaire intéressant. Vous savez sans doute que je suis le président du Conseil consultatif de la navigation de plaisance sur la côte Ouest. J'ai écrit aux quatre procureurs généraux de la Colombie-Britannique afin de leur demander d'adopter la Loi sur les contraventions, étant donné qu'elle permettrait d'assurer la mise en application efficace du règlement sur les voies navigables. J'ai fini par recevoir une réponse du dernier procureur général, qui m'a dit qu'il n'avait aucunement l'intention d'adopter la loi.

Les plaisanciers, pour la plupart, souhaitent que le règlement soit appliqué comme il se doit sur les voies navigables. Comme je l'ai mentionné, le Conseil consultatif de la navigation de plaisance sur la côte Ouest a écrit à quatre procureurs généraux en vue de leur demander d'adopter la loi. Nous ne semblons pas en mesure de les convaincre.

On the West Coast, enforcement is basically the job of the RCMP. The Vancouver police have a couple of boats, and Fisheries and Oceans Canada officers have been advised that they may enforce recreational boating regulations. That is about the extent of enforcement on the West Coast, although we support more.

Senator Baker: Perhaps the witnesses could elaborate on the exchange you were having with the senator regarding what I presume is your main point, that what is being suggested is a new category. Could you elaborate on your exchange with the senator a moment ago?

Mr. Mariash: The senator was saying there is no schedule in the boating regulations for personal watercraft, and I asked if every other boat is scheduled. The point we are getting at is if a group of people on a given lake decide the canoeists are bothering them, can we decide to ban them from that lake? Can we decide to eliminate personal watercraft? Can we eliminate ski boats or any other boats? "Your boat looks just a little too big; maybe we should ban 40-foot boats on this lake."

On most of the lakes in my province where there are bans on the use of boats, it is a conservation issue to do with fishing, specifically with a stocked trout lake or a certain type of fish that you want to protect.

There are regulations regarding speed limits in marinas — no-wake zones. Those apply to all types of boats and watercraft. Certain small craft can make a bigger wake than larger boats. Therefore, no-wake zones apply to every watercraft. We do not see the point in singling out a specific type of boat. I do not understand the scheduling process, so I am not up to speed on what that means for regulations.

We did cover an issue about safety. Operators have to have boat safety certificates now, and a number of people in our organization took the boat safety course and the instructor's course. They are asking for statistics; currently, you have to have a boat safety operator card for boats that are four metres and under, and gradually it will increase.

I said, "Why a boat four metres and under?" They said that those boats are involved in most drownings. That is the type of boat that has the most accidents — so we are talking about 13- and 14-foot boats. I imagine that statistic is out there somewhere, as well as drowning statistics.

Senator Baker: Do you believe that statistic — that the majority of cases of drowning would be in vessels that are under 12 or 13 feet long?

C'est la GRC qui est chargée d'appliquer le règlement sur la côte Ouest. La police de Vancouver possède quelques bateaux, tandis que les agents du ministère des Pêches et des Océans savent qu'ils peuvent être appelés, eux aussi, à assurer l'application du règlement. Voilà, en gros, ce qui se fait sur la côte Ouest. Nous aimerais, bien sûr, qu'on en fasse davantage.

Le sénateur Baker: Les témoins, dans leurs échanges avec le sénateur, ont laissé entendre que cette mesure vise à créer une nouvelle catégorie de restrictions, ce qu'ils dénoncent. J'aimerais qu'ils précisent leur pensée.

M. Mariash: Le sénateur a dit qu'il n'y a pas d'annexe, dans le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, qui s'applique aux motomarines. Je lui ai demandé si toutes les embarcations étaient visées par une annexe. La question que nous nous posons est la suivante: si un groupe de personnes décide qu'il ne veut plus de canoéistes sur le lac, est-ce qu'il va pouvoir leur en interdire l'accès? Pouvons-nous interdire l'utilisation de motomarines? Pouvons-nous interdire l'utilisation d'embarcations pour le ski, par exemple? «Votre bateau est un peu trop grand; nous devrions peut-être interdire les bateaux de 40 pieds sur ce lac.»

La plupart des lacs dans ma province qui interdisent l'utilisation de bateaux le font pour des raisons de conservation, surtout si l'objectif est de protéger un lac qui est empoissonné de truites, ou encore certaines espèces de poissons.

Il existe des règlements concernant les limites de vitesse dans les marinas — des zones d'interdiction de sillage. Ces règlements s'appliquent à tous les types de bateaux et d'embarcations. Les petits bateaux, dans certains cas, produisent un plus grand sillage que les bateaux plus gros. Par conséquent, les zones d'interdiction de sillage s'appliquent à toutes les embarcations. Nous ne voyons pas pourquoi il faudrait singulariser un type d'embarcation en particulier. Je ne comprends pas le processus des annexes, et je ne sais pas ce que cela veut dire en termes de règlements.

Nous avons parlé de la sécurité. Les propriétaires doivent maintenant être porteurs d'un certificat de sécurité nautique, et plusieurs membres de notre association ont suivi le cours de sécurité nautique, de même que le cours d'instructeur. Ils veulent des statistiques; à l'heure actuelle, les propriétaires d'embarcations de moins de quatre mètres doivent être porteurs d'une carte de conducteur. Les propriétaires de bateaux plus grands vont eux aussi finir par être assujettis à cette exigence.

Pourquoi les bateaux de moins de quatre mètres? Parce que, comme on me l'a expliqué, ces bateaux sont responsables de la plupart des noyades. Ce sont eux qui provoquent le plus grand nombre d'accidents — il est question ici de bateaux qui font 13 et 14 pieds. J'imagine qu'il y a des statistiques à ce sujet, tout comme il y a des statistiques sur les noyades.

Le sénateur Baker: Pensez-vous que les statistiques — que les bateaux qui font moins de 12 ou 13 pieds sont responsables de la majorité des noyades qui surviennent?

Mr. Mariash: From my understanding after taking the boat safety course and the instructor's course, they are the people who put that all together. I assume it is information gleaned from Transport Canada and the Canadian Coast Guard. I believe they came up with the information that was provided. I am sure we can find statistics that show where most of the drownings and most of the accidents occur.

Senator Baker: It is an interesting point. The three witnesses have had an association with the boating industry over the years. Have you ever seen a study or had any proof given to you that that, in fact, is correct?

Ms. Nelder: The Lifesaving Society puts out the drowning statistics and that document is available. I actually have a copy in my office at home. I would be happy to forward it to you.

Senator Baker: No, I am just wondering if it is correct that 12- to 13-foot boats or smaller are involved in the majority of accidents. I have never seen any vessels that are less than 13 feet long. I have seen them on television.

Ms. Nelder: Imagine an aluminum fishing boat with an outboard.

Senator Baker: There is no such thing as an aluminum fishing boat with an outboard that is less than 13 feet long.

Ms. Nelder: Yes, there is, on the lakes. They are made in Canada.

Senator Baker: I always thought they would have been 14 feet. The smallest canoe is what, 15 feet long?

Ms. Nelder: No, they come smaller than that.

Senator Baker: Would you actually get into a canoe that is less than 15 feet long?

Ms. Nelder: No, I am a rower, so my rowboat is seven foot seven. These are the boats that get overloaded in the springtime and people fall in the water and drown. That is partly the reason for singling out those four metres and under.

Senator Baker: When we get to the end of this progression of regulations by the federal government that will cover the entire boating industry, do you have an opinion of where we will be?

Mr. Mariash: People might just get turned off by so many regulations and decide to go and do something else, like take up bowling.

Ms. Nelder: We do notice where I am from that people have a bit of a problem with the idea of having to have a licence to drive a boat when they have been driving a boat their entire lives. Most people living in the Maritime Provinces do go out in boats quite often.

The most important part of the educational aspect is to get to the younger people, to the 16-year-olds. I do not think we will ever convince people in the Maritimes who are over 50 that they have to get a licence to operate a boat.

M. Mariash: D'après ce que j'ai compris, après avoir suivi le cours de sécurité nautique et le cours d'instructeur, ce sont eux qui rassemblent toutes les données. Je présume que l'information provient de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne. Je présume que ce sont eux qui fournissent l'information. Je suis certain qu'il existe des statistiques sur les embarcations qui sont responsables de la plupart des noyades et des accidents.

Le sénateur Baker: Je trouve cela intéressant. Les trois témoins entretiennent depuis des années des liens avec l'industrie de la navigation de plaisance. Avez-vous déjà vu une étude ou des statistiques là-dessus?

Mme Nelder: La Société de sauvetage dresse les statistiques sur les noyades. Ces statistiques sont publiques. J'ai en une copie dans mon bureau. J'accepterais volontiers de vous les faire parvenir.

Le sénateur Baker: Non, je me demande tout simplement s'il est vrai que les bateaux de moins de 12 ou 13 pieds sont impliqués dans la plupart des accidents. Je n'ai jamais vu de bateaux de moins de 13 pieds, sauf à la télévision.

Mme Nelder: Je pense, par exemple, aux bateaux de pêche en aluminium qui sont équipés d'un hors bord.

Le sénateur Baker: Il n'y a pas de bateaux de pêche en aluminium de moins de 13 pieds qui sont équipés d'un hors bord.

Mme Nelder: Oui, il y en a. Ils sont fabriqués au Canada.

Le sénateur Baker: J'ai toujours pensé qu'ils faisaient 14 pieds. Le plus petit canot fait, quoi, 15 pieds?

Mme Nelder: Non, il y en a des plus petits.

Le sénateur Baker: Est-ce que vous utiliseriez un canot qui fait moins de 15 pieds de long?

Mme Nelder: Non, j'ai un bateau à rame de sept pieds. Les gens ont tendance à surcharger les embarcations au printemps. Ils tombent à l'eau et se noient. C'est en partie pour cette raison qu'on singularise les embarcations de moins de quatre mètres.

Le sénateur Baker: Qu'arrivera-t-il quand le gouvernement aura fini d'établir des règlements qui régissent l'ensemble de l'industrie de navigation de plaisance?

Mr. Mariash: Les gens vont être tellement dégoûtés qu'ils vont se tourner vers une autre activité, comme le bowling.

Mme Nelder: Nous constatons effectivement que les gens ont de la difficulté à accepter le fait qu'ils doivent avoir un permis pour conduire un bateau, chose qu'ils font depuis toujours. La plupart des habitants des Maritimes se déplacent très souvent en bateau.

Il faut avant tout sensibiliser les jeunes, ceux qui ont 16 ans. Nous n'arriverons jamais à convaincre les gens de plus de 50 ans qu'ils doivent avoir un permis pour conduire un bateau.

Senator Spivak: Mr. Mariash, how many PWCs are there in use? We have contradictory figures, because a year ago the estimate was 80,000 to 100,000. We heard more recently it was 50,000. Have you any idea?

Mr. Mariash: The last statistics I saw were for North America wide, and there are industry people who can bear that out. They all belong to a collective group and pool their numbers, so they are valid numbers, but I was under the impression that the personal watercraft industry peaked around 1992 and the numbers have declined since then. It became a mature market. I spent 15 years of my life working for an engine manufacturer and, like I say, when personal watercraft came into the marketplace, they were noisy. They did things that were the complete opposite to what the outboard manufacturers do. When I worked for an engine manufacturer we were always conscious of noise. How can you make them quieter? How can you sit on a lake on the shore at your cottage and watch the boats go by and make the least amount of noise possible? That is what the manufacturers are after. When the personal watercraft came along, they were the complete opposite. They were the snowmobile on water. They were noisy, the horseless buggy of the 1990s.

I feel the industry has changed. The manufacturers recognize these problems. That is why we are here. They were noisy, produced a lot of smoke and did a lot of other things. The whole industry has changed in 10 or 12 years, and they are some of the quietest vehicles out there now. The actual number of personal watercraft, in my opinion, has declined since 1992. The sales are not there. It is a mature industry.

Senator Spivak: Have you any idea of the number of people who have bought these new four-stroke and direct-injection PWCs in the last five years?

Mr. Mariash: How many have been purchased?

Senator Spivak: Yes.

Mr. Mariash: You would have to ask the industry representatives. They usually pool that information to know their market. They would be able to supply exact numbers.

I know when I worked in the motor industry they pooled all numbers — how many engines were sold by Outboard Marine Corporation, how many were sold by Mercury. Those numbers are easy to obtain. I am not a seller or a buyer of personal watercraft, but my customers are, and I feel the industry has gone 180 degrees in the opposite direction. It has really tightened up the quality of the equipment.

Senator Baker: On the legal point that you raise, I would like, first, Mr. Mariash, your personal opinion in a concise statement of what you think should happen to Bill S-10. Second, provisions in the bill allow for some municipal authorities to regulate water navigation. How dangerous is that as a principle of law?

Le sénateur Spivak: Monsieur Mariash, combien de motomarines existe-t-il? Les chiffres à cet égard sont contradictoires. Il y a un an, on disait qu'il y en avait entre 80 000 et 100 000. On nous a dit, plus récemment, qu'il y en avait 50 000. Savez-vous combien il y en a?

M. Mariash: Les derniers chiffres que j'ai vus visent l'ensemble du continent nord-américain, et les représentants de l'industrie peuvent les corroborer. Ils font tous partie d'associations et ils regroupent leurs données, de sorte que leurs chiffres sont valables. J'ai l'impression que l'industrie de la motomarine a atteint un point culminant en 1985, et qu'elle a ensuite effectué un repli. J'ai passé 15 ans de ma vie à travailler pour un fabricant de moteurs. Or, quand les motomarines ont fait leur apparition sur le marché, elles étaient très bruyantes. Ils faisaient tout le contraire de ce que faisaient les fabricants de hors-bord. Les fabricants de moteurs étaient conscients du fait que la motomarine était très bruyante. Comment la rendre plus silencieuse? Comment faire en sorte que les embarcations qui passent au loin du chalet font le moins de bruit possible? C'est ce que cherchent à déterminer les fabricants. Les motomarines, quand elles ont fait leur apparition sur le marché, étaient loin d'être silencieuses. On les assimilait aux motoneiges. Elles étaient extrêmement bruyantes.

Or, l'industrie a évolué. Les fabricants sont conscients des problèmes. C'est pour cette raison que nous sommes ici. Les motomarines étaient bruyantes et produisaient beaucoup de fumée, entre autres. L'industrie a évolué en 10 ou 12 ans, et les motomarines figurent maintenant parmi les embarcations les plus silencieuses. Toutefois, je pense que le nombre de motomarines a diminué depuis 1992. Les ventes sont faibles. Le marché est maintenant bien établi.

Le sénateur Spivak: Savez-vous combien de personnes ont acheté, au cours des cinq dernières années, les nouvelles motomarines qui sont équipées d'un moteur à quatre temps à injection directe?

M. Mariash: Combien?

Le sénateur Spivak: Oui.

M. Mariash: Il faudrait poser la question aux représentants de l'industrie. Ils ont tendance à regrouper leurs données pour avoir une meilleure idée de l'état du marché. Ils seraient en mesure de vous fournir les chiffres exacts.

Je sais que, quand je travaillais pour le fabricant de moteur, l'industrie avait l'habitude de regrouper les données — combien de moteurs ont été vendus par Outboard Marine Corporation, ou encore par Mercury. On peut obtenir ces chiffres sans difficulté. Je ne suis ni un acheteur ni un vendeur de motomarines, mais mes clients le sont et j'estime que l'industrie a effectué un virage de 180 degrés. Elle a vraiment amélioré la qualité de son produit.

Le sénateur Baker: Concernant le point juridique que vous soulevez, j'aimerais d'abord savoir, brièvement, monsieur Mariash, ce que nous devons faire, à votre avis, avec le projet de loi S-10. Ensuite, les dispositions du projet de loi permettent aux autorités municipales de réglementer la navigation sur les voies navigables. Est-ce que ce principe de droit pose problème?

Mr. Mariash: My personal opinion is that we should rely on proper education of boaters, whether they are using a canoe or a yacht. We have taken that step by requiring operators to have a boat safety certificate. We have created age restrictions on the use of personal watercraft. I think you have to be 16-plus to operate one now, where previously a 10-year-old could ride one.

I believe that we have sufficient regulations in place right now for the use of all boats on the waterways. I am not totally clear on Senator Spivak's issue of scheduling personal watercraft into the regulations. I do not understand the process. I feel the regulations that we have are adequate. They are there to control no-wake zones and speed limits. There are speed limits on the Red River in the City of Winnipeg. Those regulations were brought in and they seem to be adequate. I believe operator education is the answer, and our association is in the forefront of educating people in our area about proper boating etiquette, whether it is powerboats or personal watercraft or sailing boats.

Senator Baker: Could I get a concluding sentence from each of the other two witnesses after Mr. Mariash answers my question about the legal ramifications of allowing the municipalities to enact such legislation?

Mr. Mariash: It will create a quagmire in the court system.

Ms. Nelder: Our association does not like Bill S-10 because of the precedent it might set for putting different types of vessels into a schedule, as Senator Spivak is suggesting. I would be concerned that, as Mr. Mariash said earlier, a 40-foot boat or a 20-foot boat would be next. I do not agree at all with the idea of scheduling in different types of boats.

As regards municipalities controlling waters, we would not agree with that because it would be far too difficult to police. We have a federal act in place, and the Coast Guard and the Office of Boating Safety are looking after our federal waterways and recreational boating.

Mr. Dyck: We feel that the current boating restriction regulations, which are tied to the regulatory policy, are just fine and you do not have to come up with any new bill to address a problem, as long as these schedules address the problem and not a particular kind of watercraft.

If you have a speed, noise or pollution problem, then you address it. However, you do not go after a particular type of vessel.

Senator Spivak: Madam Chairman, I would like to correct the esteemed senator. This bill would not allow municipalities to regulate. They cannot regulate. It is the minister who puts in a schedule, and there are thousands of them. They refer to all kinds of boats. That is what the regulations are.

The Acting Chairman: Thank you for appearing this evening.

M. Mariash: À mon avis, il faudrait sensibiliser les plaisanciers, qu'ils utilisent un canot ou un yacht. Nous exigeons maintenant que les propriétaires aient un certificat de sécurité nautique. Nous avons prévu des limites d'âge pour l'utilisation des motomarines. Je pense qu'il faut maintenant avoir au moins 16 ans pour en conduire une. Dans le passé, un enfant de 10 ans pouvait le faire.

Il y a déjà suffisamment de règlements en place qui régissent les embarcations sur les voies navigables. Je ne comprends pas tellement la démarche du sénateur Spivak, qui veut ajouter au règlement une annexe sur les motomarines. Je ne comprends pas le processus. Je pense que les règlements que nous avons sont adéquats. Ils visent à exercer un contrôle sur les zones d'interdiction de sillage et les limites de vitesse. Il existe des limites de vitesse sur la rivière Rouge, qui traverse la ville de Winnipeg. Ces règlements sont tout à fait adéquats. Je pense qu'il faut plutôt sensibiliser les conducteurs des embarcations. Notre association s'est attachée à sensibiliser les personnes aux règles de civilité, qu'elles soient aux commandes d'un bateau à moteur, d'une motomarine ou d'un voilier.

Le sénateur Baker: J'aimerais que les deux autres témoins nous disent ce qu'ils pensent, après que M. Mariash aura répondu à ma question sur les ramifications légales qu'entraîne le fait d'accorder aux municipalités le pouvoir de prendre des règlements.

Mr. Mariash: Cela aura pour effet de créer un véritable bourbier du côté des tribunaux.

M. Nelder: Notre association est contre le projet de loi S-10 au motif qu'il risque de créer un précédent si l'on établit une annexe pour les différents types d'embarcation qui existent, comme le propose le sénateur Spivak. Je crains, comme M. Mariash l'a déjà indiqué, qu'on ne s'attaque ensuite aux bateaux de 40 ou de 20 pieds. Je suis contre le fait qu'on établisse une annexe pour différents types d'embarcation.

Pour ce qui est de l'idée de permettre aux municipalités de réglementer la navigation sur les voies navigables, nous ne sommes pas d'accord parce qu'il serait trop difficile d'en assurer la surveillance. Nous avons déjà une loi fédérale. La Garde côtière et le Bureau de sécurité nautique s'occupent, quant à eux, des voies navigables fédérales et de la navigation de plaisance.

Mr. Dyck: Nous estimons que le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, qui s'inscrit dans le cadre de la politique de réglementation, est adéquat. Il n'est pas nécessaire d'adopter un nouveau projet de loi pour régler le problème, si on peut le faire au moyen des annexes qui existent déjà.

Si vous avez un problème lié à la vitesse, au bruit ou à la pollution, vous le réglez. Toutefois, il ne faut pas s'attaquer à un type d'embarcation en particulier.

Le sénateur Spivak: Madame la présidente, j'aimerais corriger ce qu'a dit mon collègue. Le projet de loi ne vise pas à permettre aux municipalités de prendre des règlements. Elles ne peuvent pas le faire. C'est le ministre qui établit une annexe, et il y en a des milliers. Elles s'appliquent à toutes sortes d'embarcation et elles font partie du règlement.

La présidente suppléante: Merci d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

We will now hear from our next witness, Mr. Marshal Paulo.

Mr. Marshal Paulo, President, Collision Analysis Ltd.:
Honourable senators, Collision Analysis Ltd. is located both in Calgary, Alberta, and San Francisco, California.

Collision Analysis Ltd. was formed in 1979 to provide forensic consulting to insurance companies, law firms and governmental bodies. Prior to 1979, I was a member of the Transport Canada Multidisciplinary Accident Investigation Team, where my role was twofold. First, it was to attend the scenes of serious motor vehicle accidents and evaluate the safety devices and safety systems in motor vehicles. Second, it was to enforce and monitor the Canadian Motor Vehicle Safety Act, which, as many of you know, is a set of regulations that apply to any manufacturer, assembler or importer of automobiles in Canada.

My academic background includes a master's degree in safety engineering from the University of Southern California. For those not familiar with safety engineering, it is an all-encompassing discipline that includes human, vehicle and environmental factors. My degree was specifically geared towards transportation safety, which includes, of course, air, land and marine.

My involvement with personal watercraft on an intense research and testing level began in 1998, when a client in California asked me to evaluate the case of *Cuenlass v. Yamaha*. I believe the third article in your brief adequately describes the case, and, specifically, the problem. Ignoring any sensationalism in the article, I think the author has accurately described the problem and its magnitude.

My evidence here today will take a little different twist from what you have heard thus far. I have some comments on what we have heard. I have in my hand something called a "Pleasure Craft Operator's Card," which is in my name. I would like to comment on it. It was issued on February 26, 2003. Incidentally, I also have my yachting licence from the U.S. Coast Guard from when I lived in California.

I was at a boat show and walked by a booth that was advertising the writing of the exam for such a licence. I said, "What do I have to do?" I was told that I had to pay \$40 to write the exam. I asked, "What do I have to get?" I believe it was a score of 65 per cent or 75 per cent. I paid the \$40, wrote the exam and received this in the mail. No one asked me if I had ever seen a personal watercraft. No one asked me if I had ever seen a yacht. No one asked me if I had ever driven a car. I passed the exam. Incidentally, I am proud of that. I got 100 per cent.

The Acting Chairman: Was it a multiple-choice exam?

Mr. Paulo: Yes, it was.

Senator Spivak has asked me to speak to the problem of safety with respect to personal watercraft. It is an honour and a privilege to be here with you tonight. I want to thank her for this opportunity.

Nous allons maintenant entendre M. Marshal Paulo.

M. Marshal Paulo, président, Collision Analysis Ltd.:
Honorables sénateurs, Collision Analysis Ltd. a des bureaux à Calgary, en Alberta, et à San Francisco, en Californie.

L'entreprise a été créée en 1979. Son rôle consiste à fournir des conseils judiciaires aux compagnies d'assurance, aux cabinets d'avocat et aux organismes gouvernementaux. Avant 1979, je faisais partie de l'équipe d'enquête multidisciplinaire de Transports Canada, équipe au sein de laquelle je remplissais deux rôles. D'abord, lorsque des accidents de véhicules à moteur graves se produisaient, je devais me rendre sur les lieux de l'accident et évaluer les dispositifs et systèmes de sécurité des véhicules. Ensuite, je devais assurer la mise en application de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles qui, comme vous êtes nombreux à le savoir, regroupe toute une série de règlements qui s'appliquent aux fabricants, aux assembleurs ou aux importateurs de voitures au Canada.

Pour ce qui est de ma formation universitaire, j'ai une maîtrise en génie de la sécurité de l'Université de Southern California. Pour ceux qui ne le savent pas, le génie de la sécurité est une discipline qui tient compte de tous les facteurs humains, matériels et environnementaux. Mes études étaient précisément axées sur la sécurité dans les transports, autant aérien, maritime que terrestre.

J'ai commencé à effectuer des recherches et des essais poussés sur les motomarines en 1998, quand un client de la Californie m'a demandé d'évaluer l'affaire *Cuenlass c. Yamaha*. Je crois que le troisième article de votre cahier décrit précisément bien le problème. Sans faire de sensationalisme, l'auteur explique avec justesse l'ampleur de la situation.

Ce que je vais vous dire aujourd'hui sera un peu différent de ce que vous avez entendu jusqu'ici. J'ai des remarques à faire sur ce qu'on a entendu. J'ai en ma possession une «carte de conducteur d'embarcation de plaisance», délivrée à mon nom. J'aimerais en parler. Elle porte la date du 26 février 2003. Au fait, j'ai aussi un permis de conducteur de bateau de plaisance de la Garde côtière américaine que je m'étais procuré quand je vivais en Californie.

Dans un salon nautique, on faisait de la publicité sur l'examen pour l'obtention du permis. J'ai demandé ce qu'il fallait faire, et on m'a répondu que je devais payer 40 \$ pour passer l'examen. J'ai demandé ce que je devais obtenir, et je crois qu'on m'a dit une note de 65 ou de 75 p. 100. J'ai payé les 40 \$, fait l'examen et j'ai reçu le permis par la poste. Personne ne m'a jamais demandé si j'avais déjà vu une motomarine ou un bateau de plaisance. Personne ne m'a demandé si je savais conduire une voiture. J'ai réussi l'examen. J'ai d'ailleurs obtenu une note parfaite de 100 p. 100, ce dont je suis fier.

La présidente suppléante: Était-ce un examen à choix multiples?

M. Paulo: Oui.

Le sénateur Spivak m'a demandé de vous parler de la sécurité des motomarines. C'est un honneur et un privilège pour moi d'être ici ce soir. Je tiens à la remercier de l'occasion qui m'est donnée de m'adresser à vous.

My role today will be to discuss with you the most pertinent issues regarding personal watercraft safety, their unique handling characteristics and their accident and injury-causing potential. We have heard today that they are no different from any other boat or craft. Yes, they are. I will show you why.

First, I wish to address the definition of "personal watercraft." According to the Society of Automotive Engineers' engineering standards commission of the United States, it is a craft of less than four metres in length that uses an internal combustion engine powering a water jet pump as its primary source of propulsion. It is designed to be operated by a person or persons sitting, standing or kneeling on the craft rather than in the confines of the hull. Personal watercraft are powered by either two-stroke or four-stroke engines, which drive a hydro pump that draws water up through a tunnel, pressurizing it and forcing it out of a nozzle.

I am showing you the back end of a personal watercraft right there, and that is the nozzle of which I am speaking. The water is pressurized and shoots right out the back, propelling the vehicle forward. Not only does it propel it, it also steers it in unison with the handlebars. When the bars are turned to the left, this nozzle pivots to the left. It shoots the water to the left and turns the vehicle in the opposite direction.

It both propels and steers it. When the throttle is released, or the engine is killed, there is no directional control whatsoever.

There are currently five major players in the industry. They include Kawasaki, which makes what we have come to know as Jet Skis. There is Yamaha, which makes the Waverunners. We have the all-American Polaris and the Canadian Bombardier, which goes by the name of Sea-Doo.

The new kid on the block is Honda, which entered the arena in 2002 on the heels of Arctic Cat's departure.

At the present time, there is some controversy over the number of units out there. We have heard that the market is declining and there are fewer machines. There are not fewer machines, but there are fewer machines sold each year. The National Transportation Safety Board study, parts of which are in your brief, shows a chart that tells you what the market is and how many units have been sold per year. My information is that in 2001 in the United States, there were in excess of 1 million units. In Canada, my numbers suggest that there were in excess of 50,000. I cannot get any closer than that at this time. You will hear the representatives of the industry arguing that personal watercraft have no greater fatality rate than conventional powerboats. This does not address serious injuries or fatality rates. The National Transportation Safety Board report I spoke about states that personal watercraft represent only 10 per cent of the recreational boat use. Yet they account for 51 per cent of all accidents. I put it to you that this is overrepresentation.

I would like to discuss the unique handling characteristics and we will begin with stopping distances. These vehicles have no brakes — none at all. The only means of deceleration is the

Je veux discuter avec vous aujourd'hui des questions les plus pertinentes concernant la sécurité des motomarines, leurs caractéristiques de manœuvrabilité particulières et les accidents et les blessures qu'elles peuvent causer. On a dit aujourd'hui qu'elles n'étaient pas différentes des autres bateaux ou embarcations. Or, elles le sont, et je vais vous expliquer pourquoi.

D'abord, je voudrais m'arrêter sur la définition de «motomarine». Selon le bureau des normes techniques de la Society of Automotive Engineers des États-Unis, c'est une embarcation de moins de quatre mètres de longueur équipée d'un moteur à combustion interne qui alimente une pompe à jet d'eau, qui en est le principal moyen de propulsion. La ou les personnes à bord peuvent se tenir assises, debout ou à genoux dans l'embarcation plutôt qu'à l'intérieur de la coque. Le moteur, qui est à deux temps ou à quatre temps, actionne une pompe hydraulique qui propulse des jets d'eau dans un conduit pour les éjecter par une tuyère.

Je vous montre ici l'arrière d'une motomarine, et c'est la tuyère dont je parle. Sous pression, l'eau est projetée à l'arrière pour faire avancer l'embarcation. C'est non seulement ce qui fait avancer l'embarcation, mais c'est aussi ce qui permet de la diriger en conjonction avec le guidon. Quand on tourne le guidon à gauche, la tuyère pivote à gauche. Elle éjecte l'eau à gauche et fait tourner l'embarcation dans la direction opposée.

C'est ce qui propulse et dirige l'embarcation. Quand on relâche ou ferme les gaz, il est impossible de changer de direction.

Il y a actuellement cinq grands fabricants de motomarines. Kawasaki fabrique les Jet Skis. Yamaha vend les Waverunners. La société américaine Polaris et la société canadienne Bombardier commercialisent les Sea-Doo.

Le dernier venu est Honda, qui est entré en scène en 2002, tout de suite après le retrait des Arctic Cat du marché.

Actuellement, il y a une certaine controverse au sujet du nombre d'appareils. On entend dire que le marché est à la baisse et qu'il y a moins d'embarcations. Il n'y en a pas moins, mais on en vend moins chaque année. L'étude du National Transportation Safety Board, ou conseil national de la sécurité des transports des États-Unis, dont certaines parties se retrouvent dans votre cahier d'information, présente un tableau qui indique quel est le marché et combien d'appareils sont vendus chaque année. D'après mes informations, il y en avait plus d'un million aux États-Unis en 2001, et plus de 50 000 au Canada. Je ne peux pas être plus précis pour l'instant. Des représentants de l'industrie soutiennent que le taux d'accidents n'est pas plus important dans le cas des motomarines que des autres bateaux à moteur, mais on ne précise pas les taux d'accidents avec blessures graves et d'accidents mortels. Selon le rapport du National Transportation Safety Board dont j'ai parlé, les motomarines représentent seulement 10 p. 100 des embarcations de plaisance en activité, mais elles sont pourtant en cause dans 51 p. 100 des accidents. Je pense que c'est exagéré.

Jaimerais vous parler des caractéristiques de manœuvrabilité particulières des motomarines en commençant par la distance de freinage. Ces embarcations n'ont aucun frein. Seule la friction

friction created between the hull of the personal watercraft and the water. Our testing has revealed that from a speed of 30 miles per hour, the stopping distance is 155 feet. Honourable senators, that is one-half the length of a football field. From a speed of 45 miles per hour, the stopping distance is 220 feet — about two-thirds the length of a football field.

Given an impending danger, the alternative to braking — and that is not an option with personal watercraft — is to steer away from the hazard. The handling characteristics of the personal watercraft dictate that the operator applies throttle and then turns away — not reduced throttle. That is the only away to avoid an obstacle — apply throttle. That is counterintuitive. When as children we learn to ride a bike, we are told to stop peddling and to turn away from the danger. It is the same thing with a motor scooter and with a car — you let off the accelerator and turn away from any impending danger. We never learned to apply the throttle before turning away from a hazard. That was imprinted at an early age. The PWC is counterintuitive. At the first notion of danger, we have a propensity to release the throttle.

During my research on the *Cuenlass* case, I came across an alternative design on the Internet. It was a simple rudder system and I purchased a number of them over the Internet. They were about \$80 per unit and I have since discovered that they can be produced for about \$6 per unit. I fastened them to the nozzle on the original equipment of the manufacturer, Yamaha. We conducted a great number of tests and found that it gave the personal watercraft excellent turning ability, even when the throttle was off.

I presented this alternative design to a jury in Los Angeles in February 2002 and the result was an \$8.3-million spanking to Yamaha. During the trial, Yamaha severely criticized this rudder system. They believed that if it ran over a swimmer, it would severely cut him. Subsequently, my company designed and developed an on-demand rudder system that deploys only when the throttle is released. It retracts with pressure. I would like to show you how that rudder system works and how easy it is to solve this problem.

Before that, here is a standard lower leg of a five-horsepower Yamaha engine. We can see the prop and the lower leg. This is the fin and it acts like the rudder does on our system — the add-on rudder system. When you let off the power, you can turn the motor and still have steering control.

This course was taken from the Society of Automotive Engineers', or SAE, proposed "J" standard. This will be the chute and the triangle is the target area. The personal watercraft will be coming in through this entrance chute. This is the off-throttle buoy. When I hit the first buoy, I let off the throttle. When I hit the second buoy, I turn full left. The object is to avoid this triangle. The triangle represents a swimmer. The second set of buoys at 13 feet apart represent a personal watercraft. The base of the triangle is 26 feet and represents a 26-foot boat. To make the course realistic, that is what the SAE determined.

entre la coque de la motomarine et l'eau permet de décélérer. D'après nos essais, à une vitesse de 30 milles à l'heure, la distance de freinage est de 155 pieds. C'est la moitié de la longueur d'un terrain de football, honorables sénateurs. À une vitesse de 45 milles à l'heure, la distance de freinage est de 220 pieds, soit les deux tiers de la longueur d'un terrain de football.

Devant un danger imminent, au lieu de freiner — ce qui n'est pas possible avec une motomarine — il faut tourner pour s'éloigner du danger. Pour manœuvrer une motomarine, le conducteur doit appuyer sur la manette des gaz, et non pas la relâcher, puis tourner. C'est la seule façon d'éviter un obstacle, donner du gaz. Ce n'est pas le réflexe normal qu'ont les gens. Quand, enfants, nous apprenons à conduire une bicyclette, on nous dit d'arrêter de pédaler et de tourner pour éviter le danger. C'est la même chose quand on conduit un scooter et une voiture — on relâche l'accélérateur et on tourne pour s'éloigner du danger. On ne nous a jamais appris à appuyer sur la manette des gaz pour éviter un danger. C'est ancré en nous en bas âge. La motomarine fonctionne à l'encontre de la réaction que les gens auraient normalement. Dès qu'il y a danger, instinctivement, nous sommes portés à relâcher les gaz.

Au cours de mes recherches concernant l'affaire *Cuenlass*, j'ai découvert sur Internet un dispositif pouvant régler le problème. Il s'agissait d'un système de gouvernail, et j'en ai acheté un certain nombre par Internet. Ils coûtaient environ 80 \$ chacun, et je me suis rendu compte par la suite qu'on pouvait les fabriquer pour environ 6 \$ l'unité. J'ai attaché le gouvernail à la tuyère de l'appareil fabriqué par Yamaha. Nous avons effectué de nombreux essais et constaté que le gouvernail permettait très bien de maîtriser la motomarine, même en décélérant.

J'ai proposé cette solution à un jury à Los Angeles, en février 2002, ce qui a coûté 8,3 millions de dollars à Yamaha. Durant le procès, Yamaha a sévèrement critiqué le système de gouvernail, estimant qu'il pouvait déchiqueter les nageurs. Par la suite, mon entreprise a dessiné et mis au point un système de gouvernail qui se déploie sur demande seulement quand la manette des gaz est relâchée. Il se rétracte quand il y a de la pression. J'aimerais vous montrer comment le gouvernail fonctionne et comment il est facile de régler le problème.

Auparavant, vous voyez ici l'arbre type d'un moteur Yamaha de cinq chevaux-vapeur. Vous avez ici l'hélice et l'arbre. C'est l'aileron qui agit comme le gouvernail le fait dans notre système de gouvernail complémentaire. Quand vous relâchez les gaz, vous pouvez tourner le moteur et toujours avoir la maîtrise de l'appareil.

Ce parcours est tiré de la norme «J» proposée par la Society of Automotive Engineers, ou SAE. C'est le passage, et le triangle est la zone cible. La motomarine va arriver par le passage d'accès. C'est la première bouée. Quand j'y arrive, je relâche les gaz. À la deuxième bouée, je braque complètement à gauche. L'objectif consiste à éviter le triangle. Le triangle représente un baigneur. La deuxième série de bouées distancées de 13 pieds représente une motomarine. La base du triangle est de 26 pieds et représente un bateau de 26 pieds. Pour rendre le parcours réaliste, il a été établi par la SAE.

First, in the video you will see two runs, one immediately after the other. The first run will be with the original equipment of the manufacturer. The second run will be with our rudder system applied to the PWC. You will be able to see the significant difference between the two.

I would like to address a few other items that we have heard about, such as drowning statistics. We heard that drowning statistics were higher for canoeists and other boaters than for riders of personal watercraft. One reason is that almost all personal watercraft operators wear life jackets. They do not drown but they die from blunt trauma and brain injury. It is easier to enforce the wearing of life jackets. You cannot see who is wearing a life jacket in a boat; you do not need to wear a life jacket in a big boat, as long as you have one on board. Whereas on a PWC, you have to wear a life jacket and it is easily enforceable. That is why there are not as many people drowning, but there is a high rate of head injuries and blunt trauma.

I will give you my summary and recommendations. My recommendations may go beyond those mandated by Bill S-10. I am appealing to all senators to consider further action that would save lives and reduce injuries in this country. Ultimately, I would like to see Canada take the lead in personal watercraft safety. This is not unreasonable considering that the largest producer of these craft is a Canadian company, Bombardier.

I would also like to see a higher standard of training by the Canadian Coast Guard, and specifically, a hands-on course for personal watercraft operation licensing. This, senators, is the reason. I walked in, paid my \$40 and immediately got it.

It is absolutely necessary that we implement some level of regulation of the personal watercraft rental agencies. If you look at the U.S. Coast Guard report, or the NTSB report, you will see that 24 per cent of all accidents involve rental agencies.

The rental business is big in Canada, as it is everywhere else. You can go to any lake in the summer in Canada and rent a personal watercraft for \$80 an hour. For the most part, the instructions are non-existent. Customers are asked whether they have ever ridden one before. If they say yes, they are sent off with a life jacket and told not go within 100 feet of the shore. That is the limit of the instruction people are getting.

I believe you have a schedule on CHIRPP, Canadian Hospitals Injury Reporting and Prevention Program. They provide valuable statistics with respect to personal watercraft injury. However, the data lack accident causation and do not address fatalities. I would recommend a comprehensive study be conducted in Canada to obtain a true Canadian picture of PWC accidents and injuries. From a review of the U.S. data, we find that 10 per cent of the boats, that is, personal watercraft, give us 51 per cent of the

D'abord, dans la vidéo que vous verrez, on va faire le parcours deux fois de suite. La première fois, ce sera avec l'appareil du fabricant. La deuxième fois, notre système de gouvernail aura été installé sur la motomarine. Vous serez en mesure de constater la différence importante entre les deux.

J'aimerais revenir sur deux ou trois éléments dont nous avons entendu parler, comme les statistiques sur les noyades. On a dit que la noyade était une cause de décès plus importante pour les canoteurs et les autres plaisanciers que pour les conducteurs de motomarine. Il faut dire que presque tous les conducteurs de motomarine portent un gilet de sauvetage. Ils ne meurent pas noyés, mais des suites d'un traumatisme contondant et de blessures à la tête. C'est plus facile d'exiger le port du gilet de sauvetage. On ne peut pas voir qui porte un gilet de sauvetage dans un bateau; il n'est pas nécessaire de le porter dans une grosse embarcation, dans la mesure où vous avez un gilet de sauvetage à bord. Sur une motomarine, il faut en porter un, et c'est facile à faire appliquer. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas beaucoup de gens qui se noient, mais il y a un taux élevé de blessures à la tête et de traumatismes contondants.

Je vais indiquer à quoi la situation se résume pour moi et formuler des recommandations. Mes recommandations vont peut-être plus loin que ce que prévoit le projet de loi S-10. Je demande à tous les sénateurs de prendre des mesures qui vont sauver des vies et réduire les blessures dans notre pays. En fin de compte, j'aimerais que le Canada ouvre la voie dans le domaine de la sécurité des motomarines. Ce n'est pas irréaliste, compte tenu du fait que le plus important fabricant de motomarines est une entreprise canadienne, Bombardier.

J'aimerais également que les normes de formation établies par la Garde côtière canadienne soient plus sévères et, plus précisément, qu'il y ait un cours pratique pour l'obtention d'un permis de conducteur de motomarine. Sénateurs, je le demande parce que je n'ai eu qu'à payer 40 \$ pour obtenir ce permis.

Il est absolument nécessaire de mettre en oeuvre une réglementation pour les agences de location de motomarines. D'après le rapport de la Garde côtière des États-Unis, ou le rapport du NTSB, 24 p. 100 de tous les accidents mettent en cause les agences de location.

Les entreprises de location sont très présentes au Canada, comme partout ailleurs. L'été, on peut louer une motomarine sur n'importe quel lac au Canada pour 80 \$ de l'heure. Dans la plupart des cas, on ne donne aucune directive. On demande aux clients s'ils ont déjà conduit une motomarine. S'ils répondent oui, on les laisse partir en leur remettant un gilet de sauvetage et en leur demandant de ne pas s'éloigner à plus de 100 pieds du rivage. Ce sont les seules directives qu'on donne.

Je crois que vous avez des informations sur le SCHIRPT, le Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention de traumatismes. Il fournit des statistiques précieuses sur les blessures associées aux motomarines. Cependant, on ne fournit pas de données sur les causes des accidents ni sur les décès. Je recommanderais qu'une étude exhaustive soit effectuée au Canada pour que nous ayons l'heure juste sur les accidents et les blessures associés aux motomarines. D'après les données

accidents. There is no reason for our numbers to differ significantly from the U.S. numbers. If there is, I would like to know it.

This is the video of which I spoke. There is your off-throttle steering and the little rudder system that adds on. This is steering on demand. In a half-second the rudder deploys when you leave off the throttle. Apply the throttle and the rudder retracts. The rudder deploys when needed.

This particular machine was a 1998 Bombardier. This first run was with the original equipment of the manufacturer, right through the entire target zone. The next one will be with that rudder system. Look at the manoeuvrability. It totally avoided the target. This is with the original equipment. It missed the swimmer but got the personal watercraft and the big boat. This is with the rudder system. Again, perfect manoeuvrability, both right and left. The speeds are 29 to 30 miles per hour.

We will see what happens at 32 miles per hour. It totally missed the target. Let's speed this up and see what happens at 42 miles per hour. With no rudder system, it goes right through the centre of the target zone. This is with the rudder system. It totally avoids the entire triangle. Again, there is no rudder system. That is the manoeuvrability, or lack thereof, of our personal watercraft today.

Have another look. This is the original equipment from the manufacturer. Those steering handlebars are turned completely in one direction, and there is absolutely no response.

The Acting Chairman: That is without the rudder. The directional thrust from the water pumps is being turned with the handlebars but it is not responding.

Mr. Paulo: Exactly. That is because when the throttle is off, there is no thrust of water out of that nozzle.

The Acting Chairman: If he had kept the throttle on and turned his handlebars, it would have worked.

Mr. Paulo: If the throttle is on it has beautiful manoeuvrability. Absolutely.

This was being videoed from the shore and many people asked whether I was worried about the rocks. I told them that I had spent a few hundred hours on these, I know why I am here, I know what it does, and do not worry. If I got into trouble, which I did not, I gave myself plenty of safety distance. If I got myself into trouble, and it has happened to me in other testing instances, I hit the throttle and I had beautiful manoeuvrability.

The Acting Chairman: In this case, he is coming full on at 40 kilometres an hour and he throttles off and turns, but nothing happens. If he is coming at 40 kilometres an hour and throttles off with the fin, he turns.

Mr. Paulo: Yes, with the rudder. As soon as you let off the throttle, the rudder system drops down, and that is why you have that turning manoeuvrability.

américaines, on constate que 10 p. 100 de motomarines causent 51 p. 100 des accidents. Il n'y a pas de raison que nos chiffres soient bien différents de ceux des États-Unis. S'il y a une différence, j'aimerais la connaître.

Voici la vidéo dont j'ai parlé. C'est le système d'aide à la direction en absence de propulsion et le petit système de gouvernail qui s'ajoute. On maîtrise la motomarine à volonté. Dans l'espace d'une demi-seconde, le gouvernail se déploie quand vous relâchez les gaz. Vous appuyez sur la manette des gaz et le gouvernail se rétracte. Le gouvernail se déploie au besoin.

Cet appareil est un modèle 1998 de Bombardier. Le premier parcours a été effectué avec l'appareil original, dans toute la zone cible. Le suivant le sera avec le système de gouvernail. Voyez comment on manoeuvre l'appareil. La motomarine a évité complètement la cible. C'est avec l'appareil original. On évite le nageur, mais on frappe la motomarine et le bateau. Maintenant, avec le système de gouvernail. La manoeuvrabilité est parfaite, à droite et à gauche. La vitesse est de 29 ou 30 milles à l'heure.

Vous allez voir ce qui passe à 32 milles à l'heure. L'appareil évite complètement la cible. On augmente la vitesse, et voilà ce qui se passe à 42 milles à l'heure. Sans système de gouvernail, la motomarine se dirige directement au centre de la zone cible. Maintenant, avec le système de gouvernail. Elle évite complètement tout le triangle. De nouveau, sans système de gouvernail. Vous voyez comme il est difficile de manoeuvrer une motomarine aujourd'hui.

Regardez de nouveau. C'est l'appareil original du fabricant. Le guidon est braqué complètement dans une direction, et il ne se passe absolument rien.

La présidente suppléante: Il n'y a pas de gouvernail. On oriente la pompe à eau à l'aide du guidon, mais il ne se passe rien.

Mr. Paulo: Exactement. Il en est ainsi parce que, quand on relâche la manette des gaz, il n'y a pas d'eau qui sort de la tuyère.

La présidente suppléante: Si le conducteur avait appuyé sur la manette des gaz et tourné son guidon, il aurait changé de direction.

Mr. Paulo: Quand on appuie sur la manette des gaz, il est très facile de manoeuvrer l'embarcation. Tout à fait.

On a filmé les essais à partir du rivage et beaucoup de gens m'ont demandé si j'ai eu peur des roches. Je leur ai répondu que j'avais passé des centaines d'heures à m'exercer, et que je savais ce que je faisais; il ne fallait pas s'inquiéter. Je gardais une distance de sécurité suffisante, mais il n'est rien arrivé. Je me suis retrouvé dans des situations difficiles lors d'autres essais, et j'ai réussi à très bien manoeuvrer l'appareil en appuyant sur la manette des gaz.

La présidente suppléante: Dans ce cas-ci, à une vitesse de 40 kilomètres à l'heure, on tourne après avoir relâché la manette des gaz et rien ne se produit. À la même vitesse, avec l'aileron, on peut tourner en relâchant les gaz.

Mr. Paulo: Oui, avec le gouvernail. Dès que vous relâchez la manette des gaz, le système de gouvernail sort, et c'est pourquoi il est possible de manoeuvrer.

It is time our regulatory bodies called upon the personal watercraft manufacturers to clean up this mess. This is 2003. Safety does sell. It is demanded. We have identified the problem, we have a solution and now we have to force the manufacturers to remedy that problem. The big five will tell you they are doing their best to improve off-throttle steering.

The Acting Chairman: Perhaps we are straying from the actual proposed legislation, which is to give persons living in particular areas the ability to have these types of watercraft banned, if in fact that is their wish. You have gone further.

It is certainly laudable and perhaps something that should be looked at, but it does not apply to the bill that Senator Spivak is putting forward.

Mr. Paulo: That is my presentation on the safety aspect of the personal watercraft.

The Acting Chairman: It is impressive and certainly brings out some points for the consideration of the committee.

Senator Kenny: Could you tell me the purpose of describing to us the different stopping distances of the watercraft?

Mr. Paulo: The purpose is to show you that these machines have no manoeuvrability and no braking power whatsoever. With a boat you always have reverse. I have a 30-foot express cruiser, and on many occasions I have pulled it into neutral and back into reverse to avoid sailboats and other targets.

Senator Kenny: When you were conducting these tests, can you describe what instructions were given to the operator?

Mr. Paulo: I was the operator.

Senator Kenny: Can you describe what instructions you gave yourself?

Mr. Paulo: The test protocol for the first set of tests was to stay as close to 30 miles per hour as possible, and upon entry into the test course, release the throttle at the first set of buoys and allow a half-second spool-down, so there is no thrust, in order to measure the steering capability of the unit.

Senator Kenny: Did the "protocol," as you refer to it, involve you maintaining the same body posture throughout the exercise?

Mr. Paulo: Yes, with little or no body movement at all.

Senator Kenny: In each case you were relatively stationary on the watercraft, and are those the results we saw?

Mr. Paulo: That is correct.

Senator Kenny: Had you decided to, for example, shift your body weight significantly to the left or to the right, would the craft have behaved in a different way?

Mr. Paulo: No, sir.

Il est temps pour nos organismes de réglementation de demander aux fabricants de motomarine de régler la situation. Nous sommes en 2003. La sécurité est à la mode. On l'exige. Nous avons trouvé le problème, nous avons une solution et il faut maintenant obliger les fabricants à remédier à la situation. Les cinq grands fabricants vont vous dire qu'ils mettent tout en oeuvre pour mettre au point un système d'aide à la direction en absence de propulsion.

La présidente suppléante: Nous nous éloignons peut-être de la teneur du projet de loi, qui vise à permettre à ceux qui vivent dans certains endroits de faire interdire les motomarines, s'ils le désirent. Vous allez plus loin.

C'est certes louable et peut-être qu'il faut examiner la question, mais cela ne s'applique pas au projet de loi que le sénateur Spivak propose.

M. Paulo: C'est ce que j'ai à dire sur la sécurité de la motomarine.

La présidente suppléante: C'est impressionnant et cela fournira certes matière à réflexion au comité.

Le sénateur Kenny: Pourquoi nous indiquer les différentes distances de freinage de la motomarine?

M. Paulo: Pour vous montrer que ces appareils n'ont aucune manoeuvrabilité et aucune possibilité de freiner. Sur un bateau, vous avez toujours une marche arrière. J'ai un bateau rapide de 30 pieds et, à bien des occasions, j'ai mis le moteur au neutre et en marche arrière pour éviter des bateaux à voile ou d'autres obstacles.

Le sénateur Kenny: Quand vous avez effectué ces essais, pouvez-vous nous indiquer les directives que vous avez données au conducteur?

M. Paulo: C'est moi qui conduisais.

Le sénateur Kenny: Pouvez-vous nous expliquer ce que vous deviez faire?

M. Paulo: Pour la première série de tests, le protocole d'essai prévoyait de garder autant que possible une vitesse de 30 milles à l'heure puis, au moment de commencer les essais, de relâcher la manette des gaz devant la première série de bouées et de décélérer pendant une demi-seconde, pour éviter toute poussée, afin de mesurer la manoeuvrabilité de l'engin.

Le sénateur Kenny: Est-ce que le protocole d'essai, puisque c'est ainsi que vous l'appeler, vous exigeait de garder la même position pendant toute la durée de l'exercice?

M. Paulo: Oui, je devais m'efforcer de bouger le moins possible.

Le sénateur Kenny: Sont-ce les résultats que vous avez obtenus à chaque fois que vous êtes demeuré immobile sur la motomarine?

M. Paulo: Oui.

Le sénateur Kenny: Si vous aviez décidé, par exemple, de vous pencher fortement vers la gauche ou vers la droite, la motomarine se serait-elle comportée différemment?

M. Paulo: Non, monsieur.

Senator Kenny: Would the craft have behaved exactly as you described?

Mr. Paulo: There would have been no noticeable difference. We have conducted those tests.

Senator Kenny: Do you have pictures of them?

Mr. Paulo: I do not have them here, but we do have those tests. We conducted those on different machines — Bombardiers, Yamahas, Kawasakis — and there is no noticeable difference.

Senator Kenny: Are you saying that a personal watercraft would proceed in a straight line, notwithstanding the fact that someone might be pulling on the handlebars and shifting their weight from the centre, for example, to the right- or left-hand side?

Mr. Paulo: That is correct. I have stood on the machine in order to get my centre of mass high enough to tilt the machine over and produced no noticeable difference that would help to avoid the target.

Senator Kenny: Was this true with all makes and models?

Mr. Paulo: We tested only certain models of Kawasakis, Yamahas and Bombardiers. We did not test every kind of hull, no.

Senator Kenny: Do you have a financial interest in the rudder system you showed us that did provide steering capability?

Mr. Paulo: I have no financial interest at all. In fact, within seven days of our testing, Bombardier filed a patent on a nearly identical unit. It was developed for people to use. We do not have a patent, we have not filed a patent, and we have no interest in filing a patent. It is there to be used, and we would like someone to put it to use.

Senator Spivak: I am curious about the injuries. First, you said that most of them are trauma injuries. Are there any other kinds of injuries unique to personal watercraft? Have you analyzed the causes? Are the accidents due to the inability to steer properly and the counterintuitive necessity to put on the throttle when you are heading into some danger? What other reasons are there?

Mr. Paulo: These are American statistics. I do not believe we in Canada have reliable statistics. I do not see any reason why they should differ. In the U.S., the NTSB reports that personal watercraft represent 10 per cent of all powerboats but 51 per cent of all accidents. Out of that 51 per cent of all accidents, 24 per cent involved rentals and 24 per cent involved no off-throttle steering.

With respect to injuries, we are seeing a lot of head injuries from people hitting docks and other boats. There is one personal watercraft striking another. There have been a number of them.

Le sénateur Kenny: Elle se serait comportée exactement comme vous l'avez décrit?

M. Paulo: Il n'y aurait pas eu de différence perceptible. Nous avons déjà fait des essais là-dessus.

Le sénateur Kenny: Avez-vous des images à nous présenter?

M. Paulo: Malheureusement, je n'en ai pas ici, mais nous avons bel et bien effectué des tests sur des machines de marques différentes — Bombardier, Yamaha, Kawasaki — et nous n'avons relevé aucune différence.

Le sénateur Kenny: Est-ce à dire que la motomarine continuerait tout droit, même si le conducteur tirait sur le guidon et penchait son corps vers la gauche ou vers la droite?

M. Paulo: C'est exact. Je me suis placé de façon à ce que mon centre de gravité soit assez haut pour que je puisse incliner la machine et changer la trajectoire, mais il n'y a eu aucune différence notable pouvant me permettre d'éviter l'obstacle.

Le sénateur Kenny: Est-ce vrai pour toutes les marques et tous les modèles?

M. Paulo: Nous avons fait des essais sur certains modèles de Kawasaki, Yamaha et Bombardier, mais nous n'avons pas testé tous les types de coque.

Le sénateur Kenny: Avez-vous un intérêt financier dans le système de gouvernail permettant de manœuvrer la motomarine que vous nous avez présenté?

M. Paulo: Absolument pas. En fait, dans les sept jours qui ont suivi nos essais, Bombardier a déposé un brevet pour un dispositif assez semblable. Il l'avait développé en vue de le commercialiser. Nous ne détenons pas de brevet, nous n'avons pas non plus déposé de demande de brevet et nous n'avons aucune intention de le faire. Ce système a été créé pour être utilisé et nous aimerais trouver quelqu'un qui s'y intéresse.

Le sénateur Spivak: J'aimerais avoir des précisions au sujet des blessures. Au début, vous avez dit que dans la plupart des cas, c'étaient des traumatismes. Y a-t-il d'autres types de blessures plus particulièrement attribuables aux motomarines? Avez-vous analysé les causes? Les accidents sont-ils dus à l'incapacité de manœuvrer correctement l'engin et à la nécessité contre-intuitive d'appuyer sur la manette des gaz face à un danger? Quelle sont les autres raisons?

M. Paulo: Ces statistiques sont américaines. Je ne crois pas que le Canada dispose de données fiables en la matière. Je ne vois pas pourquoi elles seraient différentes. Aux États-Unis, le NTSB rapporte que les motomarines ne représentent que 10 p. 100 de tous les bateaux à moteur, mais qu'elles sont responsables de 51 p. 100 des accidents. Sur ces 51 p. 100, 24 p. 100 mettent en cause des engins de location et 24 autres des motomarines non équipées de systèmes d'aide à la direction en absence de propulsion.

Pour ce qui est des dommages corporels, on déplore beaucoup de blessures à la tête, provoquées par des gens qui percutent des pontons d'accostage ou frappent d'autres embarcations. Il y a

There have been rear-enders, with one riding up the back of another into the abdomen and the upper thorax. We are beginning to see a number of unique injuries when occupants slide and fall off the rear of the machine with legs apart. We have had some horrendous vaginal and rectal injuries. One particular lady has had 27 surgeries. She will never be fully recovered.

They are horrible injuries. I have never seen them on aircraft, motorcycles or automobiles. This is brand new to me. We have had a number of such incidents.

The Acting Chairman: Thank you, Mr. Paulo.

Our next presentation will be from Mr. Komanoff. Thank you for being here, sir.

Mr. Charles Komanoff, Author-Researcher, Komanoff Energy Associates: Madam Chairman, honourable senators, I cannot tell you how honoured I feel to have been invited to appear before you, especially considering I am from south of the border. I have a very special feeling and affection for Canada. I am honoured to be here.

This photograph is intended to remind me, and hopefully all of us in this room, of why we are here. It was not taken in Canada. I took it last August from a canoe, with my family sort of turned the other way, on a lake in the Adirondacks, perhaps 150 miles southeast of here, where we are fortunate enough to be “rental cottagers,” if you will. The quiet of this lake, and other lakes, is very important to me personally and, clearly, to millions of my countrymen and millions of your countrymen.

My presentation mostly has to do with the noise from jet skis. However, I want to add an embellishment to a statistic given by Mr. Paulo. He reported that according to the U.S. National Transportation Safety Board, jet skis accounting for 10 per cent of motorized craft were involved in 51 per cent of either accidents or injury-causing accidents. From that, one might be tempted to divide the 10 into the 51, come up with 5 and say, “They are 5 times more likely per hull to be involved in some sort of mayhem.” From those numbers, which are similar to numbers that I developed in my booklet, “Drowning in Noise,” the ratio is about nine-fold. I am a mathematician and former math teacher. Give me any excuse and I will turn to the arithmetic. I will be happy to explain how it could be that a type of craft that accounts for 10 per cent of boats and 51 per cent of accidents could actually be 9 times per craft more prone to accidents rather than 5. By the way, in my booklet, in footnotes 32 and 33, I have data, also for the United States, but from the Coast Guard, covering 1997. This was published in 2000. There were roughly 5,000 vessels involved in collisions. I looked at collisions between two craft. A little fewer than 2,500 involved jet skis. That was about half the total.

aussi des motomarines qui entrent en collision, nous en avons plusieurs exemples. Il y a également des chocs arrières, qui causent des blessures à l'abdomen et dans la partie supérieure du thorax. Nous commençons à voir aussi un certain nombre de blessures caractéristiques des accidents de motomarines, notamment quand les occupants glissent, tombent à la renverse et se font frapper aux jambes. Nous avons aussi relevé d'horribles blessures vaginales et rectales. Une dame, en particulier, a dû subir 27 interventions chirurgicales. Elle ne se rétablira probablement jamais complètement.

Ce sont d'atroces blessures. Je n'ai jamais rien vu de semblable à la suite d'un accident d'avion, de moto ou de voiture. C'est assez nouveau pour moi. Nous avons connu plusieurs cas du genre.

La présidente suppléante: Merci, monsieur Paulo.

Le prochain témoignage nous sera livré par M. Komanoff. Je vous remercie de votre présence, monsieur.

M. Charles Komanoff, auteur-recherchiste, Komanoff Energy Associates: Madame la présidente, honorables sénateurs, je ne puis vous dire à quel point je suis flatté d'avoir été invité à comparaître devant votre comité, d'autant plus que je ne suis pas citoyen de ce pays, mais Américain. J'éprouve néanmoins un profond attachement pour le Canada. C'est pour moi un grand honneur que d'être ici parmi vous aujourd'hui.

Cette photographie est là pour nous rappeler — à moi et, je l'espère, à tous ceux qui sont dans cette pièce — pourquoi nous sommes réunis aujourd'hui. Elle n'a pas été prise au Canada. Je l'ai prise en août dernier, depuis un canoë, avec ma famille, sur un lac des Adirondacks, à environ 150 milles au sud-est d'ici, dans une région où nous avons eu la chance de trouver un chalet à louer. La quiétude qu'inspire ce lac, et d'autres, est très importante pour moi, tout comme elle l'est certainement pour des millions d'Américains et de Canadiens.

Mon exposé portera principalement sur le bruit provoqué par les motomarines. Auparavant, j'aimerais apporter une précision à une statistique fournie par M. Paulo. Il a dit que, selon le National Transportation Safety Board, les motomarines — qui représentent 10 p. 100 des embarcations motorisées — étaient en cause dans 51 p. 100 des accidents avec ou sans blessés. Si l'on se fie à ces données, on peut être tenté de diviser 51 par 10 — ce qui donne 5 — et dire: «Ces embarcations présentent 5 fois plus de risques de provoquer des drames que les autres». Pourtant, ces chiffres — qui sont d'ailleurs semblables à ceux figurant dans mon livret intitulé «Drowning in Noise» — révèlent que les motomarines causent 9 fois plus d'accidents que les autres bateaux. Je suis mathématicien, ancien professeur de mathématiques et j'adore l'arithmétique. Je serai heureux de vous expliquer comment un type d'embarcation, qui ne représente que 10 p. 100 de toutes les embarcations motorisées, peut être à l'origine de 51 p. 100 des accidents et est 9 fois plus susceptible de provoquer des drames que n'importe quel autre bateau. D'ailleurs, les notes de bas de page 32 et 33 de mon recueil contiennent les données transmises par la garde côtière américaine

At that time, it appeared that jet skis accounted for eight per cent of all boats — not motorized boats, but all registered boats. They are statistics similar to those of Mr. Paulo.

To the extent that we are addressing a risk and a danger, let us please make the critical distinction between risks that all of us voluntarily take upon ourselves as swimmers, canoeists or kayakers, doing things that cannot conceivably, except in the most rare circumstances, endanger anybody else, and on the other hand, activities that cause danger to other people. When a person drowns while canoeing, of course it is a tragedy. When a person operating a thrill craft strikes and maims somebody else in the water, or in another craft, it is more than a tragedy. I will leave it to you to apply the appropriate word.

I am really here to talk about noise. What I want to convey to you is that in sharp contrast to what the earlier panel of witnesses said, noise from jet skis is unlike that from conventional motorboats.

A visit to any lake or bay where jet skis are being used will instantly dispel the notion that they are really no different. Let me deconstruct that and give you three reasons why.

First, jet skis are designed and used differently from motorboats in ways that make them likely to be more annoying to more people. They are marketed and used for only one purpose, the thrill of speed. Look at the magazines and you will see that. Look at the people operating them and you will see that. They are seldom driven at less than full throttle.

Motorboats, as often as not, are heading for a fishing spot or a picnicking spot, then people douse the engine and drop anchor. However, jet skiers are in constant motion; they rarely have a destination in mind. They are using their vehicles continuously as a recreational end in themselves.

Second, unlike most motorboats most of the time — I know there are exceptions — jet skis continually leave the water. This magnifies the noise in two ways. First, without the muffling effect of the water, the engine's exhaust is much louder. The engine, the whole craft, is up there out of the water; there is no muffling capability at that moment. Then, when the jet ski enters the water, each time, it smacks the surface with an explosive "whump," and sometimes with a whole series of them.

Contrary to the notion that it is inexperienced 10-year-olds or the occasional miscreant who might be operating a jet ski in this inconsiderate and anomalous way, leaving the water is central to the whole idea of jet skiing. It is integral to the fun. The ultimate thrill seems to be to take to the air and bounce off the water

pour l'année 1997. Ceci a été publié en 2000. On a dénombré environ 5 000 embarcations mises en cause dans des collisions. Après examen, j'ai vu qu'un peu moins de 2 500 accidents impliquaient des motomarines, soit environ la moitié. À l'époque, les motomarines représentaient 8 p. 100 de toutes les embarcations — pas des bateaux à moteur, mais des embarcations enregistrées. Ces statistiques sont semblables à celles avancées par M. Paulo.

Dans la mesure où nous parlons de risques et de dangers, il convient de faire une distinction importante entre les risques que nous prenons tous consciemment quand nous nageons ou faisons du canoë ou du kayak, c'est-à-dire des sports qui, sauf dans des circonstances exceptionnelles, ne présentent aucun danger pour les autres et les activités pouvant mettre en péril la vie d'autrui. Lorsque quelqu'un se noie en canoë, c'est bien sûr une tragédie. Mais lorsque le conducteur d'une de ces machines infernales frappe et mutile une personne dans l'eau ou entre en collision avec une autre embarcation, c'est plus qu'une tragédie. Je vous laisse le soin de trouver le mot qui convient.

En fait, je suis ici pour parler de la nuisance sonore. Ce que j'aimerais vous dire — et cela contrastera fortement avec les témoignages précédents —, c'est que le bruit provoqué par les motomarines est différent de celui des bateaux à moteur classiques.

Pour s'en rendre compte instantanément, il suffit de se promener près d'un lac ou d'une baie où circulent des motomarines. Permettez-moi de vous exposer en détail les trois raisons qui expliquent cela.

Premièrement, les motomarines sont différentes des embarcations motorisées par leur conception et leur usage, de sorte qu'elles risquent d'agacer plus de monde. Les motomarines sont commercialisées et utilisées pour une seule fin, l'enivrement de la vitesse. Vous le constaterez en lisant les magazines spécialisés et en observant les personnes aux commandes de ces engins; il est rare qu'elles les conduisent autrement qu'à pleins gaz.

Les conducteurs de bateaux motorisés, plus souvent qu'autrement, se dirigent vers des lieux de pêche ou de pique-nique, coupent le moteur et jettent l'ancre. Par contre, les pilotes de motomarines se déplacent constamment; ils ont rarement une destination. Ils utilisent plutôt leur véhicule de façon continue à une fin récréative.

Deuxièmement, contrairement à la plupart des embarcations motorisées — je sais qu'il y a des exceptions —, les motomarines quittent constamment l'eau. Cela amplifie le bruit de deux façons. Tout d'abord, sans l'effet atténuant de l'eau, l'échappement du moteur est beaucoup plus bruyant. Quand le moteur et l'embarcation sortent de l'eau, il n'y a rien pour assourdir le bruit. De plus, à chaque fois que la motomarine pénètre dans l'eau, elle émet un son explosif et parfois même une série de claquements puissants en heurtant la surface.

Contrairement à ce que l'on pense, ce ne sont pas de jeunes enfants de 10 ans inexpérimentés ou de vulgaires amateurs qui conduisent les motomarines d'une façon aussi inconsidérée et anormale. La sortie hors de l'eau est l'une des plus grandes sources de plaisir pour les conducteurs de motomarines.

repeatedly — and this is very easily accomplished. You can jump the wake from a passing motorboat, you can have two jet skis in a duet of wake creation and riding, or you can go in a circle and over the wake just from your own machine, into the air and back down, over and over.

Furthermore, jet skis do not have to deliberately jump to leave the water. Because of the short hull, a jet ski ridden fast on even a slightly choppy surface will lift out of the water naturally, eliminating the water's sound-muffling action and creating that "whump."

We begin now to see the answer to the question, "Is it the craft or is it the operator?" Well, it is both. By the operator's intent and by the design of the vehicle, jet skis wind up out of the water a great deal of the time.

Let me try to put some quantification on all this. I brought about half a dozen of these, but this is the second and last slide. I will shorten and simplify this.

How is jet ski noise different? Leaving the water adds about 8 to 10 decibels to the noise level that would be measured if the jet ski was in the water, which is how many of the tests have been done.

Third is what I call "rad," or radical moves. I put "adds 12 to 15 decibels" in quotes, because you will not see these extra decibels on a noise metre. Let me go back to my text and explain why.

The rapid manoeuvring and frequent speed changes are another characteristic of jet skis. They are designed and marketed for weaving, sharp turning, spinning doughnuts and generally erratic throttle use. In all these manoeuvres, the jet impeller does not have a consistent water throughput, so there is no consistent load on the engine. As a result, the engine speed rises and falls through a wide range from moment to moment with each manoeuvre. The result is that characteristic, penetrating whining sound, rising and falling rapidly in pitch like a dentist's drill, and forcing the attention of anyone within earshot.

The variable nature of this noise helps explain why jet skis are so uniquely bothersome. A tenet of psycho-acoustics, the science of how people hear and perceive sound and noise, is that varying noise is more disturbing than a steady noise. The reason is that varying noise demands the hearer's involuntary continuous attention; it is harder to tune out.

In the booklet, "Drowning in Noise," my colleague and I estimated this effect — it is based on the standard deviation of the amplitude of the sound, and it is all there in rather technical terms

L'excitation la plus vive semble être de s'envoler et de rebondir à répétitions sur l'eau — et c'est facile à faire. On prend la vague créée par un bateau motorisé ou une autre motomarine qui passe à proximité — souvent dans un duo mutuel de création de vagues et de conduite sportive — ou encore par sa proche machine en dessinant des cercles, puis on s'élance dans les airs avant de retomber sur l'eau, et ainsi de suite.

Pourtant, les conducteurs de ces engins n'ont pas besoin de sauter délibérément pour s'élever au-dessus de l'eau. Étant donné que la coque des motomarines est courte, lorsque ces machines sont lancées à pleine vitesse, même sur des surfaces faiblement agitées, elles s'élèvent naturellement, perdant ainsi l'effet sonore de l'eau et créant le bruit de battage.

Nous commençons à présent à connaître la réponse à la question de savoir si le problème vient de l'embarcation ou du conducteur. Dans le cas des motomarines, c'est les deux en raison de l'intention du conducteur et de la conception du véhicule; la motomarine est projetée hors de l'eau pendant un certain temps.

Si vous me le permettez, je vais essayer de quantifier tout ceci. J'ai apporté une demi-douzaine de documents, mais je me concentrerai sur l'avant-dernière diapositive. Je m'efforcerai de raccourcir et de simplifier l'explication.

En quoi le bruit de la motomarine est-il différent? À chaque sortie de l'eau, la motomarine produit entre 8 et 10 décibels de plus qu'une motomarine ne quittant jamais l'eau; c'est ainsi que beaucoup d'essais ont été réalisés.

En troisième lieu, il y a ce que j'appelle les mouvements erratiques. Ceux-ci, comme vous le voyez dans la parenthèse, ajoutent de 12 à 15 décibels. Permettez-moi maintenant de revenir sur mon texte et de vous expliquer pourquoi.

La rapidité de manœuvre et les changements fréquents de vitesse sont autant de caractéristiques qui distinguent les motomarines des autres embarcations. Celles-ci sont conçues et commercialisées pour l'esquive, les virages brusques, la capacité de tourner sur place et, de façon générale, l'utilisation erratique de la manette des gaz. Dans toutes ces manœuvres, la turbine ne possède pas de débit d'eau constant et il n'y a donc pas de charge uniforme sur le moteur. Par conséquent, la vitesse du moteur augmente et chute fortement en très peu de temps à chaque manœuvre. Il en résulte un son aigu et pénétrant, qui monte et retombe rapidement en changeant de tonalité, comme la fraise du dentiste, captant ainsi l'attention de toutes les personnes à portée d'oreille.

La nature variable du bruit explique pourquoi les motomarines sont d'une telle nuisance. L'une des affirmations de la psycho-acoustique, la science qui permet de déterminer comment les gens entendent et perçoivent les sons et les bruits, est qu'un bruit qui varie d'intensité est plus dérangeant qu'un bruit constant. C'est parce que le bruit qui varie force l'auditeur à une attention continue involontaire; il est impossible d'en faire abstraction.

Dans le livret intitulé «Drowning in Noise», mon collègue et moi-même avons mesuré l'effet produit en nous fondant sur une déviation normale de l'amplitude du son — tout est expliqué dans

in our monograph — even though you will not see this on the noise metre. You will see this; leaving the water, the amplitude is louder. This is a psychological perceptual effect that causes the jet ski to seem an extra 12 to 15 decibels louder, on average, as a result of this erratic manoeuvring.

When you combine these, adding the 8-to-10 decibel physical and the 12-to-15 decibel perceived effect, you get 20 to 25 decibels more, which translates, in the subjective sense, to 4 to 6 times as loud. The way this works, adding 10 decibels to a sound makes it feel twice as loud. If you add 20 decibels, it is twice, and then twice that, which is 4 times as loud. So, 20 decibels — 8 plus 12 — is 4 times as loud; 25 decibels is 6 times as loud, compared to an outboard motor with the same noise rating that would be measured by some neutral authority if both boats were staying in the water.

The final translation of this is that not only are an 80-decibel jet ski and an 80-decibel outboard motor not the same, the jet ski feels 15 to 30 times closer. Each time you double the distance from a noise source on open water, the sound level goes down by 5 decibels. So if you do 20 of these, you will get about a 15 or 20 times factor. If you do 6, that translates into 30. Imagine having two boats or two craft, one 15 to 30 times closer than the other — you can see that one will be far louder.

We have heard about singling out and discriminating against jet skis for regulatory treatment. We could say that it is the builders and the sellers of jet skis who have singled themselves out by virtue of an inherently noisy mechanical design and a marketing strategy to match. With few exceptions, jet ski noise levels are higher than those of other boats and the quality of the noise is far more grating and obtrusive.

This devastating combination of quantity and quality cries out for proactive governance. Vesting communities with “home rule” powers has begun to take place in the United States. If it could be done across Canada, that would not only benefit the millions of Canadians who seek out waters for some modicum of peace, quiet, solitude and closeness with nature, it would send a signal to my country to do the same. Millions of people in North America will be grateful to you if you can take that step.

Senator Spivak: What about the new machines, which it is claimed are far less noisy?

Mr. Komanoff: That is my question, too. What about the new machines? Over the past several years, I have tried to get information from the counterpart in my country to the Canadian Marine Manufacturers Association — the Personal Watercraft

notre monographie en termes techniques —, même si ce n'est pas perceptible sur un sonomètre. Nous avons remarqué ceci: en quittant l'eau, l'amplitude sonore s'accroît. C'est un effet perceptif psychologique qui donne l'impression que la motomarine produit entre 12 et 15 décibels de plus, en moyenne, à cause de ce mouvement erratique.

En ajoutant les 8 à 10 décibels réels aux 12 à 15 décibels perçus, vous obtenez 20 à 25 décibels de plus, ce qui donne l'impression que le bruit est 4 à 6 fois plus fort. Voici comment ça fonctionne: lorsqu'on ajoute 10 décibels, on a la sensation que le bruit est deux fois plus fort. Lorsqu'on ajoute 20 décibels, soit deux fois plus, le bruit est quatre fois plus fort. À 25 décibels, on a l'impression que le bruit est six fois plus fort que celui d'un bateau hors-bord produisant le même volume sonore.

La conclusion de ceci est que non seulement une motomarine qui produit 80 décibels est plus bruyante qu'une embarcation hors-bord générant le même nombre de décibels, mais en plus, une motomarine donne l'impression physique d'être de 15 à 30 fois plus rapprochée qu'une autre embarcation située à la même distance. À chaque fois que vous doublez la distance par rapport à une source de bruit en eau libre, le niveau sonore diminue de 5 décibels. Si vous multipliez cela par 20, vous obtenez un résultat de 15 à 20 fois supérieur. Avec 6, cela devient 30. Imaginez deux embarcations dont l'une est 15 à 30 fois plus proche de vous que l'autre; vous aurez l'impression qu'elle fait beaucoup plus de bruit que celle qui se trouve plus loin.

Nous avons déjà entendu des gens se plaindre de la prise de règlements ou de la discrimination à l'encontre des motomarines. À ceux-là, je dirais que ce sont les constructeurs et fournisseurs de motomarines qu'il faut pointer du doigt, à cause d'une conception mécanique intrinsèquement bruyante et d'une stratégie de marketing à l'avenant. À quelques exceptions près, les niveaux de pollution sonore des motomarines sont plus élevés que ceux des autres bateaux, et la nuisance sonore est beaucoup plus aiguë et envahissante.

Cette combinaison dévastatrice sur les plans de la quantité et de la qualité appelle à une gouvernance proactive. Aux États-Unis, on commence à voir des collectivités investies du pouvoir de légiférer sur leur propre territoire. Si cela pouvait se faire également ici, cela profiterait non seulement à des millions de Canadiens qui considèrent les plans d'eau comme des havres de paix, de quiétude, de solitude et de rapprochement avec la nature, mais en plus, cela inciterait mon pays à en faire de même. Des millions de gens, partout en Amérique du Nord, vous seraient reconnaissants d'adopter cette mesure.

Le sénateur Spivak: Qu'en est-il des nouvelles machines dont on prétend qu'elles sont beaucoup moins bruyantes?

Mr. Komanoff: C'est aussi la question que je me pose. Qu'en est-il des nouvelles machines? Au cours des dernières années, j'ai essayé d'obtenir des informations auprès de la Personal Watercraft Industry Association, qui est l'équivalent de

Industry Association — to quantify and document the purported and highly touted reductions in noise from newer machines.

I would like to share something that I read in the *New York Times* in May 2002. The Executive Director of the PWIA in the United States had a letter published that claimed their machines were 70 per cent quieter than the 1998 models. I wrote her and asked for the basis of this claim and for the test information, evidence and documentation. This is a four-paragraph letter from her from May 28, 2002. I will read the first couple of sentences:

Dear Mr. Komanoff:

I am in receipt of your letter requesting more information on PWIA's assertion that today's PWCs are 70 per cent quieter than 1998 models. Unfortunately, I cannot share with you the basis for this fact because it is based on the manufacturer's proprietary information.

I was not asking for the engine design that achieved supposedly lower emission levels. I was simply asking for numbers, sound levels, test results, test protocols and anything that could document this important claim that is influencing public policy. I was turned aside. I do not know the exact nature of the correspondence, but around that same time, in the summer of 2002, Senator Spivak's office proffered a number of questions to the Canadian Marine Manufacturers' Association. I believe some of them were along the same lines, and my understanding is that no replies have ever been received.

We are operating in a vacuum. We are asked to take these assertions on faith. My own sense of things, based on anecdotal observation, because that is all I have to go on, is that any improvements in engine and craft design that would lead to lower sound emission levels are being eroded, if not entirely offset, by the constant evolution toward higher and higher horsepower craft, larger jet skis and greater seating capacity for more people, so that at the end of the day, there is no measurable improvement in newer models as compared to the earlier ones. Again, if that is not correct, show us the data, please.

Senator Spivak: I have one question, if I may. Some of the American research, I believe, shows that there are new soundless machines, but the old ones are still out there. They claim that, given present trends, it would take until about 2030 before all the old ones would be off the water. Do you have any information on that? Does that show up in any of your research?

Mr. Komanoff: I have not seen that information, but in "Drowning in Noise," I looked at future years.

Senator Spivak: It is the complete transformation from the current two-stroke engine into —

l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, pour quantifier et documenter les soi-disant réductions de bruit importantes pour les nouvelles machines.

J'aimerais vous lire un article paru dans le *New York Times* de mai 2002. La directrice générale de PWIA, aux États-Unis, a fait publier une lettre dans laquelle elle affirme que ses motomarines sont 70 p. 100 plus silencieuses que les modèles de 1998. Je lui ai écrit pour lui demander sur quelles bases elle se fondait pour faire une telle affirmation, ainsi que les résultats des tests effectués, les preuves et la documentation connexe. Le 28 mai 2002, elle m'a répondu dans une lettre de quatre paragraphes. Permettez-moi de vous en lire quelques lignes:

Cher monsieur Komanoff,

J'ai bien reçu votre lettre dans laquelle vous voulez des précisions au sujet de notre affirmation selon laquelle les motomarines que construit actuellement PWIA sont 70 p. 100 plus silencieuses que les modèles de 1998. Malheureusement, je ne peux vous communiquer cette information étant donné qu'elle est la propriété du fabricant.

Je ne lui demandais pas comment était conçu le moteur qui, soi-disant, était à l'origine de ces baisses d'émissions sonores. Je lui demandais simplement des chiffres, des niveaux de pression acoustique, les résultats de tests, les protocoles d'essai et tout autre document à l'appui de cette déclaration importante qui influence les politiques publiques. Ma demande est restée lettre morte. Je ne sais pas exactement ce qu'il s'est passé, mais à peu près au même moment, durant l'été 2002, le bureau du sénateur Spivak a envoyé une série de questions à l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques. Je crois que plusieurs d'entre elles allaient dans le même sens que les miennes et, d'après ce que je sais, Mme Spivak n'a pas non plus obtenu de réponse.

Il y a un vide juridique à combler. Selon moi, et si je me fonde sur mes observations anecdotiques — car c'est tout ce que j'ai —, toute amélioration pouvant être apportée au moteur et à la conception de l'embarcation dans le but de diminuer les niveaux d'émission sonore est sacrifiée, si ce n'est complètement négligée, au profit de la création d'embarcations toujours plus puissantes, de motomarines toujours plus grandes et plus spacieuses, de sorte qu'au bout du compte, il n'y a pas moyen de mesurer les améliorations apportées aux nouveaux modèles par rapport aux anciens. Je le répète, si ce qu'on dit est vrai, qu'on nous le prouve.

Le sénateur Spivak: J'aimerais vous poser une question, si vous me le permettez. Je crois que certaines recherches américaines ont révélé qu'il existe de nouvelles machines silencieuses; mais les anciennes sont toujours là. Étant donné les tendances actuelles, les vieilles motomarines disparaîtront complètement aux environs de 2030. Avez-vous des informations à ce sujet? En parlez-vous dans vos recherches?

M. Komanoff: Je ne connais rien de tel, mais dans *Drowning in Noise*, j'ai réalisé une étude prospective.

Le sénateur Spivak: Il y aura une transformation complète des moteurs à deux temps que nous connaissons actuellement vers...

Mr. Komanoff: Right. I did total noise projections based on certain schedules — perhaps that is a loaded word — of the introduction of newer machines with hypothetical reductions in decibel levels per machine. I basically found that by 2005, the increase in the number of jet skis in service — an increase in the total number of craft still in operation, even though sales appear to have peaked in the mid- to late-1990s — would more than offset the introduction of supposedly quieter models unless there were some profound revolution in design; and unless that revolution were reflected, or captured, in sales far more rapidly than any market penetration model would predict.

The Acting Chairman: The proposed legislation is designed in such a way that it gives options to persons who would like, as a group, to have PWCs prohibited in certain areas. Do you have similar legislation in the United States? If you do, how effective is it? Is it federal or state legislation?

Mr. Komanoff: The United States is a real patchwork when it comes to regulations in general, but particularly in regulating watercraft. New York State, where I live, enacted a “home rule” bill several years ago that I believe is very similar to Bill S-10. I may be walking on thin ice here, but it invests municipalities with the authority to regulate, or ban, if they choose to, the use of jet skis.

San Francisco has imposed a distance rule. The San Juan Islands, San Juan County in Northwest Washington, about 40 or 50 miles south of British Columbia’s Juan de Fuca Strait, banned jet skis entirely six years ago. That ban has held up against court challenges by the jet ski industry. In New York State, I believe several dozen municipalities have taken advantage of the authority granted by the legislature several years ago and have banned jet skis within their jurisdictions.

The Acting Chairman: It is state or municipal legislation that is being used in those cases.

Mr. Komanoff: Yes.

The Acting Chairman: It has been effective and has stood up to court challenges.

Mr. Komanoff: Yes, it has. Certainly, the bans in effect are clear enough. Nobody has tried to take a jet ski onto a lake within a banned jurisdiction and operate it.

The Acting Chairman: Are there statistics to indicate how that has affected the sales of PWCs?

Mr. Komanoff: It cannot be good for the jet ski industry. My own sense of the economics is that people who are no longer able to use a jet ski at their favourite spot do not leave the lake and take up bowling, as may have been suggested. Rather, they

M. Komanoff: C'est exact. J'ai fait des projections pour déterminer le niveau d'exposition totale au bruit en me fondant sur certains modèles — c'est peut-être un mot trop fort — d'introduction de nouvelles machines, en tenant compte des réductions hypothétiques du niveau des décibels. J'en suis arrivé à la conclusion que d'ici 2005, l'augmentation du nombre de motomarines en service — même s'il semble que les ventes aient atteint un sommet entre le milieu et la fin des années 90 — aura pour conséquence d'éliminer l'effet des modèles soi-disant silencieux, à moins qu'il y ait une révolution profonde dans la conception de ces machines et à moins que cette révolution soit reflétée ou traduite dans les ventes beaucoup plus rapidement que n'importe quel modèle de pénétration du marché ne pourrait le prédire.

La présidente suppléante: Le projet de loi proposé donne la possibilité aux groupes qui le voudraient d'interdire les motomarines dans certains secteurs. Existe-t-il une mesure législative semblable aux États-Unis? Si oui, en avez-vous mesuré l'efficacité et est-ce une mesure fédérale ou bien propre à un État?

M. Komanoff: En ce qui concerne la réglementation en général, et la réglementation applicable aux motomarines en particulier, il y a une grande disparité entre les différents États qui composent mon pays. L'État de New York, où je vis, a promulgué, il y a plusieurs années, une loi qui ressemble beaucoup au projet de loi S-10, je crois. Peut-être que je me trompe en disant cela, mais je pense que cette loi investit les municipalités du pouvoir de réglementer ou de bannir, si elles le souhaitent, l'utilisation des motomarines.

San Francisco a imposé des normes quant à la distance à respecter. Les îles San Juan, dans le comté de San Juan, au nord-ouest de l'État de Washington, à environ 40 ou 50 milles au sud du détroit de Juan de Fuca, en Colombie-Britannique, ont complètement banni les motomarines il y a six ans. Cette interdiction est demeurée en vigueur malgré les contestations judiciaires de l'industrie des motomarines. Dans l'État de New York, je crois que plusieurs dizaines de municipalités se sont prévenues du pouvoir qui leur est conféré par la loi depuis plusieurs années et ont interdit les motomarines sur leur territoire.

La présidente suppléante: Ce sont donc des lois étatales ou municipales qui sont appliquées dans les cas que vous venez de citer.

M. Komanoff: Oui.

La présidente suppléante: Elles se sont avérées efficaces et ont même résisté à des contestations judiciaires.

M. Komanoff: Effectivement. Ce qui est certain, c'est que les interdictions en vigueur sont très claires. Personne ne s'est risqué à se promener en motomarine sur un lac où c'était interdit.

La présidente suppléante: Existe-t-il des statistiques indiquant l'effet produit sur les ventes de motomarines?

M. Komanoff: Ce n'est certainement pas bon pour l'industrie. Mais, selon moi, ce n'est pas parce que les gens ne peuvent plus conduire de motomarines sur leur plan d'eau préféré, qu'ils vont se mettre à jouer aux quilles. Ils pratiqueront un autre sport

switch to another form of water recreation, whether motorized, non-motorized or both. People who like to be on the water, like to be on the water. If you take away the ability to use a jet ski, they will not abandon the water for the rest of their lives. They will find some other way to enjoy the water, hopefully in a way that would be more compatible with the desires of the other 98 per cent of people who want to use that lake but who, under the present circumstance, feel that their enjoyment is impaired by the noise, the danger and the spectacle of people using jet skis.

Senator Spivak: I have another question, based on what you are saying.

In that court case, it was specifically and properly defended that jet skis are not like other boats. Do you recall that case?

Mr. Komanoff: I am not familiar enough with the twists and turns of that litigation.

Senator Spivak: That is easily researched. None of the national parks allow jet skis.

Mr. Komanoff: I am sorry that I left that out. The national parks are under federal jurisdiction. There are several dozen U.S. national parks, monuments, seashores and wildlife refuges that have significant water bodies. People have been accustomed, over the last 10 or 15 years, to using jet skis. During the Clinton administration, many of those were declared off-limits and others were declared off-limits with a grace period. I believe that the great majority of those bans, or pending bans, are actually in effect or going into effect. Thus, a great number of those national parks, seashores, monuments, et cetera, either do not, or soon will not, allow the operation of jet skis.

The Acting Chairman: Thank you, Mr. Komanoff.

The committee adjourned.

OTTAWA, Thursday, May 8, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 9:00 a.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto).

Senator Mira Spivak (Deputy Chairman) in the Chair.

[*English*]

The Deputy Chairman: With us is Ms. Louise Comeau from the Federation of Canadian Municipalities. Please give us your presentation. We will then have questions.

Ms. Louise Comeau, Director, Centre for Sustainable Community Development, Federation of Canadian Municipalities: Honourable senators, thank you for taking an interest in this very

nautique, motorisé ou non. Les gens qui aiment l'eau s'en passent difficilement. Même si vous leur interdisez de conduire des motomarines, ils n'abandonneront pas l'eau jusqu'à la fin de leurs jours pour autant. Ils trouveront une autre façon de s'amuser, plus compatible, espérons-le, avec les désirs des 98 p. 100 des gens qui veulent profiter des plans d'eau, mais qui, dans les circonstances actuelles, se considèrent lésés à cause des nuisances sonores, des dangers et du spectacle affligeant qu'offrent les motomarines.

Le sénateur Spivak: J'ai une autre question, inspirée de ce que vous venez de dire.

Est-ce que la décision du tribunal disait précisément que les motomarines ne sont pas comme les autres embarcations? Vous souvenez-vous de cette affaire?

M. Komanoff: Je n'en connais pas assez les détails.

Le sénateur Spivak: C'est facile à trouver. Aucun parc national n'autorise les motomarines.

M. Komanoff: J'ai oublié de vous dire quelque chose; je vous prie de m'en excuser. Les parcs nationaux sont sous juridiction fédérale. Aux États-Unis, il y a plusieurs dizaines de parcs nationaux, de lieux historiques, de rivages et de réserves fauniques qui comptent d'importants plans d'eau. Au cours des 10 ou 15 dernières années, les gens se sont habitués à conduire des motomarines. Durant l'administration Clinton, beaucoup de ces sites sont devenus protégés et d'autres ont été déclarés interdits d'accès avec une période de grâce. Je crois que la grande majorité de ces interdictions sont en vigueur ou sont sur le point de le devenir. Par conséquent, beaucoup de ces parcs nationaux, de ces rivages, de ces lieux historiques, et cetera, interdisent déjà ou interdiront bientôt les motomarines.

La présidente suppléante: Je vous remercie, monsieur Komanoff.

La séance est levée.

OTTAWA, le jeudi 8 mai 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 heures, pour examiner en vue d'en faire rapport de nouvelles questions relevant de son mandat (mise en oeuvre de Kyoto).

Le sénateur Mira Spivak (vice-présidente) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La vice-présidente: Nous accueillons aujourd'hui Mme Louise Comeau, de la Fédération canadienne des municipalités. Madame, si vous voulez bien nous faire votre exposé, nous aurons ensuite des questions à vous poser.

Mme Louise Comeau, directrice, Centre pour le développement des collectivités viables, Fédération canadienne des municipalités: Honorable sénateurs, je vous remercie de vous intéresser à une

important subject, and for giving me the opportunity to talk to you about the issues emerging from the implementation of the Kyoto Protocol.

The Federation of Canadian Municipalities has been active on climate change since 1995, starting with a small program called the 20 Per Cent Club that has now grown to include 108 communities under our Partners for Climate Protection initiative.

More than half of Canada's population resides in PCP communities with each of them at different stages of engagement ranging from passing resolutions committing to greenhouse gas reductions to completing inventories, setting targets and developing and executing corporate and community action plans.

FCM with Environment Canada managed the municipalities' table; one of 16 issues tables formed in 1998-1999 to assess options for implementing the Kyoto Protocol. The municipalities' table was unique because it focussed on identifying opportunities, and it worked to identify the co-benefits of cutting greenhouse gas emissions, especially improvements to air quality.

The table concluded that municipal governments, directly and indirectly, control or influence up to one-half of Canada's greenhouse gas emissions and that municipal governments could directly and indirectly contribute up to one-quarter of the Kyoto target.

Municipal governments can reduce greenhouse gas emissions through land-use planning, energy and transportation planning, transit investments, infrastructure design, green procurement, building retrofits, water conservation, solid waste diversion, renewable energy investments and engagement of the citizens. Essentially, you cannot do it without us.

Our conclusion was that climate protection requires sustainable community development. That was a fundamental shift in the thinking around climate change at the time. It was not simply another add-on environmental issue; it is fundamental to quality of life and sustainable community development.

It was this recognition and integrated thinking that led in 2000, and again in 2001, to FCM receiving endowments from the Government of Canada totalling \$250 million to establish the Green Municipal Funds. The enabling fund provides grants for up to one-half the cost of feasibility studies, and the investment fund provides low-interest loans for projects.

question aussi importante ainsi que de m'avoir invitée à vous entretenir de questions découlant de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto.

Depuis 1995, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) joue un rôle actif en ce qui concerne les changements climatiques. Elle a commencé par créer un petit programme, le Club des 20 p. 100, qui a pris de l'ampleur et s'intitule maintenant Partenaires pour la protection du climat (PPC).

Plus de la moitié de la population canadienne vit dans des collectivités du PPC, chacune d'entre elles ayant atteint des stades différents d'engagement, allant de l'adoption de résolutions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre à la réalisation d'inventaires, à l'établissement de cibles, de même qu'à l'élaboration et à l'exécution de plans d'action organisationnels et communautaires.

La FCM, de concert avec Environnement Canada, a assuré l'administration de la Table des municipalités, une des 16 tables de concertation formées en 1998-1999 afin d'évaluer les différentes options de mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. La Table des municipalités était unique en ce sens qu'elle était axée sur la définition des possibilités et qu'elle s'efforçait de cerner les avantages concomitants de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment l'amélioration de la qualité de l'air.

La Table a conclu que les gouvernements municipaux contrôlent directement et indirectement jusqu'à la moitié des émissions des émissions de gaz à effet de serre du Canada ou influent sur celles-ci et qu'ils pourraient contribuer directement et indirectement à atteindre jusqu'au quart des objectifs fixés à Kyoto.

Les gouvernements municipaux peuvent réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à l'aménagement du territoire, à la planification de l'énergie et du transport, au transport en commun, à la conception des infrastructures, à l'approvisionnement écologique, à la modernisation des immeubles, à la conservation des eaux, à la récupération des déchets solides, aux investissements dans les énergies renouvelables et à l'engagement des citoyens. Essentiellement, il est impossible de le faire sans nous.

Nous en sommes venus à la conclusion que la protection du climat exige le développement durable des collectivités. Cela a représenté un virage fondamental dans notre façon de voir le changement climatique à l'époque. Il ne s'agissait pas simplement d'une autre question environnementale. On envisageait plutôt un changement fondamental qui améliorerait la qualité de vie et favoriserait le développement durable des collectivités.

Cette prise de conscience et cette intégration des réflexions ont valu à la FCM de recevoir en 2000 et, à nouveau, en 2001 des fonds du gouvernement du Canada totalisant 250 millions de dollars afin d'établir les Fonds municipaux verts. Le Fonds d'habilitation municipal vert offre des subventions pouvant représenter jusqu'à la moitié du coût des études de faisabilité, alors que le Fonds d'investissement municipal vert offre des prêts à faible intérêt pour l'exécution de projets.

To date, the funds have approved almost \$40 million in loans and grants and leveraged \$135 million in economic activity. The funds invest in green infrastructure projects in energy and energy services, water, solid waste, transportation and sustainable community planning.

The Green Funds are working to cut greenhouse gas emissions. Almost one-half of the approved projects are aimed at reducing greenhouse gas emissions, and we expect to contribute up to 10 million tons of reductions within the Kyoto period.

PCP communities could contribute a further 10 million tons of reductions with the right kind of support through infrastructure spending and citizen engagement programs.

FCM 1,000 member municipal government members represent large cities, towns, and rural and remote communities. As a result, FCM brings to the climate change issue the same national tensions so evident in the days leading to ratification of the Kyoto Protocol.

FCM, through its democratic processes, secured more than 200 council resolutions in favour of ratification and 45 against leading up to FCM's 2002 annual conference. A resolution at that conference secured more than 80 per cent endorsement of ratification given some important conditions.

The two most important conditions were that no region of the country bear an unreasonable cost related to reducing greenhouse gas emissions, and that sink credits be allocated fairly to farmers reflecting the rural nature of some of our members.

With ratification behind us FCM is now working to ensure that its conditions apply to implementation. With that in mind, FCM and the City of Regina hosted two weeks ago a meeting of Partners for Climate Protection communities that attracted over 100 municipal staff and politicians from 45 communities.

In your kits you have the communiqué and recommendations from that meeting, as well as the list of participating communities.

The key conclusion was that federal and provincial-territorial governments must partner with municipal governments to implement the Kyoto Protocol. Municipal governments have essential experience in citizen engagement and should be a critical partner in delivering the 1-tonne challenge and other public awareness programs.

The partners for Climate Protection Program at FCM is a very small program focused on capacity building, peer teaching, et cetera. It has been funded at a very low level that will come to an end at the end of this fiscal year. Therefore, the first recommendation focuses on expanding and continuing to support the Partners for Climate Protection program.

Jusqu'ici, les Fonds ont approuvé près de 40 millions de dollars de prêts et de subventions et ont permis de produire une activité économique de 135 millions de dollars. Les Fonds investissent dans des projets d'infrastructure écologique se rattachant à l'énergie et aux services énergétiques, à l'eau, aux déchets solides, au transport et à l'aménagement de collectivités durables.

Les Fonds municipaux verts contribuent à réduire les émissions des gaz à effet de serre. Presque la moitié des projets approuvés visent à réduire ces émissions, et nous prévoyons des réductions de 10 millions de tonnes au cours de la période d'application du Protocole de Kyoto.

Les municipalités de PPC pourraient contribuer 10 millions de tonnes supplémentaires si elles recevaient un appui approprié grâce à des investissements dans l'infrastructure et à des programmes de participation des citoyens.

Les mille gouvernements municipaux membres de la FCM représentent les grandes villes, de petites municipalités et les collectivités rurales et éloignées. Les débats entourant les changements climatiques s'accompagnent donc des mêmes tensions nationales qui se sont si clairement manifestées dans les jours précédent la ratification du Protocole de Kyoto.

Par l'entremise de ses processus démocratiques, la FCM a obtenu plus de 200 résolutions de conseils en faveur de la ratification et 45 contre celle-ci avant la tenue de sa conférence annuelle de 2002. Une résolution en faveur de la ratification a été adoptée lors de la conférence et appuyée par plus de 80 p. 100 des membres, sous réserve de certaines conditions importantes.

Les deux conditions les plus importantes étaient qu'aucune région du pays n'assume des coûts déraisonnables pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et que des crédits au titre des puits soient répartis équitablement parmi les agriculteurs, de manière à refléter la nature rurale de certains de nos membres.

La ratification étant chose faite, la FCM s'efforce actuellement de faire en sorte que ses conditions s'appliquent à la mise en oeuvre. C'est dans cet esprit que la FCM et la ville de Regina ont accueilli, il y a deux semaines, une rencontre des Partenaires pour la protection du climat qui a attiré plus de 100 employés et élus municipaux venus de 45 collectivités.

Dans votre trousse d'information, vous trouverez le communiqué et les recommandations issus de cette rencontre, de même qu'une liste des collectivités participantes.

L'essentiel à retenir, c'est qu'il faut que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux forment des partenariats avec les gouvernements municipaux pour mettre en oeuvre le Protocole de Kyoto. Les gouvernements municipaux ont une expérience essentielle en matière d'engagement des citoyens et devraient donc être des partenaires importants pour promouvoir le Défi d'une tonne et d'autres programmes de sensibilisation du public.

Le programme Partenaires pour la protection du climat de la FCM est très petit. Il est axé sur l'acquisition d'une capacité, sur l'enseignement aux pairs et ainsi de suite. Il a été financé à un très faible niveau, financement qui prendra fin à la fin du présent exercice. Par conséquent, la première recommandation est d'élargir le programme et de continuer à l'appuyer.

The recommendations suggest engaging municipal governments in the design and exclusion of the One-Tonne Challenge and other citizen engagement campaigns; providing start up funding to community groups and stewardship initiatives; inspiring market transformation and behaviour change through public education and association with incentives and regulatory changes; providing more and ongoing public education and outreach to associate greenhouse gas emissions reductions with more commonly sought benefits like reduced costs and clean air; and develop and implement recognition programs. This might sound like a soft thing but in fact we have found one of our most successful initiatives is our awards program that gives national recognition to what is happening on the ground.

Other recommendations suggest targeting child and youth programming for greenhouse gas emission reductions; partnering with municipal governments and utilities to actually deliver the One-Tonne Challenge and community engagement programs; and encouraging municipal and utility partnerships to support neighbourhood challenges.

Another conclusion from the meeting is that there is a need to integrate greenhouse gas requirements into all programs and initiatives including the new 10-year infrastructure program. It would be unfortunate if that 10-year program now funded at \$3 billion, with increase over the 10-year period, were to fail to invest in greenhouse gas reductions.

There is support for national standards such as stronger building codes, performance based funding, such as tying transit funding to transit support of land use planning, and full-cost recovery, particularly for water, transportation and waste management systems. Pollution prevention through watershed planning, demand side management versus new supply and life cycle management of products were identified as essential.

You might wonder why I am talking about waste. The waste management system contributes significantly to greenhouse gas emissions, and recycling and waste diversion programs contribute significantly to reductions.

Organics in landfill are generating methane. We have a 50-year supply of methane emitting from landfills in Canada that could be captured, destroyed and used for electricity. Recycling programs

Les recommandations proposent d'engager les gouvernements municipaux dans la conception et l'exclusion du Défi d'une tonne et d'autres campagnes visant à obtenir la participation de la population; d'offrir des fonds de démarrage à des groupes communautaires et à des initiatives d'intendance; d'inspirer une transformation du marché et un changement de comportement grâce à des programmes d'information publique liés à des incitatifs et à des changements de réglementation; d'offrir plus de programmes permanents d'information publique et de rayonnement de manière à établir un lien entre les réductions des émissions de gaz à effet de serre et des avantages plus couramment recherchés comme une réduction des coûts et un air propre; et d'élaborer et de mettre en oeuvre des programmes de reconnaissance. Cela pourrait vous sembler anodin mais, en réalité, nous avons constaté qu'une de nos initiatives les plus réussies était notre programme de prix reconnaissant à l'échelle nationale ce qui se fait sur le terrain.

Parmi les autres recommandations, il est proposé de viser les enfants et les jeunes pour les réductions des émissions de gaz à effet de serre; d'établir des partenariats avec les gouvernements municipaux et les services publics pour vraiment atteindre l'objectif d'une tonne et exécuter des programmes d'engagement communautaire; et d'encourager les partenariats entre les municipalités et les services publics en vue d'appuyer les initiatives locales.

Une autre conclusion de cette rencontre, c'est qu'il faut intégrer les exigences visant la réduction des gaz à effet de serre à tous les programmes et à toutes les initiatives, y compris au nouveau Programme d'infrastructure s'échelonnant sur dix ans. Il serait malheureux qu'un programme de dix ans actuellement financé au coût de 3 milliards de dollars et dont le financement doit s'accroître sur la période de dix ans n'investisse pas dans des réductions des gaz à effet de serre.

Il existe un appui pour des normes nationales comme des codes du bâtiment plus stricts, un financement axé sur le rendement, par exemple en rattachant le financement du transport en commun à un aménagement du territoire favorable au transport en commun, et le recouvrement intégral des coûts, plus particulièrement en ce qui concerne les systèmes d'aqueduc, de transport et de gestion des déchets. La prévention de la pollution grâce à la planification des bassins hydrographiques, à une gestion de la demande plutôt qu'à l'accroissement de l'offre et à une gestion du cycle de vie des produits a été jugée essentielle.

Vous vous demandez peut-être pourquoi je parle de déchets. Le régime de gestion des déchets contribue sensiblement à la production de gaz à effet de serre, alors qu'à l'inverse, le recyclage et les programmes de réacheminement des déchets contribuent sensiblement à leur réduction.

La matière organique qui se trouve dans les décharges municipales produit du méthane. Au Canada, les décharges renferment un approvisionnement de 50 ans en méthane qui

displace the use of virgin materials in the manufacture of products, which requires less energy. Therefore, the waste management system is a fundamental part of meeting the Kyoto target.

The PCP communities also support tax incentives for renewable energy, tax free transit passes, advanced technology vehicles and GST rebates. Municipal governments want to be consulted on the design of the emissions trading and offsets system because they have so much land fill gas that could contribute to credits.

Of course, not every municipality is ready to implement all of the recommendations immediately. Citizens remain stumbling blocks to pricing mechanisms that better reflect costs. However, we have a clear understanding of where we need to go and support from an important core group of municipal staff and politicians.

The Climate Change Plan for Canada will not achieve its goals without partners. Municipal governments, through their power to convene can engage stakeholders in all of the sectors. Municipal governments can convene stakeholders in all of the sectors, residential, commercial, industrial and citizen groups. Therefore, they become fundamental to executing the plan and achieving sustainable community development.

While the Green Funds were established in recognition of the important role of municipal governments in sustainability and climate protection, they are not enough to meet the needs or the potential.

This is why I speak to the issue of the infrastructure program and other federal and provincial programs. It is critical that greenhouse gas reductions become embedded in all of them.

The other opportunity that could be missed is to not engage municipal governments in the design and execution of the One-Tonne Challenge public education programs and the infrastructure program.

At the moment, municipal governments are not being engaged in the design of the education and outreach programs or the One-Tonne Challenge, nor the offset and trading programs. FCM and its PCP communities remain ready to contribute and have shown in a proactive way, through its green fund projects and the recent meeting in Regina, that we have something to offer that advances a number of national strategic priorities.

pourrait être capté, détruit et utilisé pour produire de l'électricité. Les programmes de recyclage évitent d'utiliser de nouvelles matières premières pour la fabrication de produits, ce qui exige moins d'énergie. Par conséquent, le régime de gestion des déchets est fondamental pour l'atteinte des objectifs de Kyoto.

Les collectivités du PPC appuient aussi des stimulants fiscaux pour les énergies renouvelables, des laissez-passer détaxés, des véhicules utilisant les technologies de pointe et le remboursement de la TPS pour inciter les consommateurs à faire leur part. Les gouvernements municipaux veulent également être consultés sur la conception du régime d'échange des droits d'émissions et de compensation étant donné que la capture des gaz d'engouissement peut entraîner d'importants crédits relatifs au carbone.

Naturellement, ce ne sont pas toutes les municipalités qui sont prêtes à mettre en oeuvre immédiatement toutes les recommandations. Les citoyens restent le principal obstacle à l'établissement de prix qui reflètent mieux l'ensemble des coûts. Toutefois, nous avons une très bonne idée de ce qu'il faut faire et nous jouissons de l'appui d'un groupe important d'employés et d'élus municipaux.

Le Plan du Canada sur les changements climatiques n'atteindra pas ses objectifs sans partenaires. Les gouvernements municipaux, grâce à leur pouvoir de convocation et compte tenu de leurs responsabilités, sont des acteurs essentiels pour réunir les intervenants de tous les secteurs. Les gouvernements municipaux peuvent rassembler les intéressés de tous les secteurs (résidentiel, commercial et industriel) et des groupes de citoyens. Par conséquent, ils prennent une importance primordiale dans l'exécution du plan et dans la réalisation du développement de collectivités viables.

Bien qu'ils aient été établis en reconnaissance du rôle important que jouent les gouvernements municipaux dans le développement durable et la protection du climat, les fonds verts ne sont pas suffisants pour répondre aux besoins ou pour réaliser le plein potentiel.

C'est pourquoi j'aborde la question du programme des infrastructures et d'autres programmes fédéraux et provinciaux. Il est essentiel que les réductions des gaz à effet de serre soient intégrées dans tous ces programmes.

On pourrait aussi rater une bonne occasion de faire participer les gouvernements municipaux à la conception et à l'exécution du programme des infrastructures et des programmes d'information publique concernant le Défi d'une tonne.

Pour l'instant, les gouvernements municipaux ne sont pas invités à participer activement à la conception des programmes de sensibilisation et d'extension, pas plus qu'au Défi d'une tonne et aux programmes de compensation et d'échange. La FCM et les collectivités du PCC sont toujours prêtes à collaborer et elles ont démontré de façon proactive, au moyen des projets financés par les Fonds verts et à la récente rencontre de Regina, qu'elles ont un rôle à jouer pour atteindre un certain nombre d'objectifs stratégiques prioritaires.

An integrated approach to implementing the Kyoto Protocol could contribute to achieving other environmental goals, like clean air and clean water, to the innovation and competitiveness agendas and, of course, to quality of life. It would be a shame to miss such an opportunity.

Senator Milne: I am most impressed with your presentation. There is no doubt that municipal governments are, in effect, where the rubber hits the road. You are the organizations that deal with people much more so than any other level of government. If there is to be implementation of the Kyoto Protocol and this One-Tonne Challenge the points you have made here are very valuable. I encourage you to suggest ways in which the federal government can relate to the municipalities.

How do you define “sustainable community development”?

Ms. Comeau: We just completed focus groups across the country with 60 municipal staff and elected officials and asked them that very question. We had started timidly with focusing on “sustainable community development” being defined as the efficient use of resources generating the least amount of waste while providing a high quality of service to communities. We want to provide high quality services and we want to do that in ways that prevent pollution and generate the least amount of waste.

Our members are ready for more. They are ready for FCM to lead them toward a broader perspective on sustainability that reflects sustainability from the social and economic perspective.

We are well defined on the economic side; all of our environmental initiatives are designed to generate dollar savings in the operation of municipal governments. We have not reflected well enough on how much we contribute to the social dimension of community life, whether it is through job creation, community engagement, citizen programs and so on.

Clearly, it is about efficient use of resources generating the least amount of pollution, but it is also about community economic development and engaging on the social side.

Our members are prepared for much more about how Canadian municipalities nest in the national and international forums. They are quite advanced in their understanding that no one community can be sustainable, because a truly sustainable community lives within its own means; it does not make an ecological footprint out of its geography. That is impossible. We are an integrated world. They want us to help them assess their ecological footprint, and the effect they are having on their neighbours' community. They want to know how they can contribute to the global situation around sustainability?

Une approche intégrée visant à mettre en oeuvre le Protocole de Kyoto pourrait contribuer à réaliser d'autres objectifs environnementaux comme l'air pur et l'eau potable, aux programmes d'innovation et de concurrence et, naturellement, à la qualité de vie. Ce serait dommage de laisser passer une si belle occasion.

Le sénateur Milne: J'ai été très impressionnée par votre exposé. Les gouvernements municipaux sont assurément plus près de l'action. Vous êtes ceux qui traitent avec les gens, beaucoup plus que les autres ordres de gouvernement. Si l'on veut mettre en oeuvre le Protocole de Kyoto et réaliser l'objectif d'une tonne, les points que vous avez fait valoir sont très précieux. Je vous encourage à suggérer des moyens grâce auxquels le gouvernement fédéral peut établir des rapports avec les municipalités.

Comment définissez-vous le «développement de collectivités viables»?

Mme Comeau: Nous venons tout juste d'achever une consultation pancanadienne auprès de groupes représentant 60 employés et élus municipaux, et c'est justement la question que nous leur avons posée. Au début, le «développement de collectivités viables» a été défini, bien timidement, comme étant l'utilisation efficace de ressources engendrant le moins de déchets possible tout en offrant un service de grande qualité aux collectivités. Nous souhaitons offrir des services de grande qualité et le faire de manière à prévenir la pollution et à produire le moins de déchets possible.

Nos membres sont disposés à envisager davantage. Ils sont prêts à embrasser une définition plus globale de la viabilité que ce que suggérait la FCM, une définition qui reflète la durabilité d'un point de vue tant social qu'économique.

La dimension économique de la durabilité est bien définie. En effet, toutes nos initiatives environnementales sont conçues pour faire économiser de l'argent sur le plan du fonctionnement du gouvernement municipal. Par contre, nous n'avons pas suffisamment réfléchi à notre contribution à la dimension sociale de la vie communautaire, que ce soit par création d'emplois, par engagement communautaire, par des programmes destinés aux citoyens et ainsi de suite.

De toute évidence, ce développement a un rapport avec l'utilisation efficace de ressources engendrant le moins de pollution possible, mais il concerne aussi le développement économique de la collectivité et l'engagement social.

Nos membres sont disposés à faire beaucoup plus sur les tribunes nationales et internationales. Ils comprennent fort bien qu'aucune collectivité ne peut à elle seule être viable, parce qu'une véritable collectivité viable vit selon ses moyens, qu'elle ne fait de sa géographie une empreinte écologique. C'est impossible. Nous vivons dans un monde intégré. Elles souhaitent que nous les aidions à évaluer leur empreinte écologique et l'effet qu'elles ont sur les collectivités voisines. Elles veulent savoir comment elles peuvent contribuer à la situation globale, sur le plan de la viabilité.

That is advanced thinking and we are quite excited about it because it opens the door for us to expand the way that we deal with Canadian municipal governments.

Senator Milne: Have you come up with a report of this work?

Ms. Comeau: We have a draft report from the consultants. This will allow us to redefine our own definitions and our own materials. I would be happy to share it with members of the committee.

Senator Milne: It would be valuable for us to have a copy of that report.

I come from Brampton and of course you know Toronto's problems with its garbage. I do not see many communities actively doing anything to harness the methane from their garbage and to use that to create power.

Do you know of any communities that are converting methane into power? Do you know of any fast, easy, cheap and portable power stations that can be moved from garbage dump to garbage dump to convert the methane into power?

Ms. Comeau: There are a number of communities looking at landfill gas capture and have in fact already captured their landfill. With the green funds we probably have about a dozen communities right now looking at their options, and in fact we have two important pilot projects.

We have done a lot of analysis on this subject, and on what is it going to take to advance this program. There are two issues on the table. Most municipal governments are not required by legislation to deal with emissions from landfills. Those that are required to deal with emissions are only the very big ones and they are not grandfathered. It is for the future. Therefore most landfill sites are not required to capture their emissions. Municipal governments do not have an incentive to actually do anything about it. Methane is 21 times more powerful than carbon dioxide, so if you simply capture it and flare it you already have a significant environmental benefit. You have gone from 21 to one in terms of carbon dioxide.

My hope is that every single site in Canada will be viable for utilization, which is actually taking that gas and not just flaring it but also using it for electricity. It turns out that is the smaller opportunity. There are fewer sites, perhaps less than a dozen sites where they are big enough, where there is enough gas to generate electricity, and where they are close to anything that can utilize it. What you are doing is looking for a landfill site that has something adjacent that can actually use the electricity or a utility that will buy the electricity.

We have one project in Waterloo, where the city is earning a royalty from the company that is capturing the methane from the landfill site. In exchange for the royalty they give the carbon

C'est là une attitude très ouverte qui nous excite beaucoup parce qu'elle ouvre la porte à une expansion des moyens grâce auxquels nous traitons avec les gouvernements municipaux canadiens.

Le sénateur Milne: Avez-vous produit un rapport sur ces travaux?

Mme Comeau: Les consultants nous ont remis une ébauche de rapport. Elle nous permettra de redéfinir nos propres définitions et nos propres documents. J'en partagerai volontiers les résultats avec les membres du comité.

Le sénateur Milne: Il nous serait très utile d'avoir un exemplaire de ce rapport.

Moi-même, je suis de Brampton et, naturellement, vous êtes au courant des problèmes que posent les déchets à Toronto. Que je sache, il n'y a pas beaucoup de collectivités qui cherchent à récupérer le méthane de leurs déchets et à l'utiliser pour produire de l'électricité.

En connaissez-vous? Existe-t-il des mini-centrales rapides, faciles à utiliser et bon marché qui peuvent être déplacées d'une décharge à une autre pour transformer le méthane en électricité?

Mme Comeau: Plusieurs collectivités envisagent de récupérer le gaz de leurs décharges et l'ont déjà fait. Grâce aux fonds verts, il y a probablement une douzaine de collectivités environ qui pour l'instant examinent leurs options, et deux importants projets pilotes sont en cours.

Nous avons beaucoup analysé le sujet et réfléchi à ce qu'il faudra faire pour faire progresser le programme. Deux questions se posent. La plupart des gouvernements municipaux ne sont pas tenus par la loi de régler le problème des émissions provenant des décharges. Les seuls qui sont obligés de le faire sont les très grandes municipalités, et il n'existe pas de droits acquis. C'est une question pour l'avenir. Par conséquent, la plupart des lieux de décharges ne sont pas tenus de capter leurs émissions. Les gouvernements municipaux ne sont pas encouragés à vraiment agir à cet égard. Le méthane est 21 fois plus puissant que le dioxyde de carbone, de sorte que si vous vous contentez de le piéger et de le faire brûler, vous avez déjà réalisé un important avantage sur le plan environnemental. La puissance du gaz est passée de 21 à un.

Ce que j'espère, c'est que chaque décharge au Canada sera viable, et par là j'entends que l'on ne se contentera pas d'en faire brûler le gaz, mais qu'on s'en servira pour produire de l'électricité. Il s'avère que c'est là la probabilité moindre. Il existe peu de décharges, peut-être moins d'une douzaine, qui sont suffisamment importantes, où il y a suffisamment de gaz pour produire de l'électricité et qui se trouvent à proximité d'un éventuel utilisateur de cette électricité. Ce qu'il faut faire, c'est examiner les décharges près desquelles se trouvent des installations qui peuvent vraiment utiliser l'électricité ou un service public qui achèterait l'électricité.

Nous avons un projet du genre à Waterloo, où la ville touche des redevances de l'entreprise qui capte le méthane de sa décharge. En échange de cette redevance, elle cède les droits de carbone à

rights to the company. The company generates electricity that it sells to Ontario power, and they forward the carbon credits to Ontario Power Generation.

We have two pilots underway with an engineering firm and with a commodity trading company. We have assessed the carbon value of the methane that we calculate we can capture at two sites in Nanaimo and Fraser Fort George, and based on the calculation of the carbon and the current market price of between \$1 and \$3 a ton, we advance the money to the communities to do the capture and flare project; they advance no money at all. We own the carbon rights for the period that the money is outstanding and will sell the carbon in order to repay the money. Once that is over, the carbon goes to the community and the community can choose to do with it as it wishes.

We think this is a vehicle for tapping the potential of landfill across the country. It will work only if municipal landfill gas is allowed to participate in the offset trading program. There is some discussion and debate about whether or not that will actually occur. We are part of that discussion and hopefully that will remain on the table.

There is significant potential but not all of it is on the utilization side. We could certainly share a list because we know the communities that are working on this and we have a pretty good idea of who will do what.

Senator Milne: That would be good for us as well.

The Deputy Chairman: Do you get the money back that you advanced? Have you asked any private funders to get into this program?

Ms. Comeau: This is what we are doing right now. We have the two pilot projects and we have advanced the money. We expect to announce our first trades this summer. The company that is selling the carbon credits is Natsource and we have private sector buyers now lining up to buy that methane.

Senator Merchant: You mentioned Regina, which is where I am from. I heard on the news a couple of days ago that the Government of Saskatchewan is interested in making a deal with the City of Regina to capture methane. Do you know anything about that?

Ms. Comeau: While we were in the there were discussions in progress. Regina announced a commitment to buy 10 per cent of its electricity from green power. A number of things are going on, although we have not heard the exact details.

Senator Finnerty: Public transportation is needed to reduce emissions. Can you think of any way that we can encourage people who have two or three cars per family to take public transportation? California has great difficulty encouraging people to do use public transportation.

l'entreprise. Ainsi, l'entreprise produit de l'électricité qu'elle vend à Ontario Power et elle transmet les crédits de carbone à Ontario Power Generation.

Deux projets pilotes sont en cours, un avec une entreprise d'ingénierie et un autre avec une entreprise d'opérations sur marchandises. Nous avons évalué la valeur en carbone du méthane que nous estimons pouvoir capter à deux emplacements, soit à Nanaimo et à Fraser Fort George, et d'après le calcul des quantités et le cours actuel du marché qui varie entre 1 \$ et 3 \$ la tonne, nous avançons l'argent aux collectivités pour qu'elles exécutent un projet de capture et de combustion; elles n'avancent aucun fonds. Nous détenons les droits sur le carbone pour la période pendant laquelle l'argent nous est dû et nous vendons le carbone pour nous rembourser. Une fois que c'est fait, le carbone appartient à la collectivité qui est libre d'en faire ce qu'elle veut.

À notre avis, il s'agit-là d'un moyen de réaliser le potentiel des décharges un peu partout au pays. La formule ne sera efficace que si l'on accepte que le gaz des décharges municipales fasse partie du programme d'échange et de compensation. La question de savoir si cela se produira suscite un certain débat. Nous en faisons partie et, avec un peu de chance, cette possibilité ne sera pas mise de côté.

Il existe un grand potentiel, mais il n'est pas tout du côté de l'utilisation. Nous pourrions certes partager avec vous une liste parce que nous connaissons les collectivités qui travaillent à cette question et nous avons une assez bonne idée de qui fera quoi.

Le sénateur Milne: Cela nous serait également utile.

La vice-présidente: Récupérez-vous l'argent que vous avez avancé? Avez-vous invité des sources privées de financement à faire partie du programme?

Mme Comeau: C'est ce que nous sommes en train de faire. Nous avons deux projets pilotes et nous avons avancé l'argent. Nous prévoyons annoncer nos premiers échanges cet été. L'entreprise qui vend les crédits de carbone est Natsource. Des acheteurs du secteur privé commencent à manifester un certain intérêt.

Le sénateur Merchant: Vous avez mentionné Regina, la ville d'où je viens. J'ai entendu aux nouvelles, il y a quelques jours, que le gouvernement de la Saskatchewan aimait conclure un marché avec la ville de Regina en vue de capturer le méthane. En avez-vous entendu parler?

Mme Comeau: Pendant que nous étions là, les discussions étaient en cours. Regina a annoncé qu'elle s'engageait à acheter 10 p. 100 de l'électricité produite par cette énergie verte. Plusieurs choses sont en cours, bien que nous n'en connaissons pas tous les détails.

Le sénateur Finnerty: Pour réduire les émissions, il faut utiliser les transports publics. Pouvez-vous nous suggérer des moyens d'encourager les familles qui possèdent deux ou trois automobiles à utiliser les transports publics? La Californie a bien de la difficulté à le faire.

Ms. Comeau: This will be one of the most complicated challenges that we will face in the next decade and will require great strength from the three levels of government. We do have an opportunity through the Strategic Infrastructure Program, because that program is looking at significant investments in transit.

We believe that funding should no longer be unconditional but should be attached to performance criteria. With respect to transit, for example, we should not be investing in transit if it is not supported by transit-supportive land-use planning.

We must also require that there be commitments to ridership. At the local level, our members have to begin to consider some hard work, including congestion pricing, restrictions on parking and parking pricing. These are not things that my members are very keen on when it comes to the political reaction of citizens. However, our job is to push, so through the green funds we do what we can to advance that kind of work.

We must make alternative transit convenient for our citizens. Land-use planning and transit operations must be close to the people; if it is more than five minutes walk away they will not use it. We need land-use changes in order to support mixed-use development in order that folks will walk to the store. We need investments in cycling routes and pedestrian walkways, et cetera, so that people have alternatives to using their cars.

It is our view that the infrastructure spending and the climate programs spending require supportive policies. This will be complicated and it will take a long time to get the ball rolling.

Senator Finnerty: If we could get transportation into cell power, then we could reduce the emissions.

Ms. Comeau: Just to set transit in context from a greenhouse gas perspective, the number one thing we could do with regard to transportation is vehicle fuel economy and major changes to the internal combustion engine. It is important to keep that in mind. We think there needs to be major incentives on hybrid vehicles, et cetera.

On the transit technology side, the more we can do to move from diesel to new technologies the better, but from that we are getting an air quality benefit. That is not really a greenhouse gas benefit because that puts more transit vehicles on the road and actually increases emissions relative to what existed. You do not, at the balance point, take that many cars off the road. So have to do some things in parallel and you cannot ignore the fact that the main thing in dealing with vehicles is the vehicle itself.

Mme Comeau: Ce sera là un des défis les plus compliqués que nous aurons à relever au cours de la prochaine décennie, et il faudra que les trois ordres de gouvernement déploient de grands efforts. Une occasion se présente, dans le cadre du programme d'infrastructure stratégique, parce qu'il offre des investissements importants dans les transports publics.

À notre avis, il ne faudrait plus que le financement soit inconditionnel. Il faudrait plutôt qu'il soit lié à des critères de rendement. En ce qui concerne les transports publics, par exemple, il ne faudrait pas investir si l'aménagement du territoire ne le favorise pas.

Il faut aussi exiger la prise de certains engagements concernant le nombre de passagers. Au niveau local, il faut que nos membres commencent à envisager la prise de mesures difficiles, y compris l'établissement de prix en fonction de la congestion urbaine, des restrictions de stationnement et l'établissement du prix des aires de stationnement. Ce ne sont pas là des mesures que mes membres sont impatients de prendre étant donné la réaction des citoyens. Cependant, notre travail consiste à faire progresser les dossiers. Grâce aux fonds verts, nous faisons de notre mieux pour faire progresser les choses.

Il faut s'organiser pour que les autres moyens de transport répondent aux besoins de nos citoyens. L'aménagement du territoire et les opérations de transport doivent être axés sur le citoyen; s'il faut plus de cinq minutes de marche pour se rendre à l'arrêt, il n'utilisera pas le transport public. Il faut modifier l'aménagement urbain de manière à soutenir un développement à utilisation mixte, de sorte que les gens puissent se rendre à pied au magasin. Il faut investir dans des pistes de cyclisme et des allées piétonnières et ainsi de suite, pour que les gens aient le choix de ne pas utiliser leur voiture.

À notre avis, les dépenses d'infrastructure et les programmes de protection du climat exigent l'adoption de politiques favorables. Ce sera compliqué et il faudra beaucoup de temps pour tout mettre en branle.

Le sénateur Finnerty: Si nous pouvions adapter le transport à l'utilisation de piles à combustible, nous pourrions alors réduire les émissions.

Mme Comeau: Simplement pour vous situer en contexte sur le plan du transport, du point de vue des gaz à effet de serre, la première chose que nous pourrions faire serait d'adopter des programmes d'économie de carburant et de repenser le moteur à combustion interne. Il est important de ne pas l'oublier. Il faut offrir d'importants incitatifs à l'utilisation de véhicules hybrides et ainsi de suite.

Du côté de la technologie des transports, plus nous pourrons remplacer le diesel par de nouvelles technologies, mieux ce sera. L'air n'en sera que plus pur. Toutefois, ce n'est pas vraiment un avantage sur le plan de la réduction des gaz à effet de serre parce que le nombre de véhicules de transport public sur la route augmentera, ce qui accroît en réalité les émissions. En fait, vous ne retirez pas beaucoup de voitures de la route, de cette façon. Il faut donc procéder en parallèle parfois, et vous ne pouvez pas ignorer le fait que le premier point dont il faut tenir compte pour ce qui est des véhicules est le véhicule comme tel.

On the transit side, the technology opportunities are huge. We know that if you want to increase penetration of new technologies into the marketplace, the first place to start is with fleets. Municipalities run a lot of fleets. We have lots of garbage trucks, transit fleets, police fleets, et cetera, so there is an opportunity, by focusing on procurement and fleets, to affect the marketplace.

Senator Merchant: What sort of effects would the development of federally mandated ethanol content for consumer fluids of around 5 per cent have on satisfying some of the provisions of the Kyoto Protocol? Saskatchewan is very interested in ethanol fuel.

Ms. Comeau: I would go even higher than 5 per cent. Obviously, the question, as always, is what is ethanol made from?

The biggest CO₂ bang comes from cellulosic-based ethanol that is agriculture-based as opposed to the grain-based ethanol. We are currently into the grain-based ethanol.

On a life cycle basis, when you consider the energy that went into growing the corn, the transportation of the corn and so, there are some improvements but it is limited. It is in the 20 per cent range. That is not insignificant but is not as good as the 80 per cent to 90 per cent that you get with an Iogen approach, which uses enzyme technology with agricultural waste such as straw.

At a cellulosic level you would have a pretty good impact. Having it become part of the fuel blend, again, it is not 80 per cent neat, but it is certainly a contribution. You will get a few million tons of reduction.

The bigger value is rural diversification, value-added products and the nice link between the urban and rural. We need to diversify rural economies and agricultural economies in terms of value-added; that is a real opportunity and moves to what we call the "bioeconomy." You would not necessarily see the long-term value of this, but we think that if we are going to be sustainable we need to move to the bioeconomy, and that means using more and more natural products like ethanol and packaging materials from agricultural products, et cetera. There is a huge opportunity with the bioeconomy.

Senator Cochrane: How many municipalities across the country are engaged in programs for this sole purpose?

Ms. Comeau: Do you mean in regard to climate change?

Senator Cochrane: Yes.

Ms. Comeau: One hundred and eight communities have joined the project and they represent about one-half of the population. All of the capital cities have joined. When they join, they start with a resolution passed in council. They commit themselves to using our five-milestone framework, which I will explain in a

Du côté du transport en commun, les possibilités technologiques sont énormes. Nous savons que si vous voulez accroître la pénétration des nouvelles technologies dans le marché, il faut commencer par les flottes. Or, les municipalités ont beaucoup de flottes. Nous avons beaucoup de camions à ordures, de véhicules de transport en commun, de véhicules de police, et cetera; alors, il est possible, en concentrant les efforts sur les achats et les flottes, d'influer sur le marché.

Le sénateur Merchant: Quels seraient les effets sur le Protocole de Kyoto de la mise en place d'un programme fédéral prévoyant une teneur en éthanol d'environ 5 p. 100 dans les carburants? La Saskatchewan est très intéressée par l'éthanol-carburant.

Mme Comeau: J'irais même plus haut que 5 p. 100. De toute évidence, comme toujours, la question, c'est de savoir d'où provient l'éthanol.

Pour la réduction du CO₂, l'éthanol provenant de la matière ligneuse d'origine agricole a un effet nettement plus important que l'éthanol provenant des céréales.

Si l'on regarde le cycle vital du maïs, l'énergie nécessaire à sa croissance, à son transport, et cetera, il y a certainement des gains à réaliser, mais ils sont limités. Ils sont de l'ordre de 20 p. 100, ce qui n'est pas négligeable, mais cela n'est pas aussi bon que le rendement de 80 à 90 p. 100 que donne une approche comme celle d'Iogen, qui a recours à la technologie des enzymes pour dégrader les déchets agricoles comme la paille.

Dans le cas de la cellulose, l'effet obtenu est assez bon. Mélangé au carburant, encore une fois, cela n'en fait pas un mélange propre à 80 p. 100, mais il s'agit certainement d'une contribution positive. Vous obtiendriez une réduction de quelques millions de tonnes.

La valeur plus importante est la diversification rurale, les produits à valeur ajoutée et le lien entre le secteur urbain et le secteur rural. Nous avons besoin de diversifier les économies rurales et les économies agricoles en termes de valeur ajoutée; il s'agit d'une excellente occasion de nous tourner vers ce que nous appelons la «bioéconomie». Nous ne verrons pas nécessairement la valeur à long terme de cette transformation, mais nous pensons que si nous voulons avoir une économie durable, nous devrons nous tourner vers la bioéconomie, et cela signifie utiliser davantage de produits naturels comme l'éthanol et des matériaux d'emballage tirés des produits agricoles, et cetera. Le potentiel de la bioéconomie est très vaste.

Le sénateur Cochrane: Combien de municipalités au pays participent à des programmes axés sur cet unique objectif?

Mme Comeau: Voulez-vous dire par rapport au changement climatique?

Le sénateur Cochrane: Oui.

Mme Comeau: Cent huit collectivités se sont engagées dans ce projet et elles représentent environ la moitié de la population. Toutes les capitales se sont inscrites. Lorsqu'elles se joignent au projet, elles commencent par adopter une résolution au conseil. Elles s'engagent à utiliser le cadre de travail en cinq étapes, que

moment. They set a target to reduce greenhouse gas emissions and they appoint a staff person to work with us to advance this program within their community.

The five-milestone framework takes them through a process that starts with doing an inventory and a projection; you have to know where you are today and where your emissions are going to go and set a target and develop an action plan, both for the municipal corporation and the community. Thus, there are two processes that occur. They have to execute their plan, of course, and then evaluate that plan.

The green fund program encourages them to apply to our enabling fund for grants to do the first three things. Our investment fund provides low-interest loans to enable them to do the actual projects. Of course, they can go to the infrastructure programs and use their own resources as well.

In the last two years, within the group that we have we have had huge growth; we have had a 50 per cent increase in participation. Therefore, a lot of groups are at the very beginning of the process; 40 communities are either finished their inventories or are in the process of sorting out that information stage. About 10 communities have developed corporate action plans and about three or four have gone to the community-wide level.

Therefore, we are in early days of something we think offers great potential and momentum as we move toward the Kyoto period.

Senator Cochrane: I come from Newfoundland. Has the City of St. John's become involved in this program?

Ms. Comeau: Yes.

Senator Cochrane: I know that the recycling industry is experiencing financial difficulties, some of them do not have enough funds to bring in equipment to recycle all the items that they receive.

It was only last week that I heard that there is a recycling plant in the community of Cornerbrook that is having recycling problems. I heard that a plant was delayed. Do they not have enough financing?

When individuals are turned away from a recycling plant it deters them from making the effort to recycle in the future.

Ms. Comeau: You might be surprised at my answer. I believe that we have gone the wrong way on this question of recycling.

I have pointed out to our members that it is not necessarily their responsibility to take care of the garbage. They are not necessarily the ones who should be responsible for all of the recycling programs. Many of the programs we have in place have

j'expliquerai dans un instant. Elles fixent une cible pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et elles nomment un membre du personnel pour travailler avec nous pour promouvoir ce programme au sein de leurs collectivités.

Le cadre de travail en cinq étapes leur fait entreprendre un processus qui commence par la réalisation d'un inventaire et d'une projection; vous devez connaître votre situation actuelle et prévoir la tendance future des émissions et, ensuite, fixer une cible et élaborer un plan d'action organisationnel et communautaire. Ainsi, il y a deux processus qui surviennent. Naturellement, elles doivent exécuter leurs plans et, ensuite, en évaluer les résultats.

Le programme des Fonds municipaux verts les encourage à faire une demande pour des fonds habilitant leur permettant de réaliser les trois premières étapes. Notre Fonds d'investissement fournit des prêts à faible taux d'intérêt pour leur permettre de réaliser les projets eux-mêmes. Évidemment, elles peuvent également se tourner vers le programme d'infrastructures et utiliser leurs propres ressources.

Dans notre groupe actuel, nous avons connu au cours des deux dernières années une croissance énorme; nous avons eu une augmentation de participation de 50 p. 100. Par conséquent, beaucoup de groupes en sont au tout début du processus; 40 collectivités ont terminé leur inventaire ou sont en train de dépouiller l'information à cette étape. Environ 10 collectivités ont développé des plans d'action organisationnels et environ trois ou quatre en sont maintenant rendues au plan communautaire.

Par conséquent, nous sommes au tout début d'un processus qui, à nos yeux, offre beaucoup de potentiel et nous donnera une grande impulsion au fur et à mesure que nous nous rapprochons de la période de Kyoto.

Le sénateur Cochrane: Je viens de Terre-Neuve; est-ce que la ville de St. John's participe à ce programme?

Mme Comeau: Oui.

Le sénateur Cochrane: Je sais que l'industrie du recyclage éprouve des difficultés financières, certaines entreprises n'ayant pas suffisamment de fonds pour se procurer l'équipement nécessaire leur permettant de recycler tous les articles qu'elles reçoivent.

Ce n'est que la semaine dernière que j'ai appris qu'une usine de recyclage de Cornerbrook éprouvait des difficultés au niveau du recyclage. J'ai entendu dire que la construction d'une usine avait été retardée. N'y a-t-il pas suffisamment de financement?

Lorsque les personnes se voient refuser l'accès à une usine de recyclage, cela ne les incite guère à recycler.

Mme Comeau: Vous pourriez être surpris de ma réponse. Je pense que nous n'avons pas pris la bonne direction dans cette question de recyclage.

J'ai signalé à nos membres que ce n'était pas nécessairement leur responsabilité de s'occuper des ordures. Ce ne sont pas nécessairement les municipalités qui devraient être responsables de tous les programmes de recyclage. De nombreux programmes

been pushed and pursued by industry as a way to absolve them from the responsibility for the waste that they are creating.

Producers need to take responsibility for the waste that they are generating. We need more take-back programs. We need more consumer rebate programs like we used to have; people would return bottles for rebate.

We are looking at working with the electronics industry where, when you buy your computer, you would pay a fee, the same way you would with tires. You pay \$5 and then the fee goes back to the recycling process.

The real opportunity is to get those materials back to the manufacturers for those products. The entire burden has been brought down to the municipal level. We are trying to find markets. We are trying to generate revenue to pay for recycling programs, and essentially taxpayers are subsidizing industry.

We are looking for different ways to manage waste that puts the burden where it should be, which is on the polluter and where we move more toward what we call "extended producer responsibility" and where the product goes back to the manufacturer for them to reincorporate into their manufacturing process.

This is why we have problems, because the burden is where it should not be and because municipalities are being forced to find markets for products that are really not their concern.

Senator Baker: I want to congratulate Ms. Comeau who has been more active than anybody else that I can think of in environmental issues with the Sierra Club and other organizations. Over the years, Ms. Comeau has been involved with air, water and any other type of pollution control that the government has suggested she study.

Ms. Comeau, I would like to know why you called the last budget of the federal government a "doomsday budget"?

Ms. Comeau: I am glad you asked me that question. I have to share a story about management expectations with you. In our meetings with members of the government and the finance minister, we have all come to accept that expectations are not well managed and that communication is not well handled.

Every day leading up to the budget, FCM and its members were led to believe that there would be significant investment in municipal infrastructure. We were relating that to current levels of investment, which happen to be about \$1 billion a year.

qui sont en place ont été mis sur pied et soutenus par l'industrie comme une façon de se faire absoudre de leur responsabilité face aux déchets qu'elle produit.

Il faut que les producteurs prennent la responsabilité des déchets qu'ils produisent. Il nous faut plus de programmes de reprise. Il nous faut plus de programmes de consigne comme nous en avions; les gens ramèneraient les bouteilles vides pour obtenir la rétribution.

Nous examinons la possibilité de travailler avec l'industrie de l'électronique pour faire en sorte que, lorsque vous achetez un ordinateur, vous devez payer des frais de recyclage comme vous le faites dans le cas des pneus. Vous payer 5 \$ et cet argent est investi dans le programme de recyclage.

Le véritable objectif, c'est de retourner ces matières aux fabricants de ces produits. Le fardeau au complet a été refilé aux municipalités. Nous essayons de trouver des marchés. Nous essayons de générer un revenu pour payer les programmes de recyclage et, essentiellement, les contribuables se trouvent à subventionner l'industrie.

Nous examinons différentes façons de gérer les déchets d'une manière qui place le fardeau là où il devrait être, c'est-à-dire sur les épaules du pollueur et qui fait en sorte que nous nous orientons davantage vers ce que l'on appelle «la responsabilité étendue des producteurs» et où le produit revient chez son fabricant pour être réintroduit dans le processus de fabrication.

Voilà pourquoi nous avons des problèmes: parce que le fardeau n'est pas placé là où il devrait être et parce que les municipalités sont forcées de trouver des débouchés pour des produits qui, en réalité, ne relèvent pas de leur responsabilité.

Le sénateur Baker: Je tiens à féliciter Mme Comeau qui a été plus active que quiconque, à ma connaissance, dans les questions environnementales au sein du Sierra Club et d'autres organismes. Au cours des années, Mme Comeau a participé à la lutte contre la pollution de l'air, de l'eau et contre toute autre forme de pollution que le gouvernement lui a proposé d'étudier.

Madame Comeau, j'aimerais savoir pourquoi vous avez qualifié le dernier budget du gouvernement fédéral de «budget du jugement dernier»?

Mme Comeau: Je suis heureuse que vous m'ayez posé la question. Je vais partager avec vous une histoire au sujet de la gestion des attentes. Au cours de nos réunions avec les membres du gouvernement et le ministre des Finances, nous en sommes tous venus à accepter l'idée que les attentes n'étaient pas bien gérées et que la communication n'était pas bien assurée.

Tous les jours jusqu'au jour de la présentation du budget, on a laissé croire à la FCM et à ses membres qu'il y aurait un investissement important dans les infrastructures municipales. Nous établissons un rapport entre cette information et le niveau actuel d'investissement qui s'élève à environ 1 milliard de dollars par année.

Senator Baker: As a point of clarification, what you are talking about in investment in infrastructure, is the very investment that you are advocating before this committee today to meet the subject that we are talking about. Is that correct?

Ms. Comeau: Yes, exactly. That is why we are pushing. Our view was that the best outcome would be to maintain at least \$1 billion a year of investment.

What happened was that we opened the budget book and we saw \$100 million a year allocated to what they call the “small-scale” infrastructure Canada program, and \$50 million a year over the next two years to the Strategic Infrastructure Fund. Their disappointment was real.

Subsequent to that, in conversation, what could have been done better in the way that the material was presented was to say, “We are allocating \$3 billion; we expect you to spend that within three years and we will then begin the discussion of topping up.” That would have solved the entire problem.

That has been the discussion we have had since that time; the new program, \$2 billion in the Strategic Infrastructure Fund, and \$1 billion in what they call the small-scale municipal program. We are being encouraged to work hard and get our applications in and get that money spent as quickly as possible to get into the top-up.

We are coming to a point of view where we believe that the program had \$1 billion a year in it and it will continue to have \$1 billion a year in it and we will continue to ensure that it has \$1 billion a year in it.

The reason I mention that greenhouse gas reductions need to be part of the discussion is because, until the budget document, greenhouse gas reductions were not mentioned as a priority for the program. That is new and that was in the budget document. How that will be defined, we do not know.

I understand that the small infrastructure program could be the place where there are investments on the greenhouse gas reduction side and, hopefully, in partnership with the green funds.

My concern is that the Strategic Infrastructure Program is not where they are looking to for greenhouse gas reduction projects. As these are such large-scale projects, the actual outcome could be an increase in emissions, because you are building plants that were not there before. It is pretty important that you are looking at those investments. If you look at what we have invested in so far, it is primarily in roads. We need things other than roads in the Strategic Infrastructure Program. I am excited about some transit projects that are in the works.

Le sénateur Baker: À titre de clarification, l'investissement dans les infrastructures dont vous parlez, c'est bien l'investissement même que vous défendez aujourd'hui devant le présent comité. Est-ce exact?

Mme Comeau: Oui, exactement. C'est pourquoi nous faisons des pressions. Notre point de vue, c'est que le meilleur scénario serait de maintenir un investissement annuel d'au moins 1 milliard de dollars.

Lorsque nous avons pris connaissance du budget et que nous avons vu que 100 millions de dollars étaient consacrés à ce qu'on appelle le programme d'infrastructure Canada «à petite échelle», et 50 millions de dollars par année, pour les deux années suivantes, au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, la déception était grande.

Par la suite, dans une conversation, ce qui est mieux que la façon dont les choses ont été présentées initialement, on a dit: «Nous attribuons 3 milliards de dollars; nous nous attendons à ce que vous dépensez cette somme dans les trois prochaines années et ensuite, nous commencerons à discuter de faire l'appoint.» Cela aurait résolu tout le problème.

C'est la discussion que nous avons eue depuis ce temps; le nouveau programme qui compte 2 milliards de dollars dans le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et 1 million de dollars dans ce qu'ils appellent le programme municipal à petite échelle. On nous incite à travailler fort et à présenter nos demandes et à dépenser l'argent aussi rapidement que possible de manière que l'on puisse parler d'appoint.

Nous en arrivons au point de vue que nous croyons que le programme dispose d'un milliard de dollars, qu'il continuera de disposer d'un milliard de dollars par année et que nous continuerons à nous assurer qu'il contient un milliard de dollars par année.

La raison pour laquelle j'ai dit que la réduction des gaz à effet de serre devait faire partie de la discussion, c'est parce que, jusqu'à la publication du budget, la réduction de ces gaz ne figurait pas comme une priorité dans le programme. C'est nouveau et c'est dans le document du budget. Comment cela sera-t-il défini, nous l'ignorons.

Nous croyons comprendre que le programme des petites infrastructures pourrait être l'endroit où l'on pourrait faire des investissements dans le domaine de la réduction des gaz à effet de serre et, nous l'espérons, en partenariat avec le fonds vert.

Ma préoccupation, c'est que le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique n'est pas l'endroit où l'on va s'adresser pour les projets visant à réduire les GES. Comme ces derniers sont des projets à très grande échelle, le résultat réel pourrait être une augmentation des émissions, parce que vous allez construire des usines qui n'existaient pas auparavant. Il est assez important d'examiner ces investissements. Jusqu'ici, nous avons principalement investi dans les routes. Il faut faire autre chose que des routes dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Je suis très intéressée par certains projets de transport en commun qui sont dans l'air à l'heure actuelle.

We also need to ensure that if we are building wastewater treatment plants that they are energy efficient, that they are maximizing the use of renewable energy and that they include water conservation. The less water you process the less energy you use.

It is important that this committee continues to push for greenhouse gas considerations in the new infrastructure programs. We are thinking about the climate program. The budget talked about \$1.7 billion, but there is much more spending on the table that could influence emissions than just the climate plan.

Senator Baker: Do I take it that you are withdrawing statement of the Federation of Canadian Municipalities that the budget was a doomsday budget for Canadian municipalities in that, you said, "\$100 million next year does not address the \$57-billion national infrastructure deficit in the country."

Are you withdrawing your statement that it was a doomsday budget? Are you going back on everything you said?

Ms. Comeau: Absolutely not. \$1 billion is still not close to the need, but at least it is relative to where we were. If we can get up to \$1 billion, we are doing better than we thought.

Senator Baker: The pamphlet that was handed out from the Federation of Canadian Municipalities states,

That improvements can be measured in several ways; a reduction in the amount of one or more pollutants to the air, water or soil.

What is the position of the Federation of Canadian Municipalities concerning the use of pesticides? You have been involved in this much-discussed issue and have spoken out against the use of pesticides. I refer specifically to the rural areas of Canada, where industry and provincial governments spray pesticides to control insects of many species that are a threat to our forest industry.

Sometimes municipal governments become upset when the spraying takes place close to a populated area. What is the position of the Federation of Canadian Municipalities on the use of pesticides in Canada, not only over large areas of land and in the air for the control of forest insects but also for pesticides within municipalities?

Could you also make reference to the position of the Federation of Canadian Municipalities in respect of the upcoming spraying of mosquitoes?

Nous devons également nous assurer que si nous construisons des usines de traitement des eaux usées, ces dernières sont efficaces au plan énergétique, qu'elles font une utilisation maximale des énergies renouvelables et qu'elles font appel à la conservation des eaux. Moins nous traitons d'eau, moins d'énergie nous utilisons.

Il est important que le présent comité continue de travailler pour que les questions relatives aux gaz à effet de serre soient prises en compte dans les nouveaux programmes d'infrastructure. Nous pensons au programme sur le climat. Le budget parle d'environ 1,7 milliard de dollars, mais il existe beaucoup plus de dépenses sur la table qui pourraient influer sur les émissions que ce seul programme.

Le sénateur Baker: Dois-je comprendre que vous retirez l'affirmation que vous avez faite à la Fédération canadienne des municipalités que le budget était un budget du jugement dernier pour les municipalités canadiennes, lorsque vous avez dit que 100 millions de dollars l'an prochain ne règlent pas le déficit des infrastructures nationales de 57 milliards dans ce pays.

Retirez-vous l'affirmation qu'il s'agissait d'un budget du jugement dernier? Est-ce que vous retirez tout ce que vous avez dit?

Mme Comeau: Absolument pas. Un milliard de dollars ne se rapproche toujours pas de la somme nécessaire, mais au moins, ce n'est pas un recul par rapport à la situation dans laquelle nous étions. Si nous pouvons obtenir jusqu'à 1 milliard de dollars, c'est mieux que ce que nous pensions.

Le sénateur Baker: Le dépliant qui a été distribué par la Fédération canadienne des municipalités affirme que les améliorations peuvent être mesurées de plusieurs façons:

La réduction de la concentration d'un ou de plusieurs polluants dans l'air, dans l'eau ou dans le sol.

Quelle est la position de la Fédération canadienne des municipalités concernant l'utilisation des pesticides? Vous avez participé à la discussion très vive concernant cette question et vous avez dénoncé l'usage des pesticides. Je fais précisément allusion à certaines régions rurales du Canada où l'industrie et les gouvernements provinciaux épandent des pesticides pour lutter contre de nombreuses espèces d'insectes qui constituent une menace pour notre industrie forestière.

Parfois les gouvernements municipaux deviennent contrariés lorsque l'épandage se fait près des zones habitées. Quelle est la position de la Fédération canadienne des municipalités sur l'usage des pesticides au Canada, non seulement en ce qui a trait à l'épandage sur de grandes superficies de terre et à l'épandage aérien visant à lutter contre les insectes forestiers, mais également, en ce qui a trait à l'usage des pesticides à l'intérieur des municipalités?

Pourriez-vous nous parler également de la position de la Fédération canadienne des municipalités en ce qui concerne les programmes de pulvérisation visant à détruire les moustiques qui auront lieu prochainement?

Ms. Comeau: I believe our membership has reached a good position on this subject. We represent municipal governments and we are focused on what happens within municipal government boundaries and so we have a strong position on the responsible use of pesticides.

We support our communities that seek bans or restrictions on the cosmetic use of pesticides. We operate a pest information Web site to provide the latest information.

We supported Hudson, Quebec, in a Supreme Court case that was enormously important in confirming the right of municipal governments to pass by-laws that exceed but do not conflict with provincial legislation. It is probably the single most important decision to establish municipal governments as an order of government.

We believe there are risks associated with pesticide use, that responsible use is essential, and that to the degree that we can limit cosmetic use of pesticides within municipal boundaries on public lands that is an appropriate way to go.

We are not saying to all municipalities that they should ban the use of pesticides. Rather, we are saying that each community should make its own decision on what is appropriate for that community. We support the community's right to determine what is acceptable for that community and how it should manage pesticide use.

Concerning the West Nile virus, I would argue, and the research we have done bears this out, that the time to deal with mosquitoes and West Nile virus at the larval stage with the use of larvicide in standing waters before they hatch.

Aerial spraying is not efficient and is, in fact, dangerous and a higher risk to human health than the West Nile virus. We need a much more rational approach to the way in which we have been handling this problem. We are seeing a much stronger emphasis on the larvicide approach as opposed to aerial spraying. That will evolve and we will see a decrease in the aerial spray approach.

Senator Baker: I noticed that the witness is saying, "I think."

Ms. Comeau: This is the position of the FCM.

Senator Baker: I noticed that you added a qualification, as well: "cosmetic use."

Ms. Comeau: That is correct.

Senator Baker: I was referring to the necessary use not the cosmetic use. Could you answer in respect of the non-cosmetic use of pesticides?

Ms. Comeau: That is not a position for the FCM to take because we do not run farms. We represent municipal governments and that is why I started by saying that FCM's

Mme Comeau: Je pense que nos membres ont adopté une bonne position sur cette question. Nous représentons les gouvernements municipaux et notre attention est centrée sur ce qui se passe sur le territoire relevant du gouvernement municipal et c'est pourquoi nous avons une position ferme sur l'usage responsable des pesticides.

Nous appuyons nos collectivités qui cherchent à interdire ou à limiter l'usage des pesticides à des fins cosmétiques. Nous avons créé un site Web pour fournir l'information la plus récente sur les organismes nuisibles.

Nous avons appuyé Hudson, Québec, dans une cause qui s'est rendue en Cour suprême et qui était extrêmement importante pour confirmer le droit des gouvernements municipaux à adopter des règlements qui vont plus loin que le fait la législation provinciale, sans être en conflit avec cette dernière. Il s'agit probablement de la décision la plus importante visant à asseoir les gouvernements municipaux comme ordre de gouvernement.

Nous croyons qu'il y a des risques liés à l'usage des pesticides, que l'utilisation responsable est essentielle et que, dans la mesure où nous pouvons le faire, limiter l'usage cosmétique des pesticides dans les limites du territoire municipal, sur les terres publiques, est une bonne chose.

Nous ne disons pas à toutes les municipalités qu'elles doivent bannir l'usage des pesticides. Nous disons plutôt qu'il appartient à chaque collectivité de prendre sa propre décision sur ce qu'elle juge approprié pour elle. Nous appuyons le droit de la collectivité de déterminer ce qu'elle juge acceptable pour elle et comment elle gérera l'utilisation des pesticides.

Concernant le virus du Nil occidental, je dirais, et la recherche que nous avons faite sur cette question le démontre, que le meilleur moment pour contrôler les moustiques et le virus du Nil occidental, c'est durant le stade larvaire par l'application d'un larvicide dans les eaux stagnantes.

L'épandage aérien n'est pas efficace et, en fait, il est dangereux et constitue un risque plus grand pour la santé humaine que le virus du Nil occidental. Il faut une approche beaucoup plus rationnelle sur la façon de faire face à ce problème. Nous constatons que l'on met un accent de plus en plus grand sur l'application de larvicides, par rapport à l'épandage aérien. Cette situation évoluera et nous verrons une diminution du recours à l'épandage aérien.

Le sénateur Baker: Je remarque que le témoin dit: «Je pense».

Mme Comeau: Il s'agit de la position de la FCM.

Le sénateur Baker: Je remarque que vous avez ajouté un qualificatif également: «usage cosmétique».

Mme Comeau: C'est exact.

Le sénateur Baker: Je faisais allusion à l'utilisation indispensable et non à l'utilisation cosmétique. Pourriez-vous répondre en ce qui concerne l'usage non cosmétique des pesticides?

Mme Comeau: Cette question ne relève pas de la FCM parce que nous n'avons pas de fermes. Nous représentons les gouvernements municipaux et c'est pourquoi j'ai commencé ma

position is restricted to the use of pesticides by municipal governments. That is why we focus on the cosmetic use of pesticide within municipal boundaries.

The issue of pesticides within outlying areas and the effects on water runoff comes up in a discussion around watershed planning. That is another subject entirely.

Senator Milne: You have said that you represent only municipalities. You represent Strathcona County and you represent many cities and regional districts, such as Fraser-Fort George Regional District and York Region. Those regions have farms and are rural as well as urban municipalities. Therefore, the FCM does represent a large number of farmers.

Ms. Comeau: That is true. However, I am focussing on where we are now. There are 38 different ways to describe a municipality: town, village, hamlet, county, et cetera.

I am saying that our position is focused on the cosmetic use of pesticide in municipal boundaries. That is the position. We do not tell farmers what to do. As I suggested in reference to watershed plans, the municipality will not tell the farmer how to manage their farmers. They will have a say on what is coming into the water system.

We are working with our communities to encourage them to look at options such as sewer-use bylaws and watershed planning to manage what is coming in from the outlying areas. That is a different discussion and not yet fully evolved. The cosmetic side is developed within the FCM.

Senator Milne: Are any of your municipalities doing anything right now to encourage citizens to do something about the stagnant water sitting on the top of swimming pools? Right now, swimming pools are full of wrigglers. The municipalities, in my opinion, should be warning their citizens about this and should be encouraging them to clean up their pools early this year.

Ms. Comeau: If you look at today's *Globe and Mail* today you will see a full page from Toronto Public Health on things that citizens can do to deal with standing water in many locations, and pools are included. The City of Winnipeg is about to release its West Nile strategy and Regina is about to reveal their plans for larvicide treatments. There is public education happening in municipalities. They are working to share information. The public health departments are handling most of the information.

Senator Watt: Do you have a membership from Nunavik, Nunavut, and Labrador?

réponse en disant que la position de la FCM se limite à l'utilisation des pesticides par les gouvernements municipaux. C'est pourquoi notre attention est centrée sur l'usage cosmétique des pesticides sur le territoire des municipalités.

La question de l'usage des pesticides à l'extérieur du territoire municipal et des effets sur l'eau de ruissellement relève d'une discussion portant sur la planification des bassins versants. Il s'agit d'une question entièrement différente.

Le sénateur Milne: Vous avez dit que vous ne représentez que les municipalités. Vous représentez Strathcona County et vous représentez de nombreuses villes et de nombreux districts régionaux, comme le district régional de Fraser-Fort George et la région de York. Ces régions comptent des fermes et sont des municipalités tout autant rurales qu'urbaines. Par conséquent, la FCM représente un grand nombre d'agriculteurs.

Mme Comeau: C'est exact. Cependant, je me concentre sur ce que nous sommes maintenant. Il y a mille façons différentes de décrire une municipalité: ville, village, hameau, comté, et cetera.

Je dis que notre position est axée sur l'usage cosmétique des pesticides dans les limites du territoire municipal. C'est notre position. Nous ne disons pas aux agriculteurs quoi faire. Comme je l'ai laissé entendre lorsque je parlais de la planification des bassins versants, les municipalités ne diront pas aux agriculteurs comment ils doivent gérer leurs fermes. Elles auront leur mot à dire dans ce qui entre dans le système d'approvisionnement en eau.

Nous travaillons avec nos collectivités pour les encourager à examiner des options comme des règlements régissant l'utilisation des égouts et la planification des bassins versants pour gérer ce qui entre dans les municipalités à partir de l'extérieur de leur territoire. Il s'agit d'une discussion différente qui n'est pas encore terminée. Par contre, l'aspect cosmétique est une question qui a été bien développée au sein de la FCM.

Le sénateur Milne: Est-ce que certaines de vos collectivités font quelque chose à l'heure actuelle pour encourager les citoyens à agir au sujet de l'eau stagnante qui séjourne sur le dessus des piscines? À l'heure actuelle, les piscines sont pleines de larves de moustiques. À mon avis, les municipalités devraient prévenir leurs citoyens à ce sujet et devraient les encourager à nettoyer leurs piscines plus tôt cette année.

Mme Comeau: Si vous regardez le *Globe and Mail* d'aujourd'hui, vous allez trouver une pleine page payée par le service d'hygiène publique de Toronto sur les mesures que les citoyens peuvent prendre pour éliminer les eaux stagnantes dans de nombreux endroits, dont les piscines. La ville de Winnipeg est sur le point de publier sa stratégie de lutte contre le virus du Nil occidental et Regina est sur le point de faire connaître ses projets concernant les traitements larvicides. Ce sont des exemples d'éducation publique qui émanent des municipalités. Ces dernières travaillent pour partager l'information. Les services d'hygiène publique se chargent de la plus grande partie du travail d'information.

Le sénateur Watt: Avez-vous des membres en provenance de Nunavik, du Nunavut et du Labrador?

Ms. Comeau: I did not bring the full PCP list but Iqaluit is a member. The list I have with me is comprised of only the folks that participated at the Regina meeting. I should have brought the full PCP list.

Iqaluit participated in the Regina meeting and Keith Irving, a councillor from Iqaluit gave a very important presentation. Mr. Irving's presentation informed us of the changes that are occurring as a result of climate change. It was a powerful presentation.

Senator Watt: How do you go about soliciting potential members?

Ms. Comeau: We make presentations to councils. More visible climate change issues and the Kyoto Protocol debate have prompted many requests for information. We have folks that do presentations to councils and staff. We have our own membership processes. For example, when we did our resolution campaign, we sent out resolutions for councils to consider all of the FCM's members. It always comes up at our annual conference, which usually attracts 1,500 or so members. We work through all of our normal communication methods and our own networking at the core of the FCM membership and we are spinning all of the time.

Senator Watt: If I could pass on the message, would that be helpful?

Ms. Comeau: Absolutely.

The Chairman: What jurisdiction is responsible for setting laws to capture emissions from landfills? Is that a bylaw of the city councils, or is it a federal issue?

Ms. Comeau: It is a provincial jurisdiction.

The Chairman: Have the provincial governments moved on this issue?

Ms. Comeau: No.

Senator Eyton: You cite a number of numbers and aggregate the municipalities in Canada. If I can paraphrase, you have indicated that the municipalities collectively are one-half the problem and one-quarter of the solution.

I recognize that Beaverton is different from the greater Toronto area, and that Cranbrook is different from Vancouver, and so on. I suspect that of that 50 per cent and 20 per cent that I mentioned, let us say the five or six largest urban centres are responsible for 80 per cent or 90 per cent of the problem you mentioned, the 50 per cent problem, and are probably challenged with respect to the solution. Much of the initiative will have to come from the larger centres that contain the industry and the greatest population and the largest emissions.

Mme Comeau: Je n'ai pas la liste complète des municipalités PPC, mais Iqaluit en est une. La liste que j'ai avec moi ne comprend que les municipalités qui ont participé à la réunion de Regina. J'aurais dû apporter la liste complète des municipalités PPC.

Iqaluit a participé à la réunion de Regina et Keith Irving, conseiller municipal d'Iqaluit, a donné un exposé très important. Il nous a informés des changements qui surviennent à la suite du changement climatique. Il s'agissait d'un exposé très frappant.

Le sénateur Watt: Que faites-vous pour solliciter des membres potentiels?

Mme Comeau: Nous faisons des exposés auprès des conseils municipaux. Des questions plus médiatisées sur le changement climatique et le débat sur le Protocole de Kyoto ont suscité de nombreuses demandes d'information. Nous avons des gens qui font des représentations auprès des conseils et du personnel des municipalités. Nous avons nos propres processus qui s'adressent à nos membres. Par exemple, nous avons eu notre campagne sur les résolutions; nous avons envoyé à tous les membres de la FCM des résolutions à prendre en considération par les conseils municipaux. Cette question revient à chacune de nos conférences annuelles qui attirent habituellement quelque 1 500 membres. Nous avons recours à toutes nos méthodes de communication normales et à notre propre réseau au sein des membres de la FCM; nous sommes constamment en train de solliciter.

Le sénateur Watt: Si je pouvais transmettre le message, est-ce que cela serait utile?

Mme Comeau: Absolument.

La présidente: Quelle autorité gouvernementale est responsable d'établir les lois régissant la capture des émissions de GES en provenance des sites d'enfouissement? S'agit-il d'un règlement municipal ou s'agit-il d'une question fédérale?

Mme Comeau: Cette question relève des provinces.

La présidente: Est-ce que les gouvernements provinciaux ont fait quelque chose sur cette question?

Mme Comeau: Non.

Le sénateur Eyton: Vous avez cité un certain nombre de chiffres et vous avez regroupé les municipalités canadiennes. Si je peux paraphraser, vous avez indiqué que, collectivement, les municipalités constituent la moitié du problème et le quart de la solution.

Je reconnaissais que Beaverton est différent de la région métropolitaine de Toronto et que Cranbrook est différent de Vancouver, et ainsi de suite. Je présume que de ce 50 p. 100 et de ce 20 p. 100 dont je viens de parler, cinq ou six grands centres urbains sont responsables de 80 ou 90 p. 100 du problème dont vous avez fait état, le problème du 50 p. 100, et qu'elles ont probablement beaucoup de difficulté à trouver une solution. Une grande partie de l'initiative devra venir des centres plus importants qui abritent l'industrie et qui comptent les populations les plus importantes et les émissions les plus importantes.

You add up the numbers and say you have 500 municipalities, but many of them, in a sense, are not part of the problem, and they are a very little part of the solution.

To what extent are you supported and how much energy is there within the larger municipalities that are more involved and mostly strapped for funds? To what extent are they engaged with you in the programs you are talking about here?

Ms. Comeau: You raise a fair point in terms of relative impact. However, I would not argue for ignoring those other communities for several reasons. We find in the small to mid-size communities that there is a lot more room for innovation. We can do things more quickly in mid-sized communities because the lines of communication are shorter and they are more ready and capable of trying on new technologies in particular. There is a lot of innovation in that size of community, and a dollar saved to them is just as important as it is to Toronto. What drives our communities is the fact that they are saving significant money.

In terms of the big cities, we are working with all of them. We have a big city mayor's caucus of FCM. Climate change is a big issue in the big cities. Those are the communities that moved first on the landfill gas, because they have the big sites and big opportunities. They have also been the ones that established their revolving funds and the major programs to retrofit their buildings. Toronto led the way, but Hamilton and Winnipeg are participating as well. Calgary and Edmonton have huge building retrofit programs where all of their buildings are being retrofitted, saving millions of dollars a year. Calgary has the Ride the Wind project where wind power fuels their light-rail transit system. In many cities the lights are being retrofitted.

Their biggest challenge is moving from the corporate responsibility to the responsibility of the community as a whole. In that regard, Toronto is no different. Vancouver is doing a lot of work, retrofitting its own buildings.

When you get out of the corporation and into the community and you start controlling for land use planning, pushing mixed used development and controlling for sprawl, this is where you get into your challenges. None of our communities have that one yet. They are in their corporation sorting out what they can do and just starting to say, "How do we manage this thing outside the corporation?"

Senator Eytون: We have just begun these hearings, and I am learning as I go along. I am inclined to believe that the solution is not so much government command as public demand. It is the public that has to be persuaded, and the public that has to say, "I will buy this kind of refrigerator or drive this kind of car and manage my own energy consumption." Who best and how to sell the public?

Vous additionnez les chiffres et dites que vous avez 500 municipalités, mais dans un sens, bon nombre d'entre elles ne font pas partie du problème et ne constituent qu'une partie infime de la solution.

Dans quelle mesure êtes-vous appuyés et combien d'énergie trouve-t-on dans les municipalités plus grandes qui sont les plus touchées et qui ont le plus besoin de fonds? Dans quelle mesure sont-elles engagés à vos côtés dans les programmes dont vous parlez ici?

Mme Comeau: Vous soulevez un très bon point sur l'impact relatif. Cependant, je ne voudrais pas faire fi des autres collectivités pour plusieurs raisons. Nous trouvons qu'il y a beaucoup plus de place à l'innovation dans les petites et moyennes municipalités. Nous pouvons faire des choses plus rapidement dans les municipalités moyennes parce que les paliers de communication y sont beaucoup plus directs et parce qu'elles peuvent plus facilement essayer de nouvelles technologies. Il y a beaucoup d'innovation dans les municipalités de cette taille, et chaque dollar qui y est épargné est aussi important qu'un dollar économisé à Toronto. Ces économies importantes sont d'ailleurs ce qui motive nos collectivités.

Par ailleurs, nous travaillons avec toutes les grandes villes. La FCM a d'ailleurs formé un caucus des maires des grandes villes. Le changement climatique est un enjeu important pour les grandes villes. Elles ont été les premières à agir dans le cas des gaz d'enfouissement, parce que ce sont elles qui ont les plus grands terrains et les plus grandes possibilités. Ce sont également elles qui ont créé les fonds renouvelables et les grands programmes de modernisation d'immeubles. Toronto a chapeauté le tout, mais Hamilton et Winnipeg y ont également participé. Calgary et Edmonton se sont dotées d'immenses programmes afin de moderniser tous leurs immeubles et d'économiser ainsi des millions de dollars par année. Calgary a lancé le projet «Ride the Wind» grâce auquel son système de train léger est alimenté en énergie éolienne. Dans beaucoup de villes, on modernise également les lumières.

Le plus grand défi consiste à faire assumer la responsabilité à la collectivité dans son ensemble plutôt qu'aux seules entreprises. À cet égard, Toronto ne fait pas exception. Beaucoup de travail se fait à Vancouver, où les immeubles sont modernisés.

Lorsque la responsabilité passe des entreprises à la collectivité et que l'on commence à réglementer la planification de l'aménagement du territoire, à favoriser l'aménagement mixte et à contraindre l'étalement urbain, là commence le véritable défi. Aucune de nos villes n'en est là. Elles commencent à peine à réfléchir à ce qu'elles peuvent faire pour gérer le problème en dehors du contexte industriel.

Le sénateur Eytون: Nous en sommes au tout début de ces audiences, et j'apprends au fur et à mesure. Je suis disposé à croire que la solution ne se trouve pas tant dans des mesures contraignantes du gouvernement que dans la demande du public. Il faut persuader le public d'acheter tel type de réfrigérateur, de conduire tel type de voiture et de gérer sa propre consommation d'énergie. Qui est le mieux placé pour convaincre le public et comment le fera-t-il?

We are talking about governments and strictures and requirements and regulations, and by definition, that takes a long time to get in the books and be effective. The public demand can be quick. Who generates the demand? Who best to do that of the three levels of government?

Ms. Comeau: All three orders of government have a role to play.

There needs to be strong incentives at the federal level. The kinds of incentives we have today are minimal and timid. If you buy a hybrid vehicle if the U.S., you get a \$2,000 rebate. We need a \$2,000 rebate to buy hybrid vehicles in Canada. If you want to make the shift from SUV purchases to more efficient vehicles, you have to give an incentive to the consumer. That can be done as a match of federal and provincial funds. The experience of cooperation in this regard is limited.

If you look at the wind power production incentive, which is a program run out of NRCan to basically take 1 cent off the cost of producing wind power, the deal is that the provinces were supposed to come in and they did not. We missed at a chance to get at the premium, which was in the 3-cent range. Either they partner or not, but the two of them could do that together. We could do the same thing on green power. We could have stronger incentives to encourage consumers to buy green power.

We also need more efficient programs. We have been having some good discussions on this subject. There is a need for general public education programming, and I argue for a more targeted approach. I believe that we should approach the consumer right at the point of purchase. We should offer incentives to get people when they are in the store and target them on information. We should demonstrate the differences between this light versus that light, or this fridge versus that fridge, and have incentives right in the store.

NRCan has determined that incentives for sales people that give them more of a commission on selling an energy-efficient product is an effective way to achieve results. There is much that can be done to move the consumer along, but I would not argue that it is through general education. We will get better results when it is targeted at point of purchase and includes incentives for both the consumer and the retailer.

We must use that process to move consumers into the top end of the 20 per cent best in place. We must use legislation such as the Energy Efficiency Act to move the bottom up.

The climate plan talks about vehicle fuel efficiency standards are negotiating with the motor vehicle manufacturers to increase efficiency 25 per cent. That should be the bottom line now. We

On parle des gouvernements, des contraintes, des obligations et des règlements qui, par définition, prennent du temps à être intégrés et à produire des résultats tangibles. La demande du public peut changer rapidement. Qui génère cette demande? Des trois ordres de gouvernement, lequel serait le mieux placé pour le faire?

Mme Comeau: Les trois ordres de gouvernement ont un rôle à jouer.

Le gouvernement fédéral doit proposer des incitatifs forts. Les incitatifs actuels sont minimes et timides. Aux États-Unis, tout acheteur de véhicule hybride obtient un rabais de 2 000 \$. Il nous faut un rabais de 2 000 \$ pour l'achat de véhicules hybrides au Canada. Si l'on veut favoriser l'achat de véhicules écologiques plutôt que de véhicules utilitaires sport, il faut offrir des incitatifs aux consommateurs. Ces mesures pourraient être financées en collaboration par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. Les expériences de collaboration à cet égard sont limitées.

Prenons l'exemple de l'incitatif à la production éolienne administré par NRCan, qui consiste essentiellement à diminuer le coût de la production éolienne d'un sou par kilowatt-heure. Les provinces devaient se greffer au programme, mais elles ne l'ont pas fait. Nous avons manqué une belle occasion de réaliser des économies de l'ordre de 3 sous. Les deux gouvernements ont le choix de collaborer ou non, mais ils pourraient y voir ensemble. Nous pourrions faire de même pour favoriser l'énergie verte. Nous pourrions multiplier les incitatifs pour encourager les consommateurs à acheter de l'énergie verte.

Il nous faut également des programmes plus efficaces. Nous avons déjà eu de très bonnes discussions sur le sujet. Il faut prévoir des programmes de sensibilisation du public. Je préconiserais une approche ciblée. Je crois qu'il faudrait aborder le consommateur directement au point d'achat. Nous devrions offrir des incitatifs aux gens lorsqu'ils sont en magasin et en profiter pour les informer. Nous devrions leur montrer la différence entre telle et telle lumière, entre tel et tel frigo et offrir des incitatifs directement en magasin.

NRCan a déterminé qu'il était efficace d'inciter les vendeurs à faire la promotion de produits à haut rendement énergétique en leur offrant une commission supérieure pour ces produits. Beaucoup de choses peuvent être faites pour aller chercher le consommateur, mais je ne crois pas que la sensibilisation soit le meilleur moyen de le faire. Nous obtiendrons de meilleurs résultats en concentrant les mesures au point d'achat et en offrant des incitatifs à la fois aux consommateurs et aux détaillants.

Nous devons utiliser ce mécanisme pour orienter les consommateurs vers les 20 p. 100 de produits les plus écologiques. Nous devons recourir à des lois comme la Loi sur l'efficacité énergétique pour favoriser ces produits.

Le plan d'action sur le changement climatique prévoit des normes de consommation efficace de carburant. Dans ce contexte, on négocie actuellement des ententes avec les constructeurs de

use incentives for the 60 per cent or 80 per cent improvement in the hybrid end.

The Chairman: You mentioned that, apart from the infrastructure program and the money that is being spent on greenhouse gas initiatives et cetera, there are all kinds of other monies being spent in other government departments. That would be very helpful to us, because we are concentrating on the 1-tonne challenge and how that can be done. It would be useful if you had specific ideas about the other departments of government.

Ms. Comeau: Environment Canada is the group that has the mandate in terms of education and outreach. The Climate Change Action Fund, whose funding is coming to an end as well, is looking to determine whether it becomes the vehicle for delivering the 1-tonne challenge.

You need to talk to Environment Canada and ask what they are going to do with the Climate Change Action Fund. How will it be restructured? How do they intend to deliver the 1-tonne challenge? Would they be funding community groups?

The Green Communities Association is a growing national group that delivers residential retrofits, water conservation programs and waste management programs. They are little non-profit groups that go into homes and look at your water and energy and look at how you manage your waste and guide you toward better recycling and conservation. Initially, those programs were supported by Ontario, but now NRCan through the EnerGuide primarily supports them.

I do not know if you are familiar with that program. They do audits, which are critical. If they want to deliver the 1-tonne challenge, they really should support green communities and other groups such as that to get into the community and actually do the outreach work with municipalities in order to get those things going.

The other challenge aside from the One-Tonne Challenge is that a number of federal funding programs, such as Technology Partnerships Canada, need to focus more on delivering greenhouse gas reductions. Of course, they have supported Iogen and others, but there is significant spending in that regard that could also deliver reductions.

There are billions of dollars in technology programs, university research programs, and so on. The other is the Panel on Energy, Research and Development that brings together 12 federal departments that coordinate their federal research and investment. That is another area that needs focus on greenhouse gas emissions.

The two main departments are NRCan and Environment Canada. You might also want to look at HRDC. When we met in Regina, we mentioned the importance of engaging youth. HRDC

véhicules automobiles afin d'augmenter le rendement énergétique des véhicules de 25 p. 100. Ce devrait être le principe directeur. Nous offrons des incitatifs favorisant une amélioration du rendement énergétique de 60 ou de 80 p. 100 dans les véhicules hybrides.

Le président: Vous avez indiqué qu'outre le programme d'infrastructure et les fonds dépensés dans le cadre des projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre, les autres ministères investissent aussi en ce sens. Ce serait très utile pour nous, parce que nous nous concentrerons sur le défi d'une tonne et sur la façon dont nous pouvons le relever, que vous nous donniez une idée de ce que peuvent faire les autres ministères.

Mme Comeau: Environnement Canada est le ministère responsable de la sensibilisation et de l'éducation. De plus, les projets financés par le Fonds d'action pour le changement climatique, qui cessera bientôt, doivent contribuer à relever le Défi d'une tonne.

Vous devez parler à Environnement Canada et demander à ses responsables ce qu'ils vont faire du Fonds d'action pour le changement climatique. Comment sera-t-il restructuré? Comment le ministère compte-t-il relever le Défi d'une tonne? Envisage-t-il de financer des groupes locaux?

Il y a aussi l'Association des éco-collectivités, un groupe national qui prend de plus en plus d'ampleur. Il mène des programmes de modernisation résidentielle, de conservation de l'eau et de gestion des déchets. Il se compose de petits groupes à but non lucratif qui vont dans les maisons vérifier la consommation d'eau et d'énergie des gens, leur gestion des déchets et les conseille pour les aider à mieux recycler et à mieux conserver les ressources. Au début, c'est l'Ontario qui finançait ces programmes, mais ils sont maintenant principalement financés par NRCan et son ÉnerGuide.

Je ne sais pas si vous connaissez bien ce programme. C'est un programme de vérification, ce qui est essentiel. Si l'on veut relever le Défi d'une tonne, il faut vraiment appuyer les éco-collectivités et les groupes semblables pour sensibiliser les municipalités et favoriser des projets concrets au sein des collectivités.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral doit axer davantage ses programmes de financement, comme Partenariat technologique Canada, sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Bien sûr, le gouvernement appuie Iogen, entre autres, mais il pourrait se servir de ces fonds importants pour favoriser aussi la réduction des émissions.

Des milliards de dollars sont investis dans des programmes de développement technologique et de recherche universitaire, entre autres. Il y a également la Table ronde sur l'énergie, les ressources et le développement, qui rassemble 12 ministères fédéraux et coordonne les recherches et l'investissement du gouvernement fédéral. Ce groupe pourrait lui aussi mettre l'accent sur les émissions de gaz à effet de serre.

Les deux principaux ministères responsables sont NRCan et Environnement Canada. Il y a également la participation de DRHC. Lorsque nous nous sommes rencontrés à Regina, nous

has a lot of programming aimed at youth and youth employment. There is much we could do at the community level in terms of youth employment programs that would be tied to the 1-tonne challenge.

Senator Finnerty: How do we find people to do these assessments?

Ms. Comeau: If you would like the Green Communities group to come to talk to you, I can provide you with that information. In fact, I will be talking to Clifford Maynes of that organization today, so I can even give your clerk his phone number.

Senator Finnerty: It would be very helpful to make the public aware of this, because most of us do not know what we are doing wrong in our homes.

The Deputy Chairman: We recently travelled to San Francisco to study energy matters. We uncovered a successful utilization of utility companies, in both conservation and efficiency. Not only did they conserve energy; they made money. In fact, the state of California made about \$2 billion.

What are your views on using the utilities to assist in the 1-tonne challenge? I know that British Columbia and Manitoba use them, but not all do.

Ms. Comeau: First, there is a network that goes right into people's home. People get utility bills, and we get a lot of information to consumers through those bills. There is also the opportunity for providing programs, whether to retrofit your home or to buy energy efficient appliances.

I would argue that, although appliances and heating systems are important since they both use a lot of energy in the home, the biggest issues are vehicles and where the electricity itself comes from.

To the degree that the utilities are pursuing a program of efficiency, that is great, but the most important thing is green power. We must invest significantly in that. This, in my view, is a failure of the climate plan. It talks about a commitment to 10 per cent of new supply, which is very timid. In my view, it should be 10 per cent of electricity supply by 2015.

The Deputy Chairman: That is another part of the program in California. It is called "integrated energy management."

Ms. Comeau: Yes, it has to be efficient and use green power.

The Deputy Chairman: I also want to ask you about the approximately five large companies that control everything we do in food production and agriculture. What is their role in the question of ethanol? If they wanted to step up to the plate, it would just happen.

avons parlé de l'importance de mobiliser les jeunes. DRHC déploie beaucoup de programmes destinés aux jeunes et au recrutement de jeunes. Nous pourrions faire beaucoup de choses au sein des collectivités dans le cadre des programmes de recrutement de jeunes pour relever le Défi d'une tonne.

Le sénateur Finnerty: Comment pouvons-nous trouver des gens qualifiés pour effectuer ces vérifications?

Mme Comeau: Si vous voulez que le groupe des éco-collectivités vienne vous parler, je peux vous fournir leurs coordonnées. En fait, je vais m'entretenir avec Clifford Maynes de cet organisme aujourd'hui. Je pourrais même laisser son numéro de téléphone à votre greffière.

Le sénateur Finnerty: Il serait très bien d'informer le public, parce que la plupart d'entre nous ne savons pas ce que nous faisons de mal à la maison.

La vice-présidente: Récemment, nous sommes allés à San Francisco dans le cadre de notre étude sur l'énergie. Nous avons découvert comment des sociétés de service public utilisaient l'énergie tout en favorisant la conservation et l'efficacité. Non seulement ces sociétés conservent-elles l'énergie, mais elles réalisent des profits. En réalité, l'État de la Californie réalise environ 2 milliards de dollars.

Que penseriez-vous d'utiliser les services publics pour relever le Défi d'une tonne? Je sais que la Colombie-Britannique et le Manitoba les utilisent, mais toutes les provinces ne le font pas.

Mme Comeau: Premièrement, il existe un réseau qui pénètre directement chez les gens. Les gens paient des factures pour les services publics qu'ils reçoivent, et nous pouvons envoyer beaucoup de renseignements aux consommateurs par la même occasion. Il y aurait également lieu d'offrir des programmes de modernisation résidentielle ou d'achat d'appareils à haut rendement énergétique.

À mon avis, même si les appareils électroménagers et les systèmes de chauffage sont importants en raison de la quantité d'énergie qu'ils consomment dans les foyers, les grands enjeux demeurent les véhicules et la production d'électricité.

Il est fantastique que les services publics s'harmonisent à un programme d'efficacité énergétique, mais le plus important demeure l'énergie verte. Nous devons investir considérablement en ce sens. Selon moi, c'est la principale faille du plan sur le changement climatique. Le gouvernement s'engage à augmenter de 10 p. 100 les nouvelles sources d'alimentation, mais c'est très peu. Selon moi, on devrait faire en sorte que 10 p. 100 des véhicules fonctionnent à l'électricité d'ici 2015.

La vice-présidente: C'est une autre partie du programme de la Californie. Il s'agit d'une gestion intégrée de l'énergie.

Mme Comeau: Oui, il faut favoriser l'efficacité énergétique et l'utilisation d'énergie verte.

La vice-présidente: J'aimerais également vous poser une question sur les quelque cinq grandes sociétés qui régissent toute la production alimentaire et agricole. Quel est leur rôle dans le dossier de l'éthanol? Si elles voulaient prendre des mesures en ce sens, le dossier débloquerait.

Ms. Comeau: I cannot say that I have come across that as an interest point. I have certainly seen real interest in the agricultural community and in the biotechnology industry, but I have not seen it come in on the actual value-added food production side of it. I have seen it at the farming level.

The Deputy Chairman: So they are not yet engaged?

Ms. Comeau: I cannot say that. I have not seen it. That does not necessarily mean that it has not come to us through our work at FCM. That does not mean that they are not engaged; I just may not be seeing it in the work we are doing.

The Deputy Chairman: TransAlta, for example, is going into wind power. When a big company steps forward like that, it makes a difference.

Thank you, Ms. Comeau, for appearing before us this morning. This has been a very provocative session.

The committee adjourned.

Mme Comeau: Je ne peux pas dire avoir constaté qu'il s'agissait d'un point d'intérêt pour elles. Il y a certainement un intérêt réel pour l'éthanol chez les agriculteurs et dans l'industrie de la biotechnologie, mais je n'ai rien observé de tel pour ce qui est de la production d'aliments à valeur ajoutée. Je n'ai observé d'intérêt à cet égard que chez les exploitants agricoles.

La vice-présidente: Elles n'ont donc encore pris aucun engagement?

Mme Comeau: Je ne peux pas l'affirmer avec certitude, mais je n'ai observé aucun engagement de leur part. Cela ne signifie pas nécessairement que personne ne nous en a parlé à la FCM. Cela ne signifie pas non plus que les sociétés n'ont pas pris d'engagement, mais peut-être n'ai-je tout simplement rien observé de tel dans le cadre de nos travaux.

La vice-présidente: À titre d'exemple, TransAlta se tourne vers l'énergie éolienne. Lorsqu'une grande entreprise pose un geste de la sorte, cela fait une grande différence.

Je vous remercie, madame Comeau, d'avoir comparu devant nous ce matin. Cette séance nous portera beaucoup à réfléchir.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Tuesday, May 6, 2003 (On Bill S-10)

AS A PANEL:

From BC Marine Trades Association:

Mr. Norm Dyck, Government Relations.

From Atlantic Marine Trades Association:

Ms. Patricia Nelder, Executive Director.

From Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.:

Mr. Ray Mariash, Secretary-Treasurer.

From Collision Analysis Ltd.:

Mr. Marshal Paulo, President.

From Komanoff Energy Associates:

Mr. Charles Komanoff, Author-Researcher.

Thursday, May 8, 2003 (On the Implementation of Kyoto)

From the Federation of Canadian Municipalities:

Ms. Louise Comeau, Director, Centre for Sustainable Community Development.

TÉMOINS

Le mardi 6 mai 2003 (sur le projet de loi S-10)

EN TABLE RONDE:

De la BC Marine Trades Association:

Mr. Norm Dyck, Relations gouvernementales.

De la Atlantic Marine Trades Association:

Mme Patricia Nelder, directrice exécutive.

De la Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.:

Mr. Ray Mariash, secrétaire-trésorier.

De Collision Analysis Ltd.:

Mr. Marshal Paulo, président.

De Komanoff Energy Associates:

Mr. Charles Komanoff, auteur-recherchiste.

Le jeudi 8 mai 2003 (Sur la mise en oeuvre de Kyoto)

De la Fédération canadienne des municipalités:

Mme Louise Comeau, directrice, Centre pour le développement des collectivités viables.