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 13, 2003

**Issue No. 15**

**Third meeting on:**

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

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 13 mai 2003

**Fascicule n° 15**

**Troisième réunion concernant:**

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

TÉMOINS:
(*Voir à l'endos*)

40343

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.
Buchanan
* Carstairs, P.C (or Robichaud, P.C.)
Cochrane
Eyton
Finnerty
Hubley
Kenny
* Lynch-Staunton (or Kinsella)
Merchant
Milne
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 Banks substituted for that of the Honourable Senator Sibbeston *(May 12, 2003)*.

The name of the Honourable Senator Hubley substituted for that of the Honourable Senator Fraser *(May 12, 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.
Buchanan
* Carstairs, c.p. (ou Robichaud, c.p.)
Cochrane
Eyton
Finnerty
Hubley
Kenny
* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
Merchant
Milne
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 Banks substitué à celui de l'honorable sénateur Sibbeston (*le 12 mai 2003*).

Le nom de l'honorable sénateur Hubley substitué à celui de l'honorable sénateur Fraser (*le 12 mai 2003*).

Published by the Senate of Canada

Available from: Communication Canada
Canadian Government Publishing, Ottawa, Ontario K1A 0S9

Also available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada

En vente:
Communication Canada – Édition Ottawa (Ontario) K1A 0S9

Aussi disponible sur internet: http://www.parl.gc.ca

## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 13, 2003
(27)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 5:45 p.m. this day, in room 257 East Block, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Banks, Buchanan, Cochrane, Finnerty, Hubley, Kenny, Merchant, Milne, Spivak and Watt (10).

*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 the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 25, 2003, the committee continued its examination of Bill S-10, 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 the Canadian Recreational Canoeing Association:*

Mr. Barry Cameron.

*From the Ontario Recreational Boating Advisory Council:*

Mr. Randy Whaley, Chairman.

*From the Canadian Yachting Association:*

Mr. Michael Vollmer, Vice-President, Recreation.

*AS A PANEL:*

*From the Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations:*

Mr. Art Lamoureux, President;

Mr. Lester Hunt, Executive Director.

*From the Federation of Ontario Cottagers' Associations:*

Ms. Wendy Moore, Executive Director.

*From the Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL):*

Mr. Jean-Guy Dépôt.

Mr. Cameron, Mr. Whaley and Mr. Vollmer each made a statement and as a panel, the witnesses answered questions.

Mr. Lamoureux and Mr. Dépôt each made a statement and as a panel, all the witnesses answered questions.

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 13 mai 2003
(27)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial de l'énergie, de l'environnement et de ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 17 h 45 dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, Cochrane, Finnerty, Hubley, Kenny, Merchant, Milne, Spivak et Watt (10).

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

*Sont également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 février 2003, le comité poursuit l'examen du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n^o^ 10 des délibérations du comité des 25 et 27 mars 2003.*)

*TÉMOINS:*

*EN TABLE RONDE:*

*De l'Association canadienne de canotage récréatif:*

M. Barry Cameron.

*De l'Ontario Recreational Boating Advisory Council:*

M. Randy Whaley, président.

*De l'Association canadienne de yatching:*

M. Michael Vollmer, vice-président, récréatif.

*EN TABLE RONDE*

*De la Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations:*

M. Art Lamoureux, président;

M. Lester Hunt, directeur administratif.

*De la Federation of Ontario Cottagers' Associations:*

Mme Wendy Moore, directrie exécutive.

*Du regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL):*

M. Jean-Guy Dépôt.

M. Cameron, M. Whaley et M. Vollmer ont chacun fait une déclaration et, en table ronde, les témoins ont répondu aux questions.

M. Lamoureux et M. Dépôt ont chacun fait une déclaration, et en table ronde, tous les témoins ont répondu aux questions.

At 7:40 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

*ATTEST:*

À 19 h 40, il est convenu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*La greffière du comité,*

Josée Thérien

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 13, 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 5:45 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Tommy Banks** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Honourable senators, we will hear first, as a panel, witnesses from the Canadian Recreational Canoeing Association, the Canadian Yachting Association and the Ontario Recreational Boating Advisory Council.

**Mr. Barry Cameron, Canadian Recreational Canoeing Association:** Honourable senators, thank you for giving us the opportunity to say a few words to the committee. You have already received our brief, in which we suggest there are four key contexts in which this bill could be viewed.

The first is the enabling power of the bill itself, whose flexibility we find extremely attractive in that it allows the federal government to retain jurisdiction over our waterways. At the same time, it recognizes a need for control and choice in local areas when there is a problem that warrants some kind of intervention from local authorities.

The second context in which this bill could be looked at is the problematic safety and health issues that are inherent in the design and purpose of personal watercraft.

The third is the specific environmental impact of personal watercraft on our waterways, our adjoining landscapes and, of course, our wildlife that live on the edge of the water.

The fourth is the uncivil, aberrant behaviour of many personal watercraft operators themselves, which is bred by these irreverent machines.

I will not go over everything we have included in our brief. I do wish to add to it and provide you with a couple of examples that illustrate each of these four contexts.

Bill S-10 is enabling legislation, that is, it allows the federal government to transfer power to an authority while retaining its own constitutional powers. I want to give two examples of something that is happening at this moment where this bill could be useful.

The former cities of Halifax and Dartmouth are now a particular region called the "Halifax Regional Municipality." There were a number of laws regulating the lakes in that area that have been rescinded because of the amalgamation. They have since approached the Coast Guard to find a way to create some legislation that might allow for regulation on the five lakes in the Halifax area.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 13 mai 2002

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 17 h 45 pour en faire l'examen.

**Le sénateur Tommy Banks** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président:** Honorables sénateurs, nous allons d'abord accueillir un groupe de témoins représentant l'Association canadienne du canotage récréatif, l'Association canadienne de yachting et l'Ontario Recreational Boating Advisory Council.

**M. Barry Cameron, Association canadienne du canotage récréatif:** Honorables sénateurs, je vous remercie de l'occasion que vous nous donnez de nous adresser au comité. Vous avez déjà reçu notre mémoire, où nous disons qu'il existe quatre contextes clés dans l'optique desquels ce projet de loi devrait être examiné.

D'abord, il s'agit d'un projet de loi habilitant que nous considérons comme extrêmement intéressant de par la souplesse qu'il présente: il permet au gouvernement fédéral de préserver sa compétence en ce qui concerne nos voies d'eau. En même temps, le projet de loi reconnaît que contrôle et choix s'imposent localement, là où un problème peut justifier une forme d'intervention de la part des autorités locales.

Le deuxième contexte dans lequel il faut voir ce projet de loi concerne les problèmes de sécurité et de santé inhérents au concept et à la finalité des motomarines.

Le troisième met en jeu l'impact environnemental particulier des motomarines sur les plans d'eau, la nature avoisinante et, bien entendu, la faune qui vit au bord de l'eau.

Le quatrième contexte concerne le comportement délinquant et aberrant de nombreux conducteurs de motomarines que provoquent ces machines disgracieuses.

Je ne vais pas prendre tout ce qui est inclus dans notre mémoire. Je vais tout de même ajouter quelque chose; je vais vous fournir quelques exemples qui sauraient illustrer les quatre contextes en question.

Le projet de loi S-10 est une mesure habilitante, c'est-à-dire qu'il permet au gouvernement fédéral de transférer un pouvoir tout en préservant les pouvoirs constitutionnels qui lui reviennent. J'aimerais évoquer deux cas où, en ce moment, le projet de loi se révélerait utile.

Les anciennes villes de Halifax et de Dartmouth forment maintenant une région particulière, la municipalité régionale de Halifax. Plusieurs des lois qui s'appliquaient aux lacs dans la région ont été abrogées du fait de la fusion. Depuis, les responsables ont abordé la Garde côtière en vue de trouver une façon de créer des mesures législatives qui permettraient d'appliquer une réglementation aux cinq lacs qui se trouvent dans la région d'Halifax.

At the moment, they are in limbo. There are no laws, except what already exists in legislation governing transportation, oceans and fisheries. Thus, there are no serious regulations to control speeds or any type of motorized vehicle on those particular lakes.

This is an instance in which transferring power to the municipality of Halifax and Dartmouth would be useful. They are knowledgeable about what is happening on the five lakes. This would give them an opportunity to provide some kind of jurisdiction, regulation and even enforcement on those lakes.

A short while ago, in Fredericton, New Brunswick, where I live, there was a proposal for a hovercraft pleasure operation on the river in late spring during the ice breakup. The municipality had no control whatsoever over that hovercraft, except for where it might land. The municipality could decide where it could dock, but had no control over what that hovercraft could do on the water itself. It was licensed by Transport Canada because it was carrying people.

Two weeks before it was to come to Fredericton it had an accident on the Kennebecasis River during ice breakup. There was a big piece of ice in front of it and the boat had to jam on it is brakes. There were a number of children on the boat, several of whom were injured. Needless to say, they ended up not coming to Fredericton because of what happened that day on the Kennebecasis River.

My point is we had no control over what that boat could do. This matter is beyond personal watercraft. I am simply pointing out how the proposed legislation could be useful in dealing with other kinds of problematic watercraft on our waters.

There are two other things that are worrisome. At the moment, less than 10 per cent of motorized vehicles on our waterways are personal watercraft. However, their numbers are growing. In fact, some people have suggested that in five years, 30 per cent of the motorized vessels on our waterways will be personal watercraft.

What will be the situation five years from now if there are more of these machines on our waters and they are even more problematic? The personal watercraft industry complains that personal watercraft are being singled out in this proposed legislation. The truth is that far from being singled out unfairly, personal watercraft, because of a lack of regulation, and enforcement in particular, are in some sense the most protected and privileged vehicles on our public waters. They are operating with what I would call "tacit permits." They have a tacit permit to pollute, to make excessive and obnoxious noise in violation of laws against disturbing the peace. They have a tacit permit to operate outside the traditional rules of the road. Their sole function is as a stunt machine. They are designed for high-speed thrills.

En ce moment, ils se trouvent dans un vide juridique. Il n'y a pas de loi qui s'applique, sauf celles qui régissent déjà le transport, les océans et les pêches. Par conséquent, il n'y a pas de réglementation sérieuse qui puisse venir contrôler la vitesse des véhicules motorisés, de quelque type que ce soit, sur les lacs dont il est question.

Voilà un cas où le transfert des pouvoirs de la municipalité de Halifax et Dartmouth serait utile. Les gens là connaissent bien ce qui se passe sur les cinq lacs. Cela leur permettrait d'exercer une forme de compétence, de réglementer, voire de faire respecter les règles sur les lacs.

Il n'y a pas très longtemps de cela, à Fredericton, au Nouveau-Brunswick, là où j'habite, il y a eu un projet de navigation de plaisance sur aéroglisseur, à la fin du printemps, au moment de la débâcle sur la rivière. La municipalité n'avait aucune emprise sur l'aéroglisseur en question, sauf pour dire où il pouvait accoster. La municipalité pouvait décider du lieu où l'aéroglisseur accostait, mais elle n'avait aucune emprise sur ce que l'aéroglisseur faisait sur le plan d'eau lui-même. Les responsables avaient un permis de Transports Canada parce qu'ils transportaient des gens.

Deux semaines avant d'arriver à Fredericton, l'aéroglisseur a eu un accident sur la rivière Kennebecasis, au moment de la débâcle. Arrivé devant un gros morceau de glace, le conducteur de l'aéroglisseur a dû freiner vigoureusement. Il y avait à bord un certain nombre d'enfants, dont plusieurs ont été blessés. Inutile de dire que le service n'a pas été offert à Fredericton, à cause de ce qui est arrivé ce jour-là, sur la rivière Kennebecasis.

Ce que je veux faire valoir, c'est que nous n'avons aucune emprise sur ce que pouvait faire le bateau. Ce n'est pas simplement une question de motomarine. Je signale simplement en quoi le projet de loi pourrait être utile pour s'attaquer à d'autres bateaux qui posent des problèmes dans nos eaux.

Deux autres choses sont inquiétantes. En ce moment, les motomarines représentent moins de 10 p. 100 des véhicules motorisés qui se trouvent sur nos plans d'eau. Par contre, leur nombre s'accroît. De fait, certaines personnes laissent entendre que, d'ici cinq ans, 30 p. 100 des véhicules motorisés sur nos plans d'eau seront des motomarines.

Quelle sera la situation dans cinq ans, si un plus grand nombre de ces machines se trouvent sur nos plans d'eau et qu'elles posent encore plus de problèmes? L'industrie de la motomarine se plaint du fait qu'on s'acharne sur les motomarines dans ce projet de loi. En vérité, cela n'a rien d'injuste: c'est que la motomarine, en raison d'un manque de réglementation et, en particulier, d'un manque d'application des règles, d'une certaine façon, représente le véhicule le plus protégé et le plus privilégié qui se trouve sur nos plans d'eau publics. Les gens qui les auront ont ce que je qualifierais de «permis tacite». C'est un permis tacite de polluer, de faire un bruit excessif et irritant, transgressant les lois contre le fait de troubler la paix. Les gens ont un permis tacite de conduire en faisant fi des règles traditionnelles. Leur seule fonction est la cascade. Elles sont conçues pour les manœuvres grisantes à haute vitesse.

What is especially worrisome in this context is the increased horsepower we are beginning to see in recently designed personal watercraft such as the four-stroke 155-horsepower Bombardier machine. That is an exorbitant amount of horsepower.

Ce qui inquiète particulièrement, dans ce contexte, c'est la puissance accrue que nous commençons à voir dans les modèles récents de motomarine, par exemple la motomarine à 155 chevaux de Bombardier avec un moteur à quatre temps. C'est une puissance extraordinaire.

The personal watercraft industry would also like to place the blame for problems with personal watercraft on our waterways solely on the bad behaviour of operators and not on the design or the operating features of the vehicle itself.

L'industrie de la motomarine aimerait attribuer les problèmes liés aux motomarines sur nos plans d'eau au seul comportement répréhensible des conducteurs et non pas à la conception ou aux fonctions du véhicule lui-même.

There can be little doubt that the combination of power, speed, shallow draft and manoeuvrability built into the personal watercraft profoundly influence operator behaviour. The machine encourages you to speed. It encourages you to manoeuvre quickly. The truth is that the vast majority of personal watercraft have no braking facility. You probably already know that if you turn the throttle off, there is no way you can turn the machine. Some of the manufacturers of new machines are working on ways to deal with that particular issue, just as we are moving from two-stroke engines to four-stroke engines and to fuel injection rather than a gasoline/oil mix. All these things are positive steps. Obviously, the manufacturers have given in to some of the pressure from the rest of us who are worried about these machines. That is a good thing.

Il ne peut faire aucun doute que la combinaison de puissance, de vitesse, de faible tirant d'eau et de maniabilité que présente la motomarine a une incidence profonde sur le comportement du conducteur. La machine vous encourage à faire de la vitesse. Vous encourage à faire des manœuvres subites. En vérité, la grande majorité des motomarines n'ont pas de mécanisme de freinage. Vous savez probablement déjà que si on coupe les gaz, il n'y a plus aucune façon de faire virer la machine. Certains des fabricants travaillent à des machines nouvelles en vue de régler ce problème particulier, tout comme nous passons des moteurs à deux temps aux moteurs à quatre temps et du mélange huile-essence à l'injection. Ce sont toutes là des mesures positives. Visiblement, les fabricants ont cédé à certaines des pressions provenant du reste d'entre nous, qui se soucient de ces machines. C'est une bonne chose.

The point is they cannot stop safely. Many accidents have taken place when people have not been able to stop in time. In fact, in some of their brochures, manufacturers point out how far in advance of wanting to stop you should turn the throttle off. In most cases, it is around 375 feet. When you think about it, that is an enormous stopping distance.

Ce qu'il faut dire, c'est qu'il est impossible de s'arrêter en toute sécurité avec ces machines. Nombre d'accidents ont eu lieu où les gens n'ont pu arrêter à temps. En fait, dans certaines des brochures, les fabricants soulignent à quelle distance il faut couper les gaz afin de pouvoir arrêter. Dans la plupart des cas, c'est autour de 375 pieds. Quand on y pense, c'est une distance énorme.

It should be no surprise that 70 per cent of personal watercraft accidents are collisions, whether with other vessels, fixed objects or swimmers. What is even more disturbing is that the number of accidents that involve collisions has actually increased over the past five years. It should also be no surprise that personal watercraft are the only vessels where the leading cause of fatalities is not drowning, as in the case of canoes, but collision or blunt force trauma.

On ne devrait pas être étonné d'apprendre que 70 p. 100 des accidents de motomarine sont des collisions, qu'il s'agisse d'une collision avec un autre véhicule, avec un objet fixe ou avec des nageurs. Ce qui est encore plus troublant, c'est le nombre d'accidents impliquant des collisions, qui, de fait, ont augmenté depuis cinq ans. De même, on ne devrait pas être étonné d'apprendre que les motomarines sont les seuls véhicules pour lesquels la cause première de mortalité est non pas la noyade, comme c'est le cas pour les canoës, mais la collision ou les traumatismes résultant d'un choc violent.

While other types of motorized watercraft also emit pollution, the characteristics of the operational use of person watercraft, such as staying in one area for long periods of time and the frequent acceleration and deceleration, increase the impact of pollution. They play in one area for a long time. That is their fun — the thrill, the stunt. However, that generates more pollution. No matter whether it is a two-stroke or a four-stroke engine, they do generate an enormous amount of pollution.

Il existe d'autres sortes de véhicules motorisés qui polluent, mais les caractéristiques de l'usage qui est fait des motomarines — par exemple, demeurer à un seul endroit pendant de longues périodes et accélérer et décélérer souvent, accroissent les effets de la pollution. Les conducteurs de motomarine jouent dans le même coin pendant longtemps. C'est là leur plaisir — la sensation forte, la cascade. Par contre, cela ne fait que polluer plus. Qu'importe qu'il s'agisse d'un moteur à deux temps ou à quatre temps, le véhicule produit une quantité énorme de pollution.

A typical personal watercraft discharges between 50 and 60 gallons of unburned gasoline into the environment every year. That is a massive amount of discharge that affects not only the quality of waters but also our wildlife.

La motomarine ordinaire déverse entre 50 et 60 gallons d'essence non brûlée dans l'environnement tous les ans. C'est une quantité énorme qui a un impact non seulement sur la qualité des eaux, mais aussi sur notre faune.

I am suggesting this is the time to act. We need stronger regulation. We need widespread enforcement of those regulations in an effort to keep our waterways civil and available to all recreational users. People tend to leave particular waterways when they see personal watercraft because it is uncomfortable sharing the waters with them. Therefore, we need some kind of regulatory power. That is why we support this bill. We think that transfer of authority to smaller groups, such as regional municipalities and organizations, allows for more meaningful regulation and broader enforcement.

Je vous dis que le moment est venu d'agir. Nous avons besoin d'une réglementation plus sévère. Nous devons faire respecter partout les règles adoptées, afin que nos plans d'eau deviennent plus paisibles et qu'ils demeurent accessibles à tous les utilisateurs récréatifs. Les gens ont tendance à quitter un plan d'eau particulier quand ils voient que des motomarines s'y trouvent: ils sont mal à l'aise à l'idée d'y partager l'espace commun. Par conséquent, il nous faut une forme de pouvoir réglementaire. C'est pourquoi nous appuyons ce projet de loi. Nous croyons que le transfert de pouvoir à des groupes plus restreints, par exemple les organisations et municipalités régionales, permet de mieux réglementer et de mieux faire respecter les règles.

In Fredericton, no one polices the waterways. No one polices between municipality borders. Anything can happen in that water. Theoretically, the local police go out about once a year. They check for licences on boats that are already stationary. They do not look for anyone speeding. They do not look at the mix between personal watercraft, motorboats and canoes.

À Fredericton, personne ne fait de la surveillance sur les plans d'eau. Personne ne fait de surveillance entre les frontières municipales. Tout peut arriver sur les plans d'eau en question. Théoriquement, la police locale y va environ une fois par année. Elle vérifie les permis des gens à bord des bateaux déjà stationnaires. Elle n'essaie pas de voir si quelqu'un fait de l'excès de vitesse. Elle n'étudie pas le mélange des motomarines, des bateaux à moteur et des canoës.

I should also mention that we do not see this kind of offensive behaviour on the water with ordinary motorboats, outboards or ordinary speedboats. It tends to be just personal watercraft, which is why they are being singled out in this proposed legislation as well. I am not blaming motorboats in general. I am blaming a particular motorized vehicle and the particular behaviour that is bred by it.

Je devrais mentionner aussi que nous n'observons pas ce comportement aberrant chez les conducteurs de canots automobiles, de hors-bord ordinaires ou de canots à moteur. On l'observe seulement que dans le cas les motomarines, ce qui explique pourquoi le législateur se penche ici sur leur cas précis. Je ne jette pas la pierre aux bateaux motorisés en général: je jette la pierre à un véhicule particulier et à la conduite particulière que cela suscite.

**Mr. Randy Whaley, Chairman, Ontario Recreational Boating Advisory Council:** Honourable senators, I am a recreational boater. I do most of my cruising in a powerboat in Georgian Bay. Although I see personal watercraft daily, I do not own or drive one. I am past chair and president of the Ontario Boating Forum, a group that was organized to protect the navigational rights of boaters.

**M. Randy Whaley, président, Ontario Recreational Boating Advisory Council:** Honorables sénateurs, je suis moi-même plaisancier. Pour la plus grande part, je navigue sur les eaux de la baie Georgienne. Je vois des motomarines tous les jours, mais je n'en possède pas et je n'en conduis pas moi-même. Je suis ex-président et président du conseil de l'Ontario Boating Forum, le groupe organisé pour protéger les droits des plaisanciers en matière de navigation.

As a volunteer, I currently serve as the Chair of the Ontario Region Recreational Boating Advisory Council, to be referred to in the report as ORBAC. This council is comprised of volunteers, all recreational boaters, who advise Julian Goodyear, Regional Director of Central and Arctic Region of the Canadian Coast Guard.

À titre bénévole, j'exerce actuellement les fonctions de président de l'Ontario Region Recreational Boating Advisory Council, que je désignerai par le sigle ORBAC à partir de ce moment. Le conseil se compose de bénévoles, tous des plaisanciers, qui conseillent M. Julian Goodyear, directeur général responsable de la Région du Centre et de l'Arctique de la Garde côtière du Canada.

As chair of the Ontario council, I serve on the National Recreational Boating Advisory Council, which advises John Adams, Commissioner of the Canadian Coast Guard.

À titre de président du conseil de l'Ontario, je siège au Conseil consultatif national sur la navigation de plaisance, qui conseille John Adams, commissaire responsable de la Garde côtière canadienne.

The ORBAC advisers have been appointed by the regional director to provide advice to the central and Arctic region of the Coast Guard on recreational boating issues regarding safety and the environment. As advisers, they are appointed based on their skills and knowledge in a particular area of recreational boating,

Les conseillers d'ORBAC, nommés par le directeur régional, ont pour fonction de conseiller les gens de la région du centre et de l'Arctique de la Garde côtière à propos de la navigation de plaisance, particulièrement les questions touchant la sécurité et l'environnement. En tant que conseillers, ils sont choisis pour les

such as cruising, fishing, kayaking, canoeing, tourism, cottage use, et cetera, but not for their affiliation with any organization, association or commercial interest.

I tell you this today to demonstrate the balanced and sincere views that will be brought forward in this report from the Ontario Recreational Boating Advisory Council. This council, which represents roughly half of the recreational boaters in Canada, is well respected for its work by the Canadian Coast Guard and other councils and organizations across Canada.

I want to tell you more about the development of ORBAC's recommendations on Bill S-10. Bill S-10 was introduced as an agenda item on January 17, 2003 at ORBAC's winter meeting in Toronto. It was evident during the meeting that there were differing opinions, as well as considerable opposition to the bill, and that further discussion would be required for the council to develop a clear position. As a result, a subcommittee was established with the mandate to present recommendations to the regional director and to the chair, myself. The subcommittee met on February 12, 2003 and consisted of six members of ORBAC with particular skills in law enforcement, regulations and legislation, and operator competency training.

The subcommittee members had interests or participated in powerboating and sailing, or boated at the cottage. The members represented a broad spectrum of different recreational vessel users. I give honourable senators this background and information on the subcommittee members to further demonstrate that this submission is based on a balance and the unbiased opinions of knowledgeable individuals with no commercial interest in the passage or rejection of Bill S-10.

The subcommittee's report was returned to the regional director at our ORBAC spring meeting, held on April 24, 2003. The following is a synopsis of the committee's report.

What did the ORBAC determine? The subcommittee identified that a problem exists; otherwise, Bill S-10 would not be before them. The characteristics of personal watercraft, such as the ability to stop, turn or start quickly, to travel close to shore or in shallow water and to jump waves contrast with most other power-driven vessels.

As a result of these characteristics, cottage or landowners, in particular, are concerned about safety, noise, environmental damage and reckless or careless operation of a vessel.

The subcommittee recognized that alternative solutions are a more appropriate method of addressing these concerns than Bill S-10. They stated that many of the concerns raised in support of Bill S-10 ignore the fact that the issues and actions described as needing to be curbed are already covered by existing

connaissances et les compétences qu'ils possèdent en rapport avec un aspect particulier de la navigation de plaisance, par exemple la navigation de croisière, la pêche, le kayak, le canotage, le tourisme, les chalets et ainsi de suite, et non pas pour leur affiliation à quelque organisation, association ou intérêt commercial.

Je vous le dis aujourd'hui pour faire voir que les idées avancées dans le rapport de l'Ontario Recreational Boating Advisory Council sont équilibrées et sincères. Le conseil, qui représente environ la moitié des plaisanciers du Canada, est bien respecté pour son travail auprès de la Garde côtière canadienne et d'autres conseils et organisations dans tout le Canada.

J'aimerais vous en dire plus sur le travail qui a débouché sur les recommandations de l'ORBAC à propos du projet de loi S-10. Le projet de loi S-10 a été inscrit à l'ordre du jour de la réunion du 17 janvier 2003, réunion d'hiver de l'ORBAC, à Toronto. À cette réunion, on a bien vu qu'il y avait des opinions divergentes sur le sujet, tout comme une opposition notable au projet de loi, et qu'il fallait approfondir la discussion pour que le conseil en arrive à une position sans équivoque. De ce fait, un sous-comité a été établi et chargé de présenter des recommandations au directeur régional et au président, c'est-à-dire moi-même. Le comité, qui s'est réuni le 12 février, comptait six membres de l'ORBAC ayant des compétences particulières dans le domaine de l'exécution de la loi, de la réglementation et de la législation, tout comme en formation des conducteurs.

Les membres du comité avaient un intérêt pour le canotage à moteur et la voile, sinon ils utilisaient un bateau au chalet, quand ils ne s'adonnaient pas carrément à ces activités. Ils représentaient un vaste éventail de plaisanciers. Je donne un aperçu de leur situation aux honorables sénateurs, afin de souligner que notre mémoire repose sur des opinions équilibrées et dénuées de préjugés formulés par des personnes qui connaissent bien l'activité tout en n'ayant aucun intérêt, sur le plan commercial, à ce que le projet de loi S-10 soit adopté ou rejeté.

Le rapport du sous-comité a été renvoyé au directeur régional à la réunion printanière de l'ORBAC, tenue le 24 avril 2003. Voici un résumé du rapport du comité.

Qu'est-ce que l'ORBAC a déterminé? Le sous-comité a déterminé qu'il existait un problème, sinon il n'y aurait pas de projet de loi S-10 à examiner. Les caractéristiques de la motomarine, par exemple les départs, arrêts et virages rapides, la possibilité de naviguer près des berges ou en eau peu profonde, et la capacité de «sauter» les vagues la distinguent de la plupart des autres véhicules à moteur.

Étant donné ces caractéristiques, les propriétaires de chalet et propriétaires de terrain, en particulier, se soucient de la sécurité, du bruit, des dommages à l'environnement et des cas de conduite négligente.

Le sous-comité a reconnu qu'il existe des solutions de rechange au projet de loi S-10, afin de mieux régler la situation. Selon lui, nombre des inquiétudes soulevées pour appuyer le projet de loi S-10 passent à côté du fait que les questions et les agissements décrits, et décriés, sont déjà pris en considération dans les lois et

legislation and regulation and that Bill S-10 might short-circuit the process that already exists under the boating restriction regulations.

This could lead to cottagers or local landowners being able to affect federal legislation regarding navigation without providing equal and due input from boaters.

The committee determined that the primary root of the problem that initiated Bill S-10 is the behaviour of the operator and not the vessel. The subcommittee stated that some of the reasons for improper operation might include not being an educated or trained boater, not being familiar with the operating and handling characteristics of the personal watercraft and not being a courteous boater and/or neighbour.

They also stated that in which areas PWCs are operating in proximity to other shared users of the waterway might be one the biggest factors in this issue. The subcommittee agreed that to adequately address these issues, the boating restriction regulations needed to be updated and the process refined in order to expedite new regulatory requests.

What did the ORBAC subcommittee recommend? In its simplest form, the Ontario Recreational Boating Advisory Council, as a result of the subcommittee's report, is proposing the following new initiatives. First, that a schedule be created within the boating restriction regulations that would address specific types of behavioural operation of all vessels. Such behaviours must be easily identifiable for the purposes of enforcement. Some examples we propose are wake jumping, driving in circular patterns, and proximity — the operation of a power vessel too close to shore, or too close to other vessels, obstacles, swimmers or swimming areas, each to be defined as the schedule is created.

Second, that we improve the current boating restriction regulation process, which is too slow. We have recognized this for some time. One simple way of speeding things up is to allow the process to be activated at a minimum of four times per year rather than the current once a year. If people miss the submission deadline by one day, they have to wait an entire year before the process can begin again.

I am confident that a small committee of representatives from the recreational boating community can come up with other means of improving the process.

Third, ban the nighttime operation of personal watercraft.

règlements existants, et que le projet de loi S-10 pourrait court-circuiter le processus qui existe déjà en ce qui concerne le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux.

Cela pourrait amener les propriétaires de chalet ou les propriétaires des terrains locaux à influer sur une loi fédérale concernant la navigation, sans que les plaisanciers aient également voix au chapitre.

Le comité a déterminé que la racine du problème à l'origine du projet de loi S-10 est le comportement du conducteur et non pas le véhicule lui-même. Le sous-comité a souligné, parmi les raisons invoquées pour expliquer les problèmes de conduite, l'absence d'éducation ou de formation de la part du conducteur, le fait de ne pas bien connaître les fonctions pour conduire et manier la motomarine, et le fait d'être un plaisancier et (ou) un voisin discourtois.

Il a également affirmé que l'un des principaux facteurs est l'utilisation commune de l'espace par les conducteurs de motomarine et d'autres utilisateurs des plans d'eau. Le sous-comité a convenu du fait que, pour bien régler cette question, le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux doit être mis à jour, et la démarche, mise au point, pour que les nouvelles demandes à l'égard de la réglementation soient traitées plus rapidement.

Quelles sont les recommandations du sous-comité de l'ORBAC? Sous sa forme la plus simple, l'Ontario Recreational Boating Advisory Council, après avoir étudié le rapport du sous-comité, propose les initiatives suivantes. Premièrement, ajoutez au règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux une annexe où il est question des divers types de comportement des conducteurs, tous véhicules confondus. Les agissements jugés répréhensibles doivent être facilement repérables aux fins de l'exécution de la loi. Parmi les exemples que nous proposons, il y a le fait de «sauter» les vagues, de faire des manœuvres circulaires et de naviguer à proximité d'une personne ou d'un objet — le fait d'être trop près de la côte, d'un autre bateau, d'obstacles, de nageurs ou de secteurs réservés aux nageurs, chacun des cas devant être défini au moment de la création de l'annexe.

Deuxièmement, nous voudrions améliorer la démarche associée à l'actuel règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, qui est trop lente. Nous reconnaissons ce fait depuis un certain temps déjà. Une façon simple d'accélérer les choses serait de faire en sorte que la démarche puisse être activée au moins quatre fois par année, plutôt qu'une fois l'an, comme c'est le cas en ce moment. Si les gens qui présentent une proposition sont en retard d'un jour, ils n'auront pas à attendre une année complète avant de pouvoir représenter leurs propositions.

Je crois bien qu'un petit comité de représentants du monde des plaisanciers arrivera à trouver d'autres façons d'améliorer la démarche.

Troisièmement, il faut bannir l'utilisation des motomarines la nuit.

Since the issuance of this report, the committee has continued to research restrictions in other countries. We are prepared to make specific recommendations on that at a later date.

It is important to note that nowhere do the council's recommendations single out PWCs, save for the proposed amendment to the small vessel regulations regarding nighttime operation. This is critical, as we as boaters do not wish to single out or discriminate against one type of vessel or boat.

If PWCs concern some people today, then kids water skiing all day long were yesterday's concern, and there will certainly be some new type of boat that will be tomorrow's problem.

To pass regulations or legislation that attempts to deal with the boat and not the boater will not work. Our proposal focuses on the vessel operator, not the vessel, and we believe it will serve the long-term interests of boaters far better than Bill S-10.

In summary, the Ontario Recreational Boating Advisory Council supports the alternatives submitted in this report and recommends that improvements be made in the existing legislation and regulations to address the concerns of Canadian boaters regarding the unsafe or irresponsible operation of any vessel in our waters.

I want to assure this committee that these simple recommendations have good support from representative organizations such as the Canadian Yachting Association; the Ontario Provincial Police; the Ontario Federation of Cottage Associations; Canadian Power and Sail Squadrons; the Canadian Coast Guard, Central and Arctic Region; the Ontario Sailing Association; the Ontario Boating Forum; and the Ontario Marina Operators Association.

On behalf of the Ontario Recreational Boating Advisory Council, I wish to extend our thanks for the opportunity to speak to the standing Senate committee today.

**Mr. Michael Vollmer, Vice-President, Recreation, Canadian Yachting Association:** Honourable senators, I too am a boater. The Canadian Yachting Association is a not-for-profit corporation founded in 1931. It acts as a national authority for sailing in Canada and is recognized around the world for excellence in both sail and power training programs for all boaters, recreational boating activities, and competitive sailing.

The association represents the interests of 10 provincial associations, 258 clubs, 52 boating schools and 31 class associations.

Over 80,000 people are active members of these organizations. We promote the sport of boating through collaboration with and support of our partners and other stakeholders.

Depuis que le rapport a été produit, le comité continue de faire des recherches sur les restrictions qui existent dans d'autres pays. Nous sommes prêts à formuler des recommandations particulières à ce sujet, à une date ultérieure.

Il importe de noter que nulle part les recommandations du conseil ne portent-elles sur le cas particulier des motomarines, sauf la proposition d'interdire l'utilisation de nuit dans le règlement sur les petites embarcations. C'est une question capitale: en tant que plaisanciers, nous ne souhaitons pas faire de cas particulier d'un type de véhicule ou de bateau.

Si les motomarines inquiètent les gens aujourd'hui, les enfants qui faisaient du ski nautique toute la journée inquiétaient les gens hier, et il y aura certainement demain une autre sorte de bateau qui posera des problèmes.

Il n'est pas utile d'adopter un règlement ou une loi qui porte sur le bateau et non pas sur celui qui le conduit. Notre proposition porte sur le conducteur du bateau, et non pas le bateau lui-même, et nous croyons qu'elle serait utile aux intérêts à long terme des plaisanciers, bien plus que le projet de loi S-10.

Pour résumer, l'Ontario Recreational Boating Advisory Council appuie les solutions de rechange présentées dans ce rapport et recommande que les lois et règlements existants soient améliorés afin d'atténuer les préoccupations des plaisanciers canadiens en ce qui concerne la conduite dangereuse ou irresponsable des véhicules, tous les véhicules, sur nos plans d'eau.

Je tiens à assurer au comité que les recommandations simples ainsi énoncées bénéficient de bons appuis de la part d'organisations représentatives comme l'Association canadienne de yachting, l'Ontario Provincial Police, l'Ontario Federation of Cottage Associations, les Escadrilles canadiennes de plaisance, la Garde côtière canadienne (Région du centre et de l'Arctique), l'Ontario Sailing Association, l'Ontario Boating Forum et l'Ontario Marina Operators Association.

Au nom de l'Ontario Recreational Boating Advisory Council, je tiens à vous remercier de l'occasion qui nous a été offerte de nous adresser au comité sénatorial permanent aujourd'hui.

**M. Michael Vollmer, vice-président, récréatif, Association canadienne de yachting:** Honorables sénateurs, Je suis plaisancier moi aussi. L'Association canadienne de yachting est une société sans but lucratif fondée en 1931. Elle agit comme autorité nationale du yachting au Canada et est reconnue de par le monde pour l'excellence de ses programmes de formation à la conduite des bateaux à voile et des bateaux à moteur à l'intention de tous les plaisanciers, pour ses activités de navigation de plaisance et pour ses compétitions de voile.

L'Association représente les intérêts de dix associations provinciales, 258 clubs, 52 écoles de conduite de bateau et 31 associations de propriétaires.

Plus de 80 000 personnes sont membres actifs de ces organisations. Nous faisons la promotion de la navigation de plaisance sportive en collaborant avec nos partenaires et d'autres parties intéressées et en les appuyant.

Canada has a unique, tremendous perspective in the world of recreational boating. We have seacoasts on three oceans. We have, literally, inland seas and a myriad of other waters from coast to coast. We own more boats per capita than all but one or two other countries in the world. We draw on a boating heritage that stretches back through our First Nations.

Le Canada a une perspective unique et incroyable du monde de la navigation de plaisance. Nous avons des littoraux marins sur trois océans. Nous avons, littéralement, des mers intérieures et une myriade d'autres eaux intérieures, d'un océan à l'autre. Le Canada compte plus de propriétaires de bateaux par habitant que tout autre pays, sauf un ou deux, et notre patrimoine en matière de navigation de plaisance remonte aux Premières nations.

According to the Lifesaving Society, over half the population of Canada goes out in a boat at least once a year. Canadians are boaters nonpareil, and their interests cover every conceivable waterway in our country. The recreational boating community is a vibrant, intrinsic part of the Canadian experience.

D'après la Société de sauvetage, plus de la moitié de la population fait une randonnée en bateau au moins une fois par année. Les Canadiens sont des plaisanciers sans pareils, et leurs intérêts s'étendent sur tous les cours d'eau imaginables du pays. Les plaisanciers constituent une partie vivante et intrinsèque de la réalité canadienne.

We want to ensure that any attempt to regulate this community follows the well-established system of legislation and regulation already in place. This body of law recognizes the place of boating in Canada. It has adequate, built-in safety and environmental protections. More important, any restrictions on boating activities are arrived at only after adequate consultation with the affected community.

Nous voulons nous assurer que toute tentative de réglementer cette collectivité suit le système bien établi de lois et de règlements existants. Cet ensemble de droit reconnaît la place de la navigation de plaisance au Canada. Des mesures de sécurité et de protection de l'environnement y sont intégrées. Plus que tout, toutes les restrictions sur les activités de la navigation de plaisance n'ont été imposées qu'après une consultation adéquate de la communauté touchée.

The Canadian Yachting Association, as an active participant in the recreational boating community, recognizes the need for some restrictions on boating for safety or environmental reasons. The pursuit of a safe boating environment is central to our reason for being, and without a clean marine environment, the enjoyment of our sport would be greatly diminished.

L'Association canadienne de yachting participe activement au milieu de la navigation de plaisance, reconnaît la nécessité d'imposer certaines restrictions à la navigation de plaisance pour des raisons sécuritaires et environnementales. La recherche d'un milieu de navigation de plaisance sûr est au cœur de notre raison d'être — et, sans un milieu marin propre, il serait beaucoup plus difficile de jouir des plaisirs que procure notre sport.

Bill S-10 is based on the premise that personal watercraft have particular safety and environmental problems. Furthermore, the existing boating regulations apparently provide insufficient regulation of personal watercraft and more regulation is required.

Le projet de loi S-10 se fonde sur la prémisse selon laquelle les motomarines présentent des problèmes particuliers en matière de sécurité et d'environnement. En outre, il semblerait que le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux n'est pas suffisant pour régir les motomarines et qu'une réglementation supplémentaire s'impose.

We believe that there are present regulations under the Canada Shipping Act, the Navigable Waters Protection Act, the Criminal Code and various acts under the purview of the Department of Environment sufficient to protect the public's interest in safety and the environment. Penalties for infractions can be severe, though for the most part, the scale of fines levied under the Contraventions Act is reasonable. All of these regulations apply equally to all vessels on all waters in Canada, personal watercraft included. This is an important concept. All vessels and their operators are treated equally.

Nous croyons que les règlements actuels en application de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur la protection des eaux navigables, du Code criminel et des diverses lois du ressort du ministère de l'Environnement suffisent pour protéger les intérêts du public en matière de sécurité et d'environnement. Les pénalités imposées pour les infractions peuvent être lourdes, bien que, dans la plupart des cas, les amendes imposées en vertu de la Loi sur les contraventions soient raisonnables. Tous ces règlements s'appliquent également à tous les bateaux sur tous les plans d'eau du Canada, y compris les motomarines. Ce concept est important. Tous les bateaux et leurs conducteurs doivent être traités de façon égale.

The safety of PWCs raises a fundamental issue in this bill. The Canadian Yachting Association is a member of a number of boating safety and educational organizations. In our experience, none of the data that has been presented by any of these groups suggest that personal watercraft have a particular safety problem, and according to some studies, they appear to be safer than

La sécurité des motomarines soulève une question fondamentale dans ce projet de loi. L'Association canadienne de yachting est membre de plusieurs organisations de sécurité et d'éducation dans le domaine de la navigation de plaisance. D'après notre expérience, aucune des données qui ont été présentées par un de ces groupes ne laisse entendre que les

canoes, kayaks and rowboats. Safety of personal watercraft does not appear to be a real issue.

With respect to environmental issues, it is obvious even to the casual observer that newer personal watercraft are far cleaner and quieter than models from several years ago. Many of our members operate other types of vessels with conventional carbureted two-stroke engines, the same engines that are found in personal watercraft. These engines are not as clean as the newer, direct-injected two-cycle engines, and certainly less clean than four-stroke engines. If environmental issues are a central concern of this bill, then literally hundreds of thousands of existing engines will need to be replaced, at untold cost to our community. Environmental issues associated with PWCs are shared by many other vessels on the water and are not unique to this one type.

With respect to the assertion that the boating restriction regulations are ineffective, we would argue the opposite. The BRRs allow certain bans or limitations to be placed on vessels that cover all the situations envisaged in Bill S-10. There is a formal process requiring consultation with all affected parties. A request for a restriction must be made by a "designated authority" or a "designated provincial authority," implying some form of electoral responsibility. There are adequate sections dealing with enforcement and signage. These regulations have been found to be effective from coast to coast on all types of water. The process is fair and open, with considerable opportunity for public input at each step. We are pleased with the current regulations.

We believe that Bill S-10, however, will allow ill-defined "local authorities" to place bans or other restrictions on a specific type of vessel — in this case, personal watercraft. As defined in the bill, local authorities may include un-elected and often unrepresentative groups such as cottage associations, park authorities and others. Other authorities mentioned are municipal in nature. Consultation is only required with local residents and law enforcement agencies. Boaters are not worthy of a formal mention.

The fundamental inclusiveness of the boating restriction regulations is apparently ignored over the supposed rights of the shore dweller. Also ignored in this bill is the public right of navigation.

The Honourable Justice La Forest of the Supreme Court of Canada made it very clear in *Whitbread v. Whalley*, and I assure you it is not this gentleman, that the law of navigation in Canada has two fundamental dimensions: The ancient common law public right of navigation, and constitutional authority over the subject matter of navigation, both of which are necessarily interrelated by

motomarines présentent un problème particulier en matière de sécurité et, d'après certaines études, elles semblent être plus sécuritaires que les canots, les kayaks et les chaloupes à rames. La sécurité des motomarines ne semble pas être l'enjeu réel.

En ce qui concerne les questions environnementales, il est évident, même pour l'observateur occasionnel, que les motomarines sont beaucoup plus propres et silencieuses que les modèles qui étaient en circulation il y a plusieurs années. Bon nombre de nos membres conduisent d'autres types de bateaux munis d'un moteur conventionnel à deux temps, comme ceux qui se trouvent dans les motomarines. Ces moteurs ne sont pas aussi propres que les nouveaux moteurs à injection directe à deux cycles, et sont certainement moins propres que les moteurs à quatre temps. Si les questions environnementales constituent une préoccupation centrale de ce projet de loi, des centaines de milliers de moteurs existants, littéralement, devront être remplacés à un coût inédit pour les plaisanciers. Les questions environnementales liées aux motomarines s'appliquent également à de nombreux autres bateaux; elles ne sont pas uniques à ce type d'embarcation.

En ce qui concerne l'allégation selon laquelle le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est inefficace, nous prétendons tout le contraire. Ce règlement permet d'imposer certaines interdictions ou restrictions aux embarcations qui couvrent toutes les situations énoncées dans le projet de loi S-10. Un processus officiel existe pour exiger la consultation de toutes les parties touchées; une demande de restriction doit être faite par une «autorité désignée» ou une «autorité provinciale désignée», ce qui comporte une certaine forme de responsabilité électorale — et le règlement comporte des articles pertinents traitant de l'application de la loi et l'affichage. Le Règlement s'est avéré efficace d'un océan à l'autre, sur tous les types de plan d'eau. Le processus est juste et ouvert, il offre de grandes possibilités de participation publique à chacune des étapes. Le règlement actuel nous plaît.

Tout de même, nous croyons que le projet de loi S-10 permettra à des «autorités locales» mal définies d'imposer des interdictions ou d'autres restrictions sur un type particulier d'embarcation, dans le cas qui nous intéresse, les motomarines. Selon la définition du projet de loi, les autorités locales peuvent inclure des groupes non élus et, souvent, non représentatifs, comme les associations de propriétaires de chalet, les administrations de parcs et d'autres entités. Les autres autorités mentionnées sont de nature municipale. Seule la consultation des résidents locaux et des organismes d'application de la loi est nécessaire. Les plaisanciers ne sont pas dignes d'une mention officielle.

L'inclusivité fondamentale du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est remplacée par les prétendus droits des riverains. Le projet de loi ne tient pas compte non plus du droit du public à la navigation.

L'honorable juge La Forest de la Cour suprême du Canada a indiqué clairement dans la cause *Whitbread c. Whalley* — je ne suis pas le Whalley en question, je vous l'assure — que le droit sur la navigation au Canada comporte deux dimensions fondamentales: le droit public à la navigation provenant de la common law est l'autorité constitutionnelle sur le sujet de la

virtue of section 91(10) of the Constitution Act of 1867, which assigns exclusive legislative authority over navigation to Parliament.

This public right of navigation dates back to the Middle Ages, when the Roman road system finally deteriorated to the point where it became impassable. Rivers and streams became the highways of the era, and local authorities were not permitted to restrict the public's right to use them. This right followed common law to Canada, where federal control over it was enshrined in the Constitution Act.

The waters of Canada are for the use of all, and they are not to be divided piecemeal among local authorities, even municipal ones. Many of the local authorities mentioned in Bill S-10 are municipalities, and as such, are provincial institutions.

Justice La Forest also noted that the provinces are constitutionally incapable of enacting legislation authorizing any interference with navigation. Yet, that is what Bill S-10 sets out to do. The effect of Bill S-10 is such that when a local authority makes a request for a restriction or ban, the minister is left with no discretion. He or she shall act to impose this restriction. To all intents and purposes, the federal control over navigation is ceded to these local groups. We believe this is an unwarranted delegation of the federal powers over navigation and would urge the committee to reject the bill on these grounds alone.

Some might argue that clause 6 of the bill gives the minister discretion, in that if, in his or her opinion, navigation will be restricted, impeded or obstructed, then the minister may refuse to implement the restriction. Except on the limited issue of whether navigation will be restricted, the public process of consultation seems to be illusory at the ministerial level. It would be our contention, in fact, that free navigation would be impaired in one way or another under every application sought under this bill.

Bill S-10 sets out to split off one type of vessel from a broad classification. Personal watercraft are powerboats by definition under the Canada Shipping Act. Many of our members own powerboats and some of them even own personal watercraft. These vessels are already governed by the boating restriction regulations. To create a new category not only seems excessive, but opens the door to other vessels being singled out for discrimination. We view Bill S-10 as the thin edge of the wedge, in that other classes of vessels, or vessels from another area, for instance, cruising vessels, will become subject to discriminatory local restrictions. We have seen this in Georgian Bay. Cottage associations have attempted to prohibit other vessels from coming into their waters. The waters of Canada are held for the use of all, not of some. Bill S-10 seems to view the rights of the local

navigation, les deux étant nécessairement interrelliés en application du paragraphe 91(10) de la Loi constitutionnelle de 1867, qui confère l'autorité législative exclusive en matière de la navigation au Parlement.

Le droit public à la navigation remonte au Moyen Âge, époque où le réseau routier romain s'est finalement détérioré au point d'être impraticable. Les rivières et les cours d'eau sont devenus les autoroutes de l'époque, et les autorités locales n'étaient pas autorisées à restreindre le droit du public à les utiliser. Ce droit, issu de la common law, a continué de s'appliquer au Canada, où le contrôle fédéral a été officialisé dans la Loi constitutionnelle.

Les eaux du Canada sont d'utilisation commune, elles sont pour tous, et elles ne doivent pas être divisées entre les autorités locales, pas même les municipalités. Nombre des autorités locales mentionnées dans le projet de loi S-10 sont des municipalités et, de ce fait, sont des institutions provinciales.

Le juge La Forest fait remarquer aussi que les provinces sont inaptes constitutionnellement à adopter une loi autorisant une nuisance à la navigation; et pourtant, c'est ce que le projet de loi S-10 vise à faire. L'effet du projet de loi S-10 est tel que lorsqu'une autorité locale fait une demande de restriction ou d'interdiction, le ministre n'a pas de pouvoir discrétionnaire. Il doit agir pour imposer cette restriction. À toutes fins utiles, le contrôle fédéral sur la navigation est cédé à ces groupes locaux. Nous croyons que c'est une délégation non justifiée des pouvoirs fédéraux en matière de navigation et nous exhortons votre comité à rejeter le projet de loi pour cette seule raison.

D'aucuns pourront prétendre que l'article 6 du projet de loi donne au ministre des pouvoirs discrétionnaires si, à son avis, la navigation doit être restreinte, empêchée ou bloquée. Le ministre peut alors refuser d'appliquer la restriction. Sauf sur la question limitée de savoir si la navigation doit être restreinte, le processus de consultation publique semble illusoire au niveau ministériel. Nous sommes d'avis, en fait, que la navigation libre serait mise en jeu d'une façon ou d'une autre à la suite de toute demande déposée en vertu de la loi proposée.

Le projet de loi S-10 vise à singulariser un type d'embarcation dans une large classification. Les motomarines sont des bateaux à moteur par définition, selon la Loi sur la marine marchande du Canada. Bon nombre de nos membres sont propriétaires de bateaux à moteur, et certains d'entre eux sont même propriétaires de motomarines. Ces embarcations sont déjà régies par le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. La création d'une nouvelle catégorie ne semble pas seulement excessive, mais elle ouvre la porte à la singularisation d'autres embarcations aux fins d'une discrimination. Nous voyons le projet de loi S-10 comme la lame fine du tranchant par laquelle d'autres catégories d'embarcations ou des embarcations d'un autre secteur, par exemple, les bateaux de plaisance, feront l'objet de restrictions locales discriminatoires. Nous avons été témoins

landowner as more important than the rights of all Canadians to use their waters freely.

We feel there are several other flaws with Bill S-10. There are no signage or enforcement provisions laid out, as there are in the current boating restriction regulations. This poses a question of how a boater would be aware of any restriction, or indeed how they would be caught violating the proposed legislation. These are not insignificant shortcomings.

As well, there are no provisions for the coming into force of this proposed legislation. What will happen to the existing boating restriction regulations that already govern personal watercraft? Will they be exempt, or will they somehow be covered under these new regulations? When will the new schedules be set up? At the very best, we suggest there may be confusion, at the worst, probably chaos.

We submit that this proposed legislation is both insufficient and duplicative. The intent of the bill is unfair and seeks to discriminate against one type of vessel. The existing rules we operate under provide for a safe, environmentally friendly use of our waters. They recognize the rights of all Canadians to use the waters of our country in a responsible manner. We urge you to reject this bill as unnecessary and contrary to the spirit of the boaters who founded this country. Thank you very much for the opportunity to address you.

**The Chairman:** Thank you. Ladies and gentlemen, I commend your attention to the clock. In the interests of getting through in a civilized time, I would like to move to the next set of witnesses at about a quarter to seven. I invite questions of the witnesses.

**Senator Milne:** I will start with Mr. Cameron. Last week, we had a witness before us who was quoting statistics, as you have in your brief. I asked him to find the source of those statistics and send it to us. I assume he has not yet done so.

In your brief, you are quoting something called "Hostile Waters." Is that a magazine or a publication, and is it American or Canadian?

**Mr. Cameron:** It is a research document produced by the American Canoe Association. I had urged the committee to read that document because many of the issues raised in it are equally applicable to Canadian waters. The statistics obviously will not be the same. In fact, there are far more boats in the United States than in Canada. It is difficult to get accurate figures in Canada, as some of you on this committee probably know. For example, the

d'une telle occurrence dans la baie Georgienne. Les associations de propriétaires de chalet ont essayé d'interdire la présence d'autres embarcations sur leur plan d'eau. Les eaux du Canada peuvent être utilisées par tous et non pas seulement par quelques privilégiés. Le projet de loi S-10 semble considérer que les droits des propriétaires fonciers locaux sont plus importants que les droits de tous les Canadiens d'utiliser librement leurs eaux.

Nous croyons que le projet de loi S-10 comporte plusieurs autres failles. Il n'existe aucune disposition dans le projet de loi sur les enseignes ou l'application de la loi, comme c'est le cas dans le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux sous sa forme actuelle. Cela nous amène à nous demander comment les plaisanciers seraient au courant de toute restriction provenant du projet de loi ou, de fait, comment ils seraient pris en flagrant délit. Ce ne sont pas là des lacunes quelconques.

En outre, il n'y a pas de dispositions dans le projet de loi quant à son entrée en vigueur. Qu'adviendra-t-il des restrictions à la navigation de plaisance qui s'appliquent déjà aux motomarines? En seront-elles exemptées, ou seront-elles couvertes d'une manière ou d'une autre par le nouveau règlement? Comment les nouvelles annexes seront-elles établies? Au mieux, selon nous, il y aura de la confusion; au pire, ce sera probablement le chaos.

Nous croyons que la loi proposée est à la fois insuffisante et redondante. L'intention du projet de loi est injuste et cherche à discriminer contre un type d'embarcations. Les règles existantes que nous respectons visent une utilisation sûre et écologique de nos eaux. Elles reconnaissent le droit de tous les Canadiens d'utiliser les eaux de notre pays d'une façon responsable. Nous vous exhortons à rejeter ce projet de loi parce qu'il est inutile et contraire à l'esprit des plaisanciers qui ont fondé notre pays. Merci beaucoup de nous avoir donné l'occasion de nous adresser à vous.

**Le président:** Merci. Mesdames et messieurs, j'attire votre attention sur l'heure. Pour que nous puissions finir à une heure décente, j'aimerais accueillir le prochain groupe de témoins autour de 6 h 45. J'invite les membres du comité à poser des questions aux témoins.

**Le sénateur Milne:** Je commencerai par m'adresser à M. Cameron. La semaine dernière, nous avons accueilli un témoin qui citait des statistiques, comme vous le faites, dans votre mémoire. Je lui ai demandé de trouver la source des statistiques en question et de nous en faire part. Je présume qu'il ne l'a pas encore fait.

Dans votre mémoire, vous parlez d'un truc intitulé «Hostile Waters». Est-ce un magazine ou une publication, est-ce américain ou canadien?

**M. Cameron:** C'est un document de recherche produit par l'American Canoe Association. J'exhorte le comité à le lire parce que nombre des questions qui y sont soulevées s'appliquent également aux eaux canadiennes. Les statistiques, visiblement, ne seront pas les mêmes. De fait, il y a un nombre nettement plus grand de bateaux aux États-Unis qu'au Canada. Il est difficile d'obtenir des chiffres exacts pour le cas du Canada, comme

data on boating accidents are compiled from only 5 general hospitals and 10 children's hospitals. How do you read it? Do you read it as an index of a larger issue? How do you take the data?

It is like looking at fatalities. I have statistics from the local organization that tracks deaths from drowning and exposure. They do not track blunt-force trauma or other types of deaths. They do not mention any kind of accidents that might occur from, say, a personal watercraft running into a dock or another vessel.

I phoned the Coast Guard myself, as some of you may have, the Office of Boating Safety. I have still to hear back from them. As far as I know, they do not track these themselves. I know the RCMP tracks some of them. Some of the data I have given in the brief are from the American Canoe Association. Some are from the little I could find in a Canadian context.

**Senator Milne:** You say that PWCs are involved in 55 per cent of all collisions between vessels, even though they account for less than 10 per cent of vessels. Where does that statistic come from?

**Mr. Cameron:** That comes from "Hostile Waters."

**Senator Milne:** It comes from this American publication.

**Mr. Cameron:** Yes.

**Senator Milne:** Over 70 per cent of all PWC accidents are collisions of some type?

**Mr. Cameron:** That combines what we know in Canada, from the statistics we do have, with the statistics in the States. I tried to state whether it was Canadian or American. If I indicated in Canada and the United States, I meant the two combined.

**Senator Milne:** You did not say on this one.

**Mr. Cameron:** On that one I did not, but that does refer to combined statistics between Canada and the United States. However, I am stressing how problematic our Canadian statistics are. If anything should come out of this committee, I would like to see an institution for tracking these kinds of issues, because we do not have good, hard data in Canada. Distinguishing between powerboat accidents and personal watercraft accidents sometimes is done and sometimes not, so we definitely have to do something in that area, no matter what we do with this bill.

**Senator Milne:** Where possible, we should have some documentation on the source of these statistics and where you put them together, so that we know we are looking at something factual and not just a ballpark figure.

certains d'entre vous le savez probablement. Par exemple, les données concernant les accidents de bateau sont recueillies seulement dans cinq hôpitaux généraux et dix hôpitaux pour enfants. Quelle interprétation faut-il y donner? Faut-il y voir une question plus vaste? Que faire des données?

Ces comme étudier les cas de mortalité. Je suis au courant des statistiques d'une organisation locale qui comptabilise les décès dus à la noyade et à l'exposition. Elle ne comptabilise pas les décès dus à des contusions et autres formes de décès. Elle ne mentionne aucune forme d'accident qui pourrait survenir, disons, quand une motomarine percute un quai ou entre en collision avec une autre embarcation.

J'ai appelé la Garde côtière moi-même, comme certains d'entre vous l'avez peut-être fait, au Bureau de la sécurité nautique. J'attends toujours qu'on me rappelle. Autant que je sache, ils ne comptabilisent pas cela eux-mêmes. Je sais que la GRC comptabilise certains décès du genre. Certaines des données que j'ai présentées dans mon mémoire proviennent de l'American Canoe Association. Certaines proviennent du mince filon canadien que j'ai pu exploiter.

**Le sénateur Milne:** Vous dites que les motomarines sont impliquées dans 55 p. 100 des collisions entre embarcations, même si elles représentent moins de 10 p. 100 des embarcations. D'où vient cette statistique?

**M. Cameron:** Cela provient de «Hostile Waters».

**Le sénateur Milne:** Cela provient d'une publication américaine.

**M. Cameron:** Oui.

**Le sénateur Milne:** Plus de 70 p. 100 des accidents de motomarine sont des collisions sous une forme ou une autre?

**M. Cameron:** Cela combine les données dont nous disposons au Canada, celles que nous avons, et les statistiques américaines. J'ai essayé dire les cas où c'était canadien ou américain. Si j'ai indiqué que c'était le Canada et les États-Unis, j'ai voulu dire que c'était les deux combinés.

**Le sénateur Milne:** Vous ne l'avez pas dit pour ce cas-ci.

**M. Cameron:** Pour ce cas-là, je ne l'ai pas fait, mais il est question de statistiques combinées du Canada et des États-Unis. Tout de même, j'insiste sur le fait que nos statistiques canadiennes posent des difficultés. Si le comité souhaite accomplir quelque chose, il pourrait songer à la création d'un établissement chargé de suivre l'évolution de ce genre de phénomène, car nous n'avons pas des données fiables au Canada. La distinction entre les accidents de bateaux à moteur et les accidents de motomarines est parfois faite, mais pas toujours; il faut certainement agir en ce sens, quelle que soit l'issue du projet de loi.

**Le sénateur Milne:** Dans la mesure du possible, il nous faut de la documentation sur la source des statistiques en question et sur la façon dont vous vous y êtes pris pour les mettre ensemble, pour que nous puissions composer avec quelque chose de concret et non pas seulement une approximation.

**Mr. Cameron:** I believe I stated where they were from. The points I made were elaborations of that document. I can make things clearer, if you wish, in a subsequent submission of some sort.

**The Chairman:** It would help if you would send that information to the clerk.

**Mr. Cameron:** Yes.

**Senator Spivak:** In your briefs on this bill, many of the statistics come from the United States Coast Guard, because our Coast Guard does not keep those.

**Mr. Cameron:** It would be a good idea if they did.

**Senator Milne:** I assume from your brief that you are in favour of the bill that is before us.

**Mr. Cameron:** Absolutely.

**Senator Milne:** The other two gentlemen are not.

**Mr. Cameron:** That is correct.

**Senator Milne:** It may be a poor choice, putting them together as a panel.

I am interested, Mr. Vollmer, in some of the points you made about constitutional authority and whether this is in breach of the Constitution Act of 1867. It might be worthwhile for the committee to hear from someone who knows something about the Constitution Act of 1867 and get a proper opinion on that subject.

**The Chairman:** That is as regards waterways.

**Senator Milne:** Yes. There is no point in us passing a bill if it is thrown out of court as being unconstitutional.

**The Chairman:** We can certainly get an opinion on that subject.

In that connection, Mr. Vollmer, there are no absolute rights anywhere for any kind of vehicle. Would you agree with that?

**Mr. Vollmer:** I will defer to the constitutional expert on that matter. With respect to the constitutional authority of the federal government over boating and navigation, probably the most recent case, and I would commend this to your legal counsel, is *R. v. Kupchanko*, before the B.C. Supreme Court. It found clearly that the province, which had attempted to enact a piece of legislation restricting boating, had no role in that matter.

**Senator Milne:** That concerns the division of powers between federal government and provincial government, which is a little different.

**The Chairman:** Talking off the top of my head here, if the power resides in the Government of Canada, one assumes that the Government of Canada can devolve that power if it wishes.

**M. Cameron:** Je crois que j'ai dit d'où ça venait. Les points que j'ai fait valoir sont extrapolés de ce document. Je peux apporter des précisions, si vous le souhaitez, dans un mémoire subséquent quelconque.

**Le président:** Ce serait utile si vous transmettiez cette information à la greffière.

**M. Cameron:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Dans les mémoires que vous nous avez remis sur ce projet de loi, nombre de statistiques proviennent de la garde côtière américaine, car notre garde côtière à nous ne les tient pas.

**M. Cameron:** Ce serait une bonne idée pour elle de le faire.

**Le sénateur Milne:** Je présume, d'après le mémoire que vous avez remis, que vous êtes en faveur du projet de loi que nous avons devant les yeux.

**M. Cameron:** Tout à fait.

**Le sénateur Milne:** Les deux autres messieurs ne le sont pas.

**M. Cameron:** C'est cela.

**Le sénateur Milne:** C'est peut-être un piètre choix, de mettre ces témoins dans un même groupe.

Monsieur Vollmer, certains des points que vous avez fait valoir au sujet de l'autorité constitutionnelle et de la transgression possible de la Loi constitutionnelle de 1867 m'intéressent. Le comité aurait peut-être intérêt à accueillir un témoin qui connaît un peu la Loi constitutionnelle de 1867 et à obtenir un avis éclairé sur ce sujet.

**Le président:** C'est pour ce qui touche les plans d'eau.

**Le sénateur Milne:** Oui. Cela ne sert à rien pour nous d'adopter un projet de loi s'il est rejeté par un tribunal parce qu'il est inconstitutionnel.

**Le président:** Nous pouvons certainement obtenir une opinion sur le sujet.

À cet égard, monsieur Vollmer, il n'existe nulle part un droit absolu pour un type de véhicule donné. Seriez-vous d'accord avec cela?

**M. Vollmer:** Je m'en remettrai à l'expert constitutionnel sur cette question. En ce qui concerne le pouvoir constitutionnel du gouvernement fédéral en matière de navigation de plaisance, l'affaire la plus récente est probablement — et je le signalerais à votre conseiller juridique — est *R. c. Kupchanko*, devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique. On a conclu de façon claire que la province, qui avait tenté d'adopter une loi imposant des restrictions en matière de navigation de plaisance n'avait aucune compétence en la matière.

**Le sénateur Milne:** Cela concerne le partage des compétences entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, ce qui est un peu différent.

**Le président:** Spontanément, j'ai tendance à supposer que si le pouvoir appartient au gouvernement du Canada, ce dernier peut l'octroyer à une autre partie s'il le souhaite.

**Mr. Vollmer:** I would agree. My association represents boaters across the country. We have a uniform set of rules, regulations and processes at the present time. We do not have a piecemeal approach such as is found in the United States, where each municipality creates its own boating rules. It becomes impossible for boaters to obey the law because they have no idea what the law is. We in Canada are blessed with a uniform set of regulations and legislation. We would urge that that power not be devolved in any way, shape or form.

**Senator Spivak:** Mr. Vollmer, it is absolutely correct that the federal government has complete jurisdiction over navigation in waters and the bill absolutely accepts that. However, the truth is that we have at least 1,000 schedules all across Canada. In some places, where local people have used the boating regulations, boats are not allowed. For example, in a little lake next to mine, boats have been banned. That is on the books. In some areas, they only allow electric-powered boats. In some areas, they do not allow waterskiing. Some provinces have a regulation of 10 feet from the shore.

I do not know how you justify the suggestion that this is any different, when we have different situations, based on the local authority, across the country. That in no way treads upon the federal power, because the federal power over navigation is paramount.

**Mr. Vollmer:** In the existing boating restriction regulations there are four or five schedules with many different restrictions under them. The process that a restriction goes through requires some form of local government to support it, not a potentially unelected or unrepresentative body. It is forwarded, in some cases, to a provincial government, and in other cases, directly to the Coast Guard. For instance, the Office of Boating Safety in B.C. handles all of the applications for boating restrictions in British Columbia.

They ensure, as part of the process, that there has been adequate public consultation at the local level. The Coast Guard does this in B.C. because the government, which had previously been doing it, forwarded some applications where there was no local consultation.

The process then goes to Ottawa. It is established that the restriction is properly supported. It is federal legislation and regulation. Then it proceeds on that basis.

Bill S-10 is oriented in such a manner that once the local authority, which may or may not be an elected body, decides it wants a regulation, under section 5, the minister has no discretion. He or she "shall" proceed. Virtually every other piece of federal

**M. Vollmer:** Je serais d'accord. Mon association représente des plaisanciers de partout au pays. À l'heure actuelle, nous avons un ensemble uniforme de règles et de méthodes. Nous n'appliquons pas une approche fragmentée, comme c'est le cas aux États-Unis, où chaque municipalité crée ses propres règles en matière de navigation de plaisance. Il devient impossible pour les plaisanciers de respecter la loi, car ils ne la connaissent pas. Au Canada, nous sommes privilégiés d'avoir un ensemble uniforme de règles et de lois. Nous insistons sur le fait que ce pouvoir ne doit d'aucune façon être cédé.

**Le sénateur Spivak:** Monsieur Vollmer, il est absolument exact d'affirmer que le gouvernement fédéral jouit d'une complète compétence en matière de navigation de plaisance, et le projet de loi reflète absolument cela. Toutefois, la vérité, c'est que nous avons au moins 1 000 annexes partout au Canada. À certains endroits, où les résidents locaux ont appliqué la réglementation sur la navigation de plaisance, les bateaux sont interdits. Par exemple, dans un petit lac situé tout près du mien, les bateaux sont interdits. C'est prévu dans le règlement du lac. Dans certaines régions, on ne permet que les embarcations dotées d'un moteur électrique. Ailleurs, on interdit le ski nautique. Certaines provinces ont adopté une règle interdisant de naviguer à moins de dix pieds du rivage.

J'ignore comment vous pourriez justifier l'affirmation selon laquelle ceci est différent, alors que l'on trouve des situations différentes, fondées sur l'autorité locale, partout au pays. Cela n'empiète d'aucune façon sur le pouvoir fédéral, car la compétence fédérale en matière de navigation de plaisance est suprême.

**M. Vollmer:** Le Règlement actuel sur les restrictions à la conduite des bateaux s'assortit de quatre ou cinq annexes comptant de nombreuses restrictions différentes. La procédure d'adoption d'une restriction exige le soutien non pas d'un organisme non élu ou non représentatif, mais bien d'un gouvernement local. On l'achemine, dans certains cas, à un gouvernement provincial, et, dans d'autres cas, directement à la Garde côtière. Par exemple, en Colombie-Britannique, l'Office of Boating Safety traite toutes les demandes de restrictions à la conduite de bateaux en Colombie-Britannique.

Dans le cadre de cette procédure, on veille à ce qu'une consultation publique adéquate soit menée à l'échelon local. La Garde côtière fait cela en Colombie-Britannique, car le gouvernement, qui s'en chargeait autrefois, avait soumis des demandes à l'égard desquelles aucune consultation locale n'avait eu lieu.

Ensuite, la demande se rend à Ottawa. On détermine si la restriction est convenablement justifiée. Il s'agit de dispositions législatives et réglementaires fédérales. La procédure se poursuit en fonction de ces dispositions.

On a orienté le projet de loi S-10 de façon à ce que le ministre ne jouisse d'aucun pouvoir discrétionnaire lorsque l'autorité locale, qu'il s'agisse ou non d'un organisme élu, décide qu'elle veut qu'un règlement soit adopté en vertu de l'article 5. Le ou la

regulation or legislation I have looked at says "may." This is a big difference, and we as a boating organization have faced many restrictions in other areas, as I mentioned in my speech.

We have had discussions with cottage associations on Georgian Bay, where they sought to prohibit anyone else from using their waters. People have told me they have had to ask boats to move at night because they were interfering with their view. It is my view, too.

To create a potential for a local municipality to, in essence, impose its own restrictions is a dangerous precedent.

**Senator Spivak:** That is impossible, however. In the only places where it has been done, like in Saanich Bay, it would be lost if it were challenged. All of the jurisdictions are not that way, but that is not what this bill represents.

However, I do want to ask you this question: Are you saying that you are not opposed to any more schedules being put before the minister, because there could be 1,000 more?

**Mr. Vollmer:** You are confusing schedules and restrictions.

**Senator Spivak:** I am not. That is the way restrictions are put in, through schedules.

**Mr. Vollmer:** Yes.

**Senator Spivak:** I want to ask a question of Mr. Cameron.

Senator Milne asked about the B.C. Yachting Association. When that organization's representative was here he was opposed to the bill, and he also left the impression that he represented the canoeists in British Columbia, whom he said were also opposed to the bill. Can you clarify that? Is that accurate?

**Mr. Cameron:** That is not my understanding. We have regional organizations within our national organization. As I recall, we have regional organizations in every province except Prince Edward Island, and the B.C. canoeing association is part of our organized constituency. I have no idea how he could claim to represent canoeists officially.

Is that your reference?

**Senator Spivak:** Yes.

**Mr. Cameron:** Did he claim that he represented B.C. canoeists?

**Senator Spivak:** Yes.

**Mr. Cameron:** I do not think so.

**Senator Spivak:** Are there any other specific experiences that your members have had in encountering personal watercraft drivers that you have not had a chance to relate to this committee?

ministre «doit» procéder. Pratiquement tous les autres règlements et toutes les autres lois de provenance fédérale que j'ai consultés disent «peut». C'est une grosse différence, et à titre d'organisme de navigation de plaisance, nous avons été confrontés à de nombreuses restrictions dans d'autres domaines, comme je l'ai mentionné dans mon discours.

Nous avons tenu des discussions avec des associations de chalets de la baie Georgienne, qui cherchaient à interdire à d'autres personnes d'accéder à leurs eaux. Des gens m'ont dit qu'ils ont dû demander à des bateaux de se déplacer la nuit parce qu'ils leur bloquaient la vue. Mais la vue appartient à tout le monde.

On crée un dangereux précédent lorsqu'on offre à une municipalité la possibilité d'imposer ses propres restrictions.

**Le sénateur Spivak:** Mais cela est impossible. Aux endroits où cela a été fait, comme à Saanich Bay, les restrictions seraient perdues si on les contestait. Les municipalités ne sont pas toutes comme cela, mais ce n'est pas le but de ce projet de loi.

Par contre, j'aimerais vous poser la question suivante: êtes-vous en train de dire que vous ne vous opposez pas à la présentation d'annexes supplémentaires au ministre, parce qu'il pourrait y en avoir 1 000 de plus?

**M. Vollmer:** Vous confondez les annexes et les restrictions.

**Le sénateur Spivak:** Pas du tout. C'est par les annexes qu'on enchâsse des restrictions.

**M. Vollmer:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais poser une question à M. Cameron.

Le sénateur Milne s'est informée au sujet de la B.C. Yachting Association. Quand le représentant de l'organisme est venu manifester son opposition au projet de loi, il a aussi donné l'impression qu'il représentait les canoteurs de la Colombie-Britannique, lesquels, selon lui, s'opposent aussi au projet de loi. Pourriez-vous nous fournir des précisions? Ai-je bien compris?

**M. Cameron:** Je ne vois pas les choses comme cela. Notre organisme national compte parmi ses membres des organismes régionaux. Si je me souviens bien, nous avons des organismes régionaux dans toutes les provinces, sauf sur l'Île-du-Prince-Édouard, et l'association de canotage de la Colombie-Britannique fait partie de notre organisme. J'ignore comment il pourrait affirmer qu'il représente officiellement cet organisme.

C'est vous qui avez dit cela?

**Le sénateur Spivak:** Oui.

**M. Cameron:** A-t-il affirmé qu'il représentait les canoteurs de la Colombie-Britannique?

**Le sénateur Spivak:** Oui.

**M. Cameron:** Je ne crois pas.

**Le sénateur Spivak:** Vos membres ont-ils vécu d'autres expériences de rencontre avec des utilisateurs de motomarines que vous n'avez pas eu l'occasion de raconter au comité?

**Mr. Cameron:** There are a couple of things. I will call it "a new and dangerous trend." I expect you have heard of the reversing falls on the Saint John River. We now have personal watercraft running the reversing falls in Saint John, New Brunswick. I have seen personal watercraft running rapids on the Ottawa River with whitewater boats and whitewater kayaks.

I have also seen personal watercraft on the ocean, as have some of our members, surfing waves, trying to find the tidal pools, and I believe those are incredibly dangerous activities. You can say they have the right to do it under the current legislation. The regulations do not prohibit that kind of behaviour, however, I see that as a particularly dangerous trend when coupled with the increased horsepower of these new personal watercraft.

At some point, even if we stay with the federal regulations, as my colleague here is suggesting — which I think are not enforced at all in countless municipalities across the country and we support this bill because it might lead to actual enforcement — this is a dangerous trend.

**The Chairman:** If the police do not enforce existing regulations, why do you think they would enforce these?

**Mr. Cameron:** It would allow people with a concern about personal watercraft in a particular area to politicize the issue. I could come before council in Fredericton and talk the environmental committee into imposing some kind of legislation on the Saint John River in the Municipality of Fredericton. I do not have an opportunity to do that now. No one can control what happens on those waters because there is no proper enforcement of the current regulations.

**The Chairman:** Is it a lack of enforcement or lack of regulations?

**Mr. Cameron:** The regulations exist within the current federal legislation. Those regulations are not being properly enforced. I am also suggesting that in the case of personal watercraft, some new regulations may have to be introduced such as the one suggested by me colleague here, as many American states have, about not using these boats at night. It is incredibly dangerous to use them at night. There may be restrictions needed that do not exist in the current legislation. Because of their unique capabilities, it is a mistake to lump these craft in with other powerboats. They are more dangerous than an ordinary powerboat. They can travel at higher speeds; they can affect the environment and safety of others much more than any other powerboat.

**The Chairman:** Is it not the case that someone in a speedboat would be able to negotiate the reversing falls?

**M. Cameron:** Il y a quelques exemples. Je parlerai de ce que j'appelle «une nouvelle tendance dangereuse». Je suppose que vous avez entendu parler des chutes réversibles sur la rivière Saint-Jean. Il y a maintenant des gens qui descendent les chutes réversibles en motomarines à Saint John, au Nouveau Brunswick. J'ai vu des motomarines dévaler les rapides de la rivière des Outaouais, en compagnie de bateaux et de kayaks destinés aux descentes en eau vive.

J'ai aussi remarqué, ainsi que certains de nos membres, la présence de motomarines en mer, se laissant porter sur des vagues déferlantes, tentant de trouver les bassins de marée, et je crois qu'il s'agit d'activités incroyablement dangereuses. Vous pouvez dire qu'ils ont le droit de faire cela, en vertu de la loi actuelle. Le règlement n'interdit pas de tels comportements, mais je crois que c'est la naissance d'une tendance particulièrement dangereuse, lorsqu'on tient compte de la puissance accrue de ces nouvelles motomarines.

À un moment donné, même si on maintient le règlement fédéral, comme mon collègue ici l'a suggéré — et je crois que d'innombrables municipalités de partout au pays n'assurent pas l'exécution de ce règlement, et nous soutenons ce projet de loi parce qu'il mènera probablement à des mesures d'exécution —, c'est une dangereuse tendance.

**Le président:** Si la police n'assure pas l'application du règlement actuel, pourquoi croyez-vous qu'elle appliquera les dispositions du projet de loi?

**M. Cameron:** Elles permettraient aux gens qui sont préoccupés par la présence de motomarines dans une zone particulière de soumettre l'enjeu au milieu politique. Je pourrais témoigner devant le conseil à Fredericton et convaincre le comité sur l'environnement d'imposer à la municipalité de Fredericton une certaine forme de loi sur la rivière Saint-Jean. Je n'ai pas l'occasion de le faire à l'heure actuelle. Personne ne peut contrôler ce qui se produit sur ces eaux, car personne n'a su l'appliquer de façon convenable le règlement actuel.

**Le président:** Y a-t-il absence d'application ou absence de réglementation?

**M. Cameron:** La législation fédérale actuelle s'assortit d'un règlement. Ce règlement n'est pas appliqué convenablement. J'avance aussi que, dans le cas des motomarines, il faut adopter de nouvelles règles, comme celles qui a été suggérées par mon collègue ici, et que de nombreux États américains ont adoptées, concernant l'interdiction d'utiliser ces embarcations la nuit. Il est incroyablement dangereux de les utiliser la nuit. Il faut peut-être établir des restrictions qui n'existent pas dans la législation actuelle. En raison de ses capacités uniques, ce serait une grave erreur de classer la motomarine avec les autres embarcations motorisées. Elle est plus dangereuse qu'un bateau à moteur ordinaire. Elle peut atteindre des vitesses plus élevées, et elle peut miner l'environnement et la sécurité des autres bien plus que toute autre embarcation motorisée.

**Le président:** Ne pourrait-on pas affirmer qu'une personne dans une embarcation motorisée serait capable de franchir les chutes réversibles?

**Mr. Cameron:** It would be a dangerous thing to do as well. Because the personal watercraft is designed for "fun," to be a thrill vehicle, I cannot imagine anyone buying one except to go out and fool around in it — and I understand that urge.

**The Chairman:** It is called "messing about in boats." Everyone has a boat in which to fool around.

**Mr. Cameron:** I do not have a problem with the ordinary motorboat that does that because they are far more cognizant of the safety issues and other people in the water. The personal watercraft operators are not always — in fact, the vast majority of the time — cognizant of other people with whom they share the water. The average age of users is 26.

**Senator Buchanan:** Was there not an article about how someone was going to try to open some kind of tourist enterprise to take a hovercraft up through the falls?

**Mr. Cameron:** It is the same person, from St. George, New Brunswick, who brought the hovercraft to Fredericton.

**Senator Buchanan:** Has he got a little screw loose?

**Mr. Cameron:** I have gone kayaking with his group, and when you go out with an outfitter in a kayak you are usually provided with some kind of safety instruction in case you flip out in the Bay of Fundy, for example. His group does not do that. He has a kayak operation as well. He has covered everything. He has a little hotel, too.

**Senator Spivak:** I wish to ask Mr. Whaley if he would give us more detail on the specific schedule that he is proposing. How would the application process change? What specific behaviours would it address?

**Mr. Whaley:** Are you talking about the boating restrictions?

**Senator Spivak:** I am talking about what you are proposing in your brief.

**Mr. Whaley:** We are proposing that there be some consideration to going back to the BRR. That is the alternative that we are looking for.

The subcommittee terminated their work after they made the initial report, on which I have given you the information. They did not prescribe specific schedules. We would be happy to look at specific schedules and go through the process. That is not a problem. At this point, however, it is a little presumptuous of me to say these are the schedules that they are proposing. There are some good ideas out there.

**Senator Spivak:** I understand what you are saying. You will discuss this further, and that is good.

In terms of the application process, I am familiar with some of the things that have happened in our own area, and my information is that, when you look at the Web site, it is a 20-step process. For example, in Falcon Lake, which is right next to our lake, a group of people wanted to get involved in it and the

**M. Cameron:** Ce serait aussi une chose dangereuse à faire. Puisque la motomarine est conçue pour le «plaisir», pour procurer des sensations fortes, je ne peux imaginer qu'une personne s'en procure une pour faire autre chose que des folies — et je comprends cette tentation.

**Le président:** C'est ce qu'on appelle «s'amuser avec un bateau». Tout le monde a un bateau pour s'amuser.

**M. Cameron:** Je n'ai aucun problème avec les propriétaires d'embarcations motorisées ordinaires qui font cela, car ils connaissent beaucoup plus les aspects touchant la sécurité, et ils sont plus conscients des autres gens dans l'eau. Les utilisateurs de motomarines ne sont pas toujours conscients du fait qu'ils partagent l'eau avec d'autres personnes — de fait, ils ne le sont presque jamais. L'âge moyen des utilisateurs est de 26 ans.

**Le sénateur Buchanan:** N'a-t-on pas publié un article au sujet d'une personne qui tentait de lancer une entreprise touristique proposant de passer par les chutes en aéroglisseur?

**M. Cameron:** Il s'agit de la même personne, de St. George, au Nouveau-Brunswick, qui a apporté l'aéroglisseur à Fredericton.

**Le sénateur Buchanan:** Est-il un peu fêlé?

**M. Cameron:** J'ai fait du kayak avec son groupe, et lorsqu'on sort en kayak, l'organisateur fournit généralement des directives de sécurité, au cas où, par exemple, votre embarcation serait renversée dans la baie de Fundy. Son groupe ne fait pas cela. Il possède aussi une entreprise de kayaks. Il s'occupe de tout. Il a aussi un petit hôtel.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais demander à M. Whaley de nous fournir plus de détails sur l'annexe qu'il propose. En quoi la procédure de demande changerait-elle? Quels comportements spécifiques seraient visés?

**M. Whaley:** Parlez-vous des restrictions à la conduite des bateaux?

**Le sénateur Spivak:** Je parle de ce que vous proposez dans votre mémoire.

**M. Whaley:** Nous proposons qu'il soit envisagé de revenir au RRCB. C'est la solution de rechange que nous préconisons.

Le sous-comité a terminé ses travaux après avoir préparé le rapport initial, à l'égard duquel je vous ai donné de l'information. Le sous-comité ne propose aucune annexe spécifique. Nous serions heureux d'examiner des annexes spécifiques et de suivre la procédure. Ce n'est pas un problème. Au point où nous en sommes, par contre, il est un peu présomptueux de ma part de dire qu'ils proposent ces annexes. De bonnes idées ont été formulées.

**Le sénateur Spivak:** Je comprends ce que vous dites. Vous êtes disposé à en parler davantage, et c'est une bonne chose.

En ce qui concerne le processus de demande, je suis au courant de certaines choses qui ont lieu dans notre propre région, et ma conclusion, lorsque je consulte le site Web, c'est qu'il s'agit d'un processus en 20 étapes. Par exemple, au lac Falcon, situé tout près du nôtre, un groupe voulait y participer, et la GRC a dit:

RCMP said, "No, do not do it, it cannot be done." Also, my understanding is that at any point in the process — you speak about un-elected and undemocratic groups — some bureaucrat or whomever can say no.

That is my understanding of it, unless you can enlighten me further.

**Mr. Whaley:** I will give you my interpretation. There are many steps in the process, no question.

The good part of the process is that it does allow for a fair amount of public consultation. It is a long process and there is no question that the boating restriction regulations could be improved.

Our objective within the Ontario Recreational Boating Advisory Council, regardless of what happens with Bill S-10, is to look at the boating restriction process in a review of the regulations of the Canada Shipping Act, 2001. The review is scheduled to start in the fall of this year and continue into the new year. Those things will happen, in my opinion.

That is a good thing from the simple standpoint of our example of missing the cut-off day in September by one day and losing an entire year. That is ludicrous. It should be streamlined and better managed.

It is my personal belief that the boating restriction regulations are a good foundation for addressing all questions about recreational boating. They are a good set of regulations.

**The Chairman:** Mr. Cameron, a few minutes ago, you referred to the "operator" a number of times. I am assuming that it is possible to operate a personal watercraft safely. You can go crazy with an outboard motor on a rowboat, but it is possible to operate one of these things safely.

**Mr. Cameron:** It is.

**The Chairman:** You said that the nature of the machine draws one into being an irresponsible operator. Would you speak about that for a few seconds?

**Mr. Cameron:** I was trying to counteract an argument that I have heard from manufacturers in which no blame is assigned to the design and purpose of the personal watercraft itself. The blame is assigned totally to the operator. I was trying to suggest a cause-effect relationship between design and operator behaviour.

The machines are designed to be fast. They are speedy, manoeuvrable and meant to be thrill machines. They are designed to have fun to the extreme on the water. That design encourages, in a cause-effect way, a certain kind of behaviour.

This is not to say that people do not use them responsibly, because I have seen plenty of people who do. That does not solve the pollution problems, and it does not solve the environmental issues that are also part of this causal relationship.

«non, ne le faites pas, cela ne peut être fait.» De plus, je crois comprendre qu'à toute étape du processus — vous parlez de groupes non élus et non démocratiques —, un bureaucrate ou quelqu'un d'autre peut dire non.

C'est ce que je crois comprendre de la situation, peut-être pourriez-vous m'éclairer davantage.

**M. Whaley:** Je vous donne mon interprétation. Le processus compte de nombreuses étapes, il n'y a aucun doute là-dessus.

La bonne partie du processus, c'est qu'il permet la tenue de consultations publiques acceptables. C'est un long processus, et il n'y a aucun doute quant au fait que le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux peut être amélioré.

L'objectif de l'Ontario Recreational Boating Advisory Council, quoi qu'il arrive, avec le projet de loi S-10, est d'envisager le processus de restriction à la conduite des bateaux à la lumière d'un examen du règlement de la Loi de 2001 sur la marine marchande. L'examen devrait commencer cet automne et se poursuivre jusqu'à l'année suivante. Ces choses se produiront, selon moi.

C'est une bonne chose, ne serait-ce que du point de vue de l'exemple que nous avons mentionné, où on perd une année entière lorsqu'on manque la date limite de septembre d'un jour. C'est ridicule. Ce processus devrait être simplifié et mieux géré.

Je crois personnellement que le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est une base solide pour aborder toutes les questions liées à la navigation de plaisance. C'est un bon ensemble de règles.

**Le président:** Monsieur Cameron, il y a quelques minutes, vous avez souvent mentionné «l'utilisateur». Je suppose qu'il est possible d'utiliser une motomarine en toute sécurité. On peut faire des folies avec un moteur hors-bord sur une chaloupe, mais il est possible d'utiliser cette embarcation de façon sécuritaire.

**M. Cameron:** Effectivement.

**Le président:** Vous affirmez que cette embarcation, de par sa nature, incite l'utilisateur à agir de façon irresponsable. Pourriez-vous nous fournir des précisions là-dessus?

**M. Cameron:** Je tentais de contrer l'argument des fabricants selon lequel on ne peut blâmer ni la conception, ni la vocation de la motomarine. Le blâme est attribué totalement à l'utilisateur. Je tentais d'établir une relation de cause à effet entre la conception et le comportement de l'utilisateur.

Ces machines sont conçues pour aller vite. Elles sont rapides et faciles à manœuvrer, et elles visent à procurer des sensations fortes. Elles sont conçues pour s'amuser à l'extrême sur l'eau. Cette conception encourage, par un lien de cause à effet, un certain type de comportement.

Cela ne veut pas dire que certains ne les utilisent pas de façon responsable, car j'ai vu beaucoup de gens le faire. Mais cela ne règle pas les problèmes de pollution, et cela ne règle pas les problèmes environnementaux qui découlent aussi de ce lien causal.

Therefore, it is not a chicken-and-egg thing. The design of the machines encourages you to behave in a certain way on the water.

Ainsi, ce n'est pas la question de l'œuf et de la poule. La conception des machines encourage l'utilisateur à se comporter d'une certaine façon sur l'eau.

**The Chairman:** I have a Chevrolet Caprice that will go 130 miles an hour. I do not drive at 130 miles an hour.

**Le président:** Je possède une Chevrolet Caprice qui peut aller jusqu'à 130 milles à l'heure. Je ne conduis pas à 130 milles à l'heure.

**Mr. Cameron:** That is because you are a responsible driver.

**M. Cameron:** C'est parce que vous êtes un automobiliste responsable.

**The Chairman:** It is not the machines. It is, in fact, the operator, is it not?

**Le président:** Cela n'a rien à voir avec les machines. De fait, c'est l'utilisateur qui est responsable, n'est-ce pas?

**Mr. Cameron:** Ultimately, the operators' behaviour is the cause of the problem. However, I am trying to suggest that they are encouraged by the design of the machine. It is designed to go fast. It is not designed to putt-putt along like a 5- or 10-horsepower motor.

**M. Cameron:** Au bout du compte, le comportement de l'utilisateur est la cause du problème. Toutefois, je tente de montrer que la conception de la machine encourage ce comportement. Elle est conçue pour aller à haute vitesse. Elle n'est pas conçue pour avancer lentement, comme un moteur de 5 ou de 10 chevaux-vapeur.

It is designed to be a thrill machine. People would not buy one if they were not thinking of going fast on it.

Elle est conçue pour procurer des sensations fortes. Les gens ne s'en procureraient pas une s'ils ne pensaient pas l'utiliser pour faire de la vitesse.

You can go very fast on it, and that makes that throttle-rudder issue a serious one. If you turn the throttle off, you can no longer steer. That is a serious potential safety issue, which is the reason that I am suggesting further regulation, even if we decide not to transfer power to the local jurisdiction, which is the best way to go.

La motomarine permet d'atteindre des vitesses très élevées, de sorte que la question des gaz et du gouvernail est très importante. Si on coupe les gaz, on ne peut plus diriger l'embarcation. Cela constitue un risque potentiel, et c'est pourquoi je propose une réglementation supplémentaire, même si on décide de ne pas céder le pouvoir aux administrations locales, ce qui est la meilleure solution.

People will have a vested interest. All kinds of consultation can take place on that level, too.

Les gens seront directement intéressés. De plus, on peut tenir toutes sortes de consultations à cet échelon.

It is an enforcement issue. It is a regulation issue. It is a design and operator issue. It is not just one issue.

C'est une question d'exécution. C'est une question de réglementation. C'est une question de conception et d'utilisation. Les enjeux sont nombreux.

**The Chairman:** You cannot steer a sailboat either when it is making no way.

**Le président:** On ne peut diriger un voilier lorsqu'il n'a pas d'erre.

**Senator Spivak:** It does not go 70 miles an hour.

**Le sénateur Spivak:** Mais un voilier ne va pas à 70 milles à l'heure.

**Senator Kenny:** Your question reminded me of Charlton Heston commenting that guns do not kill people.

**Le sénateur Kenny:** Votre question me rappelle le commentaire de Charlton Heston selon lequel ce ne sont pas les armes qui tuent des gens.

**The Chairman:** Thank you. We appreciate your testimony. It has been informative.

**Le président:** Merci. Nous apprécions votre témoignage, qui s'est révélé informatif.

We are joined by a panel of representatives from the Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations, the Federation of Ontario Cottagers' Associations, and RAPPEL, which is the Waterfront Property Owners. Welcome, ladies and gentlemen.

Accueillons maintenant un groupe de représentants de la Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations, de la Federation of Ontario Cottagers' Associations, et de RAPPEL, c'est-à-dire l'Association de riverains. Mesdames et messieurs, bienvenue.

**Mr. Art Lamoureux, President, Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations:** On behalf of the Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations, CCPCA, I appreciate this opportunity to present our response to Bill S-10, concerning personal watercraft, PWCs, in navigable waters. The CCPCA has submitted a detailed brief to the committee that outlines our position. I wish to acknowledge the work of

**M. Art Lamoureux, président, Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations:** Au nom de la Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations, la CCPCA, je vous remercie de cette occasion de présenter notre réaction au projet de loi S-10 concernant les motomarines dans les eaux navigables. La CCPCA a présenté au comité un mémoire qui décrit sa position de façon détaillée. Je tiens à saluer le travail de

Ms. Wendy Moore, First Vice-President, and Mr. Lester Hunt, Executive Director. My remarks will be confined to a summary of our position so that we may answer your questions.

In 1995, representatives from provincial cottage associations in Alberta, Ontario, Saskatchewan and Manitoba met in Saskatoon to explore issues and opportunities common to the Canadian cottage owner. It was agreed that a coalition be formally established. In 2000, the national coalition convention was held in Saskatoon and was joined by representatives from the Federation of British Columbia Cottage Owners and Associations, while communications continue with cottage groups in Quebec and the Maritime provinces.

How important is the cottage industry? The economic impact of more than 2 million cottages in Canada is estimated at in excess of several billion dollars annually to local, provincial and federal economies. Economic studies in Ontario and Saskatchewan indicate that expenditures for taxes, consumable items, capital and recreational equipment is in excess of $7,000 per annum per cottage. The cottage industry is growing in Canada and will continue to be influential both politically and economically.

Thirteen per cent of Canadians own or rent waterfront property, or properties with water running through them. Of these, more than 44 per cent live on their property year round and 50 per cent occupy the property seasonally. This means that over 3 million Canadians, 18 and over, are living by the water. A large number use the waterways for recreation. A central problem, as expressed by cottage owners across Canada, concerns the rapid appearance of personal watercraft on Canadian waterways. Problems associated with the use of PWCs are as follows: Safety, noise, pollution and crowded waterways. There are also environmental concerns for fish and wildlife habitat. The CCPCA supports legislation to give people a measure of choice and local control over the use of personal watercraft.

Three important research questions were studied by the CCPCA and the results can be summarized in terms of the questions put forth. One of the concerns of cottage owners, and others, in respect of the rapid increase in personal watercraft is their use and abuse. The rapid appearance of personal watercraft in the 1990s distressed cottage owners across Canada. Thousands wrote to the Canadian Coast Guard looking for ways to protect swimmers, to stop wake jumping or to ban personal watercraft from small lakes. The majority of complaints involve reckless driving, speed and a proximity to others when drivers indulge in wake jumping. PWCs are often driven close to shore, where they become hazardous to swimmers and others.

Mme Wendy Moore, première vice-présidente, et de M. Lester Hunt, directeur administratif. Mon exposé se limitera à résumer notre position, ce qui nous permettra de répondre à vos questions.

En 1995, les représentants des associations des propriétaires de chalets de l'Alberta, de l'Ontario, de la Saskatchewan et du Manitoba se sont rencontrés à Saskatoon pour examiner les questions et les possibilités communes des propriétaires de chalets canadiens. On a convenu d'établir officiellement une coalition. En 2000, on a tenu la conférence nationale de la coalition à Saskatoon, à laquelle ont participé des représentants de la Federation of British Columbia Cottage Owners and Associations, et on continue de communiquer avec des associations de propriétaires de chalets du Québec et des Maritimes.

À quel point l'industrie du chalet est-elle importante? L'incidence économique de plus de deux millions de chalets au Canada est estimée à plusieurs milliards de dollars par année dans les économies locales, provinciales et nationales. Des études économiques en Ontario et en Saskatchewan révèlent que les dépenses liées aux taxes, aux biens de consommation, aux immobilisations et au matériel récréatif s'élèvent à plus de 7 000 $ par année, par chalet. L'industrie canadienne du chalet est en croissance et continuera d'exercer une influence politique et économique.

Treize pour cent des Canadiens sont propriétaires ou louent une propriété riveraine ou une propriété où passe un cours d'eau. De ce nombre, plus de 44 p. 100 occupent leurs propriétés toute l'année et 50 p. 100 l'occupent en saison. Cela signifie que plus de trois millions de Canadiens de 18 et ans et plus vivent près de l'eau. De nombreux gens utilisent les cours d'eau à des fins récréatives. Le problème central, selon les propriétaires de chalet de partout au Canada, a trait à l'augmentation rapide des motomarines sur les plans d'eau canadiens. Les problèmes liés à l'utilisation des motomarines sont les suivants: sécurité réduite, bruit, pollution et encombrement des plans d'eau. Il y a aussi des préoccupations environnementales en ce qui concerne les poissons et l'habitat faunique. La CCPCA appuie l'adoption de lois qui procurent à la population une certaine liberté de choix et un certain contrôle local sur l'utilisation de motomarines.

La CCPCA s'est penchée sur trois questions de recherche importantes, et les résultats peuvent être résumés en fonction des questions examinées. L'une des préoccupations des propriétaires de chalet, et d'autres personnes, concerne l'augmentation rapide des motomarines et leur utilisation et abus. L'augmentation rapide des motomarines dans les années 90 a alarmé les propriétaires de chalet de l'ensemble du Canada. Des milliers d'entre eux ont écrit à la Garde côtière du Canada à la recherche d'une façon de protéger les baigneurs, de faire cesser le saut des sillons ou d'interdire les motomarines dans les petits lacs. La majorité des plaintes portait sur la conduite dangereuse, la vitesse et la proximité d'autres personnes lorsque les conducteurs «sautent les sillons». Les motomarines sont souvent conduites près de la rive où elles représentent un danger pour les baigneurs et d'autres personnes.

The amount of pollution created by existing PWCs that discharge unburned fuel into the waters is of concern, as is the harm done to wildlife. By entering sheltered coves or other such areas, PWCs present a threat to breeding loon populations, nesting birds and spawning salmon. The mounting evidence of safety problems, the unbiased reports of recalls on steering problems and other flaws, could be the catalyst for more concentrated action by personal watercraft owners and critics.

La quantité de pollution créée par les motomarines existantes, qui déversent de l'essence non brûlée dans l'eau, est une préoccupation, tout comme le préjudice causé à la faune. En entrant dans les anses abritées et d'autres endroits, les motomarines présentent une menace pour l'accouplement des populations de huards, les nids d'oiseaux et le frai du saumon. Les problèmes de sécurité de plus en plus évidents, les rapports impartiaux sur les rappels, sur les problèmes de direction et sur d'autres défectuosités pourraient être les catalyseurs des mesures prises, autant par les propriétaires de motomarines que par leurs opposants.

Under what conditions and regulations should recreational personal watercraft be restricted, as outlined in Bill S-10? Bill S-10 proposes to give elected local authorities an effective means to place reasonable restrictions on the use of PWCs on lakes, rivers or portions of coastal waters, while respecting the Constitution.

Dans quelles conditions et en vertu de quelle réglementation les motomarines doivent-elles être limitées par le projet de loi S-10? Le projet de loi S-10 prévoit de donner aux autorités locales le pouvoir d'imposer des restrictions raisonnables à l'utilisation des motomarines dans les lacs, les rivières ou des parties des eaux côtières, tout en respectant la constitution.

Personal watercraft could be banned from certain waters or their speeds and times of operation restricted. Those waters where restrictions or bans apply would be determined at the request of local governments. The federal government would be required to add those waters to the schedule of waterways where the prohibition applies. The federal government would have the discretion not to list the waterway where a ban or restriction would impair important navigational concerns.

Les motomarines pourraient être interdites dans certains plans d'eau et leur vitesse et heures d'utilisation, limitées. Les plans d'eau où les restrictions ou les interdictions s'appliquent peuvent être déterminés à la demande d'administrations locales. Le gouvernement fédéral serait tenu d'ajouter ces eaux à la liste des plans d'eau où l'interdiction s'applique. Le gouvernement fédéral aurait le pouvoir discrétionnaire de ne pas inscrire le plan d'eau là où une interdiction ou restriction nuirait de façon importante à la navigation.

The proposed Personal Watercraft Act would not usurp federal authority in the regulation of navigation and watercraft, but it would allow communities an avenue to address the concerns of their citizens. The proposed legislation has the advantage that local governments would not make the request without public consultation, and that the federal government would be assured that it was responding to the wishes of the local public.

La loi proposée sur les motomarines n'usurperait pas le pouvoir fédéral de réglementation sur la navigation et les embarcations, mais elle donnerait aux collectivités une façon de réagir aux préoccupations de leurs citoyens. Cette loi présente l'avantage que les gouvernements locaux ne feraient pas la demande sans consultation publique et qu'il serait présumé que le gouvernement fédéral répondrait aux souhaits de la population locale.

What were the perceived benefits and associated problems within the context of sub-problems 1 and 2? The membership of the Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations has reviewed Bill S-10 and endorses it in principle and in spirit. The CCPCA believes that the intent of Bill S-10 meets our objectives, which include safety, environmental responsibility, courtesy and respect. It is the obligation of each of our member associations to promote a safe boating and swimming environment; and to promote fish and wildlife habitat for the benefit of all Canadians, including cottagers. The protection of the environment should mean limiting activities that introduce any form of pollution, including noise, air and water pollution. We note that the success of this bill is dependent on education, public acceptance and the passing of enforceable laws.

Quels avantages perçus et problèmes connexes découlent du contexte des sous-problèmes 1 et 2? Les membres de la Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations ont examiné le projet de loi S-10 et approuvent son principe et son esprit. La CCPCA croit que l'intention du projet de loi S-10 répond à ses objectifs, notamment la sécurité, la responsabilité environnementale, la courtoisie et le respect. Chacune de nos associations membres a l'obligation d'encourager un environnement sûr pour les plaisanciers et les baigneurs, et de protéger les poissons et la faune pour le bénéfice de tous les Canadiens, y compris les propriétaires de chalet. La protection de l'environnement doit se traduire par la limitation des activités qui comportent toute sorte de pollution, y compris la pollution par le bruit, la pollution de l'atmosphère et la pollution de l'eau. Nous remarquons que l'efficacité de ce projet de loi est en fonction de l'éducation, de l'acceptation par le public et de l'adoption de lois applicables.

Concerns expressed by the Federation of British Columbia Cottage Owners and Associations support any measure that would help to control the use and safety of PWCs. Enforcement is

Les préoccupations exprimées par la Federation of British Columbia Cottage Owners and Associations appuient toute mesure qui aiderait à mieux régir l'utilisation et la sécurité des

a concern because cottage owners ask if there is not something they can do to control or limit the use of PWCs on waters near their cabins. President Barry Harman stated: "We as cottage owners in the West share the concern of our fellow cottagers in other parts of the country...this is a national issue."

The Provincial Association of Resort Communities of Saskatchewan, PARCS, has indicated strong support for Bill S-10. President Dale McLeod stated:

> It is PARCS' contention that our support for this bill is not support for just another law. We find too many laws in democracy are stifling to an individual's freedom. We are adamant that an individual's right to their freedom not interfere with the rights to peace and contentment of the majority. PARCS asks for support of this bill. Along with support, PARCS encourages an educational component that stresses the need to show consideration for the rights of others.

The Federation of Ontario Cottagers' Associations, FOCA, has endorsed the proposed personal watercraft act in principle and in spirit. Support from FOCA, and other CCPCA members, is critical to the success of Bill S-10. This bill would give cottage associations the choice to determine where PWCs are welcome and where they pose too great a threat to safety, the environment and everyone's peaceful enjoyment.

The Canadian Coast Guard, CCG, and the Minister of Fisheries and Oceans, Robert Thibault, could provide new wording in federal legislation that might include "noise" among the environmental problems that allow communities to request boating restrictions. The minister could make Bill S-10 redundant by allowing communities to set specific restrictions on personal watercraft.

The fisheries minister has the authority to allow boating restrictions specific to personal watercraft. Bill S-10 is patterned on regulations published in June 1994. Government policy, not the law, stands in the way of restrictions. Changing the policy requires full consultation with Canadians. Communities across the country could hold consultations and bring forward new evidence of PWC safety problems. Where it could be demonstrated that a certain boating activity poses a danger to the public or is harmful to the environment, a boating restriction should be imposed for the purpose of controlling or prohibiting navigation.

On the basis of the study, the following conclusions seem to be justified: There is growing concern with the rapid appearance of personal watercraft across Canada. Cottage owners and municipalities are looking for ways to protect swimmers, to stop wake jumping or to ban personal watercraft from small

motomarines. L'application de la loi est une préoccupation, puisque les propriétaires de chalet se demandent s'ils peuvent faire quelque chose pour contrôler ou limiter l'utilisation de motomarines à proximité de leur chalet. Le président Barry Harman a affirmé qu'à titre de propriétaires de chalets de l'Ouest nous partageons les préoccupations des propriétaires de chalets d'autres régions du pays; il s'agit d'une question nationale.

La Provincial Association of Resort Communities of Saskatchewan, la PARCS, a affirmé qu'elle appuyait sans réserve le projet de loi S-10. D'après le président Dale McLeod:

> Le soutien de la PARCS à ce projet de loi n'est pas un soutien à une loi parmi tant d'autres. Nous croyons qu'un trop grand nombre de lois dans une démocratie va à l'encontre de la liberté individuelle. Nous croyons fermement que le droit d'une personne à sa liberté ne doit pas amoindrir le droit à la paix et à la tranquillité de la majorité. La PARCS demande le soutien à ce projet de loi. En plus de son soutien, la PARCS encourage la partie éducative qui insiste sur la nécessité de tenir compte des droits des autres.

La Federation of Ontario Cottagers' Associations, la FOCA, a appuyé le principe et l'esprit de la loi sur les motomarines. Le soutien de la FOCA, ainsi que celui des autres membres de la CCPCA, est essentiel à la réussite du projet de loi S-10. Ce projet de loi donnerait aux propriétaires de chalet le choix de déterminer où les motomarines ont leur place et où elles posent un trop grand risque pour la sécurité, l'environnement et la jouissance paisible de tous.

La Garde côtière canadienne et le ministre des Pêches et des Océans, M. Robert Thibault, pourraient ajouter un nouveau libellé dans la loi fédérale pour inclure le «bruit» parmi les problèmes environnementaux qui permettent aux collectivités de demander des restrictions à la conduite des bateaux. Le ministre pourrait rendre le projet de loi S-10 redondant en permettant aux communautés d'imposer des restrictions précises aux motomarines.

Le ministre des Pêches a le pouvoir d'imposer des restrictions s'appliquant spécifiquement aux motomarines. Le projet de loi S-10 s'inspire du règlement publié en juin 1994. C'est non pas la loi, mais bien la politique du gouvernement qui fait obstacle aux restrictions. Le remaniement de la politique exige la tenue de consultations étendues auprès des Canadiens. Les collectivités de partout au pays pourraient tenir des consultations et mettre de l'avant de nouvelles preuves des problèmes de sécurité liés aux motomarines. Lorsqu'on montre qu'une certaine activité nautique constitue un danger pour le public ou est nuisible pour l'environnement, il faudrait imposer une restriction à la conduite de bateaux afin de contrôler ou d'interdire la navigation.

À la lumière de cette étude, les conclusions suivantes semblent justifiées: la multiplication rapide des motomarines au Canada préoccupe de plus en plus la population. Les propriétaires de chalet et les municipalités cherchent des moyens de protéger les baigneurs, de mettre un terme aux sauts des sillons ou d'interdire

lakes. It is a quality of life issue. Noise pollution, environmental concerns and safety become issues when reckless drivers show little concern for others.

Under the current legislation, all vessels are classified the same. Industry lobbyists squelched draft legislation that would have classed PWCs separately in 1994. This is the crux of the PWC issue: If a local group applies for a boating restriction regulation to control the use of personal watercraft, if approved, it would apply to all vessels, not just to PWCs. Under the current legislation, only the following can be done in respect of the PWC issue: Operator education; self-policing to deal with the irresponsible riders; or contact police to provide documentation so that charges can be laid.

The Minister of Fisheries and Oceans could make one regulatory change and direct officials to help Canadian cottage associations and municipalities through the regulatory red tape.

What is needed is a legal means that communities can use to restrict personal watercraft, in the same way that boating restriction regulations can be used to set speed limits on the water or to restrict waterskiing. This would have the same force and effect as Bill S-10. The Coast Guard proposed regulations in 1994, but the government did not approve them.

Many municipal council members associated with cottage owners would like to see personal watercraft banned on their respective lakes. However, the major concern is one of enforcement. RCMP staff and resources appear to be at a very limited level, especially in the Prairie Provinces. The mounting evidence of safety concerns, including steering defects, fuel system defects and other problems, suggests that the industry move rapidly to correct problems. Manufacturers, notably Bombardier, have responded by designing quieter machines, but that does nothing for all the old machines still on the water.

The federal government could reconsider requests for personal watercraft restrictions. Communities across the country could hold consultations and bring forward new evidence of personal watercraft safety problems. Local consultations are required under Bill S-10, and under federal boating restriction regulations under the Canada Shipping Act.

The present regulatory status is inadequate. Cottage owners need Bill S-10 to address concerns with use and abuse of personal watercraft. The status quo is not the best solution to the outlined problems. Federal inaction has created a climate in which

les motomarines dans les petits lacs. C'est une question de qualité de vie. La pollution par le bruit, les préoccupations environnementales et la sécurité sont en jeu lorsque des conducteurs dangereux ont peu de respect des autres.

En vertu de la loi actuelle, tous les bateaux font partie de la même catégorie. Les lobbyistes de l'industrie ont éliminé en 1994 le projet de loi qui aurait placé les motomarines dans une catégorie à part. C'est le nœud de la question relative à la motomarine. Si un groupe local demande un règlement sur la navigation de plaisance pour limiter l'utilisation des motomarines, cette restriction s'appliquera, si elle est approuvée, à tous les bateaux et non seulement aux motomarines. En vertu de la loi actuelle, on ne peut faire que ce qui suit relativement aux motomarines: éducation des conducteurs; autosurveillance, pour se charger des conducteurs irresponsables; ou appeler la police et fournir des preuves afin que des accusations puissent être portées.

Le ministre des Pêches et des Océans pourrait apporter une modification au règlement et demander aux fonctionnaires d'aider les associations de propriétaires de chalet et les municipalités du Canada dans la bureaucratie réglementaire.

Les collectivités ont besoin d'outils juridiques pour restreindre les motomarines — de la même façon que le règlement limitant la navigation de plaisance peut être utilisé pour établir des limites de vitesse sur l'eau ou pour limiter la pratique du ski nautique. Ceci aurait la même force et le même effet que le projet de loi S-10. La Garde côtière a proposé une réglementation en 1994, mais le gouvernement ne l'a pas approuvée.

De nombreux membres de conseils municipaux, de même que les propriétaires de chalet, aimeraient bien que les motomarines soient interdites dans leurs lacs respectifs, mais la principale difficulté est l'application de l'interdiction. Le personnel et les ressources de la GRC semblent très limités, particulièrement dans les provinces des Prairies. Les preuves de plus en plus nombreuses de problèmes de sécurité liés à des défectuosités du volant, du système d'alimentation et d'autres problèmes donnent à penser que l'industrie réagit rapidement pour régler les problèmes. Les fabricants, particulièrement Bombardier, ont réagi en concevant des machines moins bruyantes, mais cela ne change rien aux anciennes machines qui circulent toujours sur les plans d'eau.

Le gouvernement fédéral pourrait examiner les demandes de limitation des motomarines. Les collectivités de tout le pays pourraient tenir des consultations et présenter de nouvelles preuves de problèmes de sécurité liés aux motomarines. Des consultations à l'échelle locale sont nécessaires en vertu du projet de loi S-10 et en vertu de la réglementation limitant la navigation de plaisance en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le statut réglementaire actuel est inadéquat. Le projet de loi S-10 est nécessaire pour les propriétaires de chalet qui font face aux problèmes d'utilisation et d'abus des motomarines. Le statu quo n'est pas la meilleure solution pour les problèmes en

provinces and municipalities are taking constitutional law into their own hands. They are listening to the concerns of cottagers. The *Cottage Life* magazine-FOCA poster, RIDE WITH RESPECT, has been well received across Canada and shows the level of concern.

The Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations supports Bill S-10, in that it gives elected local authorities an effective means to place reasonable restrictions on the use of personal watercraft on lakes, rivers or portions of coastal waters while respecting the Constitution. Other bodies, such as cottage associations, that the minister deems to be local authorities, can act. They will follow the same procedure as the Coast Guard's current process for boating restriction regulations, which allows cottage associations to initiate a boating restriction.

The CCPCA welcomes the authority for associations to act, tempered by the requirements of proof of public consultations to prevent a few individuals on a lake from overriding the wishes of the majority.

Bill S-10 is virtually identical to its predecessor, Bill S-16. The only difference is a new clause that sets a lower maximum penalty. PWC drivers would face the same $500 maximum fine that boaters must pay when they drive powerboats or tow skiers in areas where those activities are banned through schedules of federal boating restriction regulations.

The government has an opportunity to help cottagers find local solutions. Ontario boating groups are presently trying to devise an alternative to Bill S-10. A new federal schedule on the Australian model, which bans irregular driving of personal watercraft within 200 metres of much of the shoreline, may save Canadian cottagers from another summer of personal watercraft disasters. Most would be willing to support a schedule to ban wake jumping or driving in circles in designated areas. Action must be taken quickly before more lives are lost.

What is needed is a sense of balance. CCPCA has pointed out the positive things in Bill S-10 that the Senate committee should look at carefully, with a view to doing something good for the Canadian public. It would be in the public interest to pick the good things in this bill and implement them. Cottagers across Canada have requested a quieter enjoyment of natural resources.

Personal watercraft are loud and annoying to others. They are highly powered, accelerate quickly and run at high speed, resulting in severe negative effects — most of which are exacerbated by irresponsible operation. People who operate too

question. L'inertie fédérale a créé un contexte qui oblige les provinces et les municipalités à prendre en main elle-même le droit constitutionnel. Elles écoutent les préoccupations des propriétaires de chalet. L'affiche de la FOCA dans la revue *Cottage Life* — RIDE WITH RESPECT, a été bien reçue dans tout le Canada et témoigne de l'ampleur des préoccupations.

La Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations est en faveur du projet de loi S-10, parce qu'il donne aux autorités locales élues des outils efficaces pour imposer des restrictions raisonnables à l'utilisation des motomarines dans les lacs, les rivières et des parties des eaux côtières, tout en respectant la Constitution. D'autres organismes, notamment les associations de propriétaires de chalet, que le ministre considère comme des autorités locales, peuvent agir. Ils suivront la même procédure que le processus en cours de la Garde côtière relativement à la réglementation limitant la navigation de plaisance, qui autorise les associations de propriétaires de chalet à imposer des restrictions à la navigation de plaisance.

La CCPCA est d'accord pour que les associations aient le pouvoir d'agir, même s'il est atténué par l'exigence de prouver que des consultations publiques ont eu lieu, pour empêcher quelques personnes utilisant le lac de contrecarrer la volonté de la majorité.

Le projet de loi S-10 est pratiquement identique au projet de loi S-16 précédent. La seule différence est la nouvelle clause qui établit une pénalité maximale inférieure. Les conducteurs de motomarines seraient passibles de la même amende maximale de 500 $ que les plaisanciers doivent payer lorsqu'ils conduisent des bateaux à moteur ou tirent des skieurs dans des endroits où ces activités sont interdites par des annexes de la réglementation fédérale limitant la navigation de plaisance.

Le gouvernement a la possibilité d'aider les propriétaires de chalet à trouver des solutions finales. Les groupes de plaisanciers de l'Ontario essaient actuellement de concevoir une formule de rechange au projet de loi S-10. Une nouvelle annexe fédérale inspirée du modèle australien qui interdit la «conduite erratique» des motomarines à moins de 200 mètres d'une rive peut épargner aux propriétaires de chalet canadiens un autre été de désastre lié aux motomarines. La plupart des propriétaires de chalet consentiraient à appuyer une annexe visant à interdire le saut de sillons et la conduite en cercles dans des endroits désignés. Des mesures doivent être prises rapidement avant que d'autres vies ne soient perdues.

Il importe d'établir un équilibre. La CCPCA a fait ressortir les points positifs du projet de loi S-10 que le comité sénatorial devrait examiner attentivement en vue de faire quelque chose de bon pour le public du Canada. Il serait dans l'intérêt public de sélectionner les bons points du projet de loi et de les mettre en application. Les propriétaires de chalet de tout le Canada ont demandé une «jouissance plus paisible» des ressources naturelles.

Les motomarines sont bruyantes et dérangent le voisinage. Elles sont très puissantes, d'accélération rapide et de haute vitesse, ce qui entraîne des effets négatifs dont la plupart sont exacerbées par une conduite irresponsable. La circulation des

close to shore or swimmers need to be restricted from these areas by some form of law enforcement. Bill S-10 is designed to do just that. Thank you.

**The Chairman:** Thank you. I gather, Mr. Lamoureux, that you were speaking for Mr. Hunt and Ms. Moore.

**Mr. Lamoureux:** Yes.

**Mr. Jean-Guy Dépôt, RAPPEL (Waterfront Property Owners):** I have been a resident on the shoreline of Bowker Lake since 1941. In fact, I was born in 1941. Now you know my age.

I represent Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut bassin de la rivière Saint-François, or RAPPEL. I have been working on this kind of problem for more than 25 years. I have here a document produced by RAPPEL, dated January 1978. Because the majority here speak English, I decided to practice and I will now summarize it.

**The Chairman:** You are perfectly free to speak in whichever language you wish. Be comfortable.

**Mr. Dépôt:** I have an English copy and I can use it.

**The Chairman:** As you choose.

**Mr. Dépôt:** We thank the members of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources for graciously inviting us to file a brief and testify before you. This provides us the opportunity to make a modest contribution to the work of your committee.

We would like to offer our congratulations and warm thanks to Senator Spivak for having the political courage to introduce Bill S-10 for better regulation of the use of personal watercraft in Canada. The existing statutory framework under the Canadian Shipping Act is not adequate to regulate PWCs. For the vast majority of waterside residents like me, and people who live within our waterways, PWCs are a huge nuisance.

At the public hearing held in 1994 by the Canadian Coast Guard, the representations made by the personal watercraft industry were successful in overcoming a similar approach. Its main argument was that public awareness and education, through programs to train PWC users, would be sufficient to solve the problem. Eight years later, we find that this has been a complete failure.

Complaints from waterside residents continue summer after summer. Since the objective has not been achieved, the time has come to move to more coercive but democratic methods to regulate these small but powerful, polluting and dangerous motorized vehicles, which have caused many, sometimes even fatal, accidents. This is why, together with Senator Spivak, we are asking that you move quickly to pass Bill S-10.

motomarines trop près de la rive ou des baigneurs doit être limitée dans ces endroits par une forme d'application de la loi. Le projet de loi S-10 est conçu précisément à cette fin. Merci.

**Le président:** Merci. Je crois comprendre, monsieur Lamoureux, que vous parlez aussi au nom de M. Hunt et de Mme Moore.

**M. Lamoureux:** Oui.

**M. Jean-Guy Dépôt, RAPPEL (Association de riverains):** Je réside aux abords du lac Bowker depuis 1941. De fait, je suis né en 1941. Maintenant vous connaissez mon âge.

Je représente le Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut bassin de la rivière Saint-François, ou RAPPEL. J'examine ce genre de problème depuis plus de 25 ans. J'ai ici un document produit par RAPPEL en janvier 1978. Puisque la majorité des membres du comité parlent anglais, j'ai décidé de me pratiquer et de vous résumer ce document en anglais.

**Le président:** Sentez-vous tout à fait à l'aise d'utiliser la langue qui vous convient.

**M. Dépôt:** J'ai une version anglaise et je peux l'utiliser.

**Le président:** Comme vous voulez.

**M. Dépôt:** Nous remercions les membres du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, de nous avoir aimablement invités à déposer un mémoire et venir témoigner devant eux, nous permettant ainsi de contribuer modestement aux travaux de votre comité.

Nous tenons à féliciter et remercier chaleureusement madame le sénateur Spivak pour avoir eu le courage politique de présenter le projet de loi S-10, visant une meilleure réglementation de l'usage des motomarines au Canada. Le cadre législatif en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada n'est pas suffisant pour régir les motomarines. Pour la très grande majorité des riverains, comme moi, et de ceux qui vivent à l'intérieur du bassin versant de nos plans d'eau, les motomarines sont une source énorme de nuisance.

Lors d'audiences publiques tenues en 1994 par la Garde côtière canadienne, l'intervention de l'industrie de la motomarine a réussi à contrer une approche similaire, ayant pour principe l'argument que la sensibilisation et l'éducation par des programmes de formation des utilisateurs de motomarines finiraient par régler les problèmes. nous constatons, huit ans plus tard, qu'il s'agit d'un échec total.

Les plaintes des riverains persistent été après été. Cet objectif étant raté, l'heure est maintenant arrivée de passer à des méthodes plus coercitives, mais démocratiques, pour réglementer ces petits engins puissants, polluants et dangereux, qui ont causé de nombreux accidents, parfois même mortels. Voici pourquoi, avec Mme Spivak, nous souhaitons que vous adoptiez rapidement le projet de loi S-10.

Regarding water and air pollution, we would like to point out that all oil and gas mixtures that power two-stroke motors are persistent pollutants that do not degrade. A single litre of oil can contaminate up to 2 million litres of fresh water. Two-stroke motors discharge from three to four litres of oil and gas mixture into the water for every hour of use. The two-stroke motor, which is what powers nearly 100 per cent of the 80,000 PWCs in Canada and 75 per cent of all motorized craft in general, dates from the previous century and is an environmental catastrophe.

According to Peter Barton, an engineer with Environment Canada, those emissions of unburned gasoline are as high as 50 per cent in some cases for the old motors. Two-stroke motors discharge 1.1 billion litres of hydrocarbons into our American neighbours' water every year. That is undoubtedly why gasoline-powered watercraft, including PWCs, are completely banned on lakes that are drinking water reservoirs in five states — Connecticut, Delaware, Montana, Rhode Island and Vermont.

Personal watercraft are a special kind of craft. Monita Fontaine, Executive Director of the Personal Watercraft Industry Association in the United States, acknowledged that these craft are used more intensively than other types of watercraft.

According to California's Bluewater Network, PWCs are used for twice as many hours as traditional motorized craft, an average of 77.3 hours per year versus 34.8 hours per year for an outboard motorboat.

We note that on waterways in Vermont that are narrower than one half-mile, PWCs are banned. As well, we estimate that out of 281 lakes, ponds and reservoirs in that state, PWCs have been outright banned on 102 of them, or some 36.3 per cent. They are permitted only in 32 listed waterways.

In the neighbouring State of New Hampshire, we estimate that out of 253 ponds, lakes, reservoirs and rivers, PWCs have been outright banned on 897 of them, or 34.4 per cent. They are totally prohibited in that state on small bodies of water less than 75 acres in area. This means that PWCs are completely banned, as they are in Norway, on 62 of the waterways in that state.

Concerning noise pollution, PWC riders often rise out of the water, the effect being the exposure of the exhaust and the turbine to the open air, increasing noise, which is already 85 decibels on the water, a level that is hard to tolerate. The intensity of noise doubles with each additional 10 decibels. By comparison, we note that the policy on road traffic noise published by the Quebec Minister of Transport recommends a noise level of only 55 decibels, which is generally recognized as an acceptable level for sensitive zones such as recreational areas.

En ce qui concerne la pollution de l'eau et de l'air, soulignons que le mélange d'huile et d'essence qui alimente les moteurs deux temps est un polluant persistant, qui ne se dégrade pas et qui, lorsque dispersé dans l'eau, s'attaque à toute forme de vie. Un seul litre d'huile peut contaminer jusqu'à deux millions de litres d'eau douce. Les moteurs deux temps déversent dans l'eau de trois à quatre litres de ce mélange d'essence et d'huile pour chaque heure d'utilisation. Le moteur à deux temps, qui équipe presque 100 p. 100 des 80 000 motomarines et 75 p. 100 de toutes les embarcations à moteur en général, date du siècle dernier, et est une véritable catastrophe environnementale.

Selon M. Peter Barton, ingénieur chez Environnement Canada, ces rejets d'essence non brûlés sont de 50 p. 100 dans certains cas, pour les vieux moteurs. Les moteurs à deux temps rejettent dans l'eau 1,1 milliard de litres d'hydrocarbures chaque année, chez nos voisins américains. Voilà sans doute pourquoi, dans cinq États américains, les embarcations avec moteurs à essence, dont les motomarines, sont entièrement prohibées, sur les lacs réservoir d'eau potable — Connecticut, Delaware, Montana, Rhode Island et Vermont.

La motomarine est une embarcation particulière. Monita Fontaine, directrice exécutive de la Personal Watercraft Industry Association des États-Unis, reconnaît elle-même que ces engins sont utilisés plus intensivement que les autres types d'embarcation.

Selon l'organisme californien Bluewater Network, le nombre d'heures d'utilisation des motomarines est deux fois plus élevé par rapport aux embarcations à moteur traditionnelles, en moyenne 77,3 heures par année pour la motomarine, versus 34,8 heures par année pour un hors-bord.

Rappelons que, sur les plans d'eau de l'État du Vermont dont la largeur est inférieure à un demi-mille, il y a interdiction des motomarines. De plus, dans cet État, nous estimons que, sur 281 lacs, étangs et réservoirs, on les a carrément bannies sur 102 plans d'eau, soit environ 36,3 p. 100. Elles y sont acceptées sur seulement 32 plans d'eau.

Dans l'État voisin du New Hampshire, selon notre évaluation de 253 étangs, lacs, réservoirs et rivières, on a banni l'utilisation des motomarines sur 87 plans d'eau, ou 34,4 p. 100. Elles y sont totalement prohibées sur tous les petits plans d'eau de moins de 75 acres. C'est donc dire que, sur 62 p. 100 des plans d'eau de cet État, les motomarines sont complètement interdites comme en Norvège.

En ce qui concerne la pollution par le bruit, les amateurs de motomarine sortent souvent de l'eau, ce qui a pour effet d'exposer à l'air libre l'échappement et la turbine, ce qui a pour effet d'augmenter le bruit, qui se situe sur l'eau à un niveau de 85 décibels, déjà difficile à supporter. Il est à noter que l'intensité du bruit double à chaque augmentation de 10 décibels. À titre de comparaison, mentionnons que le ministère des Transports du Québec (MTQ), dans sa Politique sur le bruit routier, préconise un niveau de bruit de seulement 55 décibels, qui est généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives.

We say in our submission that it is plain that in a democratic country like Canada the silent majority does not have to put up with the noise made by such a disruptive minority and not be able to do anything about it. We hope that our representatives here in Ottawa will hear our voice, in the winds of change, as a government that welcomes change with open arms, as Mr. Paul Martin said last week.

We are asking for a democratic public consultation process to be conducted by mail. I ask you to vote to protect Canada's fragile watershed, avert potential damage to shores and avoid jeopardizing our drinking water reserves. We recognize that since 1867, the federal government has had jurisdiction over navigation. However, we believe that the Government of Quebec, like other provincial governments, has jurisdiction over "nuisance," by which we mean noise, and the environment, which includes protecting the watersheds of drinking water reservoirs.

To summarize, we hope that the enactment of Bill S-10 will enable us to be consulted, thereby achieving democratic management of our waterways throughout Canada, as our neighbours to the south in the United States have done.

**Senator Merchant:** Mr. Dépôt, with the implementation of the Kyoto accord, one might assume that newer technologies will deal with some of the problems with which you are concerned vis-à-vis noise pollution and emissions. I know that there are older watercraft which will take some time to become obsolete. How long will these restrictions last, if they are put in place, and if the day comes that personal watercraft owners want some changes, to whom would they be able to go? How would they be able to make changes, assuming that the machines themselves improve dramatically because of Kyoto?

**Mr. Dépôt:** As I mentioned, there are already about 80,000 PWCs in Canada. The majority of those machines are two-stroke motors and very polluting.

When there is a problem with the automobile industry, there is a recall. They take action. Now that four-stroke engines are available, manufacturers should do the same thing.

Today, we know that some countries have problems with their drinking water. We are lucky in Canada. We have lots of water. Canada has 7 per cent of all the water in the world, while Quebec has 3 per cent of that water. However, we have to take care of that reserve, which is why I have been an environmentalist for 39 years. We have to do something.

As I said in the brief, we are a little angry with the Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans. They should have done much more before. It is now time to do something.

**The Chairman:** Mr. Lamoureux, are they called "cottages" in Alberta? Everyone I know calls them "cabins."

Selon nous, il est évident que, dans un pays démocratique comme le Canada, la majorité silencieuse n'a pas à endurer le bruit de la minorité tapageuse, sans pouvoir rien n'y faire. Nous souhaitons être entendus par nos représentants à Ottawa, par un gros vent de renouveau. Par un gouvernement qui accueille à bras ouverts le changement, comme l'a dit M. Paul Martin la semaine dernière.

Nous demandons un procédé de consultation publique démocratique par courrier. Je vous demande de protéger les réseaux hydrographiques fragiles au Canada, afin d'éviter les dommages éventuels aux rives ou la mise en péril de notre réserve d'eau potable. Nous reconnaissons que le gouvernement fédéral a, depuis 1867, la juridiction sur la navigation, mais nous considérons que le gouvernement du Québec, comme celui des autres provinces, ont la juridiction sur les nuisances, le bruit, l'environnement, dont la protection des bassins hydrographiques de réservoirs d'eau potable.

Bref, nous souhaitons, par l'adoption du projet de loi S-10, pouvoir être consultés et ainsi obtenir une gestion démocratique de nos plans d'eau partout au Canada, comme chez nos voisins du Sud, les États-Unis.

**Le sénateur Merchant:** Monsieur Dépôt, avec la mise en œuvre de l'Accord de Kyoto, on pourrait penser que de nouvelles technologies remédieront à certains des problèmes de pollution par le bruit et d'émissions qui vous préoccupent. Je sais qu'il existe des motomarines plus anciennes qui mettront un certain temps à devenir désuètes. Pendant combien de temps ces restrictions s'appliqueront-elles, à supposer qu'on les mette en place? Si, un jour, les propriétaires de motomarine souhaitent certaines modifications, à qui pourraient-ils s'adresser? Comment seront-ils en mesure d'apporter des modifications, étant donné que les engins eux-mêmes s'amélioreront de façon radicale en raison de Kyoto?

**M. Dépôt:** Comme je l'ai déjà dit, on dénombre déjà quelque 80 000 motomarines au Canada. Il s'agit, dans la plupart des cas, d'engins munis de moteurs à deux temps très polluants.

Lorsqu'un problème se pose au sein de l'industrie automobile, on procède à un rappel. L'industrie réagit. Maintenant que des moteurs quatre temps sont offerts, les fabricants devraient faire de même.

Aujourd'hui, certains pays, on le constate, éprouvent des problèmes d'eau potable. Au Canada, nous avons de la chance. Nous avons beaucoup d'eau. Le Canada possède 7 p. 100 des ressources en eau du monde, et le Québec à lui seul en possède 3 p. 100. Cependant, nous devons veiller sur ces réserves, et c'est pourquoi je suis environnementaliste depuis 39 ans. Nous devons faire quelque chose.

Comme je l'ai indiqué dans le mémoire, nous sommes un peu en colère contre la Garde côtière et le ministère des Pêches et des Océans. Ils auraient déjà dû faire beaucoup plus. Le moment est venu de faire quelque chose.

**Le président:** Monsieur Lamoureux, parle-t-on de «chalets» en Alberta? Les personnes que je connais parlent toutes de «cabanes».

**Senator Milne:** In Northern Ontario they are called "camps."

**Mr. Lamoureux:** There are 50 summer villages in Alberta that form the Association of Summer Villages of Alberta. Some people call them "cabins," while others call them "cottages." However, a PWC is still a PWC.

**Senator Buchanan:** There is one place in Canada that is unique as far as cottages are concerned. The only place in Canada where cottages are not called "cottages" is in Cape Breton Island, where they are called "bungalows."

**The Chairman:** Do not some of your cottage owners have PWCs? Do they subscribe to your association's support of this bill?

**Mr. Lamoureux:** Many cottage owners own PWCs. You will find, especially in Alberta, with our unique summer villages, that we have elected councils. They are elected in the same year as the provincial politicians. The people who do not own the PWCs, who are trying to enjoy quiet weekends, are approaching volunteer councils. In many cases, the administrator of the village is a volunteer. There are people who want something done, but they are asking volunteers to take care of the problem for them. They do not want to upset their neighbours, because next Saturday they might want to have a beer with them. However, this Saturday, the noise is really upsetting them.

This bill would allow those volunteer organizations to get together with all the other communities on their lake, such as Pigeon Lake, where there are 10 summer villages, the town, and, I believe, two or threw counties. They could all get together and make rules for the whole lake. One summer village on Pigeon Lake just wanted a five-mile-an-hour speed limit for approximately 200 feet along the village. They were very fortunate to have a lawyer helping them. It still took them two and a half years to get the speed limit restricted for 200 feet on their little piece of water. This bill would allow that to happen quickly and allow the local people to do what they need to do.

**The Chairman:** Who would enforce that?

**Mr. Lamoureux:** If there is a law, 99 per cent of the time, people will obey it. Peer pressure, hopefully, will get the other 1 per cent. If you are lucky, the RCMP will come around once in a while. I am told that in Alberta, there are two boats and one spare part.

**The Chairman:** There are also some big lakes.

**Mr. Lamoureux:** Yes, some big lakes.

**Senator Finnerty:** Have you any statistics, Mr. Lamoureux, on the number of deaths that have been caused by these personal watercraft, and how many accidents?

**Ms. Wendy Moore, Executive Director, Federation of Ontario Cottagers' Associations:** Honourable senators, it is very difficult to count the number of deaths because they are recorded

**Le sénateur Milne:** Dans le nord de l'Ontario, on parle de «camps».

**M. Lamoureux:** L'Association of Summer Villages de l'Alberta regroupe 50 villages d'été dans la province. Certains parlent de «cabanes», tandis que d'autres parlent de «chalets». Cependant, une motomarine demeure une motomarine.

**Le sénateur Buchanan:** Au Canada, il existe un endroit unique en ce qui concerne les chalets. Le seul endroit du Canada où les chalets ne s'appellent pas «chalets», c'est l'île du Cap-Breton, où on parle plutôt de «bungalows».

**Le président:** Certains des propriétaires de chalet que vous représentez ne possèdent-ils pas de motomarines? Soutiennent-ils le projet de loi comme votre association?

**M. Lamoureux:** Bon nombre de propriétaires de chalet sont aussi propriétaires de motomarines. Vous constaterez, en particulier en Alberta, où nos villages d'été sont uniques, que nous avons des conseils élus. Ces derniers sont élus la même année que les politiciens provinciaux. Les personnes qui ne possèdent pas de motomarines, celles qui tentent de profiter de fins de semaine paisibles, s'adressent à ces conseils de bénévoles. Dans de nombreux cas, l'administrateur du village est lui-même un bénévole. Il y a des personnes qui souhaitent que des mesures soient prises, mais elles demandent à des bénévoles de le faire pour elles. Elles ne veulent pas risquer d'irriter leurs voisins avec qui, le samedi suivant, elles voudront peut-être prendre une bière. Cependant, ce samedi-ci, le bruit les gêne.

Le projet de loi permettrait à de tels organismes de bénévoles de rencontrer toutes les autres collectivités du lac, par exemple le lac Pigeon, où il y a dix villages d'été, la ville et, si je ne m'abuse, deux ou trois comtés. Les parties ont la possibilité de se réunir et d'adopter des règles applicables sur tout le lac. Un village d'été établi sur le lac Pigeon souhaitait une limite de vitesse de cinq milles à l'heure sur une distance d'environ 200 pieds le long du village. Ces représentants ont eu la chance de compter sur l'aide d'un avocat. Malgré tout, ils ont mis deux ans et demi à obtenir que la limite de vitesse soit réduite sur une distance de 200 pieds dans leur petit plan d'eau. Le projet de loi aurait pour effet d'accélérer la procédure et de permettre aux résidents locaux de faire ce qu'ils doivent faire.

**Le président:** Qui se chargerait de faire respecter le règlement?

**M. Lamoureux:** S'il y a une loi, les gens s'y conformeront, 99 p. 100 du temps. Avec un peu de chance, la pression exercée par les pairs se chargera du reste. Avec un peu de chance toujours, la GRC viendra faire une ronde de temps à autre. On me dit que, en Alberta, il y a deux embarcations et une pièce de rechange.

**Le président:** Il y a aussi un certain nombre de grands lacs.

**M. Lamoureux:** Oui, certains sont grands.

**Le sénateur Finnerty:** Avez-vous des données, monsieur Lamoureux, sur le nombre de décès causés par ces motomarines de même que sur le nombre d'accidents?

**Mme Wendy Moore, directrice exécutive, Federation of Ontario Cottagers' Associations:** Honorables sénateurs, il est très difficile de compter le nombre de décès parce qu'ils sont consignés

differently. They are often recorded as a drowning death. It could be recorded as a canoeing fatality, if it is a collision between a canoe and a PWC.

I know that Senator Spivak's office has tried hard to get statistics on PWC deaths, but we have not been able to get anything definitive because of the way they are recorded.

**Senator Finnerty:** Not even a ballpark figure?

**Ms. Moore:** Not even that. There are many more than are known.

**Senator Spivak:** The hospital association, whatever it is called, has figures. We have that information.

**Senator Finnerty:** I would like to see that, as well as the accidents caused.

**Senator Spivak:** The hospitals and children's hospitals are keeping records of that.

**The Chairman:** This is a purely hypothetical question, but if we waited a long time for all the machines that now have two-stroke engines to just wear out and for the parts to go away, and all PWCs were four-stroke engines that are quieter, do not put out the same level of pollution and have a means of steering after the motor is turned off, would that solve the problem?

**Mr. Dépôt:** I will be dead before that happens. I would like to have more success before I die. I still have about 15 years to live.

**Mr. Lamoureux:** The issue of the two-cycle engine will take years to go away. There are some great mechanics who can keep those things running for a long time. Bill S-10 helps us to govern the people who cannot run their PWCs unless everyone on the beach can see and hear them. The lake might be five miles long, but they want to operate five feet from shore. They want to buzz the little kids playing in the sand. Mr. Cameron from the canoeing association was saying this morning that for some reason, no one wants to run one of those things unless there is someone there to watch. These are magnets; if no one can watch them, they do not want to be on them. If we could get them out to the middle of the lake, where the noise would not be so disturbing, that would be fine, but you will not achieve that if you are waiting for the Canadian Coast Guard to help you out. It will be years and years. Local government can make local rules.

**Senator Spivak:** The issue here is the size of the lake and differentiated areas. Would you agree that we do not want the dirt bike racers or the drag cars running on roads or playgrounds? Is that the general feeling? There might be some big lakes where it would not hurt to use these things, because they are far away. For example, they wanted to rent them on the Red River in Winnipeg.

différemment. Souvent, on considère qu'il s'agit de morts par noyade. En cas de collision entre un canot et une motomarine, on indiquera qu'il s'agit d'un accident de canot ayant causé la mort.

Je sais que le bureau du sénateur Spivak a tenté d'obtenir des statistiques sur le nombre de décès occasionnés par les motomarines, mais qu'on n'a rien obtenu de définitif en raison de la façon dont les données sont compilées.

**Le sénateur Finnerty:** Même pas un chiffre approximatif?

**Mme Moore:** Même pas. Il y en a beaucoup plus que ceux dont on rend compte.

**Le sénateur Spivak:** L'association des hôpitaux, peu importe son nom exact, a des données. Nous avons cette information en main.

**Le sénateur Finnerty:** J'aimerais voir ces chiffres de même que ceux qui concernent les accidents causés.

**Le sénateur Spivak:** Les hôpitaux et les hôpitaux pour enfants ont des données à ce propos.

**Le président:** Il s'agit d'une question purement hypothétique, mais ne suffirait-il pas, pour régler le problème, d'attendre longtemps pour que tous les véhicules équipés de moteur à deux temps s'usent et que les pièces de rechange disparaissent pour être remplacés par des motomarines équipées d'un moteur à quatre temps plus silencieux, moins polluant et pouvant être dirigé une fois le moteur coupé?

**M. Dépôt:** D'ici là, je serai mort. J'aimerais bien obtenir plus de réussite avant de mourir. Or, il me reste une quinzaine d'années.

**M. Lamoureux:** Le problème des moteurs à deux temps durera encore pendant des années. Il y a des mécaniciens doués qui réussiront à les faire fonctionner pendant longtemps. Le projet de loi S-10 nous permet d'assujettir à des règles les personnes qui ne peuvent piloter leur motomarine sans que, sur la plage, tout le monde les voie et les entende. Le lac aura beau avoir cinq milles de longueur, ces personnes tiennent à circuler à cinq pieds de la rive. Elles se plaisent à casser les oreilles des enfants qui jouent dans le sable. M. Cameron, de l'association de canoë-kayak, l'a dit ce matin: pour une raison ou pour une autre, personne n'utilise les engins à moins que quelqu'un ne soit là pour les observer. Ce sont des aimants: s'il n'y a personne pour les voir, les propriétaires de ces engins ne s'en servent pas. Si on pouvait les obliger à fréquenter le milieu du lac, là où le bruit ne serait pas aussi dérangeant, tout irait bien, mais vous n'y arriverez pas si vous comptez sur des interventions de la Garde côtière du Canada pour y arriver. Il faudra compter des années et des années. L'administration locale peut prendre des règlements locaux.

**Le sénateur Spivak:** La question qui se pose ici a trait à la taille du lac et aux différents secteurs. Seriez-vous d'accord avec nous pour dire que nous ne voulons pas de motos hors route ni de voitures d'accélération sur les voies publiques ou les terrains de jeux? Cela traduit-il le consensus général? Il existe peut-être certains grands lacs où l'utilisation de ces engins ne fait de tort à

That caused an uproar and they were banned. No one took them to court. They had no right to ban them, but they did.

**Mr. Lamoureux:** Everyone is playing by the rules, probably. This bill would let us do that at the lake. Senator Banks would be familiar with Sylvan Lake. There are probably many of these machines out there, but you do not hear complaints because that is the type of area it is, for fast toys. However, there are many lakes in Alberta where they do not want them.

**Senator Spivak:** To be clear on your view of what the cottagers want, you are saying, first, that the procedure is too cumbersome. It could take years to get through that boating schedule. Apart from the bill, we could shorten the procedure. Second, in this bill, the minister has 90 days to hold public consultations. Otherwise, we might get a repeat of 1994, when British Columbia, Quebec, Ontario and the Coast Guard wanted to put in a schedule, not to ban PWCs, but to restrict their operations. It was approved and gazetted. Suddenly, it was gone, because pressure was put on the minister. That is what happened.

Are you in favour of having the minister, unless there is sufficient reason, go with the wishes of the people? The minister would have to recognize the authority, and it is in his power to recognize it or not. Is that what you would like?

I am trying to get a feeling for all the different things that the cottagers might like to see enacted, whether through this bill or some other means.

**Mr. Lamoureux:** Both in regard to what the cottagers are telling us, as the Canadian association representing them, and as a person who spent 10 years as one of those volunteer councillors, we would like to be able to do something to move them out. Once they are 200 or 300 yards out in the lake, if the lake is big enough to handle that, it would be great. However, we do not have a means of doing that.

Volunteer councils only last three years in Alberta. That is probably not enough time, unless you have lawyers who can really pound the pavement for you. Usually, that only happens when they are also cottage owners.

**Senator Spivak:** I will ask another leading question. Do you think this is a public interest issue? I have heard opposition that says this is just for a small elite. Do you think this is an issue in the public interest?

**Mr. Lamoureux:** Yes, I believe it is.

personne, dans la mesure où ils sont éloignés. Par exemple, on a voulu en louer sur la Rivière Rouge à Winnipeg. Le projet a soulevé un tollé, et on a interdit les motomarines. Personne n'a été traduit devant les tribunaux. On n'avait aucun droit de les interdire, mais on l'a fait de toute façon.

**M. Lamoureux:** Probablement parce que tout le monde observe les règles du jeu. Le projet de loi nous permettrait d'agir ainsi au lac. Le sénateur Banks connaît sans doute le lac Sylvan. On y retrouve probablement un grand nombre de ces engins, mais on ne reçoit pas de plaintes parce qu'il s'agit d'un endroit où on apprécie ce genre de bolides. Cependant, il y a, en Alberta, un grand nombre de lacs où on n'en veut pas.

**Le sénateur Spivak:** Je tiens à bien faire comprendre votre interprétation des souhaits des propriétaires de chalets. Ce que vous dites, c'est que, premièrement, la procédure est trop lourde. Faire adopter une annexe pour la navigation pourrait prendre des années. Outre le projet de loi, on pourrait raccourcir la procédure. Deuxièmement, dans le projet de loi, le ministre dispose de 90 jours pour tenir des consultations publiques. Sinon, nous risquons d'assister à la répétition de ce qui s'est passé en 1994: cette année-là, la Colombie-Britannique, le Québec, l'Ontario et la Garde côtière voulaient faire établir une annexe, non pas pour interdire les motomarines, mais bien plutôt pour restreindre leur utilisation. Le projet a été approuvé et inscrit dans la Gazette. Soudain, tout est disparu en raison de pressions exercées sur le ministre. Voilà ce qui s'est passé.

Seriez-vous favorable à ce que le ministre soit tenu de se conformer aux vœux des citoyens, à moins qu'il n'ait des motifs suffisants de ne pas le faire? Le ministre aurait à reconnaître les pouvoirs, et il aurait la prérogative de le faire ou de ne pas le faire. Est-ce bien là ce que vous souhaitez?

J'essaie de me faire une idée de toutes les mesures que les propriétaires de chalets souhaiteraient voir prendre, au moyen du projet de loi ou par d'autres moyens.

**M. Lamoureux:** En ce qui concerne ce que nous disent les propriétaires de chalets, à titre de membre de l'association canadienne qui les représente et personne ayant siégé pendant dix ans à l'un de ces conseils de bénévoles, je peux dire que nous souhaiterions être habilités à les faire disparaître. Ce serait bien si on pouvait les faire reculer de 200 ou de 300 verges vers l'intérieur du lac, à supposer qu'il soit assez grand. Cependant, nous n'avons pas les moyens de le faire.

En Alberta, la durée des conseils de bénévole n'est que de trois ans. Cela ne suffit probablement pas, à moins d'avoir sous la main des avocats capables d'aplanir les difficultés. Habituellement, c'est ce qui se produit lorsqu'ils sont aussi propriétaires de chalets.

**Le sénateur Spivak:** Je vais vous poser une autre question tendancieuse. Pensez-vous qu'on a affaire à une question d'intérêt public? J'ai entendu des membres de l'opposition dire qu'il s'agit d'une question qui n'intéresse qu'une petite élite. Pensez-vous qu'il s'agisse d'un problème d'intérêt public?

**M. Lamoureux:** Oui.

**Ms. Moore:** In response to your previous question on the boating restriction regulation process, FOCA is a very large federation. We represent 500 cottagers' associations and I receive a large number of complaints about personal watercraft. From time to time, particularly before we started with Bill S-10, I would get a call from an association. They would say, "We have circulated a petition and we want to know what to do with it now so that we can get the personal watercraft off our waterway." Then I have to explain that, first of all, this is federal legislation, not local, municipal or provincial.

**The Chairman:** It is not their waterway; it is everyone's waterway.

**Ms. Moore:** Then I have to explain the complicated 23-step process of the boating restriction regulations. They usually throw up their hands in despair. I also tell them that if they do go through the process and request a restriction or a ban on the use of personal watercraft, they would have to ban all boats, including their own. You cannot just pick out one kind of vessel for control. The BRR process desperately needs to be overhauled and simplified to give people access to that tool.

**Senator Spivak:** It is interesting that there are other vessels such as boats with electric motors that appear separately in the schedules. Also, in the memorandum between the Minister of the Environment and the marine manufacturers, personal watercraft are designated as entirely different from all other boats.

I do not know whether you have seen that memorandum, but it describes them as a separate entity. I do not know what the problem is with that.

**Mr. Dépôt:** We searched the Internet and found that on lakes in Maine, Vermont, New Hampshire and New York, they consult with the people concerned and there are different possibilities. In some places, on some lakes, they will accept everything. On other lakes, they ban two-stroke engines. On others, they will accept only electric motors. On others, they will accept canoes, kayaks and so on.

Why are we not able to do the same thing in Canada? This is a democratic possibility. We would like the people of Canada to vote, as did our neighbours in the States, and make their choice.

**The Chairman:** The answer to that question is about three and a half hours long.

**Senator Kenny:** The answer is we ask the questions.

**The Chairman:** You cannot put moose horns on a beaver. It does not work.

**Mme Moore:** En réponse à votre question précédente sur la procédure relative au Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, la FOCA est une très grande fédération. Nous représentons 500 associations de propriétaires de chalets, et nous recevons un grand nombre de plaintes au sujet des motomarines. De temps en temps, particulièrement avant le début des audiences relatives au projet de loi S-10, je recevais un coup de fil de la part d'une association. On me disait: «Nous avons fait circuler une pétition, et nous voulons savoir ce qu'il faut maintenant en faire pour obtenir le retrait des motomarines de notre plan d'eau.» Je dois alors expliquer, d'abord et avant tout, qu'il s'agit d'une loi fédérale, et non d'une loi locale, municipale ou provinciale.

**Le président:** Ce n'est pas leur plan d'eau; c'est le plan d'eau de tout le monde.

**Mme Moore:** Je dois ensuite expliquer la procédure en trois temps du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, qui est complexe. Habituellement, mes interlocuteurs baissent les bras en signe de désespoir. Je dois aussi leur expliquer que, à supposer qu'ils choisissent d'aller de l'avant et demandent une restriction à l'utilisation des motomarines ou son interdiction, ils feront interdire toutes les embarcations, y compris la leur. On ne peut pas simplement choisir le genre de bateau visé par les mesures de contrôle. Il faut de toute urgence remanier et simplifier le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux pour permettre aux citoyens d'accéder à cet instrument.

**Le sénateur Spivak:** Il est intéressant de noter que d'autres bateaux, par exemple ceux qui sont équipés de moteurs électriques, occupent une place distincte dans les annexes. De même, dans le protocole d'entente intervenu entre le ministre de l'Environnement et les fabricants de produits maritimes, les motomarines ont droit à une désignation entièrement différente de celle d'autres bateaux.

Je ne sais pas si vous avez vu ce protocole d'entente, mais les motomarines font l'objet d'une section distincte. Je ne vois pas en quoi cela pose un problème.

**M. Dépôt:** Nous avons effectué des recherches dans Internet et constaté que, pour des lacs du Maine, du Vermont, du New Hampshire et de l'État de New York, on consulte les personnes intéressées, et il existe différentes possibilités. À certains endroits, sur certains lacs, on accepte tout. Sur d'autres, on interdit les moteurs à deux temps. Sur d'autres encore, on n'accepte que les moteurs électriques. Sur d'autres, on accepte les canoës, les kayaks et ainsi de suite.

Pourquoi ne pas faire la même chose au Canada? Il s'agit d'une possibilité démocratique. Nous aimerions que les Canadiens votent, comme l'ont fait leurs voisins des États-Unis, et fassent leur choix.

**Le président:** Il faudrait environ trois heures et demie pour répondre à cette question.

**Le sénateur Kenny:** La réponse, c'est que nous posons les questions.

**Le président:** On ne peut mettre des bois d'orignal à un castor. Ça ne marche pas.

**Senator Spivak:** The issue in the United States has to do with size — so many feet from shore or whatever. In some places, where there is a huge amount of space, it is not as much of an issue. Is that correct?

**Mr. Dépôt:** You are speaking about size, Senator Spivak. My lake is small, only two or three square kilometres. It is long, but very narrow. We are between mountains. There are about 150 motorboats and 12 PWCs. Can you imagine the noise on Saturday and Sunday on a small lake like that? It is impossible.

I have been on that lake for 62 years now. My property has a valuation of $300,000. Suppose I am obliged to sell my property. If a buyer came on Saturday or Sunday, he would offer me only a few bucks.

**The Chairman:** The secret is to take the buyer there on a Monday afternoon.

The main objection, I gather, is an aesthetic one. It is a safety issue, in terms of kids and swimmers close to shore, and then noise, but pollution is less of an issue. You are saying, if I understand you correctly, that it is okay to put the gas and oil mixture into the middle of the lake, as long as you do so slowly. If you are in the middle of the lakes, you can do what you like. Am I missing something?

**Mr. Dépôt:** I do not agree with that.

**The Chairman:** In a big lake.

**Mr. Dépôt:** In France, they permit the use of PWCs at one kilometre from the shore. At that distance, you can do what you want.

Suppose that in the middle of a small lake there is a 15-inch pipe for the drinking water of a network of five municipalities. Would you have PWCs or other boats circulating over that? That is nonsense. They are banned because it is not acceptable.

**The Chairman:** Do they also ban a two-stroke outboard engine?

**Mr. Dépôt:** Yes. In the five states I mentioned, they banned two-strokes, four-strokes and PWCs.

**Senator Merchant:** I think Mr. Lamoureux said that boats could go 300 kilometres or something out on the lake and do whatever they wanted.

You have to decide what it is that you are trying to accomplish. If you want to get rid of the noise pollution and allow the cottage owners to sit out and enjoy their cottages, do not throw in comments about the oil emissions in the water and all the other things. A minute ago, you said they could go out and do everything they wanted as long as they are far away from the cottages. When you present a case, do not throw everything in

**Le sénateur Spivak:** Aux États-Unis, la question a trait à la taille — il faut être à tant de pieds du bord, ou je ne sais trop quoi. À certains endroits, là où la superficie est énorme, le problème n'est pas trop grave, n'est-ce pas?

**M. Dépôt:** Sénateur Spivak, vous faites allusion à la taille. Mon lac est petit: en fait, il ne fait que deux ou trois kilomètres carrés. Il est long, mais très étroit. Nous sommes coincés entre des montagnes. Il y a là environ 150 bateaux à moteur et 12 motomarines. Vous imaginez-vous le vacarme qui règne le samedi et dimanche sur un petit lac de la sorte? C'est impossible.

J'habite au bord de ce lac depuis maintenant 62 ans. Ma propriété est évaluée à 300 000 $. Imaginons que je doive vendre. Si un acheteur se présentait le samedi ou le dimanche, il ne m'offrirait qu'une poignée de dollars.

**Le président:** Le secret, c'est d'accueillir l'acheteur un lundi après-midi.

La principale objection, si je comprends bien, est d'ordre esthétique. Il s'agit d'un problème de sécurité, en ce qui concerne les enfants et les personnes qui nagent à proximité de la rive, et d'un problème de bruit, mais la pollution semble représenter un enjeu moins grave. Si je vous ai bien compris, vous dites qu'il est acceptable de déverser un mélange de gaz et d'huile au milieu du lac, à condition de le faire lentement. Au milieu des lacs, on peut faire ce qu'on veut. Ai-je raté quelque chose?

**M. Dépôt:** Je ne suis pas d'accord avec ce que vous dites.

**Le président:** Je vous parle d'un lac de grande taille.

**M. Dépôt:** En France, on autorise l'utilisation des motomarines à un kilomètre du rivage. À cette distance, on peut faire ce qu'on veut.

Imaginez que, au milieu d'un petit lac, il y ait une conduite de 15 pouces servant à l'alimentation en eau potable d'un réseau de cinq municipalités. Voudriez-vous que des motomarines ou d'autres embarcations circulent dans les parages? Ça n'a pas de sens. Si on les interdit, c'est parce qu'elles ne sont pas acceptables.

**Le président:** Interdit-on aussi les hors-bord à deux temps?

**M. Dépôt:** Oui. Dans les cinq États dont j'ai fait mention, on interdit les moteurs à deux temps, les moteurs à quatre temps et les motomarines.

**Le sénateur Merchant:** C'est M. Lamoureux, je crois, qui a dit que les bateaux pouvaient aller à 300 kilomètres, ou je ne sais trop quoi, sur le lac, et faire ce qu'ils veulent.

Vous devez décider ce que vous cherchez à obtenir. Si vous voulez supprimer la pollution par le bruit et permettre aux propriétaires de chalets de s'asseoir dehors pour profiter de leur chalet, évitez de formuler des commentaires sur les émissions d'huile dans l'eau et tout le reste. Il y a un instant, vous avez dit que les propriétaires de motomarines pouvaient faire ce que bon leur semble à condition de se trouver loin des chalets. Lorsque

there to try to impress upon us how bad these things are. I think they are bad, but I was also confused.

vous présentez une argumentation, vous devez éviter de tout mélanger pour bien nous faire comprendre que toutes ces choses sont mauvaises. Je suis d'accord pour dire qu'elles sont mauvaises, mais vous avez réussi à semer la confusion dans mon esprit.

**Ms. Moore:** You are right; they are two separate issues. The first we referred to as marine engine issues, and FOCA has done a lot of work on that and is trying to come up with some programs to address it. Then there is the separate issue of personal watercraft use and abuse.

**Mme Moore:** Vous avez raison: ce sont deux enjeux distincts. Le premier auquel nous nous sommes référés a trait aux problèmes que posent les moteurs marins, et la FOCA a effectué beaucoup de travail dans ce dossier et s'efforce de mettre au point certains programmes pour y remédier. La question de l'utilisation et de la surutilisation des motomarines constitue un enjeu distinct.

**Senator Buchanan:** Mr. Dépôt, I am not familiar with Maine, but I think they do have some good restrictions on the lakes. However, New Hampshire is interesting. On one of the largest lakes in the New England states the restrictions are interesting, because you are permitted to use personal watercraft, but are restricted as to where on the lake, which is very long and wide. I have a cousin who is on a small lake in New Hampshire, where they are banned completely. In fact, you are only allowed to use canoes and kayaks on that particular lake. In New Hampshire, most of the lakes have been designated as to the kind of watercraft that can be used, and on the larger lakes, the restrictions concern where they can be used. It might not be a bad idea to get a copy of those.

**Le sénateur Buchanan:** Monsieur Dépôt, je ne connais pas bien la situation du Maine, mais je crois savoir que l'utilisation des lacs est assujettie à certaines bonnes restrictions. Cependant, le cas du New Hampshire est intéressant. Sur l'un des plus grands lacs des États de la Nouvelle-Angleterre, on impose des restrictions intéressantes dans la mesure où l'utilisation des motomarines est autorisée, mais on limite les aires d'utilisation permises sur le lac, qui est très long et très large. J'ai un cousin qui a une propriété au bord d'un petit lac du New Hampshire, où les motomarines sont totalement interdites. En fait, sur ce lac, on ne peut utiliser que des canoës et des kayaks. Au New Hampshire, on a défini pour la plupart des lacs le type d'embarcations pouvant être utilisées; sur les lacs de plus grande taille, les restrictions concernent les aires d'utilisation autorisées. On aurait peut-être intérêt à les imiter.

**Senator Spivak:** Do you have anything further to add, Ms. Moore?

**Le sénateur Spivak:** Vous aviez quelque chose à ajouter, madame Moore?

**Ms. Moore:** I love having the last word. This is the last word on behalf of other people. On July 15 last year, this ran in the Toronto *Globe and Mail*, in memoriam. There is a picture of a beautiful teenager. "Tamara Goldman. November 15, 1979 to July 15, 1994. Death lies upon her like an untimely frost upon the sweetest flower of all the fields. Deeply loved, sadly missed. Mom, Dad, Elisa. In memory of Tamara, we urge all parents to become more aware of the dangers of personal watercraft."

**Mme Moore:** J'adore avoir le dernier mot. Voici donc le dernier mot que je présente au nom d'autres personnes. Le 15 juillet dernier, on lisait l'in memoriam dans le *Globe and Mail* de Toronto. On voit la photo d'une magnifique adolescente. «Tamara Goldman. 15 novembre 1979-15 juillet 1994. La mort est sur elle, comme une gelée précoce sur la fleur des champs la plus suave. Nous t'aimons de tout cœur, et tu nous manques terriblement. Maman, papa, Elisa. En souvenir de Tamara, nous prions instamment tous les parents de se sensibiliser aux dangers des motomarines.»

Last week, I spoke to the mother of one of two victims in what is probably one of the better-known personal watercraft accidents. On August 4, 1991, a personal watercraft went over the top of a canoe, injuring a girl in the bow and killing the other two. They died horrible deaths. FOCA receives copies of the coroner's reports when there is a directive to advise cottagers of certain things. I keep them hidden in my office. I do not want anyone to see such information and such gruesome details.

La semaine dernière, j'ai parlé avec la mère d'une des deux victimes de ce qui est probablement le plus connu des accidents de motomarines. Le 4 août 1991, une motomarine est passée par-dessus un canot, tuant la jeune fille qui était à la proue et tuant les deux autres occupantes. Elles ont subi une mort horrible. La FOCA a reçu une copie des rapports du coroner pour s'en servir le moment venu de fournir des conseils aux propriétaires de chalets relativement à certaines questions. Je les garde cachés dans mon bureau. Je ne tiens pas à ce que quiconque voie de telles informations et des détails aussi sanglants.

I talked to the mother of one of the victims. She was going to write a message for me to present to the Senate but became too upset, even though it happened 12 years ago. She told me, for an hour and a half on the phone, every memory she has of that day, and then she said, "I often wonder, if I were my daughter today, what I would do to make sure this never happens again." I would

J'ai parlé à la mère de l'une des deux victimes. Elle devait écrire un message que j'allais transmettre au Sénat, mais, même si 12 ans se sont passés, elle était encore trop bouleversée. Pendant une heure et demie, elle m'a raconté au téléphone tous les souvenirs qu'elle conservait de cette journée-là. Puis, elle m'a dit: «Si ma fille était encore en vie, je me demande souvent ce que

hope, if she were still alive, that she would be doing the same thing as Senator Spivak, which is trying to convince the government to fix the problem.

How many more people have to die before this is dealt with? It has been on the back burner far too long.

With regard to that accident, the operator of the personal watercraft was charged with three counts of dangerous driving and was found not guilty on all counts. It was found to be the fault of the vessel. It was vessel-specific. That is what killed those girls. It was not the operator; it was the vessel.

**The Chairman:** That is irrational. Could you fill us in on that? Was it the machine's fault?

**Ms. Moore:** When a personal watercraft is out of the water, you cannot steer it. In this particular case, the operator was coming straight at the girls. He meant to zoom in and splash them. He never made the turn. He was coming in at 32 miles an hour. He did attempt to turn, but the machine came out of the water. He had, I think, one-twentieth of a second in order to turn that machine. It did not respond and it killed them.

They said at the time that seaweed clogged the intake. That is nonsense. You cannot steer a PWC that is in the air. The owner's manual indicated that there would be difficulties. That is why it was found to be the fault of the vessel, because the driver did attempt to steer.

**Senator Buchanan:** Where did that happen?

**Ms. Moore:** It was on the Severn River.

**The Chairman:** Just to remind us, it would be like the brakes or the steering failing on a car; in such a case, the driver would not be at fault.

Witnesses, thank you very much. You have been most informative. I am sorry to have kept you waiting. I appreciate your staying so long, as I do members of the committee.

The committee adjourned.

je ferais pour éviter que cela ne se reproduise.» Si elle était encore en vie, j'espère qu'elle ferait ce que fait le sénateur Spivak, qui tente de convaincre le gouvernement de remédier au problème.

Combien faudra-t-il de morts avant que l'on ne s'attaque au problème? Voilà déjà trop longtemps qu'on le laisse en sommeil.

En ce qui concerne l'accident, le conducteur de la motomarine a été inculpé de trois chefs d'accusation pour conduite dangereuse et a été jugé non coupable dans les trois cas. On a statué que c'était l'embarcation qui était en cause. C'était un problème propre à l'embarcation. Voilà ce qui a tué ces jeunes filles. C'était non pas l'utilisateur, mais bien plutôt le véhicule.

**Le président:** Ça n'a pas de sens. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet? L'engin était donc fautif?

**Mme Moore:** Lorsqu'une motomarine est hors de l'eau, on ne peut la diriger. Dans ce cas particulier, l'utilisateur fonçait droit sur les filles. Il avait l'intention d'effectuer un virage brusque pour les éclabousser. Il n'a jamais réussi à tourner. Il arrivait à une vitesse de 32 milles à l'heure. Il a tenté de tourner, mais l'engin était hors de l'eau. Il disposait, si je ne m'abuse, d'un vingtième de seconde pour faire tourner la motomarine. Elle n'a pas répondu, et il les a tuées.

À l'époque, on a dit que des algues obstruaient l'entrée d'air. Ça n'a pas de sens. On ne peut diriger une motomarine dans les airs. Dans le manuel du propriétaire, on précisait qu'il y aurait des problèmes dans une telle situation. Voilà pourquoi on a statué que c'était l'embarcation qui était en cause, l'utilisateur ayant tenté de tourner.

**Le sénateur Buchanan:** Où cela s'est-il produit?

**Mme Moore:** Sur la rivière Severn.

**Le président:** À titre de rappel, ce serait comme si les freins ou la direction d'une voiture flanchaient; dans un tel cas, le conducteur ne serait pas réputé fautif.

Je remercie beaucoup les témoins. Vous nous avez fourni énormément d'informations. Je suis désolé de vous avoir fait attendre. Je vous suis reconnaissant, à vous et aux membres du comité, d'être restés si longtemps.

La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Poste-payé
Lettermail Poste-lettre
1782711
OTTAWA

*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:

*AS A PANEL:*

*From the Canadian Recreational Canoeing Association:*

Mr. Barry Cameron.

*From the Ontario Recreational Boating Advisory Council:*

Mr. Randy Whaley, Chairman.

*From the Canadian Yachting Association:*

Mr. Michael Vollmer, Vice-President, Recreation.

*AS A PANEL:*

*From the Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations:*

Mr. Art Lamoureux, President;

Mr. Lester Hunt, Executive Director.

*From the Federation of Ontario Cottagers' Associations:*

Ms. Wendy Moore, Executive Director.

*From the Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL):*

Mr. Jean-Guy Dépôt.

TÉMOINS:

*EN TABLE RONDE:*

*De l'Association canadienne de canotage récréatif:*

M. Barry Cameron.

*Du Ontario Recreational Boating Advisory Council:*

M. Randy Whaley, président.

*De l'Association canadienne de yachting:*

M. Michael Vollmer, vice-président, récréatif.

*EN TABLE RONDE:*

*De la Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations:*

M. Art Lamoureux, président;

M. Lester Hunt, directeur administratif.

*De la Federation of Ontario Cottagers' Associations:*

MmeWendy Moore, directrice exécutive.

*Du Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL):*

M. Jean-Guy Dépôt.

Available from:
Communication Canada – Canadian Government Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9
**Also available on the Internet: http://www.parl.gc.ca**

En vente:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9
**Aussi disponible sur internet: http://www.parl.gc.ca**