



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, June 17, 2003

Issue No. 18

Twelfth meeting on:

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

Fourth 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 17 juin 2003

Fascicule n° 18

Douzième réunion concernant:

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

Quatrième réunion concernant:

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

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

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

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

** Ex Officio Members*

(Quorum 4)

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

** Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 17, 2003
(32)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 5:10 p.m. this day, in room 257 East Block, the Honourable Tommy Banks, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, P.C., Christensen, Cochrane, Finnerty, Milne, Spivak and Watt (8).

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

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee proceeded to the consideration of a draft agenda.

It was agreed, — That the Chair seek permission from the Senate, in accordance with rule 95(3)(a), to sit two days during the summer, on dates to be determined later by the members.

At 5:20 p.m., pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESSES:

From the Green Communities Association:

David Poch, Member, Board of Directors.

From B.C. Hydro — Power Smart:

Ted Ferguson, Environmental Coordinator and Greenhouse Gas Management.

Mr. Poch made a statement and answered questions.

At 6:25 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:30 p.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Ferguson made a statement and answered questions.

At 7:20 p.m., pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 25, 2003, the committee continued its examination of Bill S-10, An Act concerning personal watercraft in navigable waters. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 10, March 25 and 27, 2003.*)

WITNESS:

From the Canadian Marine Manufacturers Association:

J.A. (Sandy) Currie, Executive Director.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 17 juin 2003
(32)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 10, 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, c.p., Christensen, Cochrane, Finnerty, Milne, Spivak et Watt (8).

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

Également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour.

Il est convenu — Que le président demande au Sénat, conformément à l'alinéa 95(3)a) du Règlement, l'autorisation de siéger pendant deux jours, cet été, aux dates qui seront fixées plus tard par les membres du comité.

À 17 h 20, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit son examen des nouvelles questions concernant le mandat du comité (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto). (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 8 du 18 février 2003.*)

TÉMOINS:

De la Green Communities Association:

M. David Poch, membre du conseil d'administration.

De B.C. Hydro — Power Smart:

M. Ted Ferguson, coordonnateur, Services environnementaux et gestion des gaz à effet de serre.

M. Poch fait une déclaration et répond aux questions.

À 18 h 25, le comité suspend la séance.

À 18 h 30, le comité reprend la séance.

M. Ferguson fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 h 20, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 février 2003, le comité poursuit son examen du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 10 des 25 et 27 mars 2003.*)

TÉMOIN:

De l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques:

M. J.A. (Sandy) Currie, directeur général.

Mr. Currie made a statement and answered questions.

M. Currie fait une déclaration et répond aux questions.

At 8:21 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

À 20 h 21, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 17, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:10 p.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto); and to consider Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters.

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

[*English*]

The Chairman: This is a regularly scheduled meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which is pursuing its reference from the Senate to examine and report on emerging issues related to its mandate, including the implementation, among other things, of the Kyoto accord.

Our first witness today is Mr. David Poch, a member of the board of directors of the Green Communities Association.

Mr. David Poch, Member, Board of Directors, Green Communities Association: I am an environmental lawyer practicing in energy policy and energy regulation, predominantly in Ontario. I find myself here as a member of the board of the Green Communities Association, which I am honoured to be.

My presentation today will have three parts. First, I will give an introduction to what the Green Communities are — in short, a powerful vehicle for greening Canadian households and the communities in which we all live.

Second, I will focus on residential energy efficiency and overcoming barriers to action, something with which we have had a fair amount of experience, and in which I understand the committee has a fair amount of interest.

Third, I would like to discuss with you how we are trying to develop what we would call a mature partnership with the federal government to take it to the next step in our joint effort to implement the Kyoto accord.

First of all, who are we? I am speaking on behalf of 40 member groups of the Green Communities Association, non-profit organizations that deliver environmental programs and services in their communities. It is a growing national movement. We have new members joining regularly, and the GCA acts as an umbrella serving these organizations and, on occasion, steering programs.

We engage Canadians where they live, in their homes and communities. We deliver a wide range of results-oriented environmental programs. I have provided you with some material. The programs and groups deliver a focus on

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 17 juin 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 10, pour procéder à l'étude sur de nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre de Kyoto); et pour examiner le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

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

[*Traduction*]

Le président: Cette séance régulière du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, donne suite au renvoi du Sénat relatif à l'étude sur de nouvelles questions concernant son mandat, y compris la mise en oeuvre, entre autres choses, de l'accord de Kyoto.

M. David Poch, membre du conseil d'administration de la Green Communities Association est notre premier témoin d'aujourd'hui.

M. David Poch, membre du conseil d'administration, Green Communities Association: Je suis juriste spécialiste des questions d'environnement et j'exerce dans le domaine de la politique et de la réglementation énergétiques, en Ontario essentiellement. Je suis ici en tant que membre du conseil d'administration de la Green Communities Association, ce qui est tout un honneur pour moi.

Mon exposé d'aujourd'hui se compose de trois parties. Tout d'abord, je vais vous donner un aperçu de la Green Communities Association — qui, en bref, est un moyen puissant visant à faciliter la conversion au vert des communautés et des foyers canadiens dans lesquels nous vivons.

Ensuite, je vais mettre l'accent sur l'efficacité énergétique domiciliaire et sur la façon de transformer les obstacles en action, domaine dans lequel notre expérience est assez vaste et auquel s'intéresse votre comité, si je comprends bien.

Enfin, j'aimerais discuter avec vous de la façon dont nous cherchons à créer avec le gouvernement fédéral un partenariat que nous pourrions qualifier de bien développé afin d'arriver à l'étape suivante de nos efforts conjoints en vue de la mise en oeuvre de l'accord de Kyoto.

Pour commencer, qui sommes-nous? Je parle au nom de 40 groupes membres de la Green Communities Association, des organisations à but non lucratif qui assurent la prestation de programmes et de services environnementaux dans leurs collectivités. C'est un mouvement national qui prend de l'ampleur, puisque de nouveaux membres y adhèrent régulièrement; la GCA regroupe et dessert ces organisations et, à l'occasion, oriente les programmes.

Nous suscitons l'intérêt des Canadiens là où ils vivent, chez eux et dans les collectivités. Nous assurons la prestation de toute une gamme de programmes environnementaux axés sur les résultats. Je vous ai remis de la documentation. Les programmes et les

conserving energy, water and waste, preventing pollution, reducing emissions that cause climate change and smog and protecting green space and ecosystems. The heart of the Green Communities' model is the community-based feature. While we may have national programs, they are delivered at a community level. They are tailored to the particular communities. The community groups select which programs they are going to run with. They are often the initiators of programs — these good ideas spread throughout our network — and sometimes they are recipients of good ideas from others or from the action of the umbrella group itself.

The community-based situation allows for partnerships with the various community partners — municipal governments, local utilities, church groups, you name it. The strength of this is summed up in the phrase, “community-based social marketing.” We are able to pitch our ideas to the public in a way that commercial enterprises or government on its own cannot. We are embedded within the community. I am sure all of you, having become senators, have been active in your own communities and understand how community groups have access and a respect within the community that is hard for outsiders or commercial undertakings to achieve. The national organization, the umbrella group that I am here representing, helps the member groups with organizational development and support. It is the site of several joint national programs. One example is the delivery of EnerGuide for Houses, which I will come back to. The GCA handles training of the expert assessors, quality assurance, administration and liaison with the federal government — a partial funder — for the EnerGuide program, which is a home efficiency audit program.

We also have other joint national programs. One that comes to mind is the Well Aware Program. This is a well stewardship program. It includes running forums, doing community outreach and arranging visits for private well owners. This was largely a response to the Walkerton incident in Ontario. The provincial government put out an RFP and gave the Green Communities in Ontario a million-dollar contract to go out and educate people on the safety issues of their own wells.

There is a Pesticide Free Naturally program, which is running nationally. I suppose you could say we are friends of the dandelion.

We grew out of kitchen-table volunteer groups throughout the country in the 1970s and the 1980s. Now these groups, in an interaction with the Green Communities Association, have become incorporated environmental service delivery organizations. They have paid staff and ongoing programs. They remain integrated with their communities and local

groupes mettent l'accent sur la conservation de l'énergie, sur l'eau et les déchets, sur la prévention de la pollution, sur la réduction des émissions qui sont à l'origine du changement climatique et du smog et sur la protection des espaces verts et des écosystèmes. Au cœur du modèle de la Green Communities Association se trouve la collectivité. Même si nous avons bien sûr des programmes nationaux, ils sont exécutés au niveau communautaire et adaptés aux collectivités. Les groupes communautaires choisissent les programmes qu'ils vont adopter et sont d'ailleurs souvent les instigateurs des programmes — les bonnes idées se propagent dans tout notre réseau — parfois, ils bénéficient des bonnes idées des autres ou des mesures prises par le groupe de coordination lui-même.

Cette approche communautaire permet la création de partenariats avec divers intervenants communautaires — les gouvernements municipaux, les services publics locaux, les groupes d'église, etc. L'expression «marketing social communautaire» résume la force de notre mouvement. Nous pouvons faire la promotion de nos idées auprès du public d'une manière que les entreprises commerciales ou le gouvernement ne peuvent imiter. Nous sommes ancrés dans la collectivité. En tant que sénateurs, vous avez sans nul doute été actifs au sein de vos collectivités et comprenez que les groupes communautaires jouissent d'un accès et d'un respect au sein de la collectivité qu'il est difficile pour les personnes extérieures ou les entreprises commerciales d'obtenir. L'organisation nationale, le groupe de coordination que je représente aujourd'hui, aide les membres en matière de développement et soutien organisationnels. C'est là que l'on retrouve plusieurs programmes nationaux conjoints. Je peux donner l'exemple de la prestation du programme ÉnerGuide pour les maisons, dont je vais parler un peu plus tard. La GCA se charge de la formation des évaluateurs spécialistes, de l'assurance de la qualité, de l'administration et de la liaison avec le gouvernement fédéral — qui nous finance en partie — pour ÉnerGuide, qui est un programme permettant de vérifier l'efficacité énergétique domiciliaire.

Nous avons également d'autres programmes nationaux conjoints. Je pense par exemple au programme de sensibilisation à la bonne intendance dans le cadre duquel nous organisons des forums, prenons contact avec les collectivités et rendons visite aux propriétaires de puits. Ces mesures découlent essentiellement de l'incident de Walkerton, en Ontario. Le gouvernement provincial a fait une DP et attribué à la Green Communities Association de l'Ontario un contrat d'un million de dollars pour sensibiliser les gens aux questions de sécurité de leurs propres puits.

Il faut parler aussi du programme Sans pesticides... naturellement! qui est d'envergure nationale. J'imagine que l'on pourrait dire que nous sommes les amis du pissenlit.

Notre association est issue de groupes de bénévoles qui se réunissaient dans leur cuisine au cours des années 70 et 80. Ces groupes, qui ont des liens avec la Green Communities Association, sont devenus des organisations de prestation de services environnementaux constituées en personnes morales. Ils ont un personnel rémunéré et offrent des programmes réguliers.

government and enjoy this central coordination and training via the GCA.

I would like to turn to the second area, which is residential energy efficiency, and how we have been trying to overcome barriers there.

GCA's member groups are Canada's leading delivery agencies for residential efficiency programs for existing housing. We have done approximately 120,000 energy audits in the past decade. We have pioneered the delivery of the Natural Resources Canada program, EnerGuide for Houses, which is an energy advice and rating system. Under that program, we have delivered over 14,000 EnerGuide for Houses audits to date in Ontario, and we have just won a competitive bid to deliver them in British Columbia, Alberta, Nova Scotia and Nunavut.

EnerGuide for Houses has been an excellent tool to let people see how their homes are doing compared to homes of similar vintage, to get expert advice on where the best savings are in terms of improving the energy performance of their homes and to get access to the tools to either do that themselves or through local contractors.

Two key problems have been identified with the program: One is reaching people, getting them to participate in the program. Then when you do get them to participate, you do an audit of their home and give them a list of good ideas. The next challenge is to get them to implement it. There are all kinds of barriers to that, as you can appreciate. People are not familiar with the program because it is new. There are costs and hassles and invasion of privacy in submitting to an audit of one's home. The most significant barrier is the capital cost of the retrofit investments in improving the home's energy performance, but also the time and access to contractors with the appropriate skills and who can be trusted. Those are all things with which the program has tried to help.

We have learned to engage in creative marketing with partners — utilities, municipalities and workplaces. We have learned to tailor the message to people's actual motivations. To most people, energy efficiency is appealing, but it is not a sufficient motivation. The environmental implications that drive these discussions are not really foremost in people's minds. We find that people are coming to the program because in the long run they would like to save money on their bills, but also for other reasons, such as home comfort, draft reduction and protecting their home's value. We have learned how to bring all of these messages forward at the same time and appreciate that people often have more than one motivation.

Ils sont toujours intégrés dans leur collectivité et leur gouvernement local et bénéficient de la coordination et de la formation centralisées de la GCA.

J'aimerais passer au deuxième volet de mon exposé, soit l'efficacité énergétique domiciliaire et la façon dont nous essayons de surmonter les obstacles.

Les groupes de la GCA sont les principaux organismes de prestation des programmes d'efficacité énergétique domiciliaire au Canada. Nous avons effectué près de 120 000 vérifications énergétiques au cours des 10 dernières années. Nous avons appuyé l'exécution du programme de Ressources naturelles Canada, ÉnerGuide pour les maisons, qui est un système de cotation et de conseils énergétiques. Dans le cadre de ce programme, nous avons effectué plus de 14 000 vérifications domiciliaires en Ontario, et venons juste de remporter une soumission pour faire le même travail en Colombie-Britannique, en Alberta, en Nouvelle-Écosse et au Nunavut.

ÉnerGuide pour les maisons est un excellent outil qui permet aux gens de voir comment leur maison se compare à d'autres de même génération, d'obtenir des conseils spécialisés sur les meilleures économies à réaliser s'ils améliorent l'efficacité énergétique de leur maison et d'avoir accès aux outils nécessaires pour le faire eux-mêmes ou le faire faire par des entrepreneurs locaux.

Deux problèmes essentiels se posent à propos de ce programme. Il faut tout d'abord susciter l'intérêt des gens et les inciter à participer au programme. Une fois cela fait, vous faites une vérification de leur maison et leur remettez une liste de bonnes idées. Le deuxième problème consiste à les inciter à prendre les mesures voulues. C'est là que l'on se heurte à toutes sortes d'obstacles, comme vous pouvez bien vous en douter. Les gens ne connaissent pas le programme, puisqu'il est nouveau et faire faire une vérification de sa propre maison entraîne des coûts, des tracas et une intrusion de la vie privée. Les obstacles les plus importants, ce sont les coûts des investissements pour les améliorations éconergétiques qui permettent d'augmenter l'efficacité énergétique de la maison, mais aussi le temps à consacrer ainsi que l'accès aux entrepreneurs possédant les compétences voulues et en qui on peut faire confiance. Le programme a tenté d'aider les propriétaires dans tous ces domaines.

Nous avons appris à faire du marketing créatif avec certains partenaires — les services publics, les municipalités et les lieux de travail. Nous avons appris à adapter le message en fonction des motivations des gens. Pour la plupart des gens, l'efficacité énergétique est quelque chose d'intéressant, mais ce n'est pas une motivation suffisante. Les répercussions environnementales dont il est question dans ces discussions ne sont pas toujours ce qui intéresse les gens au premier chef. Selon nous, les gens adoptent le programme parce qu'à long terme, ils souhaitent que leurs factures soient moins élevées, mais aussi pour d'autres raisons, comme le confort, la diminution des courants d'air et la valeur de leur maison. Nous avons appris comment présenter tous ces avantages en même temps et nous nous rendons compte que les gens sont souvent motivés par plus d'une chose.

Despite relative success, we were not satisfied. We are non-profit groups. We are not in this to make money; we are in it to get results. We wanted better results, so we developed a home energy retrofit incentive program. It is an extension of the EnerGuide for Houses model. We do the audit and they are rated on a scale of 0 to 100. Depending on how much they bring themselves up on that scale — it does not matter how much they spend or on what technology — and improve the performance of their house, they are eligible for an incentive, some cost sharing of the capital costs. We designed this program and were able to get some sponsorship from Enbridge, the largest gas utility in Ontario, and the Ontario government. The pilot project was done in Peterborough, and there is an ongoing pilot in Toronto at this time. We found that this was a terrific improvement.

Under EnerGuide for Houses, typical homeowners who participated ended up putting in place measures that reduced their greenhouse gas emissions by about a ton per year per household. With the addition of the incentive feature, that more than tripled. In Peterborough, we found about 3.8 tons of reduction per year, per household. I do not know what the average number of people per home is, but that is the One-Tonne Challenge right there. That was satisfying.

We have been working closely with EnerCan to design a national program on this model. I have been making the rounds of the government. If the press leak this last weekend is correct, it is likely the program will be funded in the first round of announcements that I gather will come this week from the cabinet committee looking at the Kyoto implementation. We are confident that the federal departments are enthused about this. I bring this to you as a success story, a model that I recommend to you and that we would like to see expanded into other areas of activities.

There were 300 homes audited during the Peterborough pilot. Using the federal government's complex mechanism for comparing these things, where they discount the future dollars and the future tons, which is a little unusual, it turns out that the cost is negative \$107 per ton, meaning there is a savings, though there is upfront money for the government to pay for the incentives, assuming they do so, of about \$15 a ton. Society's "cost" is actually a savings, because the fuel savings over the 20 years that a more efficient furnace will operate exceeds the upfront capital cost of the furnace and of running this incentive program.

It is very exciting because this is a cost-effective greenhouse gas reduction, and that will be true of any greenhouse gas emissions reduction approach that involves energy efficiency rather than carbon sequestration, which may have its place, but does not bring with it those savings on future fuel bills. Efficiency programs, where they are feasible, will always be best for the economy.

Malgré notre succès relatif, nous n'étions pas satisfaits. Nous sommes des groupes à but non lucratif et nous ne faisons pas ce travail pour faire de l'argent, mais pour obtenir des résultats. Nous voulions de meilleurs résultats, si bien que nous avons mis au point un programme encourageant les améliorations éconergétiques résidentielles, qui est un prolongement du modèle ÉnerGuide pour les maisons. Nous faisons la vérification et les maisons sont évaluées selon une échelle de zéro à 100. Si les propriétaires arrivent à relever leur cote — peu importe leur investissement ou la technologie retenue — et à améliorer l'efficacité énergétique de leur maison, ils sont admissibles à un incitatif, c'est-à-dire un certain partage des coûts d'investissement. Nous avons conçu ce programme et avons réussi à être parrainés par Enbridge, le plus gros fournisseur de gaz en Ontario, ainsi que par le gouvernement de l'Ontario. Le projet pilote s'est déroulé à Peterborough et un autre est actuellement en cours à Toronto. Il s'agit selon nous d'une amélioration sans précédent.

Grâce à EnerGuide pour les maisons, des propriétaires ont fini par mettre en place des mesures qui leur ont permis de diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre de près d'une tonne par année par foyer. Avec l'incitatif en plus, ce résultat a plus que triplé. À Peterborough, la diminution équivaut à près de 3,8 tonnes par année, par foyer. Je ne connais pas le nombre moyen de personnes par foyer, mais l'objectif d'une tonne a certainement été atteint et c'était gratifiant.

Nous avons étroitement travaillé avec EnerCan pour concevoir un programme national en nous inspirant de ce modèle. J'ai contacté le gouvernement. Si l'on en croit les médias de la fin de semaine dernière, il est probable que le comité du cabinet qui se penche sur la mise en oeuvre de Kyoto m'informerera sous peu que ce programme sera financé. Nous sommes confiants que les ministères fédéraux sont enthousiasmés et je vous en parle comme d'une réussite, d'un modèle que je vous recommande et que nous aimerions voir adopter dans d'autres secteurs d'activités.

Trois cent maisons ont été vérifiées au cours du projet pilote de Peterborough. En se fondant sur le mécanisme complexe du gouvernement fédéral en matière de comparaison, où tonnes et dollars futurs sont déduits, ce qui est un peu inhabituel, il s'avère que le coût est négatif, 107 \$ par tonne, ce qui signifie qu'une économie est réalisée, même si le gouvernement finance en amont les incitatifs — en supposant qu'il le fasse — de l'ordre de 15 \$ la tonne. Le «coût» pour la société est en fait une économie, car les économies de carburant réalisées grâce à un système de chauffage plus efficace sur 20 ans dépassent les coûts d'investissement en amont du système de chauffage et de ce programme d'encouragement.

C'est très stimulant, vu qu'il s'agit d'une diminution rentable des gaz à effet de serre; ce sera la même chose pour toute approche à cet égard qui met l'accent sur l'efficacité énergétique plutôt que sur le piégeage du carbone, qui a peut-être un rôle à jouer, mais qui ne se traduit pas par ce genre d'économies dont le consommateur pourra bénéficier à l'avenir. Les programmes d'efficacité, lorsqu'ils sont possibles, seront toujours ce qu'il y a de mieux pour l'économie.

I know that the local MP, Mr. Adams, was very pleased, because for every dollar in incentives, the homeowner spent an additional \$3, and that tends to be spent at local businesses on building supplies.

That is our model. It is a program idea. That brings me to the third area of my presentation, where I would like to leave you with a message that has to do with building a mature partnership between the federal government and community-based organizations. Green Communities and EnerGuide for Houses have been success stories, but we really believe that these community groups are a tremendous resource that can do so much more.

The principle barrier these groups face is that they are caught between that kitchen-table voluntarism and the professionalism and stability that allow them to build programs and maintain a presence in the community. The answer is money. Having said that, I should also say that the various Green Communities are participants in a number of federal programs and they are thankful. That is how these community groups stay afloat. If these various federal programs were pulled tomorrow, half of the community groups in Canada would go under within the month.

I do not want to appear ungrateful on their behalf, but the nature of such programs makes it very difficult for these groups to be the tool we believe they can be in addressing climate change and the federal objectives.

The federal government's funding constraints often mean that the funds are inadequate. You develop a program that costs \$100,000 that you need in cash from the government as their contribution. It will be leveraged 10-fold by local efforts and local partners, but the federal government, starved for funds, ends up giving you half that, so you struggle and cannot maintain the program. Funding tends to be short term, which is very destabilizing. It is a constant treadmill. People spend a lot of time preparing funding applications and waiting for an announcement. The announcement comes late in the day and then it is deliverable six months later and they scramble. I am sure you have all experienced this in your constituencies. The good thing about EnerGuide for Houses was it was an ongoing program. It is a businesslike program in which a contract is entered into. It is a three-year option contract, a year at a time. There is quality assurance. There is centralized reporting. It is systematized. It is a very businesslike arrangement and these community groups love it because it allows them to plan, to build, to grow their resources and to branch out. They would like to see more program approaches like EnerGuide for Houses rather than project-specific funding, which is usually the norm in various government departments.

Je sais que le député local, M. Adams, a été très satisfait, car pour chaque dollar d'encouragement, le propriétaire a dépensé 3 \$ de plus, en général dans les entreprises locales de matériaux de construction.

C'est notre modèle, c'est une idée de programme, ce qui m'amène au troisième volet de mon exposé au cours duquel j'aimerais vous parler de la création d'un partenariat bien développé entre le gouvernement fédéral et les organisations communautaires. Green Communities et EnerGuide pour les maisons sont des réussites, mais nous sommes vraiment convaincus que ces groupes communautaires représentent une ressource incroyable, qui peut en faire encore beaucoup plus.

Le principal obstacle auquel se heurtent ces groupes, c'est le fait qu'ils soient coincés entre ce bénévolat de cuisine et le professionnalisme et la stabilité qui leur permettent de créer des programmes et d'assurer une présence au sein de la collectivité. La réponse, c'est l'argent. Ceci étant dit, je devrais également ajouter que les divers groupes Green Communities participent à plusieurs programmes fédéraux qu'ils apprécient. C'est ainsi que ces groupes communautaires survivent. Si ces divers programmes fédéraux étaient supprimés, la moitié des groupes communautaires au Canada feraient faillite en l'espace d'un mois.

Je ne veux pas donner l'impression de manquer de gratitude en leur nom, mais en raison de la nature de tels programmes, il est très difficile pour ces groupes d'être le moyen que, d'après nous, ils peuvent être, qui permet de lutter contre le changement climatique et de poursuivre des objectifs fédéraux.

Les contraintes du gouvernement fédéral en matière de financement signifient souvent que les fonds ne sont pas suffisants. Vous mettez au point un programme qui coûte 100 000 \$, somme dont vous avez besoin en liquide et que vous demandez au gouvernement de contribuer. Cette somme va donner dix fois plus de résultats grâce aux efforts et aux partenaires locaux, mais le gouvernement fédéral, qui manque de fonds, finit par vous en donner la moitié, si bien que vous débattiez et ne pouvez maintenir le programme à flot. Le financement tend à être à court terme, ce qui est très déstabilisant. On doit constamment tout recommencer. Les gens passent beaucoup de temps à préparer des demandes de financement et à attendre une réponse. La réponse arrive tard, on ne peut rien faire pendant six mois et il faut alors aller vite. Je suis sûr que vous avez connu de telles situations. Le fait qu'EnerGuide pour les maisons soit un programme continu représente quelque chose de positif. C'est un programme d'affaires, si je puis dire, assorti d'un contrat, sur trois ans, un an à la fois. L'assurance de la qualité est garantie, le système de rapports est centralisé; tout se fait systématiquement. C'est donc une entente d'affaires et ces groupes communautaires en sont très satisfaits, puisque cela leur permet de planifier, bâtir, augmenter leurs ressources et diversifier leurs activités. Ils souhaiteraient plus de programmes du genre d'EnerGuide pour les maisons plutôt qu'un financement pour un projet en particulier, ce qui est habituellement la norme dans divers ministères fédéraux.

This is an overarching suggestion that in harnessing community groups, this kind of ongoing program approach analogous to the EnerGuide for Houses — and hopefully it is ramped up to an incentive program — has been very successful.

In addition to this issue of the style of funding, I come with one other complementary request. We are asking the federal government to consider, as part of its Kyoto action plan, investing in community organizational infrastructure. This has been styled the Climate Action Communities proposal. There is a one-page report in your bundle from me. The notion is a three-year to five-year commitment to fund climate action coordinators housed at approximately 50 sites throughout the country, and many of those would be Green Communities groups' offices. This program would fund the key people on a three-year to five-year basis and with some support for national coordination. This would build a capability to offer any number of greenhouse gas reduction programs, mesh them together and have outreach and marketing capability for the One-Tonne Challenge. This would enable more communities to be reached. It would increase the effectiveness of all the programs offered. It would give access to many partnerships. One of the interesting features of this is we are quite concerned that the government is about to embark on five years of dancing with their provincial counterparts to try to get the provinces to partner on funding for the Kyoto response. We view that process as unfortunate, both in terms of cost and the inherent delay. We think that if the federal government funds community-based action, the provinces will no choice but to participate — it will happen. It will be in their backyards — and they will do so gratefully, judging from our experience with EnerGuide for Houses. That was something that came from the federal government, at our instigation, but it has been primarily federally funded.

However, once it was up and running, Enbridge, a provincially regulated entity, went to its provincial regulator and said, "If you want our customers to be efficient, we can tag along on this program and it will be cost effective." The Ontario Energy Board has said, "Fine. We consider that acceptable as part of your portfolio of energy-efficiency measures." That is leverage. Just as the federal government likes to see provincial money leverage its dollars, the opposite is true. We have seen that kind of response. We saw the provincial government kick in money for this pilot to see if an incentive program would work — and it did. Our hope is that real action on the street will be a catalyst for getting the various provincial governments to participate.

I think it is a lot more difficult for them to be seen to be agreeing with the federal government than to be engaging in a community energy-efficiency activity. We are hoping that the federal government can provide us with a modicum of financial

Tout porte à croire qu'en tirant parti de groupes communautaires, ce genre d'approche favorisant un programme continu, analogue à ÉnerGuide pour les maisons — et qui, il est à espérer, est assorti d'un programme d'encouragement — est très efficace.

J'ai une autre demande qui s'ajoute à celle relative au style de financement. Nous demandons au gouvernement fédéral d'envisager, dans le cadre de son plan d'action Kyoto, d'investir dans une infrastructure organisationnelle communautaire. C'est ce que nous appelons la proposition Climate Action Communities. Dans la documentation que je vous ai remise, vous trouverez une page sur le sujet. Il s'agit d'un engagement de trois à cinq ans visant à financer les coordonnateurs de cette initiative qui se retrouveraient dans près de 50 lieux à l'échelle du pays, beaucoup de ces lieux étant en fait des bureaux des groupes de la Green Communities Association. Ce programme financerait les personnes clés pendant trois à cinq ans et faciliterait également une coordination à l'échelle nationale. Il permettrait d'offrir des programmes de réduction des gaz à effet de serre, de les relier et de pouvoir ainsi proposer des services à des groupes mal desservis tout en ayant une capacité de marketing pour l'objectif d'une tonne. Plus de collectivités pourraient être ainsi desservies, ce qui augmenterait l'efficacité de tous les programmes offerts et ouvrirait la voie à de nombreux partenariats. Nous sommes en effet inquiets de voir que le gouvernement s'apprête à négocier pendant cinq ans avec ses homologues provinciaux pour essayer d'obtenir que ces derniers participent au financement de la mise en oeuvre de Kyoto. Selon nous, ce processus est loin d'être positif en matière de coûts et compte tenu des retards inhérents. Nous pensons que si le gouvernement finançait les mesures prises à l'échelle communautaire, les provinces n'auraient pas de choix autre que celui de participer — ce serait inévitable. Elles n'auraient pas le choix et le feraient généreusement, à en juger par notre expérience relative à ÉnerGuide pour les maisons. Ce programme est issu du gouvernement fédéral, même si nous en avons été les instigateurs, mais il est essentiellement financé par le fédéral.

Cependant, dès qu'il a bien fonctionné, Enbridge, entité relevant de la réglementation provinciale, s'est adressé à la province en disant: «Si vous voulez que nos clients conservent l'énergie, nous pouvons suivre le mouvement et ce sera rentable.» La Commission de l'énergie de l'Ontario a alors répondu: «Pas de problème, nous considérons que ce programme fait partie de vos mesures écoénergétiques.» C'est une façon de tirer parti de la situation. Tout comme le gouvernement fédéral souhaite que les fonds provinciaux tirent parti des fonds fédéraux, l'inverse est vrai. Nous avons été témoins de ce genre de réaction, puisque le gouvernement provincial a effectivement injecté de l'argent dans ce projet pilote pour voir si un programme d'encouragement marcherait — ce qui a été le cas. Nous espérons que les mesures prises par le Canadien moyen inciteront les divers gouvernements provinciaux à participer.

Je pense qu'il est beaucoup plus difficile pour les provinces d'être considérées en accord avec le gouvernement fédéral que de participer à une activité communautaire dans le domaine de l'efficacité énergétique. Nous espérons que le gouvernement

support for this minimum three-year effort to pay for some key programs spread throughout the country. We believe that if this occurs, there will be payback many times over in solid climate action programming that will engage Canadians where they live. It is also a means by which the federal government can get a window into and access to communities.

The FCM has acted as a mechanism for the federal government to interact directly with municipalities, and this is a parallel to interact directly with community groups. That is the message I would like to leave with you. These are meta recommendations: That the federal government seek to strengthen its relationships with community groups by engaging in ongoing program funding rather than project-by-project funding; and that the government consider supporting the Climate Action Communities initiative of the Green Communities Association to enhance our ability to deliver the goods.

That ends my presentation, and I would be happy to answer any questions.

Senator Cochrane: Mr. Poch, what about the recently announced \$1,000 rebate towards renovations?

Mr. Poch: It is not quite announced yet, unless it happened today. My understanding is that it is based on the Peterborough pilot. The typical homeowner spent between \$3,000 and \$4,000, and the incentive on average was \$800. That is the ballpark that number came from. It does not depend on what they spend. One of the strengths of this initiative is that it depends on what they achieve in terms of energy efficiency. The auditor goes out and sees how the home performs. People are encouraged to do it as cost effectively as they can.

Senator Cochrane: What kind of changes will they be making? Will they be putting weatherstripping around their windows and things of that nature?

Mr. Poch: You are not a novice at this. Weatherstripping turns out to be one of the most cost-efficient things to do. It is inexpensive, although it is hard to find people who have the skills to do it properly. That would be one such example. It is very specific to the house. If people will be replacing a furnace, either immediately or in the near future, educating them on the benefits of a more efficient model would be an example. It may be that in some houses you would prematurely retire a furnace that is functioning well but is inefficient because the home is so big it is cost effective for the homeowner to upgrade then.

Senator Cochrane: You were mentioning the retrofit program in Peterborough. That was for furnaces, was it? Tell us about that. What did people do in their homes to effect three-and-a-half tons of carbon reduction?

fédéral pourra nous donner un minimum d'appui financier pour cet effort minime de trois ans afin de pouvoir payer des programmes essentiels à l'échelle du pays. Si tel est le cas, nous en récolterons les nombreux fruits puisque tous les Canadiens voudront participer à des programmes visant à éviter le changement climatique. Cela permettra également au gouvernement fédéral de savoir ce qui se passe dans les collectivités et d'y avoir accès.

La FCM est un mécanisme permettant au gouvernement fédéral d'interagir directement avec les municipalités, et le modèle que nous proposons lui permettrait d'interagir directement avec les groupes communautaires. C'est ce que j'aimerais vous faire comprendre. Nos recommandations globales sont les suivantes: Que le gouvernement fédéral cherche à consolider ses relations avec les groupes communautaires en optant pour un financement de programme continu plutôt qu'un financement projet par projet; et que le gouvernement envisage d'appuyer l'initiative Climate Action Communities de la Green Communities Association pour que nous puissions davantage obtenir de résultats.

C'est ainsi que se termine mon exposé et je me ferais maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Cochrane: Monsieur Poch, que dites-vous du rabais de 1 000 \$ récemment annoncé pour les propriétaires qui veulent faire des rénovations?

M. Poch: L'annonce n'en a pas encore été faite, à moins qu'elle ne soit communiquée aujourd'hui. Autant que je sache, le gouvernement s'est inspiré du projet pilote de Peterborough. Le propriétaire moyen a dépensé de 3 000 à 4 000 \$ et l'incitatif, en moyenne, était de 800 \$, plus ou moins. Cela ne dépend pas des dépenses effectuées, mais plutôt des résultats en matière d'efficacité énergétique. Le vérificateur examine le rendement énergétique des maisons et les propriétaires sont encouragés à les améliorer de la façon la plus rentable possible.

Le sénateur Cochrane: Quels sont les genres de changements qu'ils vont apporter? S'agit-il d'installer des coupe-bise autour des fenêtres et autres choses du genre?

M. Poch: Vous n'êtes pas novice en la matière, les coupe-bise sont l'une des choses les plus rentables qui soit; c'est peu coûteux, même s'il est difficile de trouver les spécialistes pour les poser correctement. C'est donc un exemple qui se rapporte à la maison. Si des gens se proposent de remplacer leur système de chauffage immédiatement ou dans le proche avenir, il vaut alors la peine de les informer au sujet des avantages d'un modèle plus efficace. Dans certaines maisons, il pourrait arriver que l'on enlève prématurément un système de chauffage qui fonctionne bien mais qui est inefficace, du fait de la grandeur de la maison; par conséquent, il est rentable pour le propriétaire de changer de système.

Le sénateur Cochrane: Vous avez parlé du programme de rénovation à Peterborough. S'appliquait-il au système de chauffage? Parlez-nous-en. Quelles mesures les gens ont-ils prises chez eux pour arriver à une diminution de trois tonnes et demie de carbone?

Mr. Poch: It varied by home. You will recall back in the 1970s the programs where the approach was to say if you increase the insulation in your attic by this much, the federal government will pay so much, and all the headaches that that brought. Well, that may make sense in some homes but not in others. It may not be where the best savings are in a given home. In this program the auditors were trained. To become an assessor you have to have basic skills. There is pre-testing to make sure you have a basic understanding of building science. There is a specific four-day training course on the assessment tools and an examination thereafter; and then there is quality assurance. They are trained to identify the specific opportunities in the particular home. Yes, they might include weatherstripping, improvements to the heating system. Windows are a good example of where it is seldom cost effective to upgrade for the purposes of energy efficiency, but if you are renovating and putting in new windows anyway, it is cost effective to choose the more energy-efficient ones. Getting people to do that when they are putting in new windows would be an example. There are many measures and they vary by home.

Senator Cochrane: In Peterborough, how many people were hired to do this sort of evaluation?

Mr. Poch: I do not have that number at hand. We are talking about a handful of assessors. The pilot ran for the better part of a year.

Senator Cochrane: For 300 homes?

Mr. Poch: Yes. A few assessors were able to accomplish that over that time period.

Senator Cochrane: They were hired at the headquarters, were they?

Mr. Poch: Any Green Community delivering EnerGuide for Housing will have assessors, although the training is done centrally. It is simply for the economy of scale and quality assurance. The contract with Enercan requires quality assurance and an audit of the program. That is all accomplished by doing it centrally.

Senator Cochrane: How many people would that entail?

Mr. Poch: In the Peterborough situation?

Senator Cochrane: Yes.

Mr. Poch: My sense is maybe four or five people are running that program in Peterborough. They are not doing the actual work in the homes; that goes to local contractors and tradespeople.

Senator Milne: The assessors must make two visits per home, before and after?

Mr. Poch: In the EnerGuide for Homes program there are A labels and B labels. The A label refers to the rating when the home is first assessed. They give their list of recommendations

M. Poch: Cela varie d'une maison à l'autre. Vous vous rappelez que dans les années 70, tout propriétaire qui augmentait l'isolation du grenier de tant, recevrait tant du gouvernement fédéral; vous vous souvenez sans doute de tous les problèmes que cela a causés. Une telle mesure était peut-être positive pour certaines maisons, mais pas pour d'autres. Il se peut en effet que pour une maison donnée, ce ne soit pas la meilleure façon d'économiser de l'énergie. Pour ce programme, les vérificateurs étaient formés et pour devenir évaluateur, il fallait avoir des compétences de base et se soumettre à un examen pour démontrer que l'on avait une compréhension fondamentale du bâtiment. Il y a un cours de formation de quatre jours sur les outils d'évaluation, ainsi qu'un examen; puis, il y a l'assurance de la qualité. Les évaluateurs sont formés pour déterminer ce qu'il faut faire dans une maison donnée. Il peut effectivement s'agir de coupe-bise, d'améliorations au système de chauffage. Il est rarement rentable d'améliorer des fenêtres pour des raisons éco-énergétiques, mais si vous rénovez et changez les fenêtres, il est rentable de choisir celles qui sont les plus éco-énergétiques. Inciter les gens à le faire lorsqu'ils installent de nouvelles fenêtres serait un bon exemple. De nombreuses mesures sont possibles et varient d'une maison à l'autre.

Le sénateur Cochrane: À Peterborough, combien de gens ont été embauchés pour faire ce genre d'évaluation?

M. Poch: Je n'ai pas ce chiffre ici. Nous parlons d'une poignée d'évaluateurs. Le projet pilote s'est déroulé une bonne partie de l'année.

Le sénateur Cochrane: Pour 300 maisons?

M. Poch: Oui. Quelques évaluateurs ont été en mesure de le faire au cours de cette période.

Le sénateur Cochrane: Ils ont été embauchés au siège social, n'est-ce pas?

M. Poch: Tout groupe de notre association chargé du programme EnerGuide pour les maisons ont des évaluateurs, même si la formation de ces derniers est centralisée. C'est simplement pour une question d'économie d'échelle et d'assurance de la qualité. Le contrat conclu avec Enercan exige l'assurance de la qualité ainsi qu'une vérification du programme. Tout est centralisé.

Le sénateur Cochrane: Combien de personnes cela représente-t-il?

M. Poch: Pour Peterborough?

Le sénateur Cochrane: Oui.

M. Poch: Je pense que quatre ou cinq personnes se chargent du programme à Peterborough. Ils ne font pas le travail proprement dit dans les maisons; ce sont des entrepreneurs et des artisans locaux qui s'en chargent.

Le sénateur Milne: Les évaluateurs doivent faire deux visites par maison, avant et après?

M. Poch: Le programme EnerGuide pour les maisons prévoit des étiquettes A et B. L'étiquette A renvoie à la première évaluation de la maison. Une liste de recommandations est

and offer to do a second rating for free later in the hope that people will be inspired to act. In the pilot program where we tried using incentives, yes, obviously, that second audit was required to get the incentive because it was based on the difference in performance between the two.

Senator Cochrane: You talked about an ongoing approach whereby this program could continue for three to five years?

Mr. Poch: Yes, EnerGuide for Homes is a contract program. It is renewable, but the assumption is three years.

Senator Cochrane: You would like to have more funding?

Mr. Poch: We would like to see more programs structured in that fashion rather than one-off, project-specific grants.

Senator Cochrane: Do you have a figure in mind?

Mr. Poch: We do not have a figure in mind for that aspect of my recommendations. That is about the approach. A number of government departments give out grants for particular objectives, and we are saying instead of giving out grants to fix this problem here today, structure programs on an ongoing basis to allow groups to build up capability and deliver them on an ongoing basis. I do not have a figure for that.

I do have some numbers for you on the second element, the Climate Action Communities proposal. The idea is to set up 50 community-based climate action coordinators in 25 metropolitan centres and 25 other smaller centres that could act as hubs. We would expect that to cost about \$60,000 per year per location, and about \$500,000 per year for a central coordinating capability. It is about \$3.5 million a year, and we think that would be money well spent.

The Chairman: The amount of money per location would be the same in Toronto as in Weyburn, Saskatchewan?

Mr. Poch: The idea is you are paying for the key people here, and there is incremental overhead. It is more expensive in Toronto than in some other places, and it will be more expensive in the far North if you have to start flying people around for training. It is an approximate number. In any particular implementation of this, the department — presumably the Ministry of the Environment — would want to create a contract that took that into account.

The Chairman: The \$3.5 million is about right?

Mr. Poch: We think that is what it would cost to run this nationally on an annual basis.

Senator Milne: I want to follow through on your Peterborough study. If this program was extended to other areas in Canada, you say that the incentive to the homeowners would not be related to the cost of what they had to do, but to the carbon savings?

remise au propriétaire à qui on propose une deuxième évaluation gratuite par la suite dans l'espoir qu'il sera incité à agir. Dans le programme pilote où nous avons essayé d'avoir recours à des incitatifs, oui, évidemment, la seconde vérification était obligatoire pour obtenir l'incitatif, vu qu'il était calculé en fonction de la différence de rendement énergétique.

Le sénateur Cochrane: Vous avez parlé d'une approche continue afin que ce programme se poursuive pendant trois à cinq ans?

M. Poch: Oui, EnerGuide pour les maisons est un programme contractuel, renouvelable, mais qui dure normalement trois ans.

Le sénateur Cochrane: Souhaiteriez-vous plus de financement?

M. Poch: Nous aimerions que plus de programmes soient structurés de cette façon au lieu d'avoir des subventions ponctuelles, axées sur un projet à la fois.

Le sénateur Cochrane: Avez-vous un chiffre à l'esprit?

M. Poch: Nous n'avons pas de chiffre pour cet aspect de mes recommandations. Nous voulons plutôt mettre l'accent sur l'approche. Plusieurs ministères fédéraux donnent des subventions pour des objectifs particuliers et nous disons en fait qu'au lieu de donner des subventions pour un problème spécifique ponctuel, il vaudrait mieux prévoir des programmes continus pour permettre à des groupes de créer des capacités et d'exécuter ces programmes de façon continue. Je n'ai pas de chiffre pour cela.

J'ai par contre des chiffres pour le second élément, la proposition Climate Action Communities. Il s'agit de nommer 50 coordonnateurs à cet effet dans 25 centres métropolitains et 25 autres petits centres. Cela devrait coûter près de 60 000 dollars par an par endroit et près de 500 000 dollars par an pour la coordination centralisée. Cela équivaut donc à 3,5 millions de dollars par an et selon nous, ces fonds serviraient à quelque chose.

Le président: Le montant d'argent par endroit serait le même, qu'il s'agisse de Toronto ou de Weyburn, en Saskatchewan?

M. Poch: Il s'agit en fait de payer les gens essentiels et de prévoir aussi les frais généraux. C'est plus coûteux à Toronto que dans d'autres endroits, et c'est plus coûteux dans le grand Nord si ceux qui doivent suivre une formation doivent prendre l'avion. C'est un chiffre approximatif. Pour toute mise en oeuvre, le ministère — probablement le ministère de l'Environnement — souhaitera créer un contrat pour en tenir compte.

Le président: Les 3,5 millions de dollars représentent une somme à peu près exacte?

M. Poch: À notre avis, c'est ce que coûterait un programme annuel national.

Le sénateur Milne: J'aimerais revenir à votre étude de Peterborough. Si ce programme était étendu à d'autres régions du Canada, vous dites que l'incitatif prévu pour les propriétaires n'aurait rien à voir avec le coût de ce qu'ils devraient faire, mais avec les économies de carbone?

Mr. Poch: Correct.

Senator Milne: This becomes quite important when you start thinking about the cost of doing things in different communities in Canada. Up North it is very expensive to do this sort of thing. In a small city like Peterborough, you could probably find local contractors who will work for much less than those in downtown Toronto. Have you thought about looking into extra incentives to relate it to the cost of what they are doing?

Mr. Poch: Your point is well taken. Peterborough was chosen because it already had an active Green Community and the town is commonly used for market studies. It is considered the average Canadian town. I do not know how true that is or how helpful it is in getting information when the country is made up of any number of extremes.

It could be more of an incentive in some communities than others, depending on what you can do with it. It will be more effective in reducing carbon in some provinces than others, depending on what fuels are being displaced. In Atlantic Canada, Ontario and Alberta, coal and oil are at the margin for heating homes, either with electricity or directly. In Quebec, hydroelectricity tends to be used. Electric heating is prevalent. They are not going to spill that water. The electricity will be generated and displace coal-generated or gas-generated power, either in Ontario or New England. The climate will be helped. There is an accounting issue in getting credit in Canada for tonnage.

Senator Milne: There is also the cost of adjusting whatever you do with your home according to the climate zone. You need a lot more insulation in the Yukon than you do in my home in Southern Ontario.

Mr. Poch: Some of these things offset each other. For example, in the Yukon it would be more expensive to pay for trade skills or to get technology shipped in if you are in a remote situation. On the other hand, it is that much more cost effective to do because your fuel bills are higher. It is not one size fits all. The incentive is really a motivational factor. If it is sizable enough, you will get incremental participation. If it is too small you will only get the free riders, the people who were going to do something anyway. That is a problem. It has to be large enough to grab people's attention.

We would love to be delivering other programs. This is not the panacea. This is not going to reach every homeowner in Canada. These are capital investments. For low-income people, it does not matter what incentive you give them, unless it is 90 per cent or 100 per cent of the cost, they cannot participate. You need a different program for low-income groups. You need a different program for public housing. The homes on the defence bases are notorious for being in disrepair and in need of renovation, and no less so on the energy front.

M. Poch: C'est exact.

Le sénateur Milne: Lorsque l'on commence à penser au coût que cela représente selon les collectivités au Canada, cela devient très important. Dans le Nord, il est très coûteux de faire ce genre de chose. Dans une petite ville comme Peterborough, vous trouvez probablement des entrepreneurs locaux qui vont faire le travail pour beaucoup moins cher qu'au centre ville de Toronto. Avez-vous pensé à des encouragements supplémentaires reliés au coût que cela pourrait représenter?

M. Poch: Votre observation est pertinente. Si la ville de Peterborough a été choisie, c'est parce qu'il s'y trouve un groupe actif de la Green Communities Association et qu'elle sert souvent à des études de marché. Elle est considérée comme la ville canadienne moyenne. Je ne sais pas dans quelle mesure c'est vrai, ni non plus dans quelle mesure il est utile de rassembler de l'information de ce genre alors que notre pays se caractérise par de nombreux extrêmes.

Ce serait plus un encouragement dans certaines collectivités que dans d'autres selon les possibilités offertes. Il serait plus efficace de diminuer le carbone dans certaines provinces que dans d'autres, selon la nature des carburants remplacés. Dans les provinces de l'Atlantique, en Ontario et en Alberta, le charbon et le mazout sont utilisés de façon marginale pour chauffer les maisons, que ce soit au moyen de l'électricité ou directement. Au Québec, c'est surtout l'hydroélectricité qui est utilisée et le chauffage électrique est généralisé; il n'est pas question de gaspiller toute cette eau. L'électricité produite va remplacer le charbon ou le gaz, en Ontario ou en Nouvelle-Angleterre, ce qui est bon pour le climat. Reste à savoir comment calculer le crédit au Canada pour le tonnage.

Le sénateur Milne: Il y a aussi le coût lié aux modifications qui doivent tenir compte du climat. Davantage d'isolation est nécessaire au Yukon que dans le sud de l'Ontario.

M. Poch: Certains éléments compensent pour d'autres. Par exemple, au Yukon, la main-d'oeuvre est plus coûteuse et, dans les endroits éloignés, il en coûte plus cher pour obtenir la technologie. D'un autre côté, il est beaucoup plus avantageux sur le plan financier de procéder à des modifications, car les frais de chauffage sont plus élevés. Il ne s'agit pas d'un programme qui convient à tous. Il ne constitue en fait qu'un facteur de motivation. S'il est assez avantageux, la participation sera plus grande. Sinon, seules les personnes qui comptent de toute façon apporter des modifications y participeront. Cela pose un problème. Il doit être assez avantageux pour attirer l'attention des gens.

Nous aimerions offrir d'autres programmes. Celui-ci n'est pas une panacée. Ce ne sont pas tous les propriétaires au Canada qui pourront en profiter. Il faut investir du capital. Dans le cas des gens à faible revenu, peu importe l'incitatif que vous leur offrez, à moins que 90 ou 100 p. 100 du coût soit assumé, ils ne peuvent pas participer. Il faut un programme distinct pour les personnes à faible revenu et pour les logements sociaux. Les maisons situées sur les bases militaires sont reconnues pour être délabrées; elles ont donc besoin de rénovations, surtout sur le plan énergétique.

The Chairman: Do we also need to tailor this program to accommodate lower income groups?

Mr. Poch: It can be done. It would be possible to design this for low-income people. It would be a different incentive structure. You could use this capability. Once you have created this community-based assessment capability throughout the country, then you would want to use that expertise on the ground in the communities.

The incentive system would have to be different. You would have a parallel program that piggybacked on this that funded totally the capital cost of low-income home renovations and perhaps shared in the benefit of the utility savings over time. That is one way you could structure it so that some of the benefit flows back.

Like any federal spending project, some of it flows back because the money is spent in the community. GST is collected. It is not as expensive as it sounds at first blush.

Senator Milne: You talked about a 40-per-cent return because of the GST?

Mr. Poch: Yes, because you leverage savings by the homeowners themselves, you get the GST on that as well as the incentive money being spent. It turns out that the net cost runs at about 60 per cent of what the incentive appears to be.

Senator Milne: When these inspectors go in to evaluate a home, they recommend things that can be done. Do they base those recommendations on, for example, the fact that electric heating, say in the province of Quebec, is more environmentally friendly because it is generated through hydroelectric power? Perhaps in Quebec you recommend a homeowner convert from gas to electricity, whereas in Southern Ontario I might be told I should convert from radiant electric heating to gas?

Mr. Poch: As much as some of my colleagues might want to play that role, the rules of the game in practice have been to give the homeowner the list of options and explain to them what is in their interests in a narrow sense, that is, economically. They are given the next steps, too. There is a general understanding that the vast majority of people would like to do well by doing good, but they are going to pick the most cost-effective measures. That tends to be the way the presentation is structured. Where is the best savings for the dollar?

The Chairman: When you mentioned coal and oil in Alberta, you were talking about electricity generation, not heating, right?

Mr. Poch: It would be gas heating and coal and oil generation.

Senator Christensen: How do communities become members of the Green Communities Association?

Mr. Poch: There are certain requirements. The association insists that there be an independent board of directors and a salaried executive director. We have associate members who are

Le président: Le présent programme doit-il être adapté pour les groupes à faible revenu?

M. Poch: Cela peut être fait. Il serait possible de concevoir le programme en fonction des personnes à faible revenu. La structure serait différente. Il faudrait effectuer une évaluation au sein des collectivités à l'échelle du pays, puis utiliser cette structure dans les collectivités elle-mêmes.

Le programme devrait être différent. Il faudrait un programme parallèle qui financerait entièrement l'investissement effectué par les personnes à faible revenu et qui pourrait peut-être récupérer une partie des coûts en raison des économies qui seront réalisées au fil du temps. Il s'agit là d'une structure possible qui permettrait de récupérer une partie des coûts.

Comme tout projet de dépenses fédéral, une partie des coûts sont récupérés, car l'argent est dépensé au sein de la collectivité. La TPS est perçue. Ce n'est pas aussi coûteux que cela puisse paraître.

Le sénateur Milne: Vous avez parlé d'un taux de récupération de 40 p. 100 en raison de la TPS.

M. Poch: Oui, parce que les économies réalisées par les propriétaires sont plus élevées, la TPS est perçue et la somme accordée par l'entremise du programme est dépensée. Ainsi, le coût net s'établit à environ 60 p. 100 de cette somme.

Le sénateur Milne: Lorsque les inspecteurs évaluent une maison, ils formulent des recommandations. Celles-ci sont-elles fondées, par exemple, sur le fait que le chauffage électrique, disons au Québec, est plus écologique, car il est produit par l'hydroélectricité? Peut-être qu'un inspecteur recommandera à un propriétaire québécois de passer du gaz à l'électricité, tandis qu'il recommandera à un propriétaire du sud de l'Ontario de passer du chauffage par rayonnement au chauffage au gaz.

M. Poch: Ce que font les inspecteurs, c'est donner au propriétaire la liste des options qui s'offrent à lui et lui expliquer laquelle est la plus avantageuse sur le plan financier. Ils lui donnent aussi les étapes à suivre. En général, la vaste majorité des gens veulent bien faire pour l'environnement, mais ils choisiront l'option la plus économique. Les inspecteurs ont tendance à leur présenter les options les plus rentables. Quelle est la meilleure façon d'épargner?

Le président: Lorsque vous avez parlé du charbon et de l'huile en Alberta, vous faisiez référence à la production d'électricité, et non pas au chauffage, n'est-ce pas?

M. Poch: Il s'agit du chauffage au gaz et de la production de charbon et d'huile.

Le sénateur Christensen: Comment les collectivités deviennent-elles membres de la Green Communities Association?

M. Poch: Certaines exigences doivent être respectées. L'association insiste pour qu'il y ait un conseil d'administration indépendant et un directeur exécutif salarié. Certains de nos

trying to get on their feet and become full members. We are looking for groups that have reached a certain level of maturity.

Senator Christensen: It would be a group that forms independently as opposed to a municipality itself?

Mr. Poch: That is right. They are not municipalities; they are independent, volunteer-based non-profit community groups.

Senator Christensen: One of the things you are looking at is conservation on energy, water and waste, and water and waste in particular are municipal responsibilities. I am from the Yukon, where older houses are always a problem because they bleed so much water during the cold winter. Five years ago, the city entered into a program whereby special controls were put on to regulate the bleeding according to the temperature. If you had a community organization, they would work with the city?

Mr. Poch: I live in Perth, Ontario, and there is a GCA member group there, ecoPerth, that works closely with the municipal government and has been instrumental in making suggestions and getting community support for various programs. They have convinced the municipality to give a rebate to everybody who puts in a low-water-use toilet, because they explained to the city engineers their capital costs for increasing the treated water supply and treating the sewage. From information obtained from sister groups throughout the country, they demonstrated how cost effective this can be and convinced the municipality. Sometimes the projects are delivered by the organization; some of them help catalyze the efforts of the municipality.

Senator Christensen: You get low-flow toilets and showerheads here, treating the water when it comes in and treating it after it goes out.

Mr. Poch: And pumping it with electricity to get there.

Senator Christensen: You end up flushing the low-flow toilets twice.

Mr. Poch: Not to be too graphic, it depends on the situation.

Senator Christensen: When assessors are doing EnerGuide audits, they have computer programs where they enter in the square footage, the thickness of insulation and the heat sources before they start, and then they can get a printout of where they can make the savings?

Mr. Poch: The federal government developed a few programs — for example, HOT 2000, which is a tool for modelling energy performance. You can do simulations and see what difference something would make by changing the input. The assessors come with laptop in hand and a blower door, which they install in

membres associés tentent de devenir des membres à part entière. Nous recherchons des groupes qui ont atteint une certaine maturité.

Le sénateur Christensen: Il s'agirait d'un groupe indépendant par opposition à une municipalité, c'est bien cela?

M. Poch: C'est exact. Il ne s'agit pas de municipalités, mais bien de groupes communautaires indépendants et sans but lucratif auxquels la participation est volontaire.

Le sénateur Christensen: Vous vous penchez notamment sur la conservation de l'énergie et de l'eau et sur les ordures. Or, l'eau et les ordures en particulier relèvent de la responsabilité des municipalités. Je suis originaire du Yukon, où les vieilles maisons posent toujours un problème, car durant la saison hivernale, l'eau pénètre à travers les murs. Il y a cinq ans, la ville a mis en place un programme prévoyant l'installation de contrôles spéciaux visant à régler l'infiltration d'eau selon la température. Dans un pareil cas, si un groupe membre existait, il travaillerait en collaboration avec la ville, n'est-ce pas?

M. Poch: J'habite à Perth, en Ontario, où il existe un groupe membre de la Green Communities Association, qui se nomme ecoPerth et qui travaille en étroite collaboration avec l'administration municipale. Il a joué un rôle essentiel dans l'obtention du soutien de la collectivité pour divers programmes. Il a convaincu la municipalité d'accorder une remise à chaque personne qui installe une toilette à faible volume d'eau, car il a expliqué aux ingénieurs de la ville ce qu'il leur en coûterait pour accroître la quantité d'eau traitée et pour traiter les eaux d'égout. Grâce à des renseignements qu'il a obtenus de la part d'autres groupes similaires au pays, ecoPerth a démontré l'économie que l'installation de ces toilettes permet de réaliser et il a convaincu la municipalité. Parfois, les projets sont réalisés par les groupes membres. Certains d'entre eux contribuent à catalyser les efforts des municipalités.

Le sénateur Christensen: Les toilettes à faible volume d'eau et les pommes de douche à débit réduit nécessitent que l'eau soit traitée avant d'arriver et après qu'elle soit évacuée.

M. Poch: Et elle doit être pompée à l'électricité.

Le sénateur Christensen: C'est comme si la chasse était tirée à deux reprises.

M. Poch: Cela dépend.

Le sénateur Christensen: Les évaluateurs du programme EnerGuide possèdent des programmes informatiques dans lesquels ils entrent le nombre de pieds carrés, l'épaisseur de l'isolant et les sources de chaleur. Ensuite, ils obtiennent un imprimé indiquant où des économies peuvent être réalisées. Est-ce exact?

M. Poch: Le gouvernement fédéral a élaboré quelques programmes, par exemple, HOT 2000, qui constitue un outil de modélisation du rendement énergétique. Il permet d'effectuer des simulations et de voir quelle serait la situation si tel ou tel élément était modifié. Les évaluateurs se présentent avec un ordinateur en

the doorway and depressurize the house to see how fast they can suck air out through the leaks.

Senator Christensen: When an EnerGuide analysis is done, is there a preferred house age?

Mr. Poch: I do not know the answer to that. My understanding is they do not tend to be in demand for brand-new homes, but I do not believe they would make a distinction. They will tend to find more opportunities in older homes.

Senator Christensen: In the audits that you have collected from the different projects, what have you found to be the most economical areas for doing work and getting a good payback?

Mr. Poch: Weather sealing seems to be the best in terms of being inexpensive. It is getting local contractors to do it. It is a small, picky job. Contractors want big contracts. They do not want to go around doing four-hour jobs. An important role these organizations play is giving homeowners a list of suggested contractors who will do this sort of thing. In some areas there are none. In one instance, they spawned a weatherizing operation that just does that, goes in with the caulking guns and does that because you cannot get local contractors. That is in downtown Toronto, where contractors are in demand.

Senator Christensen: Where do wood stoves fit today? Are they being looked at now at all?

Mr. Poch: They are rated in Canada for energy efficiency and for emissions. In my opinion, if you live in the country they are a great option, because presumably you are harvesting wood in equilibrium with it growing back. It is a zero carbon emitter over the long haul. In the city there are more problems with air quality, with particulates, and they are not affordable if you have to start trucking your wood in.

Senator Spivak: Have the codes changed for new buildings? Is that a federal responsibility?

Mr. Poch: It is both. It is predominantly provincial, but there is a mandatory federal building code model that applies in federal situations.

Senator Spivak: Are those codes as strict as they could be?

Mr. Poch: They are not as strict as they could be. They do not uniformly achieve what would be considered cost effective, just in simple dollar terms, for the homeowner in terms of energy savings, because it is hard to adjust codes as the price of gas goes up. You cannot change the code instantaneously to deal with that, nor would you necessarily want to.

Senator Spivak: I am talking about for new buildings. You might not want to use gas.

main ainsi qu'un ventilateur, qu'ils installent dans l'embrasure de la porte pour pressuriser la maison et voir à quelle vitesse l'air peut s'échapper par les fuites.

Le sénateur Christensen: Les analyses effectuées dans le cadre du programme ÉnerGuide portent-elles surtout sur des maisons d'un certain âge?

M. Poch: Je ne peux pas vous répondre. Je crois savoir que de telles analyses ne sont pas très demandées pour les maisons neuves, mais je ne crois pas qu'elles seraient refusées. Elles ont tendance à être plus utiles pour les vieilles maisons.

Le sénateur Christensen: D'après les vérifications que vous avez obtenues, quels types de travaux s'avèrent les plus économiques et les plus rentables?

M. Poch: Les travaux d'étanchéité semblent être les moins coûteux. Le problème, c'est de trouver un entrepreneur local pour les effectuer. Ce ne sont pas de gros travaux. Les entrepreneurs préfèrent les gros contrats. Les travaux de quelques heures ne les intéressent pas. Un des rôles importants des groupes membres est de fournir aux propriétaires une liste d'entrepreneurs disposés à effectuer ce genre de travaux. Dans certaines régions, il n'en existe aucun. Au centre-ville de Toronto, où les entrepreneurs sont en demande, une équipe a été mise sur pied pour effectuer des travaux d'étanchéité, car aucun entrepreneur local ne peut les exécuter.

Le sénateur Christensen: Qu'en est-il des poêles à bois aujourd'hui? Sont-ils encore examinés?

M. Poch: Ils sont évalués au Canada sur le plan de l'efficacité énergétique et des émissions. À mon avis, si vous habitez en campagne, les poêles à bois constituent une bonne option, car on présume que vous coupez le bois en tenant compte de la repousse. À long terme, ils ne produisent aucune émission de carbone. En ville, les particules qu'ils laissent échapper ont une incidence sur la qualité de l'air et ils sont moins abordables si vous devez acheter votre bois.

Le sénateur Spivak: Les codes du bâtiment ont-ils changé en ce qui concerne les nouveaux immeubles? Sont-ils du ressort du gouvernement fédéral?

M. Poch: Ils relèvent en majeure partie de la responsabilité du gouvernement provincial, mais il existe un modèle obligatoire à suivre établi par le gouvernement fédéral.

Le sénateur Spivak: Ces codes sont-ils aussi stricts qu'ils devraient l'être?

M. Poch: Non. Ils ne favorisent pas l'économie d'énergie pour les propriétaires, car il est difficile de modifier les codes en fonction des variations du prix du gaz. Il est impossible de modifier instantanément un code lorsqu'une hausse se produit, et ce n'est pas nécessairement souhaitable.

Le sénateur Spivak: Je parle des nouveaux immeubles. Peut-être qu'un constructeur n'optera pas pour le gaz.

Mr. Poch: You might not want to, but builders tend to be building that way. The codes are the baseline. They are the minimum requirement. There is no question that efficiency standards for appliances, for cars — as we have seen in the standards that we adopted from the Americans — are far and away the most cost-effective way to save energy and reduce emissions. Quite apart from the dollars, it takes all the hassle out of it for homeowners and consumers. You do not have to educate yourself because an engineer has done the sums.

Senator Spivak: I am looking at cost benefit. Changing the codes might be a very important step?

Mr. Poch: Absolutely.

Senator Spivak: I have a furnace that I now have to replace because the city is telling me I can no longer use it. It is only four years old, but the piping or something has now been discontinued. Nobody told me that.

Mr. Poch: There was a safety issue. This is probably a particular gas appliance.

Senator Spivak: Right. Now I am replacing it with a high-efficiency furnace. I have no choice, and many people had no choice, because the gas company says, “If you do not do this, we will close down your heat.” I think people are used to, or at least can tolerate, strict codes.

Mr. Poch: The distinction between a safety-driven code and an energy-efficiency-driven code is a question of political philosophy. I know in provinces like Alberta and Ontario there seems to be more reluctance for government to mandate measures. This is a legitimate political debate. There is public acceptance of codes, since they are there for safety. Historically, the codes have also looked at how much insulation you have to put in a wall.

Senator Spivak: Everybody is becoming educated about the washer and dryer.

You say that with \$100 million a year, you could reach 20 per cent of Canadian housing over 10 years. Would it be more of a cost benefit to say, “Let us allocate \$500 million a year and get this all done in five years,” apart from the codes?

Mr. Poch: There is a staging question. You can only build the infrastructure so fast. If the announcement next week was that “We will fund EnerGuide for Houses incentives at \$1.7 billion,” the community groups could not do it that fast. The private sector presumably could, but they would not achieve the kind of economy that we can with this approach. There is a pacing whereby you need to ramp it up.

Senator Spivak: If you could do it, how would you rate this in terms of the priorities? In terms of homes and the One-Tonne Challenge, where would you rate this out of 10?

Mr. Poch: Very high, apart from the codes and appliance-rating approach.

M. Poch: Peut-être, mais les constructeurs ont tendance à choisir le gaz. Les codes constituent des lignes directrices de base. Ils comportent les exigences minimales. Il ne fait aucun doute que les normes d'efficacité pour les appareils et les voitures — comme nous l'avons constaté en ce qui concerne les normes adoptées aux États-Unis — sont de loin la façon la plus rentable d'économiser l'énergie et de réduire les émissions. Mis à part l'aspect financier, les normes facilitent la tâche aux propriétaires et aux consommateurs. L'ingénieur connaît les normes, alors, ces derniers n'ont pas à se renseigner eux-mêmes.

Le sénateur Spivak: Sur le plan des coûts-avantages, apporter des changements aux codes pourrait constituer une étape très importante, n'est-ce pas?

M. Poch: Tout à fait.

Le sénateur Spivak: Je possède une fournaise que je dois remplacer, car la ville m'a avisée que je ne pouvais plus l'utiliser. Elle ne date que de quatre ans, mais on ne produit plus le type de tuyauterie utilisée. Personne ne me l'avait dit.

M. Poch: C'est pour des raisons de sécurité. Il s'agit probablement d'une fournaise au gaz.

Le sénateur Spivak: C'est exact. Je vais la remplacer par une fournaise à haut rendement. Je n'ai pas le choix, comme bien d'autres personnes, car l'entreprise de gaz m'a informée qu'elle cesserait de m'alimenter. Je crois que les gens ont l'habitude des codes stricts, ou du moins ils peuvent les tolérer.

M. Poch: Le fait qu'un code soit axé sur la sécurité et qu'un autre soit axé sur l'efficacité énergétique dépend de la philosophie politique. Je sais que dans des provinces comme l'Alberta et l'Ontario, le gouvernement semble être plus réticent à imposer des mesures. Il s'agit d'un débat politique légitime. Le public accepte les codes, étant donné qu'ils existent pour leur sécurité. Depuis toujours, les codes régissent également la quantité d'isolant que les murs doivent contenir.

Le sénateur Spivak: Tout le monde est renseigné à propos des laveuses et des sècheuses.

Vous dites qu'avec 100 millions de dollars par année, vous pourriez toucher 20 p. 100 des logements canadiens en 10 ans. Ne serait-il pas plus avantageux de prévoir 500 millions de dollars par année pour tout effectuer en cinq ans, sans égard aux codes?

M. Poch: Il faut tout de même un certain temps pour bâtir l'infrastructure. Si on annonçait la semaine prochaine que 1,7 milliard de dollars seraient affectés au programme EnerGuide pour maisons, les groupes communautaires ne pourraient pas aller plus rapidement. Le secteur privé pourrait peut-être, mais il n'atteindrait pas le type d'économies que nous pouvons réaliser avec cette approche.

Le sénateur Spivak: Si vous étiez en mesure de le faire, quelle priorité y accorderiez-vous? En ce qui concerne les maisons et le défi d'une tonne, quelle serait votre évaluation sur une échelle allant jusqu'à dix?

M. Poch: J'y accorderais une très haute priorité, mis à part les codes et le classement des appareils.

Senator Spivak: Are there any appliances sold that are not energy efficient?

Mr. Poch: Yes. There is still a range of them out there. You could still buy a top-loading washer. It was only this year that front loading has become more prevalent. A few years from now, it will be very reasonable for the government to say, "You can no longer sell top loaders." At that point you will have the economy of scale so that the incremental cost to the homeowner is minor.

Senator Spivak: Is it possible to use legislation for that?

Mr. Poch: For some of these issues, there is no question.

Senator Spivak: These are things that you can do and people would accept it because it will save them money.

Mr. Poch: Apart from the direct mandating of particular measures, I think the incentives for retrofitting is top of the list because it is a relatively inexpensive delivery approach. It is about energy efficiency, so in terms of carbon, you are getting the best savings because you are saving the fuel.

Senator Spivak: The price of natural gas is going through the roof. It has maybe doubled. What has happened is ridiculous. The cost to a homeowner to replace the furnace might be paid back in a couple years. I am getting a high-efficiency furnace — I would anyway — but the cost of heating my house is prohibitive. It is rather like the insurance business, in that it is getting beyond all reason. I am not sure how that compares to electrical heating.

Mr. Poch: Gas is still cheaper than electricity except in places like Quebec. In provinces like Ontario, gas is the most cost effective. It has gone up considerably. Even though it has gone up and the payback period for an efficient furnace has come down, you still have a real barrier in the marketplace. People are adverse to capital investment — "I do not know how long I will be in this house. I am uneasy about this new technology. I do not know how to pick one. I do not know whom to trust." That is what these programs are designed to address.

Senator Spivak: The high-efficiency furnaces have improved over the last five or six years. I know that because I could not get one five or six years ago. They were not too happy with it. Now you can get one. Would it be worth launching an education program, because for some people, payback is important? People want to save money.

Le sénateur Spivak: Des appareils qui ne sont pas efficaces sur le plan énergétique se trouvent-ils sur le marché?

M. Poch: Oui. Il y en a encore toute une gamme sur le marché. Il est encore possible d'acheter une laveuse à chargement vertical. Ce n'est que cette année que le chargement frontal s'est imposé comme norme courante. Dans quelques années, le gouvernement pourra très raisonnablement interdire la vente des laveuses à chargement vertical. À ce stade-là, on réalisera des économies d'échelle, de sorte que le supplément de coût assumé par le propriétaire sera faible.

Le sénateur Spivak: Est-il possible de le faire par voie législative?

M. Poch: Pour régler certains points, certes.

Le sénateur Spivak: Il y a des choses qu'on peut faire et qui seraient acceptées parce qu'elles feraient économiser.

M. Poch: Mis à part d'exiger carrément la prise de mesures particulières, je crois que les incitatifs à la rénovation domiciliaire figurent en tête de liste parce qu'il s'agit d'une mesure relativement peu coûteuse. Elle concerne l'efficacité énergétique. Ainsi, en termes de carbone, vous réalisez la meilleure épargne puisque vous réduisez la consommation de combustible.

Le sénateur Spivak: Le prix du gaz naturel grimpe de façon vertigineuse. Il a peut-être doublé. C'est tout à fait ridicule. Le propriétaire de maison pourrait peut-être récupérer le coût de remplacement de la chaudière en quelques années. Je vais m'acheter une chaudière à haut rendement énergétique — je l'aurais fait de toute façon —, mais le coût de chauffage de la maison est prohibitif. C'est un peu comme le secteur des assurances, où les primes défient toute logique. Je ne suis pas sûre comment cette situation se compare avec le chauffage à l'électricité.

M. Poch: Le gaz demeure moins cher que l'électricité sauf en certains endroits comme au Québec. Dans des provinces comme l'Ontario, le gaz est le combustible le plus rentable. Son prix a considérablement augmenté. Bien qu'il ait augmenté et que la période de récupération de l'investissement dans une chaudière efficace se soit raccourcie, un véritable obstacle persiste sur le marché. Les gens sont réfractaires aux investissements en capitaux. Ils se disent qu'ils ne savent pas pendant combien de temps ils habiteront la maison, qu'ils ne connaissent pas bien la nouvelle technologie, qu'ils ne savent pas comment choisir ni à qui faire confiance. Voilà les problèmes que sont censés régler ces programmes.

Le sénateur Spivak: Les chaudières à haut rendement énergétique se sont améliorées au cours des cinq ou six dernières années. Je le sais, parce qu'on n'arrivait pas à s'en procurer sur le marché il y a cinq ou six ans. Le produit n'était pas très satisfaisant. Aujourd'hui, vous pouvez en acheter une. Un programme d'information serait-il utile, parce que pour certains, la période de récupération compte pour beaucoup dans la décision? Les gens souhaitent économiser.

Mr. Poch: I can tell you from my experience in my day-to-day job, as I represent environmental groups before the Ontario Energy Board, I am predominantly cajoling the gas utilities and now the electrical utilities to adopt conservation programs.

We bring in experts from all over to advise on how best to do this. They all agree that public education is a necessary element but insufficient on its own. You want to increase public awareness; you want to have that education, but in general, it is not highly effective by itself.

Senator Spivak: Maybe you could get the high-efficiency furnace manufacturers to advertise it.

Mr. Poch: Yes, we want to do that and form those partnerships.

I can tell you that there is innovation with these kinds of programs. There are these joint efforts, where you interest the utility in getting an incentive from the regulator to help save customers money. The utility, because it is big and connected, talks to the manufacturers and gets them to improve the average standard of their fleet of water heaters. I can tell you that because it happened in Ontario. It was very cost effective.

Senator Spivak: It is like cars. Someone suggested here switching the rebates to cars that are more fuel-efficient. We have to use our brains because we do not have enough money.

The Chairman: I apologize to you all, but we are running out of time. I will ask everyone to be concise in their questions and answers, because we have two other witnesses.

Senator Buchanan: I would like to spend a few minutes on the situation in Nova Scotia. Many people think that because we seem to have all kinds of natural gas, that we no longer have any problems with energy and with burning oil or coal. The fact is that 80 per cent of our electricity is still produced by coal-fired generators, 10 per cent from oil and a small percentage by other means such as wood and hydro.

Coal is still number one, even though it is not our coal. It comes from South America and the United States.

Using natural gas to generate our electricity is way down the road because most of the generators are in Cape Breton. There are no natural gas pipelines into Cape Breton and there will not be for a while.

Converting from oil or electric heat, which is what we have in Nova Scotia, except in rural areas where wood is burned, to natural gas is not very appealing, because as Senator Spivak said,

M. Poch: Ce que je sais, d'après ce que je vois tous les jours en tant que représentant de groupes environnementaux devant la Commission de l'énergie de l'Ontario, c'est que j'essaie surtout de persuader les services de distribution de gaz et, désormais, d'électricité d'adopter des programmes de conservation.

Nous faisons venir des experts de partout pour les conseiller quant à la meilleure façon de le faire. Ils sont tous d'accord pour dire que l'information publique est un élément essentiel, mais qu'à lui seul, il ne suffit pas. On veut sensibiliser davantage le grand public. On veut donc diffuser cette information, mais, en règle générale, à elle seule, elle n'est pas très efficace.

Le sénateur Spivak: Vous pourriez peut-être convaincre les fabricants de chaudières à haut rendement énergétique d'en faire la publicité.

M. Poch: Oui, c'est ce que nous souhaitons, de même que de former des partenariats.

Je peux vous dire qu'il y a beaucoup d'innovations dans ce genre de programme. On déploie des efforts conjoints dans le cadre desquels on persuade le service de distribution d'aller chercher un incitatif de l'organisme de réglementation en vue d'aider ses clients à économiser. Le service de distribution, parce qu'il est si important et réseauté, en parle aux fabricants et les convainc d'améliorer la norme moyenne de leur parc de chauffe-eau. Je peux l'affirmer parce que c'est ce qui s'est produit en Ontario. Ce fut très rentable.

Le sénateur Spivak: C'est un peu comme l'automobile. Quelqu'un a proposé à notre comité d'accorder des rabais aux acheteurs d'automobiles moins énergivores. Il faut se creuser les méninges parce que les fonds sont limités.

Le président: Vous allez tous devoir m'excuser, mais il ne nous reste presque plus de temps. Je vais vous demander à tous d'être concis dans vos questions et vos réponses, car nous avons deux autres témoins à entendre.

Le sénateur Buchanan: J'aimerais prendre quelques instants pour parler de la situation en Nouvelle-Écosse. Ils sont nombreux ceux qui croient que, parce que nous semblons avoir des réserves de toutes sortes de gaz naturel, l'énergie et la combustion de fioul ou de charbon ne nous pose plus de problème. Or, 80 p. 100 de notre électricité continue d'être produite par des centrales au charbon, 10 p. 100 par des centrales au fioul et un faible pourcentage, par d'autres moyens comme le bois ou l'hydro-électricité.

Le charbon continue d'être la source première, même s'il ne nous appartient pas. Il nous vient d'Amérique du Sud et des États-Unis.

Il est encore loin le jour où nous produirons notre électricité avec du gaz naturel parce que la plupart des centrales se trouvent à Cap-Breton. Il n'y a pas de gazoduc qui se rend à Cap-Breton et ce n'est pas demain la veille.

La conversion du chauffage au fioul ou à l'électricité, les deux principaux combustibles de chauffage en Nouvelle-Écosse, exception faite des régions rurales où l'on brûle du bois, au gaz

the cost of natural gas has gone up. It will be too costly for people to convert their furnaces to natural gas. Heritage Gas is finding that out.

We have a problem. We have to stay with the status quo.

Mr. Poch: You have an opportunity as well, especially where people are heating with electricity. As you point out, electricity is produced predominantly from coal. The physics of heating with electricity are that you burn 3 BTUs of coal to produce 1 BTU of heat in the home. It is irrational from a physics and economics perspective to heat with electricity, except that it exists. It is a reality.

That means that energy efficiency or conservation is that much more cost effective. Every BTU you save sealing a crack around your window is 3 BTUs less of coal being burnt back in Cape Breton. If you add in the energy used in extracting and transporting that coal, it is even more. There is a very high leverage. Efficiency is always the best option.

Senator Buchanan: It is difficult to get people to do it.

One other point is that of all the provinces of Canada where there is an opportunity for people who convert to receive a grant, there is a barrel of money in Nova Scotia. There is about \$14 million for people to convert from oil or electricity to natural gas. It is not government money, which is interesting. It is money set aside by the natural gas developers and producers offshore over the last six or seven years specifically for people to convert to natural gas.

Fourteen million dollars in a population of about 1 million will not go that far, but at least it is a start.

The Chairman: Fortunately, there is not just one person per house in Nova Scotia, as we all know.

Mr. Poch, we have been very well informed by you. I have a list of questions and I know other senators do as well. We will send them to you. I hope you will respond by sending the answers back.

Mr. Poch: I will either respond myself or have my colleagues attend to that in my absence. I enjoyed being here.

The Chairman: We may impose on you again.

We now have before us Mr. Ted Ferguson from B.C. Hydro — Power Smart. Before you begin, I want to tell you that at a conference in Vancouver that we attended the year before last, we heard what you had done with the Power Smart initiative, and it set everyone back on his or her heels. It was marvellous. People

naturel n'est pas très intéressante parce que, comme l'a dit le sénateur Spivak, le coût du gaz naturel a grimpé en flèche. La conversion des chaudières au gaz naturel coûtera trop cher. C'est ce qu'est en train de découvrir Heritage Gas.

Nous avons un problème. Il faut maintenir le statu quo.

M. Poch: C'est pourtant une aubaine, surtout si vous vous chauffez à l'électricité. Comme vous l'avez fait remarquer, l'électricité est surtout produite au moyen de charbon. Le principe physique du chauffage à l'électricité, c'est que vous consommez trois BTU de charbon pour produire un seul BTU de chaleur dans la maison. Il est illogique sur le plan de la physique comme sur le plan économique de chauffer à l'électricité, sauf qu'il faut se rendre à l'évidence. Le chauffage à l'électricité est une réalité.

Cela signifie que l'efficacité énergétique ou la conservation est beaucoup plus rentable, lorsque vous adoptez des mesures. Chaque BTU que vous économisez en isolant une fenêtre représente trois BTU de moins de charbon brûlé à Cap-Breton. Si vous y ajoutez l'énergie utilisée pour extraire le charbon et le transporter, l'économie est encore plus grande. C'est là un argument très convaincant. L'efficacité est toujours la meilleure option.

Le sénateur Buchanan: Il est difficile de convaincre les gens de le faire.

Par ailleurs, parmi toutes les provinces canadiennes où l'on peut effectuer une conversion et toucher une subvention, on est particulièrement généreux en Nouvelle-Écosse. Une réserve de 14 millions de dollars environ est disponible pour subventionner la conversion du fioul ou de l'électricité au gaz naturel. Fait intéressant, il ne s'agit pas de fonds du gouvernement. C'est de l'argent qu'ont mis de côté ceux qui produisent et mettent en valeur le gaz naturel qui se trouve au large des côtes au cours des six ou sept dernières années en vue de convaincre le public d'adopter le gaz naturel.

Quatorze millions de dollars pour une population d'un million environ, ce n'est pas le Pérou, mais c'est un début.

Le président: Heureusement que, comme nous le savons tous, il y a plus d'un occupant par maison en Nouvelle-Écosse.

Monsieur Poch, vous nous avez très bien renseignés. J'ai une liste de questions, comme d'autres sénateurs, j'en suis sûr. Nous vous les ferons parvenir. J'espère que vous y répondrez.

M. Poch: Soit que je vais y répondre moi-même ou que je demanderai à des collègues de le faire en mon absence. Ce fut un plaisir de vous rencontrer.

Le président: Il se peut que nous vous invitons à nouveau.

Nous accueillons maintenant M. Ted Ferguson, de B.C. Hydro — Power Smart. Avant de commencer, je tiens à vous dire qu'à une conférence qui a eu lieu à Vancouver, il y a deux ans, nous avons entendu parler de l'initiative Power Smart. Elle nous avait tous ragailardis. C'était fantastique. Tous

were cheering about it, and I have referred to it often as a model of what utilities ought to do.

Having said that, I welcome you. I would ask you to be as brief as you possibly can while being sure to make your points. I ask senators to do the same.

Mr. Ted Ferguson, Environmental Coordinator and Greenhouse Gas Management, B.C. Hydro — Power Smart: Thank you, it is my pleasure to be here. I heard that you have been meeting since eight o'clock this morning. I will try to liven it up for you.

I will touch on three things. We will follow the information that I had sent around.

I had two options in front of me in deciding what information to share with you. One was how we do the program. The other is how it should be done across Canada under the Kyoto accord. They are slightly different because under Kyoto, you would be dealing with new regulations and policy applied to industry. It is a separate question. I will try to touch on both. We can get into greater detail after my talk.

I want to touch on how we integrate Power Smart into a greenhouse gas management program in our company, because it is a key part of it. It is integrated with other aspects.

Lastly, I will briefly touch on what we expect to see going forward under Kyoto for programs like Power Smart.

Here you have a B.C. Hydro profile. We are a big electricity company, the third largest in Canada, with 1.6 million customers. We are a generator and distributor.

In Alberta you are seeing a separation of electricity companies. You have the generators and then an unrelated distribution company. We are vertically integrated. Hydro Quebec and Manitoba Hydro are the same.

Our power is about 90 to 95 per cent hydro. Some years, 10 per cent is gas. It depends on the water levels. We have significant emissions compared to most hydro companies in Canada — 1 to 3 million tons a year. We are quite interested in how Kyoto policies will shape up.

We have significant annual and inter-daily trade with the U.S. through one of our subsidiaries called Power X. We are interested in how greenhouse gas policies will affect us as a Canadian

applaudissaient, et j'ai moi-même souvent mentionné cette initiative comme modèle de ce que devraient faire les services publics.

Cela étant dit, je vous souhaite la bienvenue. Je vous demanderais d'être le plus bref possible, sans pour autant sauter les points dont vous souhaitez nous entretenir. Je vais demander la même chose aux sénateurs.

M. Ted Ferguson, coordonnateur, Services environnementaux et gestion du gaz à effet de serre, B.C. Hydro — Power Smart: Je vous remercie. C'est pour moi un plaisir d'être ici. J'ai entendu dire que vous siégez depuis 8 heures ce matin. Je vais donc essayer de vous faire un exposé un peu plus intéressant.

Je vais aborder trois points, en suivant le document que nous avons fait distribuer.

J'avais deux choix en ce qui concerne l'information que je partagerais avec vous. Je pouvais vous parler soit de la manière dont nous exécutons le programme, soit de la façon dont il devrait être exécuté partout au Canada, sous le régime de l'accord de Kyoto. Dans ce dernier cas, le programme serait quelque peu différent parce qu'un nouveau règlement et une nouvelle politique s'appliqueraient à l'industrie. Mais c'est là une autre question. J'essaierai de vous parler des deux. Quand j'aurai terminé mon exposé, nous pourrions entrer dans le détail.

J'aimerais vous expliquer comment nous intégrons Power Smart à un programme de gestion des gaz à effet de serre au sein de notre entreprise, parce qu'il y joue un rôle clé. Il est en effet intégré à d'autres volets.

Enfin, je vais brièvement vous parler de ce à quoi nous nous attendons sous le régime de Kyoto pour les programmes comme Power Smart.

Voici un profil de B.C. Hydro. Notre 1,6 million de clients fait de nous la troisième société d'électricité au Canada. Nous sommes à la fois un producteur et un distributeur d'électricité.

En Alberta, les sociétés d'électricité ne sont pas intégrées. Vous avez, d'une part, les producteurs et, d'autre part, les distributeurs sans aucun lien avec les premiers. Nous, par contre, sommes une société à intégration verticale, tout comme Hydro-Québec et Hydro-Manitoba.

Nous produisons entre 90 et 95 p. 100 environ de notre électricité au moyen d'énergie hydraulique. Certaines années, 10 p. 100 de cette électricité sont produits au moyen de gaz. Tout dépend des niveaux d'eau. Nos émissions sont élevées par rapport à la plupart des autres sociétés d'électricité du Canada. Nous en produisons entre 1 et 3 millions de tonnes par année. Nous avons donc tout intérêt à savoir comment évolueront les politiques de Kyoto.

Nous faisons des échanges importants chaque année et chaque jour avec les États-Unis, par l'intermédiaire d'une de nos filiales, Power X. Il nous tarde d'apprendre comment les politiques

company in relation to the United States, considering that they have not adopted Kyoto. We are interested in knowing how that will affect electricity prices and our trading regime.

We integrate environmental, social and economic matters into our decision-making. Power Smart finds a balance among those three issues. When you are an electricity company, you have a huge impact on people and the environment. It is good business to take care of what we call the triple bottom line.

The fourth slide refers to our greenhouse gas emission projections. We subtract the effects of Power Smart and show what would have happened if we had not been working on energy efficiency.

Our next resource option for power is natural gas. We have already developed some natural gas plants. We have one on schedule to be introduced on Vancouver Island for which we are seeking approval.

If you assume high-efficiency gas generation had been used instead of Power Smart and our green or clean energy programs, B.C. Hydro emissions would be twice what they are today.

It is a message that we like to convey. What would have happened otherwise? What would have happened if we had not had Power Smart? We would have had to go to more natural gas generation, since more large hydro projects currently a bit of a challenge in our jurisdiction. We quantify the benefits in terms of climate change and greenhouse gas emissions.

The next slide explains the greenhouse gas intensity. It is based on output. How many tons of greenhouse gas do you produce compared to the amount of electricity produced. We are quite low in comparison to other jurisdictions.

How does Power Smart manage both the electricity supply and environmental issues such as greenhouse gas or climate change? You can see that in what we call our "resource stack." How will we supply new electricity demand? There is economic growth in B.C, although perhaps less than historically. There is growth around Whistler, where they have started installing heated driveways now. It is the trend. It is fairly energy intensive.

With increased population, you have greater demand. How will you meet that demand? At the top of our resource stack is conservation, which is Power Smart. Beyond that, it is Resource Smart, which looks at our existing installations to see how we can

relatives aux gaz à effet de serre nous toucheront en tant qu'entreprise canadienne par rapport à nos concurrentes américaines, puisque les États-Unis n'ont pas adopté le protocole de Kyoto. Nous sommes aussi impatients de savoir comment cela affectera les prix de l'électricité et notre régime commercial.

Nous intégrons dans notre processus décisionnel des considérations d'ordre environnemental, social et économique. Power Smart met en équilibre les trois aspects. Quand vous êtes une société d'électricité, vous avez un impact énorme sur les gens et sur l'environnement. Il n'est donc que logique, sur le plan des affaires, de se préoccuper de ce que nous appelons les trois facteurs décisifs.

La quatrième diapositive fait état de nos projections concernant les émissions de gaz à effet de serre. Nous soustrayons les effets de Power Smart et montrons ce qui serait survenu si nous n'avions pas cherché à réaliser l'efficacité énergétique.

La ressource suivante dont nous nous servons pour produire de l'électricité est le gaz naturel. Nous avons déjà aménagé certaines centrales au gaz naturel. Nous projetons d'en mettre une en service dans l'île de Vancouver. Nous sommes en train de la faire approuver.

Si B.C. Hydro avait utilisé du gaz à haut rendement énergétique pour produire de l'électricité plutôt que d'avoir recours à Power Smart et à ses programmes d'énergies vertes ou propres, ses émissions seraient le double de ce qu'elles sont actuellement.

Nous nous plaisons à le dire. Que serait-il arrivé autrement? Que serait-il arrivé si nous n'avions pas eu Power Smart? Il aurait fallu compter davantage sur le gaz naturel pour produire l'électricité, puisque les mégaprojets de centrales hydro-électriques posent actuellement un défi dans notre juridiction. Nous quantifions les avantages en termes de changements climatiques et d'émissions de gaz à effet de serre.

La diapositive suivante illustre l'intensité des gaz à effet de serre qui est fonction de la production. Combien de tonnes de gaz à effet de serre produisez-vous par rapport à la production d'électricité? Notre production de gaz est très faible par rapport à d'autres juridictions.

Comment Power Smart arrive-t-il à gérer à la fois l'approvisionnement en électricité et des questions environnementales comme les gaz à effet de serre ou les changements climatiques? Vous pouvez le voir dans ce que nous appelons notre profil des ressources. Comment répondrons-nous à la nouvelle demande d'électricité? La Colombie-Britannique affiche une croissance économique, bien qu'elle soit peut-être inférieure à ce qu'elle a été par le passé. La demande s'accroît aux alentours de Whistler où, dernière mode, on installe des entrées chauffées, très énergivores.

Quand la population augmente, la demande croît également. Comment répondre à cette nouvelle demande? En tête de notre profil des ressources, on trouve la conservation, c'est-à-dire Power Smart. Puis, il y a Resource Smart, un programme qui examine

get more energy out of them. Third, we have a clean energy program where we try to buy “clean energy,” as we have defined it, from independent, private-sector power producers.

All three initiatives supply us with new power but also manage our emissions so they do not go up.

I will provide some historical context on Power Smart. It was initiated in 1989. It targets all of our customers, both businesses and homeowners, with information and financial incentives. We provide things that act as catalysts. We provide not only information, but also show how, for example, to arrange funding with the banks. We suggest that they ask banks to find a key account manager who is familiar with energy retrofits. Customers can then deal with that person who understands the economics of energy-efficiency investment.

I will leave several packages with you. On our Web sites, we have lists of people in the banks in B.C., for example, who actually understand the concept of your wanting to invest to increase your energy efficiency and so forth. We try to act as a catalyst in that respect.

Our success has been remarkable, in the sense that there has been a significant reduction in domestic consumption. Using a combined cycle high-efficiency gas generator, which is typically the go-to electricity generation source today, we quantify the greenhouse gas savings.

Power Smart was initiated in the late 1980s and early 1990s and the program was ramped up. Something we may want to discuss is why these programs exist; why has it been successful? It tapered off in the late 1990s. Whether these programs are successful depends on who is in charge and whether they want to see such a program happen. The CEO who was with us in the late 1980s returned in 2000 and helped us revamp the program and re-energize it — no pun intended.

We have a new target and a massive outlay of capital, \$600 million over the next 10 years. That is enough for two of the gas plants we are trying to put on Vancouver Island now. By 2010, the technical numbers are 3,500 giga-watt hours. That is about 35 per cent of our growth. Growth between now and a decade further will be about 10,000 giga-watt hours. With that number, we shave 35 per cent off that increase. That is what we consider to be our accomplishment.

Demand would have gone up by 10 per cent, but instead we have these aggressive programs that reduced it by 3.5 per cent. Therefore, demand is going up by 6.5 per cent over 10 years.

nos installations existantes pour voir comment nous pouvons en tirer encore plus d'énergie. Ensuite, il y a le programme d'énergies propres dans le cadre duquel nous tentons d'acheter de l'énergie propre, telle que nous la définissons, de producteurs d'énergie indépendants du secteur privé.

Les trois initiatives sont sources pour nous de nouvelle énergie, mais elles permettent aussi de ne pas augmenter nos émissions de gaz à effet de serre.

Voici quelques faits au sujet de Power Smart. L'initiative lancée en 1989 cible tous les clients, tant commerciaux que résidentiels, auxquels elle offre de l'information et des incitatifs pécuniaires. Ce que nous offrons sert de catalyseur. Non seulement nous leur fournissons de l'information, mais nous leur montrons également, par exemple, comment organiser leur montage financier auprès des banques. Nous leur suggérons de demander aux banques de trouver un directeur principal de compte qui s'y connaît bien en amélioration du rendement énergétique. Les clients peuvent ensuite traiter avec cette personne qui comprend la rentabilité d'un investissement visant à accroître le rendement énergétique.

Je vais vous laisser plusieurs documents. Sur nos sites Web, nous affichons des listes d'employés de banque de Colombie-Britannique, par exemple, qui comprennent vraiment la logique d'investir de manière à accroître son rendement énergétique et ainsi de suite. À cet égard, nous essayons d'agir comme catalyseurs.

Nous avons connu un succès remarquable, en ce sens qu'il y a eu une réduction sensible de la consommation intérieure. En utilisant le modèle d'une centrale à cycle mixte produisant de l'électricité à l'aide de gaz à haut rendement énergétique, une source à la mode actuellement, nous quantifions les économies de gaz à effet de serre.

Power Smart a été lancé vers la fin des années 80 et au début des années 90, puis il a été restructuré. Il serait peut-être bon de discuter de la raison pour laquelle ce programme existe. Pourquoi a-t-il connu tant de succès? Il a été progressivement retiré vers la fin des années 90. La réussite de ce programme dépend de la personne qui en est responsable et de sa volonté d'en mettre un en place. Le PDG qui était à la tête de l'entreprise vers la fin des années 80 est revenu en l'an 2000 et nous a aidés à restructurer le programme et à le réactiver.

Nous nous sommes fixé une nouvelle cible et y avons prévu une injection massive de fonds, soit 600 millions de dollars au cours des 10 prochaines années. Ces fonds suffisent pour mettre en service deux des centrales au gaz que nous essayons de faire approuver dans l'île de Vancouver actuellement. D'ici à l'an 2010, selon les fiches techniques, elles produiront 3 500 gigawattheures, soit l'équivalent de 35 p. 100 environ de la croissance de notre demande, évaluée à 10 000 gigawattheures environ au cours des dix prochaines années. Ces centrales au gaz permettront donc de répondre à 35 p. 100 de l'augmentation. C'est ce que nous estimons être notre grande réalisation.

La demande aurait progressé de 10 p. 100, mais, par ces programmes dynamiques, nous avons plutôt réussi à la réduire de 3,5 p. 100. Par conséquent, la demande va croître de 6,5 p. 100 au cours des dix prochaines années.

Looking across the Canadian horizon, we find it odd that Power Smart is the most aggressive electrical utility energy-efficiency program in Canada. We are proud of it, but we are not entirely sure why it has not been picked up by other jurisdictions, even in a minor way.

We renewed it in 2001, but I think I made the points on that next slide.

This shows how we do it. We have an industrial incentive program. We have an example here from Norske, which is the parent company of a large pulp and paper and lumber company in B.C. Here is an example of how we worked with them to save electricity. It gives some of the details and prices.

Something that is not in here, but is in the documentation I will leave with you, is how we choose a project for Power Smart to share some of the costs with a customer.

Here are the criteria: We consider the price for us to buy new electricity or produce new electricity from a gas-fired generating station to be \$55 a megawatt hour. We say about \$55 is the going rate for gas-fired electricity.

For our Power Smart program we go to the community, to businesses and industrial customers for anything up to \$25 a megawatt hour, so slightly less than half of what we would have to spend for new electricity.

That is our threshold. In this example, it is 7.2 cents per kilowatt-hour. That is \$7 per megawatt hour, which is very inexpensive compared to what we would have to spend if we built a gas plant, bought the gas and generated electricity with it.

We go out into the community and do something called a "conservation potential review." We hire expert consultants who look at the situation in the B.C. economy and the potential out there with existing technology. This is not R & D, not something that will be potentially on the market in five years, but technology we can go out and buy now. It is tested and proven. What is the potential?

Those are some of the parameters that we use to decide what can we do and what makes business sense for us as well.

Another example there is Highland Valley Copper, and others that I will not go into.

Another aspect that has been popular this year is the LED traffic light program. It is a different form of light that does not release any heat and is extremely efficient. We have all seen them on electronic devices. This little red light here below the mike is

Si l'on examine ce qui se passe au Canada, il est étrange de constater que Power Smart est le programme d'efficacité énergétique le plus agressif mis sur pied par une société d'électricité au Canada. Nous en sommes fiers, mais nous ne sommes pas tout à fait sûrs de la raison pour laquelle il n'a pas été repris par d'autres, même à petite échelle.

Nous l'avons renouvelé en 2001, mais je crois l'avoir souligné dans la diapositive suivante.

Voici comment nous nous y prenons. Nous offrons un programme d'incitatifs industriels. On en voit ici un exemple, Norske, société mère d'une importante entreprise de pâtes et papiers et de bois d'oeuvre de la Colombie-Britannique. Voici comment nous avons collaboré avec elle pour réduire sa consommation d'électricité. Vous trouverez aussi certains détails et des prix.

Ce que vous n'y trouverez pas par contre, mais qui figure dans la documentation que je vais vous laisser est la façon dont nous choisissons un projet dans le cadre de Power Smart pour partager certains coûts avec un client.

Voici les critères. Nous calculons que l'achat de nouvelle électricité ou sa production au moyen d'une centrale au gaz nous coûterait 55 \$ par mégawattheure. Ce montant devient donc le tarif courant d'électricité produite au gaz.

Dans le cadre de notre programme Power Smart, nous rencontrons les consommateurs dans la communauté, dans les entreprises et dans l'industrie, pour tout ce qui s'élève jusqu'à 25 \$ le MWh, c'est-à-dire légèrement moins que la moitié de ce qu'il nous faudrait dépenser pour créer de la nouvelle électricité.

C'est notre seuil. Dans cet exemple, il est de 7,2 cents le kWh. Cela revient à 7 \$ le MWh, ce qui est très peu coûteux comparativement à ce que nous devrions dépenser si nous devions construire une centrale d'électricité alimentée au gaz, pour acheter le gaz et produire de l'électricité.

Nous allons dans la communauté et faisons ce qu'on appelle un «examen du potentiel de conservation». Nous embauchons des experts-conseils qui examinent la situation dans le contexte de l'économie de la Colombie-Britannique et le potentiel qu'on retrouve avec la technologie existante. Il ne s'agit pas de R et D, il ne s'agit pas de quelque chose qui se retrouvera peut-être sur le marché dans cinq ans, mais d'une technologie que l'on peut utiliser dès maintenant. C'est une technologie qui a été testée et qui a fait ses preuves. Quel est le potentiel?

Ce sont là certains des paramètres que nous utilisons pour décider ce que nous pouvons faire et ce qui est profitable pour nous également.

Un autre exemple, c'est celui de Highland Valley Copper, et d'autres sur lesquels je ne m'arrêterai pas.

Un autre élément qui a reçu beaucoup d'attention cette année, c'est le programme des feux de circulation à DEL. Il s'agit d'une forme différente d'éclairage qui ne libère pas de chaleur et qui est extrêmement efficace. On en trouve sur les appareils

probably an LED. They have been in use for years, but we have not put them into large industrial applications.

We worked with the supplier to get a better price and better access to the product. We have started implementing traffic light programs throughout the municipalities in B.C. These have, as listed here, incredible benefits of all kinds.

We have covered the institutional initiatives — the traffic lights are a municipal issue, so I do not know whether it is institutional, but it is dealing with different levels of government.

Power Smart Residential is where we try to change behaviour within homes — for example, changing light bulbs. Many of those programs are found in stores. We have Power Smart staff. In the summers, we have a Power Smart youth team that goes around Home Depot stores and places like that. They have coupons and all kinds of shows in the store to get people to buy the products.

They go to the schools. Part of the package is a program to try to provoke a different kind of thinking amongst children. They can take it home and perhaps educate their parents.

The next slide there is about a program called e.Points. It is like a rewards or airline points program, but on a much smaller scale. If you are an industrial customer who invests in energy efficiency and has a Power Smart agreement with us, if you go beyond what is stated in the agreement, you get bonus points and products. It is a reward system.

That is a rough sketch of how we implement the program. Prior to that, there was a very rough sketch of the economics of the program. It costs us less than it would to buy or to generate new electricity.

The Chairman: That was the main impetus, because the company found a way to meet the gap between supply and demand while deferring the capital expenditure on additional power generation by convincing its customers to use less electricity?

Mr. Ferguson: We have extremely low electricity rates. As a result, people have not had the incentive from a cost perspective to invest in energy efficiency — many are saying that in the wood products sector, for example. You look at the horizon and ask whether it is easier to run a Power Smart program or dam another river. We have a mandate to supply electricity and that is the reason we exist. What is the easiest way to do it? For us, it is through energy savings.

électroniques. Ce petit voyant rouge sous le microphone est probablement un DEL. On les utilise depuis des années, mais pas dans des applications industrielles de grande taille.

Nous avons travaillé avec le fournisseur pour obtenir un meilleur prix et un meilleur accès au produit. Nous avons commencé à mettre en oeuvre des programmes de feux de circulation partout dans les collectivités de la Colombie-Britannique. Ces feux présentent beaucoup d'avantages incroyables, comme vous pouvez le voir dans cette énumération.

Nous avons parlé des initiatives institutionnelles — les feux de circulation relèvent des municipalités, alors, j'ignore si on peut dire institutionnel dans ce cas, mais c'est certainement traiter avec différents niveaux de gouvernement.

Le volet résidentiel de Power Smart vise à modifier le comportement au foyer — par exemple, changer les ampoules électriques. Beaucoup de ces programmes sont offerts dans les magasins. Nous avons le personnel de Power Smart. L'été, nous avons des équipes de jeunes qui se rendent dans les magasins Home Depot et autres endroits du genre. Ils offrent des coupons et font toutes sortes de présentations pour inciter les gens à acheter les produits.

Nos équipes se rendent dans les écoles. Dans tout cet ensemble, il y a un programme qui vise à modifier la façon de penser des enfants. Lorsqu'ils reviennent à la maison, ils peuvent, peut-être, éduquer leurs parents.

La diapositive suivante concerne un programme appelé e.Points. C'est semblable à un programme de récompense ou de points aériens, mais à une échelle beaucoup plus petite. Si vous êtes un client industriel qui investit dans l'efficacité énergétique et qui a signé une entente Power Smart avec nous, si vous allez plus loin dans vos économies que ce qui est stipulé dans l'entente, vous obtenez des points bonus et des produits. C'est un système de récompense.

Je viens de brosser un tableau très sommaire de la façon dont nous appliquons le programme. Juste avant, nous avons tracé un portrait très sommaire des données économiques du programme. Il nous en coûte moins cher que d'acheter ou de produire de l'électricité neuve.

Le président: C'est ce qui a donné l'impulsion principale à ce programme, parce que l'entreprise a trouvé une façon de combler l'écart entre l'offre et la demande tout en reportant à plus tard les investissements de capitaux nécessaires pour produire plus d'énergie, en parvenant à convaincre ses clients d'utiliser moins d'électricité, non?

M. Ferguson: Nous avons des tarifs d'électricité extrêmement bas. En conséquence, les gens n'ont pas eu d'incitatif économique pour investir dans l'efficacité énergétique — beaucoup disent que c'est le cas dans le secteur des produits forestiers, par exemple. Vous regardez à l'horizon et vous vous demandez s'il est plus facile d'appliquer un programme comme Power Smart ou de construire un barrage sur une autre rivière. Nous avons pour mandat de fournir de l'électricité et c'est la raison pour laquelle nous existons. Quelle est la manière la plus facile de le faire? Pour nous, c'est par les économies d'énergie.

You may have heard this — “negawatts”; instead of megawatts, it is “negawatts.”

I just want to put this in the context — come back to this very briefly and then I will wrap up — of how it fits into the company’s energy planning. The next slide shows suppliers’ current energy calls. Our first line item on how we supply new electricity is conservation.

The next one is the Resource Smart, but we also have a program whereby we are buying clean energy according to certain criteria — that it does not have greenhouse gas emissions and has other environmental benefits. That is the next way we supply power.

The other way is a program called customer-based generation, or sometimes you might hear the term “distributed generation.” You go to your customers, who often have co-generation opportunities — typically large industrial facilities where they have waste heat and so on — and say, “Do you have an opportunity to generate electricity onsite?” That also avoids the need for us to build new generation capacity. We go into a cost-sharing arrangement on that.

The next slide is an example of how, when we get bids from power producers, we have now started factoring greenhouse gas emissions into prices. It is an interesting process. When somebody wants to sell us electricity on a contract basis, we now value things like “greenness.” How environmentally friendly is it? We have some social criteria as well, concerning consultations in its development and so on.

The next is a typical B.C. Hydro natural resource variability. How dependable is it? Then on the next line you have greenhouse gas. Does your generation emit greenhouse gas? The next is generic — location.

We have started to integrate criteria around greenhouse gas emissions and environmental appropriateness into the decision on what kind of electricity we will buy. Now we are beyond conservation and internal efficiency and are buying from other producers. We put these things into the matrix because we want to avoid future greenhouse gas emissions from the power we are buying from these suppliers.

The last points are about going forward under the Kyoto regime. We are very active with provincial and federal officials in the design of Kyoto policies. We are implicated in this — it is called the “large industrial emitters” category. We expect to receive an emissions target under that category and we expect to be a player in the emissions trading scheme. I am sure you have heard of that.

Vous avez peut-être déjà entendu l’expression «négawatts» plutôt que «mégawatts»; il s’agit ici de «négawatts».

Je veux juste mettre cette question en contexte — revenir sur cette question très brièvement et ensuite, je vais conclure —, pour montrer comment tout cela s’insère dans la planification énergétique de l’entreprise. Sur la diapositive suivante, nous pouvons voir les appels d’offres d’énergie en cours pour les fournisseurs. Le premier élément sur lequel nous allons jouer pour fournir de l’électricité neuve, c’est la conservation.

Le deuxième, c’est ce qu’on a appelé le volet «Resource Smart», mais nous avons également un programme par lequel nous achetons de l’énergie propre en fonction de certains critères — qu’il n’y ait pas d’émissions de GES et qu’il y ait d’autres avantages environnementaux. C’est une autre façon dont nous fournissons de l’énergie.

L’autre façon est un programme de production d’énergie par le client, et parfois, vous pouvez entendre l’expression «production d’énergie distribuée». Souvent, les clients ont une capacité de cogénération — typiquement, les grandes installations industrielles où il y a de la chaleur perdue, etc. — et vous leur demandez s’ils ont la capacité de produire de l’électricité sur place. Cela nous évite également d’avoir à augmenter notre capacité de production d’énergie. Et nous concluons alors une entente de partage des coûts.

La diapositive suivante nous donne un exemple de la façon dont nous avons commencé à tenir compte des émissions de GES dans les prix, lorsque nous recevons des soumissions d’énergie des producteurs. Il s’agit d’un processus intéressant. Si quelqu’un veut nous vendre de l’électricité à contrat, nous évaluons maintenant des éléments comme «le caractère vert». À quel point l’énergie est-elle respectueuse de l’environnement? Nous avons également certains critères sociaux, comprenant par exemple les consultations précédant son développement, et cetera.

Le critère suivant porte sur la variabilité typique des ressources naturelles. Comment fiable est cette énergie? Ensuite, le critère suivant, c’est la réduction des gaz à effet de serre. Est-ce que votre système de production émet des GES? Et le critère suivant est d’ordre général — le lieu de livraison.

Nous avons commencé à intégrer des critères portant sur les émissions de GES et sur le respect de l’environnement dans nos décisions concernant le type d’électricité que nous allons acheter. Nous sommes maintenant au-delà de la conservation et de l’efficacité interne et nous achetons d’autres producteurs. Nous incluons ces éléments dans la formule de calcul, parce que nous voulons éviter les émissions futures de GES liées à l’énergie que nous achetons de ces fournisseurs.

Les derniers points ont trait à la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. Nous travaillons très activement avec les responsables provinciaux et fédéraux à la conception des politiques liées à Kyoto. Nous sommes touchés par cela — c’est ce qu’on appelle la catégorie des «gros émetteurs industriels». Nous nous attendons à ce qu’on nous fixe un objectif pour les émissions de GES dans cette catégorie et nous nous attendons d’être un acteur dans le système d’échange des crédits. Je suis sûr que vous avez entendu parler de cela.

We are advocating quite strongly — and this is connected to what I think you people are trying to figure out — for a system that incorporates some kind of systematic, not so much a reward, but an automatic recognition of conservation, a Power Smart program or renewable energy purchases as a part of the regulation. It is a part of the design of Kyoto implementation. Rather than a one-off government program or subsidy, it should be part of the industrial program. If you have a big Power Smart program — call it demand-side management or conservation, they are all generic terms — that should also have a bearing on what your target is because you are avoiding a lot of emissions. If you have an active and aggressive renewable energy program, that should be taken into consideration.

Those are the dynamics we are looking at in the Kyoto implementation world. Your emissions, your efforts to avoid emissions, to be more efficient, to bring on renewable energy — how are they coordinated? They all need to be coordinated or you get completely mixed signals, between, say, the targets set for your gas plants versus what you are trying to do with your customers. We have the opportunity to design a system that rewards conservation, whether it is in prices — in an emissions trading scheme where emissions are actually priced — or in lower regulatory costs. If you have a good conservation program, you avoid regulatory costs of your greenhouse gas emissions. There is a need for some complementary measures like that, and there are plenty of ideas as to how it can be done. It could be exciting, because the rest of the country could begin to benefit from a Power Smart-type process.

Lastly, green energy and energy efficiency are becoming commoditized around the world. Italy and the U.K. are looking at energy efficiency certificates; different utilities have different targets or goals that they can negotiate and they can trade certificates among themselves, based on whether they meet their targets or not. The same holds for renewable energy. There is a host of innovative, sophisticated and cost-effective means that we can put into place in Canada now that really encourage programs like conservation or our Power Smart idea.

Senator Spivak: Two things: First, how many — I was not listening properly — megawatts, or whatever the term is, of greenhouse gas emissions do you emit a year?

Mr. Ferguson: As a company we measure it in tons, and we typically emit between 1 and 3 million tons a year.

Senator Spivak: You use mostly hydro.

Nous préconisons fortement — et je pense que cela est lié à ce vous essayez de comprendre — un système qui intègre, dans le cadre de la réglementation, une certaine forme de reconnaissance systématique, non pas tellement une récompense, mais une reconnaissance automatique de mesures de conservation, comme un programme Power Smart ou les achats d'énergie renouvelable. Cela fait partie de la conception de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. Plutôt que d'être un programme ou une subvention gouvernementale unique, cela devrait faire partie du programme industriel. Si vous avez un important programme Power Smart — appelez-le gestion de la demande ou conservation, ce sont tous des termes génériques —, cela devrait compter dans l'objectif qui vous sera fixé parce que vous évitez beaucoup d'émissions. Si vous avez un programme actif et vigoureux pour favoriser les énergies renouvelables, cela devrait être pris en compte.

Voilà les dynamiques qui s'appliquent dans l'univers de la mise en oeuvre de Kyoto. Vos émissions, vos efforts pour éviter des émissions, pour être plus efficaces, pour utiliser des énergies renouvelables, comment est-ce que tout cela est coordonné? Tous ces éléments doivent être coordonnés sinon vous allez obtenir toutes sortes de conflits entre, disons, les objectifs fixés pour vos usines d'électricité alimentées au gaz et ce que vous essayez de faire avec vos clients. Nous avons l'occasion de concevoir un système qui récompense la conservation, que ce soit par le biais des prix — dans un système d'échange de crédits où les émissions ont effectivement un prix — ou sous forme de réduction des coûts liés à la réglementation. Si vous avez un bon programme de conservation, vous évitez les coûts liés à la réglementation de vos émissions de GES. Des mesures complémentaires de cette nature sont nécessaires et il ne manque pas d'idées sur la façon dont on peut le faire. Cela pourrait être intéressant parce que le reste du pays pourrait commencer à profiter d'un programme du genre Power Smart.

Enfin, l'énergie verte et l'efficacité énergétique deviennent des notions banales partout dans le monde. L'Italie et le Royaume-Uni envisagent des certificats d'efficacité énergétique; différents services publics ont différents objectifs qu'ils peuvent négocier et ils peuvent s'échanger des certificats entre eux, selon qu'ils atteignent ou non leurs objectifs. La même chose s'applique dans le cas des énergies renouvelables. Il y a toute une série de moyens innovateurs, raffinés et rentables que nous pouvons mettre en place au Canada maintenant qui permettraient d'encourager véritablement des programmes de conservation comme notre programme Power Smart.

Le sénateur Spivak: Deux choses. Premièrement, combien de mégawatts, ou quel que soit le mot — je n'étais pas suffisamment attentive — d'émissions de gaz à effet de serre avez-vous dans une année?

M. Ferguson: Dans le cas des entreprises, nous mesurons en tonnes et nous en produisons typiquement entre un et trois millions de tonnes par année.

Le sénateur Spivak: Vous avez surtout recours à l'hydroélectricité.

Mr. Ferguson: I know. However, we have several large gas plants that emit significant amounts — not significant compared to a coal plant, but it is still burning natural gas, which is a fossil fuel.

TransAlta in Alberta emits approximately 30 million tons. They use 90 per cent coal. Be careful with the millions of tons. It sounds like a lot — it is a lot — but if you have had any experience with other environmental air issues, such as sulphur dioxide, which produced acid rain, you will know that those emissions are in the thousands of tons. It is just a magnitude of difference. Canada's emission level is 700 million tons. The nature of greenhouse gas means large volumes.

Senator Spivak: I was in California, where a big utility, PG&E, made \$2 billion out of their program. They made money; can comment on that?

Also, Manitoba, where I come from, has a Power Smart program. What is it doing? I have not received any information that it is as extensive as this. Could you comment on those two?

Mr. Ferguson: I cannot comment on the California one specifically, in the sense that I do not have a lot of information about it.

Senator Spivak: How are they making so much money?

Mr. Ferguson: They had a charge on their rates that was meant to go to conservation. We have been implicated in the whole California situation, in good ways and bad. They had a surcharge for conservation measures that was meant to go into a fund that they would then invest. From the limited amount I have read about it, its effectiveness was good at first; then, for whatever reasons, it really levelled off.

Senator Spivak: We were just there, and it was in the last year that they made \$2 billion.

Mr. Ferguson: Since the energy crisis, they got religion and realized that they can solve a lot of their problems if they save a lot of energy. The trouble is the way they deregulated their market.

Senator Spivak: We were told about the crisis. This is post-crisis. Why would that not be a good idea here?

Mr. Ferguson: Without going into the crisis, one aspect that I think is important to understand — and it is actually highlighted in the California situation, the little bit that I have read about it — there is much about demand-side management and Power Smart conservation that is cultural and psychological. For an

M. Ferguson: Je sais. Cependant, nous avons plusieurs grandes centrales d'électricité alimentées au gaz qui émettent des quantités importantes de GES — rien de comparable à ce qu'émettent les centrales au charbon, mais elles brûlent néanmoins du gaz naturel, qui est un combustible fossile.

TransAlta en émet environ 30 millions de tonnes. Cette société utilise du charbon à 90 p. 100. Soyez prudents dans le cas des millions de tonnes. Cela semble beaucoup — et c'est beaucoup —, mais si vous avez eu une certaine expérience avec d'autres questions liées à la pollution de l'air, comme le dioxyde de soufre, agent responsable des pluies acides, vous savez que dans le cas de ces émissions, on parle en milliers de tonnes. Et il y a seulement un ordre de grandeur de différence. Le niveau des émissions canadiennes est de 700 millions de tonnes. La nature des gaz à effet de serre fait que l'on parle de grands volumes.

Le sénateur Spivak: Je suis allée en Californie où une grosse entreprise de service public, PG&E, a fait 2 milliards de dollars avec son programme. Elle a fait de l'argent; avez-vous des observations à cet égard?

De plus, le Manitoba, la province d'où je viens, possède également un programme Power Smart. Que fait-il? Je n'ai pas reçu d'information indiquant qu'il est aussi étendu que celui-ci. Pourriez-vous commenter ces deux situations?

M. Ferguson: Je ne peux parler de la Californie de manière spécifique, en ce sens que je n'ai pas beaucoup d'information à ce sujet.

Le sénateur Spivak: Comment se fait-il qu'ils sont parvenus à faire autant d'argent?

M. Ferguson: Dans leur tarif, il y avait des frais destinés à la conservation. Nous avons été mêlés à toute la situation de la Californie, d'une bonne et d'une mauvaise manière. Il y avait des frais supplémentaires pour les mesures de conservation qui étaient déposés dans un fonds qu'ils devaient ensuite investir. D'après les quelques lectures que j'ai faites sur ce sujet, son efficacité a été bonne au début, mais par la suite, pour une raison quelconque, on a vraiment atteint un plateau.

Le sénateur Spivak: Nous étions là très récemment et c'est au cours de la dernière année qu'ils ont fait 2 milliards de dollars.

M. Ferguson: Depuis la crise de l'énergie, ils ont découvert Dieu et ont réalisé qu'ils pouvaient régler beaucoup de leurs problèmes s'ils faisaient beaucoup d'économies d'énergie. Le problème, c'est la façon dont ils ont déréglementé leur marché.

Le sénateur Spivak: On nous a parlé de la crise. Mais cela est arrivé après la crise. Pourquoi cela ne serait-il pas une bonne idée ici?

M. Ferguson: Sans entrer dans les détails de la crise, il y a, à mon avis, un élément qu'il est important de comprendre — et qui, en fait, a été mis en évidence dans la situation de la Californie, d'après le peu que j'ai lu à ce sujet —, c'est que dans la gestion de la demande et la conservation comme on le fait dans le cadre d'un

electricity company, it means setting up a scenario in which you will produce less product and still make more money. You do not find much of that in business textbooks.

The Chairman: You do now. I have given examples to the committee of gas companies in Texas that have done the same thing.

I have used your company's name because you improved your bottom line by selling less product.

Mr. Ferguson: We have a CEO who is really enthusiastic about it. There is a psychological aspect to this. In California, the way it was explained to me was that the excitement over deregulation took over from the excitement of what kind of energy-efficiency savings they could get. I think that affected its effectiveness.

Senator Spivak: They have since recovered from that, and they also explained the difference between conservation and efficiency. Now Manitoba is launching a huge dam project.

Mr. Ferguson: I would portray their Power Smart program as second to ours in the country, from what I understand, in terms of energy-efficiency savings and accomplishments.

Senator Spivak: It is not as aggressive a program.

Mr. Ferguson: No, it is not, but compared to other utilities, from what I understand, it is the second most aggressive in the country.

Senator Spivak: I think they are looking at exporting. They are not looking at whether they could save the same amount of money as they will spend on the dam. That argument has not been made in Manitoba.

Mr. Ferguson: That is correct. That was my understanding as well.

Senator Buchanan: Did I hear you say that you have coal burners?

Mr. Ferguson: No, just gas. B.C. has a lot of coal, but we do not burn it for electricity. Some industrial facilities do, but we do not.

Senator Buchanan: Your 1 to 3 million tons of greenhouse gases come from your gas plants.

Mr. Ferguson: Yes. We have a very large one in Vancouver called Burrard Thermal. There is one on Vancouver Island and several smaller ones in the north.

Senator Buchanan: Will you be increasing the number of gas plants?

programme du genre Power Smart, il y a une bonne dimension culturelle et psychologique. Pour une entreprise d'électricité, cela signifie que vous devez établir un scénario dans lequel vous allez produire moins de produits et quand même faire de l'argent. Ce n'est pas quelque chose que vous trouvez fréquemment dans les manuels consacrés aux affaires.

Le président: Vous le savez. J'ai donné au comité des exemples de compagnies de gaz au Texas qui ont fait la même chose.

J'ai utilisé le nom de votre entreprise parce que vous avez amélioré votre bilan tout en vendant moins de produits.

M. Ferguson: Nous avons un PDG qui a beaucoup d'enthousiasme pour cette question. Il y a une dimension psychologique à cette question. En Californie, de la façon dont on nous l'a expliqué, l'enthousiasme au sujet de la déréglementation l'a emporté sur l'enthousiasme suscité par les économies qu'on pouvait faire en augmentant l'efficacité énergétique. Je pense que cela a influé sur son efficacité.

Le sénateur Spivak: Ils s'en sont remis depuis et ils ont également expliqué la différence entre conservation et efficacité. Maintenant, le Manitoba lance un énorme projet de barrage.

M. Ferguson: Je dirais que leur programme Power Smart arrive deuxième au pays, après le nôtre, d'après ce que je peux comprendre, en termes d'économie d'énergie et de réalisation en matière d'efficacité énergétique.

Le sénateur Spivak: Il ne s'agit pas d'un programme aussi énergétique.

M. Ferguson: Non, mais comparativement à d'autres entreprises de service public, d'après ce que je crois savoir, ils arrivent au deuxième rang au pays à cet égard.

Le sénateur Spivak: Je pense qu'ils visent le marché de l'exportation. Ils n'ont pas cherché à savoir s'ils pourraient économiser la même somme d'argent que celle qu'ils vont dépenser pour la construction du barrage. Cet argument n'a pas été débattu au Manitoba.

M. Ferguson: C'est exact. C'est également ce que je pense.

Le sénateur Buchanan: Vous ai-je entendu dire que vous aviez des centrales alimentées au charbon?

M. Ferguson: Non, alimentées au gaz seulement. La Colombie-Britannique possède beaucoup de charbon, mais nous ne le brûlons pas pour produire de l'électricité. Certaines installations industrielles le font, mais pas nous.

Le sénateur Buchanan: Les 1 à 3 millions de tonnes de GES proviennent de vos centrales d'électricité alimentées au gaz.

M. Ferguson: Oui. Nous en avons une très grosse à Vancouver appelée Barrard Thermal. Il y en a une sur l'île de Vancouver et plusieurs, plus petites, dans le Nord.

Le sénateur Buchanan: Allez-vous augmenter le nombre de centrales d'électricité alimentées au gaz?

Mr. Ferguson: Yes, by at least one that we are trying to put in on Vancouver Island. We would have had to put in about eight between now and 2010 of the size we are trying to put in Vancouver Island if we had not had Power Smart.

Senator Buchanan: That is excellent. You also said that large hydro plants are a problem in B.C.

Mr. Ferguson: It is a funny situation. Quebec tried to establish a small hydro program, and Hydro-Québec ran into huge opposition. We have a very successful small hydro program. I do not know for sure why in the early 1990s large hydro was taken off the options list in terms of energy going forward in B.C. Climate change and greenhouse gas emissions were less of an issue back then, and large reservoirs were more of an issue. Now you see a balancing of environmental issues between atmospheric and land issues. That will influence our decision about the generating sources when we finally do have to build or purchase from another source.

The Chairman: Have you licensed Power Smart to PG&E?

Mr. Ferguson: No.

Senator Milne: Following through on this demand-side management with which you have been so successful, I do not understand your examples here: Norske debarker, levelized costs, 72 cents per kilowatt hour. What do you mean by “levelized costs”? Walk me through this. I am starting from ground zero.

Mr. Ferguson: I was, too, several years ago. It is a net present value, discounted rate type of calculation. You take it over the lifetime of the investment. You might pay a lot up front and less towards the future. Typically, if you are putting new technology in, you pay a lot up front, and the benefits come down the road. “Levelized” means we just take the length of time and average it out.

The Chairman: It would be amortized, in other words?

Mr. Ferguson: Essentially, it would be.

Senator Milne: This does not tie it in for me with your estimated energy savings of 10 giga-watt hours and the estimated installation costs of \$1.3 million. I am trying to grasp what these numbers mean.

Mr. Ferguson: Perhaps they could be described as project costs, the business case for doing that project. You look at how much electricity it will save. How much does the technology, the mechanical piece of equipment that we are talking about, cost?

Senator Milne: You are looking, then, at the cost of the equipment plus the installation cost of \$1.3 million, minus the 10 giga-watt hours of energy savings. Is that it?

M. Ferguson: Oui, au moins une autre, que nous envisageons d'installer sur l'île de Vancouver. Si nous n'avions pas eu Power Smart, il aurait fallu que nous en construisions environ huit, de la taille de celle que nous envisageons pour l'île de Vancouver, d'ici à 2010.

Le sénateur Buchanan: C'est excellent. Vous avez également dit que les grosses centrales hydroélectriques sont un problème en Colombie-Britannique.

M. Ferguson: Il s'agit d'une étrange situation. Le Québec a essayé d'instaurer un programme pour les petites installations hydroélectriques et Hydro-Québec a dû faire face à une opposition très vive. Nous, nous avons un programme très réussi de petites installations hydroélectriques. J'ignore pourquoi exactement, au début des années 90, les gros projets hydroélectriques ont été rayés de la liste des options en termes de production d'énergie en Colombie-Britannique. Le changement climatique et les émissions de GES n'étaient pas une question aussi importante à cette époque et ce sont les grands réservoirs qui faisaient problème. Nous assistons maintenant à un équilibre dans les questions environnementales, entre les questions qui touchent l'air et celles qui touchent la terre. Cela influera sur notre décision sur les sources de production d'énergie lorsque viendra le temps de construire des installations de production d'énergie ou d'acheter de l'énergie.

Le président: Avez-vous accordé des droits de licence pour Power Smart à PG&E?

M. Ferguson: Non.

Le sénateur Milne: Pour revenir sur cette gestion de la demande avec laquelle vous avez connu tant de succès, je ne comprends pas vos exemples ici. Écorceuse de Norske, coût moyen, 72 cents le kWh. Que voulez-vous dire par «coût moyen»? Veuillez m'expliquer en détail, je pars de zéro.

M. Ferguson: C'était mon cas également, il y a quelques années. C'est un calcul du genre taux de rentabilité actualisé, de valeur actualisée nette. Cette valeur est établie sur toute la durée de l'investissement. Vous pouvez payer beaucoup au départ et moins par la suite. Typiquement, si vous inaugurez une nouvelle technologie, cela coûte cher au début, mais les avantages se concrétisent plus tard. «Moyen» signifie que vous prenez toute la période de temps et que vous faites la moyenne.

Le président: En d'autres mots, c'est l'amortissement?

M. Ferguson: C'est essentiellement cela.

Le sénateur Milne: Cela ne me permet pas de faire le lien avec vos économies d'énergie évaluées à 10 GWh et le coût d'installation évalué à 1,3 million de dollars. J'essaie de comprendre ce que ces chiffres signifient.

M. Ferguson: Peut-être pourrions-nous les décrire comme les coûts du projet, l'analyse de rentabilisation pour ce projet. Vous examinez combien d'électricité sera économisée. Combien coûte la technologie, la pièce d'équipement mécanique dont nous parlons?

Le sénateur Milne: Alors, vous tenez compte du coût de l'équipement plus le coût d'installation de 1,3 million de dollars, moins les 10 GWh d'économie d'énergie. Est-ce bien cela?

Mr. Ferguson: In a roundabout way, yes.

Senator Milne: Explain this to me. This does not mean anything to me at all.

Mr. Ferguson: It is a terrible thing to have a slide that does not mean anything.

Senator Milne: That is right. Let me tell you, I used to lecture in physics, and I still do not understand this.

Mr. Ferguson: We would look at a situation where, say, the company came to us with an idea about an energy-efficiency opportunity that they have. We can say that we will pay up to 2.5 cents a kilowatt-hour. Bear with me for one second. I have it written out.

Senator Milne: You need to have the figures that you came up with.

Mr. Ferguson: I will not be able to explain all the figures because I did not work on this example and much of it would be commercially confidential. These are meant to give you the parameters within which the decisions are made.

Senator Milne: Looking at this, I do not know if the levelized cost of 0.72 cents per kilowatt hour is better or worse than the levelized cost of 0.65 cents.

Mr. Ferguson: The cheaper the better, because it means you are getting the electricity cheaper. Industrial customers pay as low as 3.3 cents per kilowatt-hour. For them and for us, they are essentially generating electricity at a fraction of what it costs, because of the savings.

Senator Milne: They are generating electricity. Somehow, they are using excess heat or something to generate electricity, and that brings it down from your average of 3.1 cents to 0.72 cents per kilowatt-hour.

Mr. Ferguson: That could be an example, yes. There are multiple examples, and every situation is slightly different. How much does it cost to do the project? What are the energy savings as a result?

Senator Milne: I do not even know from this what the project was. Was this company buying the debarker, using it and somehow from the heat generated from the operation generating electricity? I am really at sea on these examples.

Mr. Ferguson: I did not mean these examples to confuse. I meant them to be tangible situations.

Senator Milne: Are these tangible examples of using waste heat or wastewater power or whatever for that particular plant to generate some of its own power needs?

Mr. Ferguson: Either generating some of its own power needs or reducing its requirements, reducing the amount of electricity they need from us.

M. Ferguson: De façon détournée, oui.

Le sénateur Milne: Expliquez-le-moi. Cela ne me dit rien du tout.

M. Ferguson: C'est vraiment terrible d'avoir une diapositive qui n'a absolument aucun sens.

Le sénateur Milne: Effectivement. Sachez que j'ai donné des cours de physique, mais je ne comprends toujours pas ce que cela signifie.

M. Ferguson: Ce serait une situation dans laquelle, disons, la société viendrait nous proposer de mettre en oeuvre un projet destiné à améliorer l'efficacité énergétique. Nous pouvons proposer de payer jusqu'à 2,5 cents le kilowatt heure. Veuillez patienter une seconde. Je l'ai noté.

Le sénateur Milne: Vous devez nous fournir des données chiffrées.

M. Ferguson: Je ne pourrai pas vous expliquer tous les chiffres car je n'ai pas travaillé sur cet exemple précis et beaucoup sont en fait des renseignements commerciaux à caractère confidentiel. Ces informations servent à vous présenter les paramètres à l'intérieur desquels les décisions sont prises.

Le sénateur Milne: D'après ce que je peux voir, il n'y a aucun moyen de savoir si le coût moyen de 0,72 cent le kilowatt heure est mieux ou pire que le coût moyen de 0,65 cent le kilowatt heure.

M. Ferguson: Moins c'est cher, mieux c'est car cela veut dire que vous obtiendrez de l'électricité à moindre coût. Nos clients industriels ne paient que 3,3 cents le kilowatt heure. Pour eux et pour nous, ils génèrent de l'électricité à une fraction du coût, grâce aux économies.

Le sénateur Milne: Ils génèrent de l'électricité. Pour ce faire, ils utilisent de l'énergie excédentaire ou quelque chose du genre, et cela permet de faire passer le coût moyen de 3,1 cents à 0,72 cent le kilowatt heure.

M. Ferguson: Cela pourrait être un exemple, effectivement. Il y a de multiples exemples du genre et chaque situation est différente. Combien cela coûte-t-il de mener à bien le projet? Quelles seront les économies d'énergie réalisées au bout du compte?

Le sénateur Milne: Je ne sais même pas en quoi consistait ce projet. Cette société a-t-elle achetée l'écorceuse, l'a-t-elle fait fonctionner à partir de l'électricité générée? Je ne m'y retrouve plus du tout dans ces exemples.

M. Ferguson: Je ne voulais pas semer la confusion dans votre esprit. Je cherchais, au moyen de ces exemples, à vous présenter des situations concrètes.

Le sénateur Milne: Est-ce un exemple tangible que d'utiliser la chaleur résiduelle ou l'énergie produite par les eaux résiduelles ou je ne sais quoi d'autre pour permettre à cette centrale de produire une partie de ses besoins en énergie?

M. Ferguson: Soit combler une partie de ses propres besoins énergétiques soit réduire ses exigences, c'est-à-dire limiter la quantité d'électricité que nous lui fournissons.

Senator Milne: I will take it on faith. Two of us here are equally confused. I just have an enquiring mind. I want to know how, why, what, where and when.

The Chairman: Perhaps I could suggest that we look at these charts and devise a set of specific questions with which our researcher could help us. We could then send the questions to Mr. Ferguson so that he and his people could provide responses.

Mr. Ferguson: Absolutely. I did not intend these examples to confuse. I expected quite the opposite.

Senator Milne: Are you sure that you understand them yourself?

Mr. Ferguson: Yes. However, in some situations, I do not understand the engineering, since I am not an engineer. When dealing with energy efficiency, the economics and the engineering must both be dealt with. Perhaps this is part of the challenge. You have the business case for making the change, but you also need the technical ability to make the change. In this instance, we went from the old debarker to a new one, as you say, and no, I do not know what a debarker is either.

The Chairman: We know what a debarker is, Mr. Ferguson.

Senator Milne: I just do not know how you generate electricity from it.

Mr. Ferguson: You do not necessarily generate electricity from it but it saves electricity. There are opportunities to install a more efficient debarker. Norske was trying here to decide whether to invest in it, and we will offer them, in this case, some matching funds to help act as a catalyst for that investment to occur.

The Chairman: Let us go back to the debarker. It will cost them \$1.3 million to install what they need and you will give them \$0.5 million. The result of that, in respect of their wood-room mechanical debarker installation, is they will reduce their energy cost to 0.72 cents because they will save 10 giga-watt hours of electricity. Is that right? The amount of the incentive request is \$500,000.

Mr. Ferguson: That is an accurate way of depicting it.

The Chairman: Honourable senators, I propose that we send those questions to Mr. Ferguson. We have to understand that these are industrial undertakings that have nothing to do with generating electricity.

Senator Milne: That was the confusing part—talking about generating electricity.

Mr. Ferguson: I had mentioned the Power Smart program, which seeks energy-efficiency gains. There is also a second program called the customer-based generation. We go to our

Le sénateur Milne: Je vais vous croire sur parole. Il y a quelqu'un d'autre ici qui semble être aussi perdu que moi. Je veux comprendre. Je veux savoir comment, pourquoi, quoi, où et quand.

Le président: Je vous propose que nous examinons ces tableaux et que nous préparions une série de questions précises, avec l'aide de notre attaché de recherche. Nous pourrions ensuite envoyer ces questions à M. Ferguson, pour que lui et son personnel y répondent.

M. Ferguson: Absolument. Mon but n'était pas de semer la confusion avec ces exemples. Je cherchais précisément le contraire.

Le sénateur Milne: Êtes-vous sûr de bien les comprendre?

M. Ferguson: Oui. Cependant, parfois, je ne comprends pas les problèmes d'ingénierie parce que je ne suis pas ingénieur. En matière d'efficacité énergétique, il faut tenir compte à la fois du volet économique et de l'application technique. Cela fait partie des défis à relever. Même si vous avez l'analyse de rentabilité, il vous faut aussi la capacité technique de faire ce changement. Dans ce cas-ci, nous sommes passés d'une vieille écorceuse à une nouvelle, comme vous l'avez dit, et non, je ne sais pas non plus ce qu'est une écorceuse.

Le président: Nous, nous le savons, monsieur Ferguson.

Le sénateur Milne: Je ne vois pas comment on peut générer de l'électricité à partir d'une telle machine.

M. Ferguson: Vous ne générez pas nécessairement de l'électricité à partir d'une écorceuse, mais vous pouvez en économiser. Il existe la possibilité d'installer une écorceuse plus économique. La société Norske voudrait investir dans un tel projet et nous allons l'aider à jouer un rôle de catalyseur en lui versant des fonds de contrepartie pour que cet investissement se réalise.

Le président: Revenons à l'écorceuse. Il leur en coûtera 1,3 million de dollars pour installer ce dont ils ont besoin et vous leur donnerez 500 000 dollars. L'installation d'une écorceuse mécanique dans la salle de préparation du bois leur permettra de ramener leur coût énergétique à 0,72 cents le kilowatt heure puisqu'ils économiseront 10 gigawatts heure d'électricité. Est-ce exact? Le montant des incitatifs s'élève à un demi-million de dollars.

M. Ferguson: C'est une façon tout à fait juste de présenter les faits.

Le président: Honorables sénateurs, je propose d'envoyer ces questions à M. Ferguson. Nous devons comprendre qu'il s'agit là d'entreprises industrielles qui n'ont rien à voir avec la production d'électricité.

Le sénateur Milne: Ce qui a semé la confusion... parler de la production d'électricité.

M. Ferguson: Je vous ai parlé du programme Power Smart dont le but est de réaliser des gains en efficacité énergétique. Nous avons aussi un deuxième programme concernant l'énergie

customers and ask whether there are opportunities onsite to generate their own electricity and we buy that electricity from them.

Senator Spivak: It would be biomass, maybe.

Mr. Ferguson: We have a few biomass projects.

The Chairman: A debarker is a side product that would have been garbage, but you burn it and thereby make electricity.

Senator Spivak: That must be it.

Senator Milne: I would like to ask about demand-side management for a fully integrated utility. I live in Ontario and I strongly suspect that you could generate enough electricity from Sir Adam Beck's body spinning in the grave to meet the shortfall in Ontario now because of the way it has been mismanaged and split up into different sectors. It is no longer an integrated producer-to-consumer company. Would demand-side management work as well in Ontario?

Mr. Ferguson: That is an appropriate question in my opinion, considering some of the decisions we have to make about the Kyoto Protocol over the next year or two. In fact, we were having that discussion in some meetings today. How do you ensure the existence of demand-side management programs in a situation where the generator is separated from the distributor? There are a couple of options. You can do it through the rates by determining how the rates are set. Is there an incentive in the way that those electricity rates are set? Does the distributor, who sells it to your house, have an incentive in the operating guidelines such that it could implement a Power Smart program?

West Kootenay Power, which is now Aquilla Networks in B.C., for a limited time while the assets are for sale, has an arrangement with the regulator, B.C. Utilities Commission, that includes a profit incentive for them based on their energy savings accomplishments. That is built into the rates.

You could go that route. A complicating factor is that electricity in this country is provincially regulated while the federal government is looking to implement Kyoto. They are attempting to cooperate with the provinces to some extent. You have a jurisdictional issue that will cause some transaction costs, depending on how long it takes to reach agreement.

The other approach is under Kyoto. If you give an emission reduction value to those energy savings, the demand-side management program — they envision an emissions trading scheme under Kyoto. I am not an engineer but I am an economist so bear with me — you will have a situation where emission reductions under Kyoto are valuable. All companies will be given targets and we will want to talk to whoever can reduce emissions

produite par les clients. Nous allons voir nos clients et nous leur demandons s'il leur est possible de générer leur propre électricité sur place, et nous leur achetons l'énergie produite.

Le sénateur Spivak: Peut-être à partir de la biomasse.

M. Ferguson: Nous avons effectivement quelques projets tournant autour de la biomasse.

Le président: L'écorceuse donne un sous-produit normalement considéré comme un déchet, mais en incinérant cette matière, on peut produire de l'électricité.

Le sénateur Spivak: C'est bien possible.

Le sénateur Milne: J'aimerais vous poser une question au sujet de la gestion axée sur la demande dans une installation complètement intégrée. Je vis en Ontario et je suis convaincue que vous pourriez générer suffisamment d'électricité à partir de la centrale Sir Adam Beck — et celui-ci doit se retourner dans sa tombe — pour combler la pénurie qu'il y a actuellement en Ontario en raison de la mauvaise gestion et de la division entre différents secteurs. Ce n'est plus une société intégrée qui s'occupe de toutes les phases, depuis la production jusqu'à l'approvisionnement des clients. Est-ce que la gestion axée sur la demande pourrait également fonctionner en Ontario?

M. Ferguson: C'est une bonne question, à mon avis, compte tenu des décisions que nous devons prendre dans le cadre du Protocole de Kyoto d'ici un à deux ans. D'ailleurs, nous en avons déjà discuté à quelques occasions aujourd'hui. Comment assurer l'existence de programmes de gestion axée sur la demande quand le producteur est séparé du distributeur? Il y a plusieurs façons de s'y prendre. On peut le faire en déterminant comment établir les tarifs. A-t-on recours à des incitatifs pour fixer les tarifs d'électricité? Le distributeur, qui achemine l'électricité jusqu'à votre maison, bénéficie-t-il d'incitatifs lui permettant de mettre en oeuvre le programme Power Smart?

West Kootenay Power, qui est maintenant devenue Aquilla Networks, en Colombie-Britannique, pour un temps limité car ses actifs ont été mis en vente, a conclu une entente avec l'organisme de réglementation B.C. Utilities Commission, en vertu de laquelle elle peut bénéficier d'incitatifs financiers calculés sur la base de ses réalisations en matière d'économies d'énergie. On en tient compte dans les tarifs.

On peut choisir cette voie. Ce qui complique les choses, c'est que l'électricité, dans ce pays, est de compétence provinciale, alors que c'est au gouvernement fédéral de mettre en oeuvre le protocole de Kyoto. Il tente de coopérer avec les provinces dans une certaine mesure. Il y a donc un problème de compétence qui entraînera des coûts de transactions; tout dépendra de la durée des négociations avant de parvenir à une entente.

On peut aussi adopter une approche axée sur le protocole de Kyoto. Si on donne à ces économies d'énergie une valeur en termes de réduction des émissions, dans le cadre du programme de gestion axée sur la demande... on envisage d'établir un mécanisme d'échange de droits d'émissions en vertu du Protocole de Kyoto. Je ne suis pas ingénieur, mais économiste, alors faites-moi confiance, les réductions d'émissions en vertu du protocole de

in the cheapest and fastest way, because in theory, there will be an emissions trading scheme whereby you quantify those reductions, turn them into a commodity and trade them.

The Chairman: That already exists; it is not merely proposed. People are currently trading emissions.

Mr. Ferguson: B.C. Hydro has been in the market as well. To recap, you have the option to take the rates route and try to find some way to get past the psychological barrier of trying to sell less electricity and build a profit mechanism into the distributor's rate structure with their regulator, versus incorporating energy-efficiency gains — savings — into the emissions target that you apply to companies. The complicating factor in this is that distributors do not generate the electricity — hence their name — and so they do not have any emissions. The generator who sold them the electricity has the emissions. You will have to work out a situation that has linkages. That problem would have to be overcome.

That is not to say that you could not envision a scenario in which there are incentives for an emission-reduction value for the energy-efficiency savings your distributor receives through a Power Smart program. That would help to alleviate the Kyoto target applied to TransAlta or to B.C. Hydro, for example. You can have a coordinated approach that will require good policy design.

How do we encourage more conservation and more energy-efficiency programming at the level that we have seen with Power Smart across the country? Now that Kyoto has been ratified and we are looking at how to implement it, those are two key “buckets” that we see as ways to ensure that it is systematic and not just a one-year billion-dollar investment that then drops off.

You want something consistent that is there year after year. It is better from an emissions management perspective to avoid those emissions in the first place.

When Canada looked at Kyoto, they looked at this “business as usual” that went up. You want to avoid that upward trend in emissions.

That business as usual assumes a large number of generating plants coming on line. If you have a good energy-efficiency program, you can avoid those plants coming on line, as we have. Thus you make reaching your target easier.

Senator Spivak: That psychology has not yet taken hold across the country.

Kyoto seront fort intéressantes. Chaque société devra se conformer à des objectifs et tout ce qu'on veut, c'est trouver quelqu'un capable de réduire les émissions au moindre coût et le plus rapidement possible, car en théorie, il y aura un mécanisme d'échange des droits d'émissions en vertu duquel on pourra quantifier les réductions, les transformer en une marchandise et les échanger.

Le président: Cela existe déjà, et ce n'est pas simplement une proposition. Actuellement, des gens échangent des droits d'émissions.

M. Ferguson: B.C. Hydro est aussi sur le marché. Pour récapituler: il y a l'option qui consiste à jouer sur les tarifs et à essayer de trouver une façon de passer outre la barrière psychologique en tentant de vendre moins d'électricité et en cherchant à élaborer un mécanisme de profits dans la structure de tarif du distributeur avec l'organisme de réglementation ou alors, on peut décider d'incorporer les gains en efficacité énergétique — les économies — dans les cibles imposées aux sociétés pour la réduction des émissions. Le facteur qui vient compliquer les choses c'est que les distributeurs ne produisent pas d'électricité — d'où leur nom — et que, par conséquent, ils ne génèrent aucune émission. C'est celui qui leur vend l'électricité qui en génère. Il faudra s'efforcer d'articuler tous ces éléments et de résoudre le problème.

Cela ne veut pas dire pour autant que vous ne pouvez pas envisager un scénario permettant d'offrir des incitatifs liés à la réduction des émissions pour des gains en efficacité énergétique que votre distributeur recevrait grâce au programme Power Smart. Cela permettrait de rendre les objectifs fixés en vertu du protocole de Kyoto moins difficiles à atteindre pour TransAlta ou B.C. Hydro, par exemple. Vous pouvez adopter une approche coordonnée et appuyée par des politiques bien ficelées.

Comment favoriser la conservation et encourager les programmes d'efficacité énergétique comme Power Smart, partout au pays? Puisque le Protocole de Kyoto a été ratifié et que nous devons le mettre en oeuvre, voilà les deux principaux moyens permettant d'adopter une approche systématique au lieu de se contenter d'accorder un investissement de 1 milliard de dollars sur un an.

Vous voulez quelque chose qui dure, année après année. Du point de vue de la gestion, il vaut mieux éviter de produire ces émissions.

Lorsque le Canada a examiné le Protocole de Kyoto, il l'a considéré comme quelque chose de normal. Il faut empêcher toute augmentation des émissions.

Mais il faut prendre en compte toutes ces centrales de production d'énergie. Si vous vous dotiez d'un bon programme d'efficacité énergétique, vous pouvez éviter d'avoir besoin de ces centrales. Cela vous permettrait d'atteindre votre objectif plus facilement.

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas encore entré dans les moeurs au pays.

Is not the key money? If people can save money, they will slide into this. Many companies have discovered that they can save money by making certain adjustments. As Mr. Michael Porter has said, to compete you have to be green.

The Chairman: In that case, not only is his company making more money but all his customers have better bottom lines as well.

Mr. Ferguson, we will be sending you some more questions and I hope you will get back to us with some —

Mr. Ferguson: Fulsome responses.

The Chairman: Fulsome means overblown and grossly over done. We would like complete answers that even we can understand. Thank you very much, Mr. Ferguson.

We will now continue by pursuing our study of Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters.

We will now hear from Mr. Currie. I am grateful for your having come here, Mr. Currie, on such relatively short notice. I am sure that you have some things to say to us. Please be as concise as you can.

Mr. J.A. (Sandy) Currie, Executive Director, Canadian Marine Manufacturers Association: The Canadian Marine Manufacturers Association appreciates the opportunity to present our position against Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters.

For the record, I am a boater. I work in the recreational boating industry. My wife and I enjoy boating in Muskoka at our cottage and, occasionally, on the waters in the vicinity of our city home in Oakville.

The CMMA sent a detailed submission. I will confine my remarks to a summary. That should allow time for questions once I have concluded.

As an association that represents the interests of manufacturers within our industry, we are aware of and share many of the concerns raised by Senator Spivak and the other groups and individuals who support her efforts. However, we do not agree that Bill S-10 is the right approach, and we are not in favour of it.

Bill S-10 proposes to identify and regulate a very specific group of boats and boaters separately from all others who enjoy boating on the lakes and rivers of Canada. It could cause thousands of consumers to stop using their personal watercraft to go boating and suffer the indignity of discrimination within the boating community. We believe this is not only unfair and unjust but also unnecessary.

La clé n'est-elle pas l'argent? Si les gens peuvent économiser, ils adhéreront à cette proposition. Beaucoup de sociétés ont découvert qu'elles pouvaient réduire leurs dépenses en faisant certains ajustements. Comme l'a dit Michael Porter, pour être concurrentiel, il faut être vert.

Le président: Dans ce cas, non seulement son entreprise gagne plus d'argent, mais tous ses clients en profitent.

Monsieur Ferguson, nous vous enverrons quelques questions supplémentaires et nous espérons que vous pourrez...

M. Ferguson: Y répondre de manière approfondie.

Le président: Sans exagération. Nous voulons des réponses complètes, mais que nous pouvons comprendre. Je vous remercie beaucoup, monsieur Ferguson.

Nous poursuivons maintenant notre étude du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Pour commencer, nous allons entendre le témoignage de M. Currie. Je vous suis reconnaissant de comparaître devant nous aujourd'hui, monsieur Currie, en dépit du préavis relativement court. Je suis sûr que vous avez beaucoup de choses à nous dire. Je vous prierais d'être le plus concis possible.

M. J.A. (Sandy) Currie, directeur général, Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques: L'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques apprécie l'occasion qui lui est donnée d'exposer son point de vue au sujet du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Pour commencer, sachez que je suis un plaisancier. Je travaille dans l'industrie de la navigation de plaisance. Ma femme et moi aimons nous promener en bateau dans la région de Muskoka, où nous avons un chalet, et, à l'occasion, sur les plans d'eau situés aux alentours d'Oakville, la ville où nous demeurons.

L'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques vous a envoyé un mémoire détaillé. Je vais me contenter de le résumer. Cela vous laissera plus de temps pour me poser des questions une fois que j'aurai terminé.

En tant qu'association représentant les intérêts des manufacturiers de notre industrie, nous comprenons et partageons beaucoup des préoccupations soulevées par le sénateur Spivak ainsi que d'autres groupes et personnes qui l'appuient dans ses démarches. Toutefois, nous ne pensons pas que le projet de loi S-10 soit la bonne approche à adopter et nous sommes contre cette mesure législative.

Le projet de loi S-10 propose d'isoler un groupe bien précis d'embarcations et de plaisanciers en leur imposant certaines règles qui ne s'appliqueraient pas au reste des gens qui naviguent sur les lacs et rivières du Canada. Si ce projet de loi était adopté, des milliers de clients pourraient cesser d'utiliser leur motomarine et être victimes de discrimination au sein de la communauté des plaisanciers, ce qui est un affront. Nous considérons non seulement que c'est injuste, mais aussi que c'est inutile.

We believe that Bill S-10 is unnecessary and based on flawed or incorrect premises. It is unfair and discriminatory. In addition, it does a disservice to good public policy and will be very difficult, if not impossible, to enforce.

Why is the bill unnecessary? We already have a fair and open process to regulate recreational boating in Canada. Under section 562 of the Canada Shipping Act, a fair process has been described for developing what are known as boating restriction regulations. The open process is built on public input and provides for mandatory consultation with all those likely to be affected by a proposed amendment, reviews by local and federal governments and the opportunity for public comments through notice in the *Canada Gazette*, Part 1.

Personal watercrafts, PWCs, are regulated in the same manner as all other power-driven vessels by way of such provisions as the small vessel regulations, the Contraventions Act and the Criminal Code, to name a few. By the way, on the subject of small vessel regulations, it is important to note that section 43 of the regulations is designed to control the behaviour of boaters who may be operating their craft in an inappropriate fashion. Specifically, it states.

No person shall operate a small vessel in a careless manner, without due care and attention or without reasonable consideration for other persons.

Thus, in our opinion, it is entirely appropriate to state that the current regulations do give the necessary powers to police and other enforcement organizations to regulate not only PWC operators who are inconsiderate, but all other boaters, whether they are powered or non-powered boat operators.

We would like to address the notion that personal watercraft are not environmentally friendly. The personal watercraft for sale in Canada are required to comply with USEPA emission regulations for spark ignition engines, which have been in force for many years. Today's products are considerably more environmentally friendly than those of only a few years ago.

This is illustrated in the graph included under appendix 7 in the binder that we provided. That graph compares the exhaust output of the older personal watercraft built prior to the implementation of CARB regulations — California Air Resources Board. CARB mandates more stringent requirements in the state of California.

The USEPA states PWCs have a lower emission level than outboard engines. In Canada, there are approximately 44,000 personal watercraft in service compared to about 1.6 million outboards. It should also be noted that due to the more rapid retirement of personal watercraft, the units equipped with USEPA-approved engines compose a higher percentage of the in-use fleet than one might expect.

Nous croyons que le projet de loi S-10 est inutile et qu'il se fonde sur des principes lacunaires ou erronés. Il est injuste et discriminatoire. De plus, il fait ombrage aux bonnes politiques gouvernementales et sera très difficile, voire impossible, à appliquer.

Pourquoi le projet de loi est-il inutile? Il existe déjà un processus juste et ouvert pour réglementer la navigation de plaisance au Canada. L'article 562 de la Loi sur la marine marchande du Canada indique par quel processus équitable on peut élaborer ce qu'on appelle le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. Le processus repose sur la participation du public et prévoit la consultation de tous ceux qui pourraient être touchés par une modification proposée, l'examen par les administrations locales et le gouvernement fédéral ainsi que la possibilité pour les intéressés de présenter des observations à ce qui est publié dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

Les motomarines sont réglementées de la même manière que tous les autres bâtiments motopropulsés, par des mesures comme le Règlement sur les petits bâtiments, la Loi sur les contraventions et le Code criminel, pour en citer quelques-unes. Au fait, il est important de noter que l'article 43 du Règlement sur les petits bâtiments vise à régir le comportement des plaisanciers qui peuvent conduire leur bateau de façon irresponsable. Cette disposition dit précisément ceci:

Il est interdit d'utiliser un petit bâtiment de manière imprudente, sans y mettre le soin et l'attention nécessaires ou sans faire preuve de considération pour autrui.

Donc, à notre avis, il convient tout à fait de dire que le règlement actuel accorde aux forces policières et aux autres organismes d'application de la loi les pouvoirs nécessaires pour réglementer non seulement les conducteurs de motomarine qui sont imprudents, mais tous les autres plaisanciers, que les bateaux soient motorisés ou non.

Nous aimerions examiner le fait que les motomarines ne sont pas écologiques. Les motomarines vendues au Canada doivent respecter le règlement de l'USEPA, en vigueur depuis de nombreuses années, sur les émissions pour les moteurs à allumage commandé. Les appareils d'aujourd'hui sont beaucoup plus respectueux de l'environnement que ceux d'il y a seulement quelques années.

C'est ce que montre le graphique qui figure à l'annexe 7 du cahier que nous avons apporté. Le graphique compare la sortie d'échappement de l'ancienne motomarine fabriquée avant la mise en oeuvre du règlement du California Air Resources Board, le CARB. Le CARB impose des exigences plus sévères dans l'État de la Californie.

D'après l'USEPA, le niveau d'émission des motomarines est inférieur à celui des moteurs hors bord. Au Canada, il y a approximativement 44 000 motomarines en circulation par rapport à 1,6 million de moteurs hors bord environ. Il faut aussi remarquer qu'en raison d'un retrait plus rapide des motomarines, les modèles équipés de moteurs approuvés par l'USEPA représentent un pourcentage plus élevé des modèles en circulation qu'on pourrait s'y attendre.

The manufacturers of spark ignition marine engines, meaning outboard motors and personal watercraft, have signed an MOU with Canada. That agreement is in the binder in appendix 4. They have pledged to abide by the strict USEPA rules for marine engines sold in Canada.

Marketplace acceptance of new technology products in Canada is ahead of that of the United States.

The MOU has been in effect since the beginning of the 1999 model year, which means that for all practical purposes, new technology products have been on the market in Canada for more than five years.

There are allegations that PWCs are unduly noisy. In appendix 8 of the binder, there is a series of graphs designed to illustrate the sound-emission levels of personal watercraft operated at different speeds and varying distances from shore. This research was carried out using ISO and EN standard testing procedures by an independent research firm, not by the personal watercraft industry. These graphs show that PWCs have sound-pressure emissions that, at a maximum, are no higher than 78 decibels, and some have in fact been recorded in the low- to mid-60 decibel range.

Let's talk a little about safety. The improper use of personal watercraft, or for that matter any other powered boat, may cause injuries or, unfortunately, even death when involved in a collision. Any fast-moving vehicles carrying passengers can do the same. However, without wishing to minimize the importance of this, some perspective on the matter is important. We believe that personal watercraft are not inherently more dangerous than other powered boats, or for that matter other boats, regardless of their means of propulsion.

To illustrate that point, we provided data from the Ontario Provincial Police in appendix 9. Unfortunately, in Ontario, we have not seen a large overall decrease in boating fatalities from 1999 to 2002. That is the period covered in the OPP report. However, let's not forget that over the same period, we have added at least 94,000 new powered boats, plus unaccounted-for non-powered vessels, to Ontario's waterways. Over that same time, unfortunately, 59 people have died in accidents involving canoes and kayaks, 127 from powerboat incidents not including personal watercraft, and 10 in PWC incidents. In 2002, there were two fatal incidents in Ontario. Clearly, personal watercraft do not represent a disproportionate share of the fatalities and should not be singled out for safety reasons.

This point is also supported by the results of a 1996 study conducted for the Coast Guard by Consulting and Audit Canada, in which they stated:

Les fabricants de moteurs marins à allumage commandé, c'est-à-dire de moteurs hors bord et de motomarines, ont signé un protocole d'entente avec le Canada. L'accord se trouve à l'annexe 4 du cahier. Ils se sont engagés à respecter les règles sévères de l'USEPA dans le cas des moteurs marins vendus au Canada.

Au Canada, le marché accepte plus facilement qu'aux États-Unis les produits de la nouvelle technologie.

Le protocole d'entente est en vigueur depuis la sortie des modèles de 1999, ce qui veut dire, à toutes fins utiles, que les produits de nouvelle technologie sont sur le marché au Canada depuis plus de cinq ans.

On prétend que les motomarines font beaucoup trop de bruit. À l'annexe 8 du cahier, il y a une série de graphiques qui illustrent les niveaux sonores des motomarines circulant à différentes vitesses et à des distances variables de la rive. L'étude, fondée sur les méthodes d'essai des normes ISO et EN, a été effectuée par une société de recherche indépendante, et non pas par l'industrie des motomarines. Les graphiques montrent que le niveau sonore des motomarines ne dépasse pas 78 décibels et se situe, dans certains cas, entre 60 et 65 décibels.

Abordons maintenant la question de la sécurité. L'utilisation imprudente des motomarines, ou de tout autre bateau motorisé d'ailleurs, peut causer des blessures ou même, hélas, la mort en cas de collision. C'est la même chose pour tout véhicule qui se déplace rapidement et à bord duquel se trouvent des passagers. Cependant, sans vouloir minimiser l'importance de la situation, il faut ramener la question à de justes proportions. Nous croyons que les motomarines ne sont pas forcément plus dangereuses que d'autres bateaux motorisés, ou d'autres bateaux du reste, quel que soit leur moyen de propulsion.

Pour illustrer cela, nous avons produit des données de la Police provinciale de l'Ontario à l'annexe 9. Malheureusement, en Ontario, le nombre de victimes d'accident nautique n'a pas beaucoup diminué de 1999 à 2002. C'est la période visée par le rapport de la police de l'Ontario. Cependant, il ne faut pas oublier que, pendant la même période, le nombre de bateaux motorisés en circulation sur les voies navigables de la province s'est accru d'au moins 94 000, sans compter les embarcations non motorisées qui ne sont pas comptabilisées. Au cours de cette même période, malheureusement, 59 personnes sont mortes dans des accidents impliquant des canots et des kayaks, 127 dans des accidents de bateau à moteur autres que des motomarines, et 10 des suites d'accidents de motomarine. En 2002, il y a eu deux accidents mortels en Ontario. Il est clair que les motomarines ne causent pas un nombre disproportionné de victimes et ne devraient pas être traitées différemment pour des raisons de sécurité.

C'est aussi ce que confirment les résultats d'une étude effectuée en 1996 pour la Garde côtière par Conseils et Vérification Canada, qui dit:

This risk assessment shows that over the four-year period from 1991 to 1994 in Canada, the drowning rate is 7.63 drowning per 100,000 vessels per year which is about the same as the rate for all other vessel types combined, and lower than the rate for other powered vessels.

We believe that the vast majority act responsibly when using their personal watercraft and that proper training and education will go a long way towards reducing the number and severity of accidents.

The same Consulting and Audit Canada report also stated:

Considerable work is being undertaken by the CCG, boating associations and the PWC industry to promote boating practices in general and safe PWC operation in particular. It is important to be cognizant of these initiatives as they play a significant role in raising awareness among PWC operators as to basic PWC operating practices.

The industry firmly believes that improved operator knowledge and training of all boat operators is essential to enhance safety on the waterways of Canada. In this respect, the final report of the Consulting and Audit Canada group contains a number of recommendations. The report is in the binder. It is fair to say that today, however, many of these recommendations have been implemented and are having the desired impact on operator proficiency and behavioural habits.

In the meantime, the industry continues to work with the Canadian Coast Guard. We are assisting with the implementation of the operator proficiency certification system, under which operators of any powered recreational craft must pass tests to demonstrate competency before they go out on the water. Operating a PWC is also subject to age restrictions. Collectively, these programs are having a positive impact on the behaviour of not only PWC operators but on all boaters across the country. The industry strongly supports these measures, since we recognize that PWC users share their recreational space with others on the water.

The alleged negative impact of personal watercraft on wildlife is a myth that we feel must be refuted. There are authoritative, independent studies that show — one of which was conducted in Canada last year — that PWCs operated in the industry-recommended minimum of two feet of water have little or no impact on sea grasses, marine mammals, fish and other aquatic life because personal watercraft do not use propellers. They use water pumps, which are less intrusive. Other studies show that PWCs have a lower impact on nesting birds than conventional boats or other human activities. Again, there is not a demonstrable problem needing to be fixed by new proposed legislation such as Bill S-10.

L'évaluation des risques indique que, pour la période de quatre ans allant de 1991 à 1994 au Canada, il y a eu 7,63 noyades par 100 000 embarcations par année, ce qui est à peu près le même taux que pour tous les autres types d'embarcation combinés, et ce qui est inférieur au taux pour les autres embarcations à moteur.

Nous croyons que, dans la vaste majorité des cas, les gens se comportent de façon responsable au volant de leur motomarine et qu'une formation et des informations suffisantes vont contribuer largement à réduire le nombre et la gravité des accidents.

Dans le même rapport, Conseils et Vérification Canada ajoute:

Un travail considérable a été entrepris par la GCC, les associations nautiques et l'industrie des motomarines pour encourager les bonnes habitudes nautiques en général et l'utilisation sécuritaire des motomarines en particulier. Il est important de reconnaître ces initiatives étant donné qu'elles jouent un rôle important pour sensibiliser les conducteurs de motomarine au fonctionnement de ces embarcations.

L'industrie croit fermement qu'une meilleure connaissance des techniques de conduite et la formation de tous les plaisanciers est essentielle pour améliorer la sécurité sur tous les cours d'eau du Canada. À cet égard, le rapport final de Conseils et Vérification Canada formule un certain nombre de recommandations. Le rapport se trouve dans le cahier. Il faut dire, cependant, qu'aujourd'hui beaucoup de ces recommandations ont été mises en oeuvre et qu'elles ont l'effet désiré sur la compétence et le comportement des plaisanciers.

Entre-temps, l'industrie continue de travailler avec la Garde côtière canadienne. Nous aidons à la mise en oeuvre du système d'accréditation des compétences des utilisateurs d'embarcation, en vertu duquel les conducteurs de toute embarcation de plaisance motorisée doivent subir des tests pour montrer qu'ils ont les compétences nécessaires avant de s'aventurer sur l'eau. Il y a aussi une limite d'âge pour conduire une motomarine. Ensemble, ces programmes ont un effet positif sur le comportement non seulement des conducteurs de motomarine, mais de tous les plaisanciers du pays. L'industrie approuve sans réserve ces mesures étant donné que nous reconnaissons que les conducteurs de motomarine partagent les cours d'eau avec d'autres.

L'impact négatif que les motomarines auraient sur la faune est, d'après nous, un mythe qui doit être réfuté. Des études indépendantes dignes de foi — dont une a été effectuée au Canada l'an dernier — indiquent que les motomarines utilisées dans un minimum de deux pieds d'eau, tel que recommandé par l'industrie, ne nuisent pas ou à peu près pas à la zostère, aux mammifères marins, aux poissons et autres organismes aquatiques parce que les motomarines n'ont pas d'hélice. Elles sont actionnées par des pompes à eau qui sont moins dérangeantes. D'autres études indiquent que les motomarines nuisent moins à la nidification des oiseaux que les bateaux conventionnels ou d'autres activités humaines. Il n'y a pas, dans ce cas non plus, de problèmes manifestes ayant besoin d'être réglés par une nouvelle mesure législative comme le projet de loi S-10.

Let us now address the unfair and discriminatory nature and some of the other flaws of Bill S-10. We believe that the bill discriminates against the use of PWCs on Canadian waterways. As noted earlier, the Canada Shipping Act defines a personal watercraft as a boat, and its boating restrictions already address all types of boats on our waters. These regulations require that a reasoned investigation be carried out of any proposal for changes to boating restrictions, including a requirement that all affected parties be consulted.

In contrast, Bill S-10 permits a process under which no consultation with the boating community is required. It would allow a group to simply create its own regulation and submit it to the Minister of Fisheries and Oceans. The minister may refuse the proposed restrictions only if he believes that navigation would be restricted, impeded or obstructed. In effect, it allows cottage associations and other non-elected groups to demand and impose a ban or restrictions on personal watercraft operation without any input from the minister responsible for those waterways. Bill S-10 would limit or render useless our democratic process. It would have the effect of legalizing a vigilante-style approach to law making.

We also suggest that Bill S-10 may be unconstitutional. Under the Constitution Act of 1867, legislative authority over navigation is the sole purview of the federal government. Provinces may not enact legislation dealing with navigation. However, Bill S-10 appears to remove ministerial discretion. Federal control of the waterways would be surrendered to these so-called local authorities, groups that have neither the expertise nor the means to enforce regulations.

Every proposed change under Bill S-10 would result in impairing navigation, so, given the proposed lack of power of the minister, federal powers over navigation would be effectively ceded to others. In a recent judgment of the B.C. Court of Appeal, *Dean Walter Kupchanko v. Regina*, the appeal court agreed that Mr. Kupchanko could not be charged with operating his boat in breach of a provincial statute because the province had no authority to create the statute. The judge quoted precedent, noting that:

provinces are constitutionally incapable of enacting legislation authorizing an interference with navigation, since section 91(10) of the *Constitution Act, 1867* gives Parliament exclusive jurisdiction to legislate regarding navigation.

Singling out the operators of PWCs means they would be treated in a discriminatory manner by our justice system. That, to us, is not an acceptable practice. What possible justification could there be to single out one type of boat in this way? It also gives us cause for concern that other types of boats sharing the waterways with personal watercraft and subject to the same boating

Parlons maintenant du caractère injuste et discriminatoire du projet de loi S-10 et de certaines autres de ses lacunes. Nous croyons que le projet de loi désavantage l'utilisation des motomarines sur les cours d'eau du pays. Comme on l'a indiqué plus tôt, la Loi sur la marine marchande au Canada considère que la motomarine est une embarcation, et les restrictions qu'elle impose à la conduite des bateaux régit déjà tous les types d'embarcation sur nos cours d'eau. Le règlement exige qu'une enquête motivée soit effectuée pour chaque modification proposée aux restrictions sur la conduite des bateaux, et que toutes les parties touchées soient consultées.

En revanche, le projet de loi S-10 prévoit un processus qui n'exige pas de consulter le milieu nautique. Il permettra à un groupe de simplement élaborer son règlement et de le présenter au ministre des Pêches et des Océans. Le ministre peut refuser les restrictions proposées seulement s'il estime que la navigation serait restreinte, obstruée ou gênée. En effet, le projet de loi permet aux associations de propriétaires de chalet et à d'autres groupes non élus d'interdire ou de restreindre l'utilisation des motomarines sans l'intervention du ministre responsable des voies navigables touchées. Le projet de loi S-10 limiterait ou rendrait inutile notre processus démocratique. Il aurait pour effet de légaliser une manière de faire des lois qui s'apparente à la façon de procéder des justiciers.

Nous pensons aussi que le projet de loi S-10 peut être inconstitutionnel. Conformément à la Loi constitutionnelle de 1867, le pouvoir de légiférer en matière de navigation incombe seulement au gouvernement fédéral. Les provinces ne peuvent pas adopter de loi à ce sujet. Cependant, le projet de loi S-10 élimine le pouvoir du ministre. L'autorité fédérale sur les voies navigables serait cédée à ces soi-disant autorités locales, des groupes qui n'ont ni les compétences ni les moyens de faire appliquer des règlements.

Toutes les modifications proposées dans le projet de loi S-10 auraient pour effet d'entraver la navigation étant donné que, en proposant de réduire l'autorité du ministre, on céderait à d'autres les pouvoirs du gouvernement fédéral en matière de navigation. Dans une décision qu'elle a rendue récemment dans l'arrêt *Dean Walter Kupchanko c. Regina*, la Cour d'appel de la Colombie-Britannique a conclu que M. Kupchanko ne pouvait pas être accusé d'avoir conduit son bateau en violation d'une loi provinciale parce que la province n'a pas le pouvoir de légiférer en la matière. Le juge a cité la jurisprudence et fait remarquer que:

les provinces ne sont pas en mesure sur le plan constitutionnel d'adopter des lois s'ingérant dans le domaine de la navigation, étant donné que le paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* confère au Parlement le pouvoir exclusif de légiférer en cette matière.

Notre système de justice serait discriminatoire à l'égard des conducteurs de motomarine s'il les traitait différemment. À notre avis, ce n'est pas acceptable. Comment pourrait-on justifier le traitement particulier accordé ainsi à un type d'embarcation? Cela nous fait craindre également que d'autres types d'embarcation qui partagent les cours d'eau avec les motomarines et qui sont

restriction regulations may be subjected to discriminatory legislation as well. If this bill were allowed to pass, where would such discrimination end?

We believe that improved enforcement would be more effective than a new bill. Inadequate enforcement has been an issue for a number of years, as was noted in the CAC report to the Canadian Coast Guard. We recognize that on-water enforcement of boating regulations is one of the most challenging issues before the enforcement and boating communities today. The boating community as a whole, and the CMMA as a member of that community, praises those dedicated police and other enforcement officers for their relentless efforts to keep our waters safe for all boaters.

Sûreté du Québec has a small number of boats to cover a large area, and unfortunately, has even had to cede part of that responsibility back to some of the municipalities. Having said that, some of those municipalities are in the process of reorganizing and are cash-strapped. They will not be able to carry the ball that the SQ is unable to take care of for the moment.

In contrast, luckily, the OPP has approved a \$2-million increase in funding for marine recreational policing. The \$2 million will be spent over the next five years. Unfortunately for the OPP, marine policing is not a separate line item in the budgets, as it is in most other jurisdictions. Thus, in the OPP's case, marine policing is funded out of their core service and it is not easy to audit, or determine for the general public, how much money is being spent on marine policing in Ontario and in other provinces.

Under these circumstances, adding a new law will not achieve anything of a constructive nature. Surely the attention of governments should be on ensuring the enforcement of existing satisfactory laws rather than on making unenforceable new laws.

Unless a law is properly enforced, it is in real danger of becoming a mockery, to the detriment of those it is designed to protect, as well as to Parliament and to law-makers. Passing a new piece of legislation in such a case would be a disservice, one that may easily come back to haunt its proponents.

CMMA would like to see an increased enforcement presence on Canadian waterways. We would be pleased to support any efforts that would provide those dedicated to upholding our laws with the tools to do a better job.

Should the boating restriction regulation process be revised? Yes. The current process has served the boating community well over the years. However, since we are entering the boating season again, this may be the right time to capitalize on the debate surrounding Bill S-10 and engage the Minister of Fisheries and Oceans on the merits of making improvements to the boating restriction application process.

assujettis au même règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux puissent aussi faire l'objet d'une loi discriminatoire. Si ce projet de loi était adopté, jusqu'où irait la discrimination?

Nous croyons qu'une meilleure application de la loi vaudrait mieux qu'un nouveau projet de loi. La loi est mal appliquée depuis un bon nombre d'années, comme le faisait remarquer CVC dans son rapport à la Garde côtière canadienne. Nous reconnaissons que l'application du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est un des principaux défis auxquels sont confrontés les autorités chargées de l'application de la loi et le milieu nautique. Le milieu nautique dans son ensemble, dont l'ACMPN fait partie, félicite les policiers et les autres agents de l'ordre des efforts soutenus qu'ils déploient pour assurer la sécurité de tous les plaisanciers sur les plans d'eau.

La Sûreté du Québec dispose d'un nombre restreint de bateaux pour surveiller un grand territoire et, malheureusement, elle a dû céder une partie de ses responsabilités à certaines municipalités. Or, certaines de ces municipalités sont en train de se réorganiser et manquent d'argent. Elles ne seront pas en mesure de remplir la tâche que la SQ est incapable d'accomplir.

Par contre, heureusement, la PPO a approuvé, pour les cinq prochaines années, une augmentation de 2 millions de dollars du financement réservé au maintien de l'ordre lié aux activités récréatives sur l'eau. Hélas pour la PPO, le maintien de l'ordre sur l'eau n'est pas un poste budgétaire distinct, comme c'est le cas dans la plupart des autres provinces et territoires. Il est donc difficile pour le grand public de vérifier ou de déterminer combien d'argent est effectivement consacré au maintien de l'ordre sur l'eau en Ontario et dans les autres provinces.

Dans ces circonstances, adopter une nouvelle loi n'aura aucun effet constructif. Les gouvernements devraient plutôt veiller à faire appliquer de façon satisfaisante les lois existantes plutôt que d'en adopter de nouvelles qu'on ne pourra pas faire appliquer.

À moins d'être bien appliquée, une loi risque fort d'être tournée en dérision, au détriment de ceux qu'elle est censée protéger, ainsi que du Parlement et des législateurs. Adopter une nouvelle loi dans ce cas, ce serait rendre un bien mauvais service aux gens, ce qui peut facilement revenir hanter ceux qui l'ont proposée.

L'ACMPN aimerait qu'il y ait plus d'agents de l'ordre sur les voies navigables du Canada. Nous serions heureux d'appuyer toute mesure visant à offrir à ceux qui sont chargés de faire respecter nos lois de meilleurs moyens de travailler.

Faudrait-il revoir le processus du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux? Oui. Jusqu'ici, ce processus a bien servi le milieu nautique. Cependant, à l'approche d'une nouvelle saison de navigation de plaisance, il serait peut-être utile de mettre à profit le débat sur le projet de loi S-10 et sensibiliser le ministre des Pêches et des Océans à l'utilité d'améliorer le processus d'application du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux.

CMMA would propose updating the process to streamline and improve the creation of regulations in a more timely, less-confusing and efficient manner. We would like to see the following two changes made:

One, eliminate the use of provincially designated authorities, thus permitting all applications to be sent directly to the regional offices of the Canadian Coast Guard.

Two, permit those municipalities or other duly constituted local authorities to file boating restriction applications on a quarterly basis. This will bring applications forward more frequently than the once-per-year schedule currently being used.

There are other improvements that could be made, and we would like to offer suggestions that we would like to see considered.

We would like to see the vessel licensing system computerized. It is a paper system, which is chaotic, and one can barely call it a system.

The Chairman: Some of us do not take kindly to the computerization of the registration of anything.

Mr. Currie: We understand. All we are talking about is taking the existing data and feeding them into a database. Right now, it is a challenge. We would like to suggest that funds be provided from marine fuel tax revenues directly to enforcement agencies and educational organizations to enhance their efforts.

We would like to see improved funding for local groups, including cottagers associations, to permit the placing of appropriate signage to alert boaters to local boating regulations, speed limits and dangers to navigation.

We would like to create a national fund to be used specifically to promote boating safety and boater awareness on a continuous basis.

We would like to establish a database containing the names, and other essential information, of those who have received the training required to receive the pleasure craft operator competency card. This would ensure that enforcement agencies have the necessary access to the data for verification purposes.

Finally, we would like to propose that funding be secured on a permanent basis to support the Canadian Coast Guard so that it may adequately fund the national and regional offices of the Office of Boating Safety.

To conclude, the CMMA urges this Senate committee to reject this bill on the grounds that it is not necessary. It is, at best, on shaky premises, it is unfair and discriminatory, does a disservice to public policy and most likely would become another law that is not properly enforced.

L'ACMPN aimerait qu'on modernise le processus pour qu'on puisse adopter des règlements en temps utile de façon plus ordonnée et plus efficace. Voici les deux modifications que nous proposons:

Un, qu'on élimine les fondés de pouvoirs provinciaux, pour permettre que toutes les demandes puissent être envoyées directement aux bureaux régionaux de la Garde côtière canadienne.

Deux, qu'on permette aux municipalités et aux autres autorités locales dûment constituées de déposer des demandes de restrictions à la conduite des bateaux tous les trimestres. On pourrait ainsi présenter des demandes plus souvent qu'une fois par année comme c'est le cas actuellement.

D'autres améliorations pourraient être apportées et nous aimerions soumettre des propositions à l'étude.

Nous aimerions que le système d'octroi de permis de bateaux soit informatisé. Actuellement, tout se fait sur papier, de façon très désorganisée, et on peut difficilement appeler cela un système.

Le président: Certains d'entre nous ne voient pas d'un bon oeil l'informatisation de tous les registres.

M. Currie: Nous comprenons. Nous demandons seulement de mémoriser les renseignements existants dans une base de données. Actuellement, c'est un problème. Nous proposerions qu'un fonds constitué à partir de la taxe prélevée sur le carburant des bateaux soit versée directement aux organismes chargés du maintien de l'ordre et aux groupes éducatifs pour les aider dans leur travail.

Nous aimerions qu'on améliore le financement des groupes locaux, y compris des associations de propriétaires de chalet, pour qu'ils puissent installer la signalisation nécessaire pour informer les plaisanciers à propos du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, les limites de vitesse et les dangers à la navigation.

Nous aimerions qu'un fonds national soit constitué précisément pour promouvoir la sécurité nautique et sensibiliser les plaisanciers.

Nous aimerions qu'on établisse une base de données qui renfermerait les noms et d'autres renseignements essentiels sur ceux qui ont reçu la formation nécessaire pour obtenir une carte de compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance. Les organismes chargés de l'application de la loi auraient ainsi accès à ces données pour faire des vérifications.

Enfin, nous aimerions que la Garde côtière canadienne dispose de façon permanente de fonds garantis lui permettant de financer suffisamment les services nationaux et régionaux du Bureau de la sécurité nautique.

En conclusion, l'ACMPN enjoint le comité sénatorial de rejeter le projet de loi parce qu'il est inutile. Il repose sur le moins des principes douteux, il est injuste et discriminatoire, rend un mauvais service à la politique publique et deviendra sans doute une autre loi mal appliquée.

However, we do not wish to see everyone's hard work wasted. Bill S-10 has created a new community of people from various groups and with various perspectives. Though not all our objectives are the same, there is one common, underlying goal. We all want to improve safety on Canadian waters. That should be the focus as we move forward.

If you are able to recommend that instead of passing Bill S-10, some of the suggestions for improvements we have made could be implemented, we would be more than happy to work with you and with the regulatory agencies to make that happen. Thank you.

The Chairman: I want to set a couple of things straight. You used the word "discrimination" as a pejorative. We do discriminate. We discriminate between cars that have catalytic converters and those that do not. We discriminate between motorcycles. An off-road bike is a motorcycle, but you cannot drive it on the highway. That is discrimination. We make all kinds of discriminations. We also say to dog-owners that you can let your dog run loose over here, but not there. We do discriminate. Discrimination is not always a bad thing.

Do your statistics with respect to drowning include people who have drowned as a result of collisions? Do you know any numbers with respect to trauma injuries that have taken place in the water?

Mr. Currie: I do not have the answer with respect to the trauma. I believe the data we received from the OPP list fatalities. They do not list the means by which the people lost their lives. I will take a leap of faith that the sergeant who gave me the data would have included drowning, as well as anybody who died as a result of an incident in the water, whether they fell into the water, came in contact with another vessel or ran into a fixed object like a dock.

The Chairman: We will check that out.

Mr. Currie: I did not have it, so I did not want to quote it, but I believe that the Red Cross drowning report, which I believe my colleague was going to provide to you, may have a better answer on that.

The Chairman: We have statistics and statistics and statistics. We have some American statistics that suggest otherwise.

Mr. Currie: I wanted to present you with the facts that I believe to be true, and I am not saying the others are not true. I wanted to bring forth Canadian information.

The Chairman: I have one other question that I need answered because it is an issue that I know something about. You mentioned the sound-pressure measurement as being 78 decibels with respect to the operation of a personal watercraft. Compared to what?

Mr. Currie: It is not compared to anything.

The Chairman: Seventy-eight decibels is loud.

Nous ne voulons pas pour autant que le travail accompli soit gaspillé. Le projet de loi S-10 a mobilisé divers groupes ayant des perspectives différentes. Même si nos objectifs ne sont pas tous les mêmes, nous avons un but commun. Nous voulons tous améliorer la sécurité sur les cours d'eau du pays. C'est ce qui devrait retenir notre attention pour l'avenir.

Si vous pouviez recommander, non pas l'adoption du projet de loi S-10, mais que certaines des améliorations que nous proposons soient mises en oeuvre, nous serions très heureux de travailler à leur réalisation avec vous et avec les organismes chargés de la réglementation. Merci.

Le président: Je veux mettre certaines choses au clair. Vous avez employé le mot «discrimination» de façon péjorative. Oui, nous faisons de la discrimination, des distinctions. Nous établissons une distinction entre les voitures qui ont des convertisseurs catalytiques et celles qui n'en ont pas. On fait une distinction entre les motocyclettes. Un VTT est une motocyclette, mais on ne peut pas s'en servir sur l'autoroute. C'est de la discrimination. Il y a toutes sortes de discrimination. On permet aux propriétaires de chiens de laisser leur animal courir en liberté à certains endroits et pas à d'autres. C'est de la discrimination. La discrimination n'est pas toujours mauvaise.

Vos statistiques sur les noyades comprennent-elles celles survenues à la suite de collisions? Avez-vous des chiffres sur les traumatismes survenus dans l'eau?

M. Currie: Je ne peux pas vous répondre au sujet des traumatismes. Les chiffres de la PPO indiquent les décès, pas les causes de décès. Je crois que les données que le sergent m'a remises comprennent les noyades, comme les décès survenus à la suite d'un incident dans l'eau, que les gens soient tombés à l'eau, ou qu'ils soient rentrés en contact avec une autre embarcation ou une installation comme un quai.

Le président: Nous allons vérifier.

M. Currie: Je n'en ai pas parlé parce que je ne l'avais pas avec moi, mais je crois que le rapport de la Croix-Rouge sur les noyades, que mon collègue allait vous fournir je pense, peut mieux vous renseigner là-dessus.

Le président: Nous avons plein de statistiques. Il y a des statistiques américaines qui suggèrent autre chose.

M. Currie: Je voulais vous fournir les faits que j'estime vrais, et je ne dis pas que les autres ne le sont pas. Je voulais vous fournir des renseignements sur la situation au Canada.

Le président: J'ai une autre question à vous poser parce que c'est un sujet que je connais un peu. Vous avez dit que le niveau sonore d'une motomarine était de 78 décibels. C'est par rapport à quoi?

M. Currie: On n'a pas fait de comparaison.

Le président: C'est beaucoup, 78 décibels.

Mr. Currie: I did not want to bring forward data that put a vacuum cleaner or a chainsaw or some other consumer product on the table, because we do not have any data that were tested in the same way as you would test the boat engines. You would not test those things in the same way. I do not know how you can compare them.

Senator Milne: I am having problems with your statistics. You said in Ontario, there were 10 cases of drowning involving PWCs. You had 59 deaths with canoes or kayaks, 137 with boats, 10 from PWCs. Over what period of time? I did not get that.

Mr. Currie: That is a summary. You will find this at tab 9.

Senator Milne: I do not intend to read every page of that binder, I can tell you.

Mr. Currie: The total number of fatalities is shown from 1997 to 2002 in Ontario. It is a five-year period with six boating seasons. Over six boating seasons in Ontario, there were 59 fatalities in what the OPP categorized as "canoes and kayaks." There were 127 powerboat fatalities; that does not include personal watercraft. There were 10 PWC fatalities; and 74 of that total were alcohol-related.

Senator Milne: I was asking about the time period. So it is a six-season time period.

You also said that, according to the Canadian Coast Guard, from 1991 to 1995, there were 7.6 drownings per 100,000 people per year?

Mr. Currie: That is vessels; I believe that is correct.

Senator Milne: This is with PWCs, but you said there are only 44,000 in Canada.

Mr. Currie: There are only 44,000 PWCs in use now. We have sold approximately 78,000 personal watercraft since 1990.

Senator Milne: The total has decreased by that number since then?

Mr. Currie: That is correct. There is a wear factor or an attrition rate inherent in operating a personal watercraft that is very different from any other sort of powered boat. Frankly, they wear out sooner. We saw sales of personal watercraft crest in 1998. Sales of new personal watercraft have been declining since then. We are in a position now where the older ones are being retired at a very rapid rate. The actual number of vessels in use will drop again this year because we will be into that large block of watercraft that were sold in the mid 1996-97 period.

The Chairman: Do you know why sales are decreasing? I am presuming you must have some marketing people who have tried to explain that to you.

M. Currie: Je n'ai pas fourni de données sur les aspirateurs, les scies à chaîne ou d'autres produits de consommation, parce que ces appareils ne sont pas testés de la même façon que les embarcations. Les évaluations ne sont pas faites de la même façon. Je ne sais pas comment vous pouvez les comparer.

Le sénateur Milne: J'ai du mal à comprendre vos statistiques. Vous avez dit qu'en Ontario il y avait eu dix noyades causées par des motomarines. Vous avez dit qu'il y avait eu 59 décès impliquant des canots ou des kayaks, 137 des bateaux et 10 des motomarines. Pendant quelle période? Je n'ai pas compris.

M. Currie: C'est un résumé. Vous allez trouver ces données à l'onglet 9.

Le sénateur Milne: Je n'ai pas l'intention de lire tout ce qu'il y a dans ce cahier, je peux vous le dire.

M. Currie: Le nombre total de décès est indiqué pour 1997 à 2002 en Ontario. Il s'agit d'une période de cinq ans qui comprend six saisons de navigation de plaisance. Au cours de ces six saisons de navigation de plaisance en Ontario, il y a eu 59 décès classés par la police de l'Ontario dans la catégorie des «canots et kayaks». Il y en a eu 127 liés à des bateaux à moteur, ce qui ne comprend pas les motomarines. Il y a eu dix décès causés par des motomarines et, sur le total des décès, 74 sont liés à l'alcool.

Le sénateur Milne: Je vous pose une question sur la période. Il s'agit donc d'une période de six saisons de navigation de plaisance.

Vous avez également indiqué que, selon la Garde côtière canadienne, entre 1991 et 1995, il y a eu 7,6 noyades par 100 000 personnes par année?

M. Currie: Pour les embarcations; je crois que c'est exact.

Le sénateur Milne: Cela comprend les motomarines, mais vous avez dit qu'il y en avait seulement 44 000 au Canada.

M. Currie: Il y en a seulement 44 000 actuellement en circulation. Nous en avons vendu à peu près 78 000 depuis 1990.

Le sénateur Milne: Le nombre total a diminué d'autant depuis?

M. Currie: Oui. Le facteur ou le taux d'usure des motomarines est bien différent de celui de tous les autres bateaux à moteur. En fait, elles vieillissent plus vite. Les ventes de motomarines ont atteint un sommet en 1998, pour diminuer par la suite. Actuellement, les plus vieilles sont retirées très rapidement de la circulation. Le nombre d'embarcations utilisées va encore diminuer cette année avec le retrait du grand nombre d'appareils vendus en 1996-1997.

Le président: Savez-vous pourquoi les ventes diminuent? J'imagine que des spécialistes de la vente ont essayé de vous l'expliquer.

Mr. Currie: The answers are various. The product has matured, just like the Hula Hoop, which eventually became less popular. People have decided going boating is fun, but perhaps they have married or, if they were couples, they may have kids so the personal watercraft is not the right product for them now. They have moved on to something else.

For some people, the personal watercraft was an entry-level boat. Now they have moved on. We believe that is why sales have diminished. They are not inexpensive, but I do not think it is a price issue. It is more of a market-cycle situation.

Senator Milne: Whereas Senator Spivak hopes it is a permanent trend.

Senator Spivak: No, it is up to the people.

Senator Milne: You said that the newer PWCs are much less noisy and less polluting than the older ones. What percentage of these 44,000 vessels out there now would you classify as “newer”?

Mr. Currie: If you trust me to give you a rough calculation, I would say about 50 per cent. It is probably slightly higher, but I would not go out on a limb further than that. I know how many personal watercraft we have sold since the MOU kicked in until the end of last year. I tracked them on a serial number basis, on a monthly basis. The total sales between 1996-97 and today is almost half of our estimate of 44,000 in use.

Senator Milne: What would be the difference in decibel output between the older ones and the newer ones when you are talking about this range from 65 to 75 decibels?

Mr. Currie: The 65 is a bit of an oddity. It may have been a valid result, but I think that is probably on the low side. The cluster is more around 72 to 76. The earlier units, although they may not have been tested as well as the last batch, probably had a sound level around 80 or 81. I am not a mathematician or an engineer but I do know this: It is not like starting out with a dollar and taking 3 cents off and saying now I have 97 cents. There is an exponential reduction in level. I do not want to try to explain it because I do not really understand it.

Senator Milne: A noise level of two decibels is ten times the noise of one decibel. You are talking about a hyperbolic scale.

Senator Finnerty: I look at personal watercraft like motorcycles compared to cars. You were saying that, in your mind, all watercraft are similar. Did you say something about wildlife; that you do not think wildlife is disturbed?

Mr. Currie: I did not say they are not disturbed. I said, based on the information we have been able to obtain, these craft do not pose any more threat to nesting birds or other waterfowl or wildlife than any other power-driven boat.

M. Currie: Les réponses varient. Le produit est parvenu à maturité, comme le Hula Hoop, qui a fini par devenir moins populaire. Les gens aiment cette activité, mais ils se sont peut-être mariés ou ont eu des enfants, si bien que la motomarine ne leur convient pas actuellement. Ils ont changé d'activité.

Pour certains, la motomarine était leur première embarcation. Ils ont maintenant acheté autre chose. Nous croyons que c'est la raison pour laquelle les ventes ont diminué. Ces appareils coûtent cher, mais je ne pense pas que le prix soit un problème. C'est plus une question de cycle de marché.

Le sénateur Milne: Alors que le sénateur Spivak espère que c'est une tendance permanente.

Le sénateur Spivak: Non, c'est aux gens de décider.

Le sénateur Milne: Vous avez dit que les nouvelles motomarines sont moins bruyantes et polluent beaucoup moins que les anciens modèles. Sur les 44 000 embarcations en circulation actuellement, quel serait, d'après vous, le pourcentage de «nouveaux» modèles?

M. Currie: Si vous me permettez de vous donner un chiffre approximatif, je dirais la moitié. C'est probablement un peu plus, mais je n'oserais pas aller plus loin. Je sais combien de motomarines nous avons vendu depuis que le protocole d'entente est entré en vigueur à la fin de l'année dernière. J'ai noté les numéros de série des appareils vendus chaque mois. Entre 1996-1997 et aujourd'hui, on a vendu presque deux fois moins d'appareils au total que les 44 000 qui seraient en circulation d'après nous.

Le sénateur Milne: Quelle serait la différence de bruit entre les anciens et les nouveaux modèles, sur votre échelle de 65 à 75 décibels?

M. Currie: Les 65 décibels sont plutôt rares. On peut avoir obtenu ce résultat, mais je crois que c'est probablement peu souvent. Le niveau sonore se situe en général autour de 72 à 76 décibels. Les plus vieux appareils, même s'ils n'ont peut-être pas été testés comme les plus récents, enregistraient probablement un niveau sonore d'environ 80 ou 81 décibels. Je ne suis ni mathématicien ni ingénieur, mais je sais que ce n'est pas comme si on faisait une simple soustraction. La réduction est exponentielle. Je ne veux pas essayer de vous l'expliquer parce que je ne le comprends pas très bien.

Le sénateur Milne: Un niveau sonore de deux décibels est dix fois supérieur à celui d'un décibel. Vous parlez d'une échelle hyperbolique.

Le sénateur Finnerty: Pour moi, les motomarines sont comme les motocyclettes par rapport aux voitures. Vous avez dit que, pour vous, tous les bateaux de plaisance étaient semblables. Avez-vous parlé de la faune, ne pensez-vous pas que la faune est perturbée?

M. Currie: Je n'ai pas dit qu'elle ne l'était pas. J'ai dit que, d'après les informations que nous avons pu obtenir, les motomarines ne nuisent pas plus à la nidification, aux oiseaux ou à la faune que tout autre bateau motorisé.

Senator Finnerty: Personal watercraft come closer to shore; they come out of the water. They are much more frightening than other types of watercraft.

Mr. Currie: I do not want to debate with you. I am trying to provide you with an answer. The tricky part is that the manufacturers all say "Do not operate this type of vessel in a location where the water depth is less than two feet."

Based on my boating experience, the bulrushes, the reed beds and the lily pad areas where most nesting birds such as loons are found, at least around my cottage, are in the shallow-water areas. One ought not to be riding a PWC in those areas. I do not take my own motorboat in those areas. I do go in with my kayak.

Senator Finnerty: Loons tend to stay in the middle of the lake.

Mr. Currie: The issue I brought up relates to the nesting birds. I do not condone this, but I have seen people chasing seagulls and other birds with boats. As far as I am concerned, that is totally inappropriate behaviour, no matter what kind of boat is used.

Senator Finnerty: We do not have enough enforcement officers to look for abuses with watercraft and under-age people tend to use them. Those are some of our concerns.

Mr. Currie: Those are well-founded concerns. There are not enough police officers, boats, FTEs, or dollars to support an adequate enforcement level for any group of boaters. You could be talking about people at False Creek who rent sea kayaks and paddle around the Coast Guard station at Kitsilano Beach, or boaters on my lake or maybe on yours. There are just not enough dollars, people or equipment to go around. It is a sad situation. We have to find a way to solve the problem.

Senator Finnerty: It is a sad situation.

Senator Spivak: I want to make one comment and then I have a question for Mr. Currie. The Canadian Hospitals Injury Reporting and Prevention Program under Health Canada has the kind of research you are talking about. In 2002, they found that despite the fact that personal watercraft represent about 3 per cent of motorized vessels, they account for 21 per cent of injuries. With personal watercraft, it is not so much a drowning problem; rather, they cause mostly traumatic injuries as people fall off or are hit by the boat. Those PWCs cause considerably higher levels of blunt trauma than other motorized vessels.

We have heard different estimates of how many PWCs there actually are.

You are suggesting there are now 44,000. Someone suggested earlier that there were 50,000. Do you have accurate data on how many there are in Canada? There are at least a million in the United States. I think that is the latest figure.

Mr. Currie: I do not know the number in the United States. To be honest with you, the answer is no.

Le sénateur Finnerty: Les motomarines circulent plus près de la rive; elles sortent de l'eau. Elles font beaucoup plus peur que les autres types d'embarcation.

M. Currie: Je ne veux pas me lancer dans un débat. J'essaie de vous répondre. Il reste que les fabricants disent tous de ne pas utiliser cet appareil s'il y a moins de deux pieds d'eau de profond.

D'après mon expérience, les roseaux, les nénuphars et autres plantes aquatiques où les oiseaux, comme les huards, nichent, du moins près de mon chalet, poussent en eau peu profonde. Il vaut mieux ne pas s'aventurer en motomarine dans ces zones. Je ne circule pas dans ces endroits avec mon bateau à moteur, mais je le fais avec mon kayak.

Le sénateur Finnerty: Les huards ont tendance à se tenir au milieu du lac.

M. Currie: Je parle de la nidification des oiseaux. Je n'admets pas cela, mais j'ai vu des gens chasser des goélands et d'autres oiseaux avec des bateaux. À mon avis, c'est tout à fait irresponsable, quel que soit le genre de bateau utilisé.

Le sénateur Finnerty: Il n'y a pas assez d'agents de l'ordre pour surveiller l'utilisation abusive des motomarines et des jeunes ont tendance à les utiliser. Ce sont certaines de nos préoccupations.

M. Currie: Elles sont bien fondées. Il n'y a pas assez de policiers, de bateaux, d'ETP ou d'argent pour bien faire respecter la loi par tous les groupes de plaisanciers. Qu'il s'agisse de gens à False Creek qui louent des kayaks de mer et circulent autour de la station de la Garde côtière à Kitsilano Beach, ou de plaisanciers sur mon lac ou peut-être le vôtre, il n'y a pas assez d'argent, de personnel ou d'équipement pour faire la surveillance. C'est déplorable. Nous devons trouver le moyen de régler le problème.

Le sénateur Finnerty: C'est déplorable.

Le sénateur Spivak: Je veux faire un commentaire et ensuite poser une question à M. Currie. Le Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes, qui est un programme de Santé Canada, a effectué le genre de recherche dont vous parlez. En 2002, il a constaté que, malgré le fait que les motomarines représentent environ 3 p. 100 des embarcations motorisées, elles sont à l'origine de 21 p. 100 des blessures. Dans le cas des motomarines, le problème n'est pas tellement la noyade; ces appareils causent surtout des traumatismes étant donné que les gens tombent ou sont frappés par l'embarcation. Les motomarines causent beaucoup plus de traumatismes contondants que tout autre embarcation motorisée.

Nous avons entendu différents chiffres sur le nombre de motomarines en circulation.

Vous dites qu'il y en a actuellement 44 000. D'autres nous ont déjà dit qu'il y en avait 50 000. Avez-vous des chiffres exacts sur leur nombre au Canada? Il y en a au moins un million aux États-Unis, d'après les derniers chiffres.

M. Currie: Je ne suis pas au courant des chiffres aux États-Unis. Pour être honnête avec vous, je dois vous répondre que non.

Senator Spivak: You do not have any data?

Mr. Currie: No, that is not the case.

I receive monthly data transmissions from all four of the personal watercraft manufacturers. We have sales information by serial number on all units. The information does not tell us where the boater lives. It simply gives some information about the forward sorting area, which is essentially the postal code, where the warranty is registered. I tallied up the numbers in the report, that is, 77,000-and-change. That is the total number of personal watercraft that had been sold, up to and including the end of December 2002.

There have been some sales since then. I cannot give out that information because it is confidential. I have it, but that is the number.

Senator Spivak: That is helpful.

Mr. Currie: There is no way to give you the actual number of units with any degree of precision. If you read the EPA information, you will find they have calculated that a personal watercraft has a useful life of five years. A large percentage, if not the majority, of PWCs are in use in the warmer climates of the United States. Draw a line across the U.S. where you have warm water, let us say south of the Carolinas, south of San Francisco and all across the Gulf states and some of the other states in the interior. The model there is coming up with five years because there are a lot of PWCs in that area. We are saying, "Wait a second. We cannot get that amount of use in five years." We are asking, "How many engine hours is that before the craft begins to reach the end of its lifespan?"

We got the engine-hour number and it works out, nominally, to seven years. If I take my 77,000 and go back to square one when we first started counting, which was 1990, and subtract all the units that were sold for seven years and say, "Those are no longer in service," the total that is left is 44,000. That is as accurate as anyone will be able to be.

If we had a computerized small-vessel licensing system, we might be able to push a button and get a better number.

Senator Spivak: I have heard many people talk about discrimination. I want to tackle that issue.

As I understand it, according to the Coast Guard, the vast majority of PWCs do not comply with sections of the construction standard for small vessels, specifically with standards for ventilating the engine and the fuel tank compartment, the installation of fuel tanks and electrical systems. I am reading here from their technical standards. In other words, it has to do with fuel tank compartments, ventilation, fuel-tank installation and ignition protection, because there is a risk of explosion caused by leaking fuel vapours. That is one way in which they are different from small vessels.

Le sénateur Spivak: Vous n'avez pas de données?

M. Currie: Non, nous n'en avons pas.

Je reçois tous les mois des données des quatre fabricants de motomarine. Nous avons des informations sur les ventes en fonction des numéros de série de tous les appareils. Les informations ne nous indiquent pas où les plaisanciers vivent. Nous avons simplement des informations sur la région de tri d'acheminement, c'est-à-dire le code postal, où la garantie est enregistrée. J'ai inscrit les chiffres dans le rapport, c'est-à-dire 77 000 à peu près. C'est le nombre total de motomarines vendues, jusqu'à la fin de décembre 2002 inclusivement.

Il y a eu des ventes depuis. Je ne peux pas vous donner les informations parce qu'elles sont confidentielles. J'ai cela, mais c'est le chiffre.

Le sénateur Spivak: C'est utile.

M. Currie: Il est impossible de vous indiquer le chiffre réel d'appareils de façon très précise. D'après les informations de l'EPA, une motomarine a une vie utile de cinq ans. Une grande proportion, si ce n'est pas la majorité des motomarines se trouvent dans les régions plus chaudes des États-Unis, c'est-à-dire à sud des Caroline, au sud de San Francisco, dans tous les États du golfe et dans certains autres États à l'intérieur du pays. On indique que leur durée de vie est de cinq ans parce qu'il y a beaucoup de motomarines dans le sud du pays. Chez nous, il est impossible d'utiliser ces véhicules autant en cinq ans. Nous avons donc voulu savoir pendant combien d'heures le moteur fonctionne avant que l'appareil atteigne la fin de sa vie utile?

D'après le nombre d'heures de fonctionnement du moteur, la durée de vie est de sept ans. Si je remonte à 1990, la première année à partir de laquelle on a commencé le compte, et que je soustrais des 77 000 appareils que j'ai inscrits tous ceux qui ont fonctionné pendant sept ans et que je considère qu'ils ne sont plus en circulation, il en reste en tout 44 000. C'est le plus exact qu'on puisse être.

Si le système d'octroi de permis de petits bâtiments était informatisé, nous pourrions appuyer sur un bouton et obtenir un meilleur chiffre.

Le sénateur Spivak: J'ai entendu beaucoup de gens parler de discrimination. Je veux m'arrêter là-dessus.

Si je comprends bien, d'après la Garde côtière, la grande majorité des motomarines ne respectent pas certaines parties de la norme de construction des petits bâtiments, particulièrement les normes sur la ventilation du moteur et le caisson du réservoir de carburant, l'installation des réservoirs de carburant et les systèmes électriques. C'est ce que disent les normes techniques. Autrement dit, il y a des problèmes concernant les caissons des réservoirs de carburant, la ventilation, l'installation des réservoirs et la protection d'allumage, parce qu'il y a un risque d'explosion causé par les fuites de vapeurs de carburant. C'est un des aspects qui les différencient des autres petites embarcations.

There are many different discriminatory provisions under the schedules of the boating regulations. In other words, some lakes do not allow any powerboats. That is discriminatory. Some lakes do not allow water-skiing between the hours of such-and-such and such-and-such. That is discriminatory. Finally, we spoke to the Coast Guard and the minister back in 1994. That is when the Provinces of Quebec, Ontario and British Columbia made proposals to the cabinet, supported by the Coast Guard, about certain prohibitions. Those were gazetted and then never implemented because the industry said education was the answer.

However, in a letter to me, the minister said that any proposal for a new schedule to the regulations to specifically prohibit PWCs would require full consultation with Canadians. Such a move would be considered a major change to current policy, likely affecting many individuals and commercial interests.

What is the alternative when the policy is that there be no schedule concerning PWCs? You suggested we should work together on some sort of compromise; but the point of the bill is to enable local communities, many of whom are elected — they could be municipalities or whatever — to petition the minister to put PWCs in the same category as other boats in terms of asking for whatever it is they decide. Believe me, it is not I who can ban boats. It is only local communities.

What is your comment on the issue of discrimination? Also, what is your comment on taking away the power from the minister? This is not taking away the power of the minister, because the minister is the one who makes the decision as to who these local authorities are. There have to be all kinds of public consultations.

Mr. Currie: I would be happy to do so. I would like to come back to a statement you made at the beginning, when I believe you said that PWCs do not comply with Canadian Coast Guard regulations. With all due respect —

Senator Spivak: I was referring to small vessels.

Mr. Currie: With all due respect, Senator Spivak, I believe you are wrong. If you read the construction standards document, TP1332, a copy of which is in the binder here, you will find that the manufacturers of personal watercraft have two means of complying with the Canadian Coast Guard small-vessel construction standards. One, they can comply with the document, or they can certify that their craft is in compliance with ISO 13590, which is the international standard for the construction of personal watercraft.

All of the PWCs that are sold in Canada are in compliance with ISO 13590 and/or any other section of 1332 that is required. Thus, the designs or, if you will, the technical specifications as mandated in 1332, are all supplied to the Canadian Coast Guard for their review. No product should be put on the market without the Coast Guard signing off on the documents and providing

Il y a beaucoup de dispositions discriminatoires dans les annexes du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. En effet, certains lacs ne permettent pas les bateaux à moteur. C'est discriminatoire. Certains lacs ne permettent pas le ski nautique entre telle heure et telle heure. C'est aussi discriminatoire. Enfin, nous avons parlé à la Garde côtière et au ministre en 1994. C'est à cette époque que les provinces du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique ont présenté des propositions au cabinet, avec l'appui de la Garde côtière, pour imposer certaines interdictions. Elles ont été publiées dans la *Gazette du Canada*, mais elles n'ont jamais été mises en oeuvre parce que l'industrie a jugé qu'il valait mieux informer les gens.

Cependant, dans une lettre qu'il m'adressait, le ministre indique que toute proposition de nouvelle annexe au règlement en vue d'interdire les motomarines nécessiterait la consultation de tous les Canadiens. Ce serait un changement important par rapport à la politique en vigueur, susceptible de toucher beaucoup de particuliers et d'entrepreneurs.

Quelle est la solution quand la politique veut qu'il n'y ait pas d'annexe sur les motomarines? Vous dites qu'il faut trouver ensemble un genre de compromis; le projet de loi vise justement à permettre aux autorités locales, dont beaucoup sont élues — il peut s'agir de municipalités, par exemple — de demander au ministre de considérer les motomarines comme d'autres embarcations en vue de prendre des décisions à leur sujet. Croyez-moi, ce n'est pas moi qui peux interdire les bateaux. Ce sont seulement les autorités locales.

Qu'avez-vous à dire au sujet de la discrimination? Qu'avez-vous à dire au sujet du pouvoir du ministre? Il ne s'agit pas de réduire son pouvoir parce que c'est lui qui décide qui sont ces autorités locales. Il y a toutes sortes de consultations publiques.

M. Currie: Je serais heureux de vous dire ce que j'en pense. J'aimerais revenir à ce que vous avez soulevé au début, quand vous avez dit que les motomarines ne respectent pas les règlements de la Garde côtière canadienne. Sans vouloir vous offenser...

Le sénateur Spivak: Je parlais des petits bâtiments.

M. Currie: Sans vouloir vous offenser, sénateur Spivak, je crois que vous faites erreur. D'après le document TP1332 sur les normes de construction, qui se trouve dans le cahier, vous constaterez que les fabricants de motomarine ont deux moyens de respecter les normes de construction de la Garde côtière canadienne sur les petits bâtiments. Ils peuvent suivre le document ou certifier que l'appareil est conforme à la norme ISO 13590, qui est la norme internationale de construction des motomarines.

Toutes les motomarines vendues au Canada sont conformes à la norme ISO 13590 ou à l'une ou l'autre partie de la norme 1332. Ainsi, les dessins ou, si vous voulez, les caractéristiques techniques, comme le prescrit la norme 1332, sont tous fournis à la Garde côtière canadienne pour examen. Aucun appareil ne peut être vendu sans que la Garde côtière n'ait signé les

what we loosely call “conformity plates,” which are affixed to the sterns of the PWCs.

I am sorry, but they do comply.

Senator Spivak: Are you suggesting, then, that this Coast Guard document I have here is old history and that they now comply with the ISO standards, all of them have been adopted and they are the same as for all small vessels?

Mr. Currie: You are either confusing me or you are confusing the issue.

Senator Spivak: No, I do not think so.

Mr. Currie: PWC manufacturers have a choice, unlike all other boat manufacturers.

Senator Spivak: So they are different?

Mr. Currie: They have the option. There is a dynamic here that is perhaps complex and a little difficult to understand. Prior to 1999, the TP1332 had not been amended for nearly 20 years. Unfortunately, the requirements within 1332 were archaic in a lot of ways. They required manufacturers, for example, to fit cable and pulley steering systems on boats in order to be compliant, when cable and pulley steering systems had gone out of use probably 10 or 12 years before.

Yet, for a variety of reasons, it was very difficult to get 1332 updated. Along the way, personal watercraft appeared on the market; and along the way, an ISO standard for PWC construction evolved. The industry — and I was involved in these discussions at the time — went to the Coast Guard and said, “We have a craft that is being built to this ISO standard.” On the other hand, they had an old 1332 document that they were in the process of updating, but which was very inferior to the ISO standard. Because 1332 was not sufficiently modern, the Coast Guard allowed the PWC manufacturers to certify their craft against ISO 13590, which at that time was a brand-new international standard. Canada was the first country in the world to fully adopt the ISO standard for personal watercraft as a means of ensuring quality and conformity in terms of safety and so forth. Since then, Japan, Australia, the European Community and a variety of other jurisdictions have adopted exactly the same process.

We were fortunate, in a strange way, that we had an old set of regulations; we were fortunate that we had a forward-looking group who permitted the use of a brand-new standard when the original Canadian standard was out of date. That is the situation. They all comply; they all have stickers on them.

Senator Spivak: Thank you, Mr. Currie, that is helpful.

Mr. Currie: I do not want to get into a debate about discrimination because I think we could get hung up there. The only comment I would make is that PWCs are boats. They are powerboats like any other powerboat. The BRRs are there.

documents et fourni ce que l’on appelle abusivement les «plaques de conformité» qui sont posées à l’arrière des motomarines.

Je suis désolé, mais elles s’y conforment.

Le sénateur Spivak: Dans ce cas, êtes-vous en train de me dire que le document de la Garde côtière que j’ai en main est de l’histoire ancienne et qu’à l’heure actuelle, elles se conforment aux normes ISO, que ces dernières ont toutes été adoptées et qu’elles sont les mêmes pour toutes les petites embarcations?

M. Currie: Ou vous me mélangez ou vous mélangez tout.

Le sénateur Spivak: Non, je ne pense pas.

M. Currie: Les fabricants de motomarines ont le choix, contrairement aux autres fabricants.

Le sénateur Spivak: Ils sont donc différents?

M. Currie: Ils ont le choix. Nous sommes en présence d’une dynamique complexe qui quelque peu difficile à comprendre. Avant 1999, le TP1332 n’avait pas été modifié depuis près de 20 ans. Malheureusement, les exigences y afférentes étaient archaïques à bien des égards. Par exemple, on exigeait des fabricants qu’ils installent sur les bateaux des systèmes de direction à câble et poulie alors que de tels systèmes ne sont plus utilisés depuis une douzaine d’années.

Pourtant, pour diverses raisons, il s’est avéré très difficile de mettre à jour le TP1332. Avec le temps, les motomarines sont apparues sur le marché et la norme ISO relative à leur fabrication a évolué. Les représentants du secteur — et j’ai participé à ces discussions à l’époque — sont allés trouver les responsables de la Garde côtière pour leur dire: «Nous construisons une motomarine en fonction de la norme ISO.» Par ailleurs, il y avait ce vieux document 1332 qui était en cours d’actualisation, mais qui était inférieur à la norme ISO. Étant donné que le 1332 n’était pas suffisamment moderne, la Garde côtière a permis aux fabricants de motomarines de certifier leurs embarcations selon la norme ISO 13590 qui était à l’époque une toute nouvelle norme internationale. Le Canada a été le premier pays au monde à adopter pleinement la norme ISO pour les motomarines car c’était là un moyen d’assurer à la fois qualité et conformité sur le plan de la sécurité, etc. Depuis, le Japon, l’Australie, la Communauté européenne et de nombreux autres pays lui ont emboîté le pas.

Curieusement, c’est un heureux hasard que notre réglementation ait été obsolète. Nous avons eu la chance d’avoir affaire à un groupe de personnes clairvoyantes qui ont permis l’utilisation d’une norme tout à fait nouvelle au moment où la norme canadienne originale était tombée en désuétude. Voilà la situation. Toutes les motomarines sont conformes; elles affichent toutes des collants qui l’attestent.

Le sénateur Spivak: Merci, monsieur Currie. Cela est utile.

M. Currie: Je ne veux pas me lancer dans un débat sur la discrimination car je pense que nous n’en sortirions pas. Le seul commentaire que je ferai, c’est que les motomarines sont des bateaux. Ce sont des bateaux à moteur comme les autres. Les BRR sont là.

I believe, Senator Spivak, you were asking, what can local communities do? I think they can do what the rest of us are doing, and say we need more enforcement on the water. Section 43 of the Canada Shipping Act would allow the proper enforcement of rules relating to behaviour. The debate that we are dealing with here has to do with boaters doing the wrong things with a particular type of boat. The laws to correct that behaviour are on the books.

The OPP reported no fatalities on highway 400 during the May 24 weekend; yet there were hundreds of thousands of cars zooming up and down there, getting back and forth to cottage country. They had no fatalities because they enforced the speed limits and made sure that the roads were safe.

If we could find a way to apply that approach to enforcement on the water, where, when and as needed, we would take a huge step forward. That is what we need to do.

The Chairman: You are right about the enforcement. Unfortunately, unlike a highway system, you cannot zip from one lake to another on a boat, which makes enforcement more expensive.

Senator Milne: I wanted to point out, Mr. Chairman, that perhaps Mr. Currie should be aware of how Senate committees work and our narrow mandate. You have come up with suggestions for what should happen in this regulation and that regulation, and Coast Guard regulations and more police on the water.

Senate committees are mandated to look at a specific piece of proposed legislation. We are looking in this particular case at Senator Spivak's bill, and that is all we have a mandate to look at. We cannot go beyond it and say you should change this and that law, no matter how good these initiatives might be. This is what we can do here and now.

I do not want you to go away disappointed because we are ignoring that part of what you have said.

The Chairman: That is correct. Just to be sure — I know Mr. Currie knows this and all senators know this — if we were empowered by the Senate by reference to study the question of private watercraft in general as opposed to a specific piece of proposed legislation, then the situation might be different. However, Senator Milne is quite right. We can study things and consider things but we cannot change regulations.

However, some of us have misgivings and frustrations about regulations and how quickly they will come. In the letter that Senator Spivak was talking about, the Coast Guard is said to have proposed new regulations back in 1994. We are still waiting for them to be adopted. Other witnesses who appeared before us

Sénateur Spivak, vous voulez savoir ce que peuvent faire les collectivités locales? Je pense qu'elles peuvent faire ce que le reste d'entre nous fait, c'est-à-dire affirmer qu'il faut assurer une meilleure application de la loi sur l'eau. L'article 43 de la Loi sur la machine marchande du Canada permettrait une application adéquate des règles concernant le comportement. En l'occurrence, nous discutons du cas de propriétaires de bateau qui ont un comportement délinquant aux commandes de leur embarcation. Il existe déjà des lois visant à sanctionner ce type de comportement.

La Police provinciale de l'Ontario n'a rapporté aucun accident mortel sur l'autoroute 400 au cours du week-end du 24 mai dernier. Pourtant, des centaines de milliers d'automobilistes ont emprunté cette autoroute pour se rendre à leur chalet et en revenir. Il n'y a pas eu d'accidents mortels parce que les autorités policières ont fait respecter les limites de vitesse et ont ainsi garanti la sécurité sur les routes.

Si nous pouvions trouver un moyen d'adopter la même approche et de faire respecter la loi sur l'eau quand et là où c'est nécessaire, ce serait un grand pas en avant. Voilà ce qu'il faut faire.

Le président: Vous avez raison au sujet de l'application de la loi. Malheureusement, contrairement à ce qui se passe sur les routes, nous ne pouvons nous déplacer rapidement d'un lac à l'autre en bateau, ce qui rend l'application de la loi plus coûteuse.

Le sénateur Milne: Monsieur le président, je pense qu'il faudrait expliquer à M. Currie comment fonctionne les comités sénatoriaux et lui préciser que notre mandat est très étroit. Vous avez suggéré ce qu'il convient de faire à propos de tel ou tel règlement, ainsi que des changements à la réglementation de la Garde côtière. Vous préconisez aussi une présence accrue des forces policières sur l'eau.

Les comités du Sénat ont pour mandat d'examiner des mesures législatives spécifiques. En l'occurrence, nous étudions le projet de loi du sénateur Spivak, et notre mandat ne va pas plus loin. Nous ne pouvons outrepasser notre mandat et dire qu'il faudrait changer telle ou telle loi, même si ces initiatives sont les meilleures qu'il soit. Voilà les limites de ce que nous pouvons faire ici et maintenant.

Je ne voudrais pas que vous nous quittiez déçus parce que nous ne tenons pas compte d'une partie de vos propos.

Le président: C'est juste. Une précision, pour plus de sûreté. Je sais que M. Currie le sait et que tous les sénateurs le savent, mais si le Sénat nous confiait, par ordre de renvoi, la mission d'étudier la question des motomarines en général par opposition à un projet de loi spécifique, la situation serait différente. Cependant, le sénateur Milne a raison. Nous pouvons envisager et étudier certaines choses, mais nous ne pouvons modifier les règlements.

Cela dit, certains d'entre nous ont des réserves et des frustrations au sujet des règlements et du fait qu'on tarde à les appliquer. Dans la lettre dont parle le sénateur Spivak, la Garde côtière affirmait avoir proposé de nouveaux règlements en 1994. Or, nous attendons toujours qu'ils soient adoptés. D'autres

have described boating regulations to us as sometimes difficult to navigate.

I would like to ask you several obstreperous questions. There are lakes in my province, and I suspect in yours, on which, by one means or another, motorboats are not permitted. I believe that is done in accordance with all of the relations that have to take place between the orders of government that determine that. I suspect there is really nothing wrong with that, in your or my view, because we agree that there are some lakes that just should not have motorboats of any kind on them. Would you agree with that?

Mr. Currie: Absolutely. I would go a little further. We understand that. There are areas of lakes — there will be lakes this year, and there will be lakes years in the future — where some form of restriction on boating is in the public interest. We are absolutely in favour of that.

We are as sad, if you will, as others are that in some cases, putting these restrictions in place can take a long time. I do not know whether it will take four years, but as Senator Spivak says, it can take years. That is why we said applications should be submitted on a quarterly basis. Let's not let good work by good people who have a good idea get thrown out because their application missed that annual cut-off date by a week. It is not right.

Do it quarterly and get the process rolling. I do not know if it will bring more restrictions; but it will certainly process the paperwork faster and it should lower what I call the aggravation factor. People will actually see something they have worked on coming to fruition, not just more paper and more paper, and nothing ever happening.

The Chairman: I have one final question, Mr. Currie, which I would ask you to answer because it will come up, and I would like you to have a chance to put your view on the record. If you were convinced by evidence on the balance of probabilities, taking all of those various sources of statistics into account, that PWCs posed a substantially greater risk to their operators and to the general public than other craft, would you agree that they ought to be restricted in some respects?

Mr. Currie: It would be hard to say no to that question. However, I would think it would require, not a great deal of convincing necessarily, but a great deal of knowledge before we would agree with that perspective. We are not unreasonable.

The Chairman: I prefaced it by saying, if you were convinced.

Mr. Currie: We are reasonable people. We want to continue to sell boats. We are trying desperately —

Senator Milne: You do not want to kill off your customers.

témoins qui ont comparu devant nous ont affirmé qu'il était parfois difficile de s'y retrouver dans la réglementation concernant les bateaux.

Je voudrais vous poser plusieurs questions avec obstination. Il y a dans ma province, et je soupçonne que c'est la même chose dans la vôtre —, des lacs où les bateaux à moteur ne sont pas autorisés. Je crois que cela se fait à la suite d'accords entre les divers ordres de gouvernement. J'imagine que comme moi, vous ne voyez rien de répréhensible à cela car nous convenons que certains lacs ne devraient tout simplement pas accueillir de bateaux à moteur. Êtes-vous d'accord?

M. Currie: Absolument. D'ailleurs, j'irais un peu plus loin. Nous comprenons cela. Il y a des zones de lac — il y aura des lacs cette année et il y en aura aussi à l'avenir — où certaines limites sur l'usage d'embarcations est dans l'intérêt public. Nous sommes tout à fait en faveur de cela.

Tout comme bien d'autres, nous regrettons que dans certains cas, il faut beaucoup de temps avant d'appliquer de telles restrictions. J'ignore s'il faudra attendre quatre ans, mais comme le sénateur Spivak l'a dit, il faut parfois attendre des années. Voilà pourquoi nous estimons qu'il faudrait présenter des demandes sur une base trimestrielle. Il ne faudrait pas que l'excellent travail qu'ont fait des gens bien intentionnés et pleins de bonnes idées soit rejeté parce que leur demande a raté d'une semaine la date butoir annuelle. Ce n'est pas correct.

Il faudrait que cela se fasse tous les trois mois; ainsi, le processus avancerait. J'ignore si cela déboucherait sur un nombre accru de restrictions, mais chose certaine, on pourrait traiter la paperasse plus rapidement et cela ferait baisser ce que j'appelle le facteur d'irritation. Les gens pourraient voir concrètement les fruits de leur travail. Ce ne serait pas simplement une accumulation de paperasse qui n'aboutit jamais à rien.

Le président: J'ai une dernière question, monsieur Currie. Je vous demanderais d'y répondre car je sais qu'elle reviendra sur le tapis et j'aimerais pouvoir faire consigner votre opinion au compte rendu. Si vous étiez convaincu, à la prépondérance des probabilités, appuyée par des statistiques provenant de diverses sources, que les motomarines posent un risque beaucoup plus grand pour leurs conducteurs et pour le grand public que d'autres embarcations, seriez-vous d'accord pour dire qu'elles devraient être assujetties à certaines restrictions?

M. Currie: Il serait difficile de répondre non à cette question. Mais nous devrions pouvoir nous fonder sur une importante expertise avant de convenir que cela est nécessaire. Nous ne sommes pas déraisonnables.

Le président: En guise de préambule, j'avais dit: si vous étiez convaincu.

M. Currie: Nous sommes des gens raisonnables. Nous voulons continuer à vendre des bateaux. Nous essayons désespérément...

Le sénateur Milne: Vous ne voulez pas tuer vos clients.

Mr. Currie: Exactly. Out of all of the available interesting information about boating, there is one fact you would probably find hard to believe, but it is true. The boating industry is large and employs a lot of people. However, we are not gaining new clients at a comparable rate to other recreational activities. The boating industry is, at best, a straight-line industry. Yes, we are selling new boats every year; but if you look at other recreational activities — golf, tennis, if a recreational activity can be defined as playing video games or surfing the net, owning and operating an RV and various other activities — we are slipping.

The total number of outboard motors that we sell annually has not increased in over 15 years. The number of boats that were licensed in this country has not seen a significant increase over that same period, yet the population has grown.

As an industry we are not growing. We are not exactly declining, but we can demonstrate that we are not growing. We want to move forward.

The Chairman: I promise you that this is the last question. However, I know that this will come up and I would like you to have a chance to have your answer on the record.

I made an analogy earlier between motorcycles and motorboats. There are, as you know, luxurious motorcycles with mufflers on them that make them sound like sewing machines, and there are tricycle motorcycles driven by people who are 67 years old that are quiet.

Any machine can be misused, and any right can be abused. There are nice quiet motorcycles that have tents in the back of them, and there are also off-road dirt bikes. There are restrictions on where you can drive them, the way in which you can drive them and the clothes to be worn when you drive them.

Please tell me whether you think that there is a reasonable analogy between that and the question before us?

Mr. Currie: I do not think so. I think that we have a very small percentage of bad apples spoiling the barrel for a lot of other people.

The Chairman: I was referring specifically to the fact that you can buy an off-road bike that you cannot ride on the road.

Mr. Currie: We are not producing PWCs that are an aquatic equivalent of an off-road bike. We are producing something between a sport bike and a roadster — a big cruising motorcycle with a lot of frills and benefits.

M. Currie: Exactement. Parmi toute l'information intéressante disponible au sujet de la navigation de plaisance, il y a un fait que vous aurez probablement du mal à croire, mais qui est vrai. L'industrie de la navigation de plaisance est importante et elle emploie énormément de travailleurs. Cependant, elle n'attire pas de nouveaux clients à un rythme comparable à d'autres activités récréatives. Au mieux, notre secteur est linéaire. Oui, nous vendons de nouvelles embarcations tous les ans, mais si vous comparez notre situation à celle d'autres activités récréatives — le golf, le tennis, les jeux vidéos ou la navigation sur le net, si l'on peut définir cela comme une activité récréative, l'acquisition et l'utilisation d'un VR et diverses autres activités —, nous perdons du terrain.

Le nombre total de moteurs hors-bord que nous vendons chaque année n'a pas augmenté depuis plus de 15 ans. Quant au nombre de bateaux pour lesquels des permis ont été émis au pays, il n'a pas connu d'augmentation marquée au cours de la même période, et pourtant, la population a augmenté.

Notre secteur n'est pas en croissance. Nous ne sommes pas vraiment en déclin non plus, mais nous pouvons faire la preuve que nous ne sommes pas en croissance. Nous voulons progresser.

Le président: Je vous promets que c'est la dernière question. Cependant, je sais que le sujet reviendra sur le tapis et j'aimerais vous donner l'occasion de faire consigner votre réponse au compte rendu.

J'ai fait une analogie tout à l'heure entre les motocyclettes et les bateaux à moteur. Comme vous savez, il existe des motocyclettes luxueuses dotées de silencieux qui leur donnent un son semblable à celui d'une machine à coudre, et il y a des motocyclettes à trois roues conduites par des gens de 67 ans qui sont silencieuses.

N'importe quelle machine peut être mal utilisée, et on peut toujours abuser d'un droit. Il y a des motocyclettes silencieuses auxquelles sont accrochées des tentes-remorque à l'arrière et il y a aussi des motocyclettes tout-terrain. Celles-ci sont assujetties à certaines restrictions, notamment pour ce qui est de l'endroit où on peut les conduire, de la façon dont on peut les conduire et des vêtements qu'il convient de porter lorsqu'on les conduit.

Pouvez-vous me dire si, à votre avis, il s'agit là d'une analogie raisonnable?

M. Currie: Je ne pense pas. À mon avis, nous sommes aux prises avec un très petit pourcentage de têtes brûlées qui gâchent la vie d'un tas d'autres personnes.

Le président: Je faisais spécifiquement référence au fait que l'on peut acheter une moto tout-terrain qu'il est interdit de conduire sur la route.

M. Currie: Nous ne fabriquons pas de motomarines qui seraient l'équivalent aquatique d'une moto tout-terrain. Nous produisons un hybride entre une moto sport et une moto de route, c'est-à-dire une grosse motocyclette de croisière assortie de multiples accessoires.

The Chairman: We should drop that metaphor before we go any further. Thank you very much, Mr. Currie. You have been most informative. We appreciate that you came on such short notice.

The committee adjourned.

Le président: Nous devrions abandonner cette métaphore avant d'aller plus loin. Merci beaucoup, monsieur Currie. Votre témoignage a été des plus instructifs. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu avec un si court préavis.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

On the Implementation of Kyoto:

From the Green Communities Association:

David Poch, Member, Board of Directors.

From B.C. Hydro — Power Smart:

Ted Ferguson, Environmental Coordinator and Greenhouse Gas Management.

On Bill S-10:

From the Canadian Marine Manufacturers Association:

J.A. (Sandy) Currie, Executive Director.

TÉMOINS

Sur la mise en oeuvre de Kyoto:

De la Green Communities Association:

David Poch, membre du conseil d'administration.

De B.C. Hydro — Power Smart:

Ted Ferguson, coordonnateur, Services environnementaux et Gestion des gaz à effets de serre.

Sur le projet de loi S-10:

De l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques:

J.A. (Sandy) Currie, directeur général.