



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, September 16, 2003
Thursday, September 18, 2003

Issue No. 19

Fifth and sixth meetings on:

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

First and only meeting on:

Bill C-42, An Act respecting the protection
of the Antarctic Environment

INCLUDING:

THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-10)

AND

THE TENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-42)

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 16 septembre 2003
Le jeudi 18 septembre 2003

Fascicule n° 19

Cinquième et sixième réunions concernant:

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

Première et seule réunion concernant:

Le projet de loi C-42, Loi concernant la protection
de l'environnement en Antarctique

Y COMPRIS:

LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi S-10)

ET

LE DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-42)

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)

Changes in membership of the committee:

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

The name of the Honourable Senator Stratton substituted for that of the Honourable Senator Buchanan (*September 18, 2003*).

The name of the Honourable Senator Buchanan substituted for that of the Honourable Senator Stratton (*September 18, 2003*).

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

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	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)

Modifications de la composition du comité:

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

Le nom de l'honorable sénateur Stratton substitué à celui de l'honorable sénateur Buchanan (*le 18 septembre 2003*).

Le nom de l'honorable sénateur Buchanan substitué à celui de l'honorable sénateur Stratton (*le 18 septembre 2003*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, September 17, 2003:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Christensen, seconded by the Honourable Senator Léger for the second reading of Bill C-42, An Act respecting the protection of the Antarctic Environment.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Christensen moved, seconded by the Honourable Senator Trenholme Counsell, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 17 septembre 2003:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Christensen, appuyée par l'honorable sénateur Léger, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Christensen propose, appuyée par l'honorable sénateur Trenholme Counsell, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, September 16, 2003
(33)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 5:15 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, Finnerty, Merchant, Milne and Spivak (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

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

WITNESSES:

From the Department of Fisheries and Oceans:

- Mr. Tim Meisner, Acting Director General, Marine Programs Directorate;
- Mr. Daniel Haché, Acting Director, Safety, Environmental Response Systems;
- Mr. Aziz Saheb-Ettaba, Counsel, Legal Services.

As an individual:

Mr. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc.

Mr. Meisner made a statement and together the witnesses from the Department of Fisheries and Oceans answered questions.

At 6:05 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:12 p.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Lucier made a statement and answered questions.

At 7:05 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, September 18, 2003
(34)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 9 a.m. this day, in room 257 East Block, the Honourable Tommy Banks, Chair, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 16 septembre 2003
(33)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 17 h 15 dans la salle 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, Finnerty, Merchant, Milne et Spivak (7).

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

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOINS:

Du ministère des Pêches et des Océans:

- M. Tim Meisner, directeur général intérimaire, Direction générale des programmes maritimes;
- M. Daniel Haché, directeur intérimaire, Sécurité, Intervention environnementale;
- M. Aziz Saheb-Ettaba, avocat, Services juridiques.

À titre personnel:

M. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc.

M. Meisner fait une déclaration et, avec l'aide des témoins du ministère des Pêches et des Océans, répond aux questions.

À 18 h 05, le comité suspend la séance.

À 18 h 12, le comité reprend la séance.

M. Lucier fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 h 05, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 18 septembre 2003
(34)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Christensen, Cochrane, Finnerty, Merchant, Milne, Spivak and Stratton (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 25, 2003, the committee continued its examination of Bill S-10, 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.*)

It was agreed, — That the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-10.

It was agreed, — That the Title stand postponed

It was agreed, — That the Preamble stand postponed

It was agreed, — That clause 1 stand postponed

It was agreed, — That clause 2 to 11 carry

It was agreed, — That clause 1 carry

It was agreed, — That the preamble carry

It was agreed, — That the title carry

It was agreed, — That the Bill be adopted without amendment

It was agreed, — That the Chair report this Bill at the next sitting of the Senate.

The committee received numerous letters and the following briefs by individuals / organizations during the consideration of Bill S-10:

The Honourable Mira Spivak;
 Atlantic Marine Trades Association;
 British Columbia Marine Trades Association;
 Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations;
 Canadian Marine Manufacturers' Association;
 Canadian Recreational Canoeing Association;
 Canadian Yachting Association;
 Department of Fisheries and Oceans;
 Charles Komanoff;
 Mid-Canada Marine Dealers Association;
 Ontario Recreational Boating Advisory Council; and
 Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut bassin de la rivière Saint-François (RAPPEL).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Christensen, Cochrane, Finnerty, Merchant, Milne, Spivak et Stratton (8).

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

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

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

Il est convenu — Que le comité procède à l'examen article par article du projet de loi S-10.

Il est convenu — Que l'étude du titre soit reportée.

Il est convenu — Que l'étude du préambule soit reportée.

Il est convenu — Que l'étude de l'article 1 du projet de loi soit reportée.

Il est convenu — Que les articles 2 à 11 du projet de loi soient adoptés.

Il est convenu — Que l'article 1 du projet de loi soit adopté.

Il est convenu — Que le préambule soit adopté.

Il est convenu — Que le titre soit adopté.

Il est convenu — Que le projet de loi soit adopté sans amendement.

Il est convenu — Que le président fasse rapport du projet de loi à la prochaine séance du Sénat.

Pendant son étude du projet de loi S-10, le comité a reçu de nombreuses lettres ainsi que des mémoires des personnes et organisations suivantes:

L'honorable Mira Spivak;
 Atlantic Marine Trades Association;
 British Columbia Marine Trades Association;
 Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations;
 Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques;
 Association canadienne de canotage récréatif;
 Association canadienne de yachting;
 ministère des Pêches et des Océans;
 Charles Komanoff;
 Mid-Canada Marine Dealers Association;
 Ontario Recreational Boating Advisory Council;
 Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut bassin de la rivière Saint-François (RAPPEL).

At 9:05 a.m., pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, September 17, 2003, the committee proceeded to study Bill C-42, An Act respecting the protection of the Antarctic Environment.

WITNESSES:

From the Department of the Environment:

Mr. George Enei, Director, Conservation Priorities Branch;

Ms. Anne Daniel, General Counsel, Legal Services.

Mr. Enei made a statement and together the witnesses answered questions.

It was agreed, — That the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-42.

The Honourable Senator Milne moved, — That the committee dispense with clause-by-clause consideration of Bill C-42, An Act respecting the protection of the Antarctic Environment and, — That the Bill be adopted without amendment and, — That the Chair report this Bill today.

The question being put on the motion, — It was agreed.

The committee received briefs by the following individuals/organizations during the consideration of Bill C-42:

Department of the Environment.

At 10:12 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

À 9 h 05, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 17 septembre 2003, le comité entreprend l'examen du projet de loi C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique.

TÉMOINS:

Du ministère de l'Environnement:

M. George Enei, directeur, Direction des priorités en matière de conservation;

Mme Anne Daniel, avocate générale, Services juridiques.

M. Enei fait une déclaration et les témoins répondent ensemble aux questions.

Il est convenu — Que le comité procède à l'examen article par article du projet de loi C-42.

L'honorable sénateur Milne propose — Que le comité passe outre à l'examen article par article du projet de loi C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique — Que le projet de loi soit adopté sans amendement et — Que le président fasse rapport du projet de loi aujourd'hui même.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Pendant l'examen du projet de loi C-42, le comité a reçu des mémoires des personnes et organisations suivantes:

Ministère de l'Environnement.

À 10 h 12, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, September 18, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

NINTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill S-10, *An Act concerning personal watercraft in navigable waters* has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, February 25, 2003, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Thursday, September 18, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

TENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-42, *An Act respecting the protection of the Antarctic Environment* has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, September 17, 2003, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 18 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi S-10, *Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables*, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 25 février 2003 examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le jeudi 18 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-42, *Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique*, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 17 septembre 2003 examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président,

TOMMY BANKS

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, September 16, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters, met this day at 5:15 p.m. to give consideration to the bill.

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

The Chairman: Senators, our witnesses tonight are from the Department of Fisheries and Oceans. Mr. Meisner, the Acting Director General of the Marine Programs Directorate, is accompanied by Mr. Haché and Mr. Saheb-Ettaba.

Mr. Tim Meisner, Acting Director General, Marine Programs Directorate, Department of Fisheries and Oceans: Honourable senators, I would like to start by thanking the members of the committee for providing the Department of Fisheries and Oceans, and specifically the Coast Guard, with an opportunity to speak to you on this important issue. I represent the Coast Guard in my capacity as Acting Director General of Marine Programs. The Canadian Coast Guard welcomes this discussion. We also commend Senator Spivak for her commitment to the environment and to boating safety.

I wish to assure Senator Spivak and this committee that safety and environmental protection are vantage points from which the Canadian Coast Guard accepts its responsibility for pleasure craft in Canada and from which we have developed our position on Bill S-10.

While the Coast Guard shares many of the same concerns as Senator Spivak, I regret that we cannot support Bill S-10. In our view, Bill S-10 would duplicate and possibly conflict with the current tools that the Coast Guard has at its disposal to protect the environment and to advance boating safety. Specifically, the Coast Guard sees no compelling reason to introduce a new process because the current legislation already allows for the Coast Guard to restrict or prohibit vessels, including personal watercraft.

I will provide some background on our current legislation and policy before getting into a more detailed examination of our position.

The public's right to navigate is recognized under common law. In terms of our discussion today, the Constitution Act provides the authority to make laws to regulate all matters related to navigation. This exclusivity of the federal jurisdiction has been confirmed a number of times by the Supreme Court.

The Canada Shipping Act provides the legislative basis to restrict boating for reasons of public safety, protection of the marine environment and public convenience. Under this

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 16 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi S-10 concernant les motomarines dans les eaux navigables, se réunit aujourd'hui, à 17 h 15, pour examiner cette mesure législative.

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

Le président: Honorables sénateurs, nos témoins ce soir proviennent du ministère des Pêches et des Océans. M. Meisner, directeur général intérimaire de la Direction générale des programmes maritimes, est accompagné par M. Haché et M. Saheb-Ettaba.

M. Tim Meisner, directeur général intérimaire, Direction générale des programmes maritimes, ministère des Pêches et des Océans: Honorables sénateurs, je voudrais d'abord remercier les membres du comité d'avoir donné au ministère des Pêches et des Océans, plus particulièrement à la Garde côtière, l'occasion de vous parler de cette importante question. Je représente la Garde côtière en ma qualité de directeur général intérimaire des Programmes maritimes. La Garde côtière canadienne est heureuse de la tenue de cette discussion. Elle félicite aussi madame le sénateur Spivak pour son engagement à l'égard de l'environnement et de la sécurité nautique.

Je souhaite assurer le sénateur Spivak, ainsi que le comité, que la sécurité et la protection de l'environnement sont des points de vue à partir desquels la Garde côtière canadienne accepte sa responsabilité concernant les embarcations de plaisance au Canada et à partir desquels nous avons arrêté notre position à l'égard du projet de loi S-10.

La Garde côtière et madame le sénateur Spivak partagent plusieurs préoccupations semblables, mais je regrette que nous ne puissions appuyer le projet de loi S-10. Selon nous, le projet de loi ne viendrait que dédoubler les outils dont dispose actuellement la Garde côtière en matière de protection de l'environnement et de promotion de la sécurité nautique et pourrait entrer en conflit avec ceux-ci. Plus précisément, la Garde côtière ne voit aucun motif impérieux justifiant la présentation de nouveaux processus, puisque les dispositions réglementaires actuelles lui permettent déjà de restreindre ou d'interdire le bâtiment, y compris les motomarines.

Je vais donner quelques renseignements sur nos politiques et nos lois actuelles avant d'expliquer notre position plus en détail.

La common law reconnaît le droit du public de naviguer. La Loi constitutionnelle confère le pouvoir de légiférer pour réglementer toutes les questions de navigation. La Cour suprême du Canada a confirmé plusieurs fois cette compétence exclusivement fédérale.

La Loi sur la marine marchande du Canada fournit les fondements législatifs à la restriction de la navigation pour des raisons de sécurité publique, de protection du milieu marin et

legislative authority, cabinet has enacted the boating restriction regulations, which are the instrument by which boating restrictions are administered by the Canadian Coast Guard.

Relevant to this discussion, the boating restriction regulations provide a mechanism to restrict or prohibit the operation of all powered vessels, including personal watercraft, on Canadian waters. These regulations currently contain a number of schedules that set out the restrictions and prohibitions that apply to these vessels. All vessels, not just certain kinds of vessels, are prohibited using the boating restriction regulations.

Bill S-10 would, therefore, be a departure from our current practice whereby boating restrictions are applied to all motorized vessels. What is at issue, and where the Coast Guard and Bill S-10 part company, is that current Coast Guard regulations apply to all motorized vessels and do not provide for the restriction of a specific kind of vessel, such as a personal watercraft.

In addition to restrictions, a number of other measures could be established under the boating restriction regulations. For example, shoreline speed restrictions could be applied in participating provinces. Permits could be issued for events that may occur on a waterway where a restriction is in place. The maximum horsepower of vessels has been set for operators under 16 years of age, as well as the minimum age required to operate a vessel, including a personal watercraft. These schedules are amended regularly to add and, in some rare cases, to withdraw a restriction from a particular schedule following a request from a local authority.

Our philosophy, based on our experience, is that in the first instance, it is better to educate the public on what safe and responsible boating is, rather than to rely solely on regulation. I do not for a moment pretend to tell you that education and promotion campaigns are enough. However, I must tell you that our experience is that we get good results, including changed attitudes.

To support this approach, we have a suite of measures to fall back on to control the operation of powered vessels, including personal watercraft, in addition to the boating restriction regulations. The Coast Guard also administers the small vessel regulations and the competency of operators of pleasure craft regulations.

I believe it is worthwhile noting section 43 of the small vessel regulations and its significance to local communities. This section can be used to address irresponsible behaviour by an individual using any pleasure craft, including a personal watercraft. Under this section, warnings and then certain fines are available. That is why the Coast Guard is promoting awareness of section 43 of these regulations in partnership with the enforcement community,

d'utilité publique. En vertu de ce pouvoir législatif, le Cabinet a adopté le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, instrument qui permet à la Garde côtière canadienne d'appliquer les restrictions à la navigation.

En ce qui concerne le sujet qui nous préoccupe, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux fournit un mécanisme restreignant ou interdisant l'exploitation de tous les bâtiments à propulsion mécanique, y compris les motomarines, sur les eaux canadiennes. Ce règlement comporte actuellement un certain nombre d'annexes qui définissent les restrictions ou interdictions s'appliquant au bâtiment. C'est donc dire que toutes les embarcations, non pas seulement certaines, font l'objet d'interdictions en vertu de ce règlement.

Le projet de loi S-10 se distinguerait donc de nos pratiques actuelles, qui imposent l'application de restrictions à la navigation pour tous les bâtiments à propulsion mécanique. Le point qui fait l'objet du débat est le suivant: la réglementation en vigueur de la Garde côtière s'applique actuellement à tous les bâtiments à propulsion mécanique et ne prévoit aucune restriction pour un type de bâtiment en particulier, comme les motomarines. C'est là où la Garde côtière et le projet de loi S-10 divergent.

En plus de restrictions, bon nombre d'autres mesures pourraient être mises en oeuvre en vertu du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. Par exemple, une limite de vitesse riveraine pourrait être appliquée dans les provinces participantes. Des permis pourraient être émis pour des événements ayant lieu sur une voie navigable assujettie à une restriction. On a défini la puissance maximale des embarcations pouvant être exploitées par des personnes de moins de 16 ans, ainsi que l'âge minimal exigé pour pouvoir conduire une embarcation, notamment une motomarine. Ces annexes sont modifiées périodiquement pour ajouter et, en de rares cas, retirer des restrictions, à la demande de l'autorité locale.

Selon notre propre expérience, nous estimons qu'il vaut mieux sensibiliser le public à la navigation sûre et responsable, au lieu de se fier seulement sur des dispositions réglementaires. Je ne tente pas de vous faire croire que l'éducation et les campagnes de promotion suffisent, mais je dois vous dire que, dans notre cas, nous obtenons de bons résultats, notamment des changements d'attitude.

Pour appuyer cette approche, nous disposons d'une série de mesures sur lesquelles nous pouvons compter pour exercer un contrôle sur l'exploitation de bâtiments à propulsion mécanique, y compris les motomarines, en plus du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. La Garde côtière applique aussi le Règlement sur les petits bâtiments et le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance.

Je crois qu'il est important de signaler l'article 43 du Règlement sur les petits bâtiments et de relever son importance pour les collectivités locales. Cet article peut servir à contrer le comportement irresponsable d'une personne conduisant une embarcation de plaisance, y compris une motomarine. Des avertissements et des amendes sont prévus en vertu de cet article. C'est pourquoi la Garde côtière, en partenariat avec la

the marine industry, boating associations and municipalities. We also have the operator competency regulations, which require a certain level of knowledge to operate a pleasure craft. We believe that part of the success we appear to be having with safer boating is attributable to this initiative.

As honourable senators can see, we have measures available and that is why our view remains that boating restrictions may not always be the first or best way to deal with irresponsible behaviour by an individual using a personal watercraft.

At this time I think it might be helpful to compare what we at the Coast Guard see as Bill S-10's measures with those now available mainly through the boating restriction regulations. I would like to begin with some of the similarities.

Bill S-10 provides for a similar power to make regulations; a similar scheme of schedules annexed to the regulations; a similar process for requesting a restriction or a prohibition; and a similar provision with regard to local consultation.

In terms of differences, the proposed measures in Bill S-10 would have restrictions or prohibitions applying only to personal watercraft; the power to make regulations would be given to the minister, not to cabinet; provincial governments would be bypassed; and administrative constraints and deadlines would be imposed on the minister.

We believe that the Canadian boating public would not be well served by Bill S-10 because it would essentially result in two sets of boating restriction regulations: one for personal watercraft and the other for all other vessels. Further, Bill S-10 would create more regulation where regulations already exist to deal with personal watercraft, such as section 43 of the small vessel regulations.

While processes are increased, our view is that the bill would not increase safety and environmental protection. We would also like to draw the attention of committee members to an important challenge, which I touched on indirectly a moment ago: enforcement.

DFO currently relies heavily on the enforcement agencies, such as RCMP, provincial and municipal police forces and other agencies designated to enforce its regulations. The department recognizes that the agencies that enforce boating regulations for the Coast Guard are themselves already stretched to the limit and adding another layer of regulations may further erode this limited capacity. I am sure that this is not what Bill S-10 sets out to do.

Before concluding, allow me to return to the restriction question, which I believe to be the core of the matter before us. Although I have indicated that Bill S-10 would be a departure

communauté policière, l'industrie marine, les associations de plaisanciers et les municipalités, encourage la sensibilisation à l'article 43 de ce règlement. Il existe également le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, qui exige un certain niveau de connaissances en vue de l'exploitation d'une embarcation de plaisance. Nous croyons qu'une part du succès que nous connaissons en matière de sécurité nautique est attribuable à ce règlement.

Comme les honorables sénateurs peuvent le constater, nous disposons de toutes les mesures nécessaires. Voilà pourquoi nous sommes toujours d'avis que des restrictions à la conduite des bateaux peuvent ne pas toujours s'avérer le premier ou le meilleur moyen de contrer le comportement irresponsable d'une personne conduisant une motomarine.

À ce moment-ci, je crois qu'il serait utile de comparer les mesures proposées dans le projet de loi S-10 à celles déjà en place, principalement dans le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. J'aimerais commencer tout d'abord par les similitudes.

Le pouvoir prévu dans le projet de loi S-10 concernant la prise de règlements, le jeu d'annexes, le processus pour demander une restriction ou une interdiction et la disposition concernant la consultation locale sont tous semblables.

Sur le plan des différences, le projet de loi S-10 disposerait des mesures suivantes: des restrictions ou interdictions ne s'appliquant qu'aux motomarines; le pouvoir de prendre des règlements serait conféré au ministre et non au Cabinet; les gouvernements provinciaux ne joueraient aucun rôle; des contraintes administratives et des délais seraient imposés au ministre.

Nous croyons que le projet de loi S-10 ne servirait pas les intérêts des plaisanciers canadiens, car il donnerait lieu à deux séries de dispositions en matière de restrictions à la conduite des bateaux: une pour les motomarines et une autre pour toutes les autres embarcations. De plus, le projet de loi S-10 créerait davantage de règlements alors que des règlements visant les motomarines sont déjà en place, comme l'article 43 du Règlement sur les petits bâtiments.

Même si des mesures sont ajoutées, nous estimons que le projet de loi ne contribuerait pas à accroître la sécurité pour autant. Nous aimerions aussi attirer l'attention du comité sur un important défi que j'ai mentionné indirectement il y a un moment, c'est-à-dire l'application des règlements.

Notre ministère s'appuie énormément sur des organismes comme la GRC, les forces de police provinciales et municipales et d'autres organismes pour faire appliquer ces règlements. Le ministère reconnaît que les organismes chargés de l'application des règlements pour la Garde côtière sont déjà utilisés au maximum, et l'ajout d'une autre série de règlements pourrait venir miner davantage cette capacité limitée. Je suis persuadé que le projet de loi S-10 ne vise pas cet objectif.

Avant de terminer, permettez-moi de revenir sur la question des restrictions qui constituent, selon moi, le fond de notre problème. Bien que j'aie mentionné que le projet de loi S-10

from current departmental practice, I would like to add that the Canadian Coast Guard would consider any application for a boating restriction brought to our attention.

Specifically, the Canadian Coast Guard would consider an application to prohibit or restrict the operation of personal watercraft on certain waters if this were made using the current boating restriction regulations process.

What do we consider when any application is made, including one for personal watercraft? First, we require that the proponent supply an identification of the problem — why the boating restriction is needed; second, we consider whether alternatives, including non-regulatory alternatives, are more appropriate; and, third, we ensure that consultation with those most likely to be affected by the restriction has taken place. We believe that this current approach is solid and that it continues to serve the public well.

The Coast Guard recognizes that the use of Canada's waters has changed considerably in the last generation. It would not be an understatement to say that a good deal of this change has occurred in the last 10 years. The advent of pleasure boating as a larger recreational pastime, along with significant technological changes such as the personal watercraft, compel the Coast Guard to keep up with this curve and to consider new ways of dealing with change and challenge. We think that we are making good progress, but we also think we can do better as time moves along. We are not opposed to doing things differently if that is what it takes to do our job well. At the same time, we need to be sure that we know clearly what we are dealing with and whether that identified issue requires a new remedy or simply an adjusted existing tool.

I do not believe that we have issues with personal watercraft that are beyond our current means to mitigate or resolve. That is why I wish to ensure that we clearly make the point today that we are not saying "no" to personal watercraft only restrictions, but rather, we are asking that this kind of restriction be assessed using the current tools that we have. Safe and responsible boating is a goal with which I think we can all easily agree. I believe the current system can continue to accommodate and advance that concept.

In conclusion, I thank you for this opportunity to present the Canadian Coast Guard's views to this committee. I welcome any questions on this matter.

Senator Spivak: Thank you for your presentation. I must say that I am somewhat puzzled by your statement that you would accept an application concerned with personal watercraft only. I want to draw your attention to one of many letters that I have received. Two ministers wrote to me and said that any proposal

divergerait des pratiques ministérielles actuelles, j'aimerais ajouter que la Garde côtière canadienne serait prête à envisager l'application de toute restriction à la navigation de plaisance qu'on lui présenterait.

Plus précisément, la Garde côtière canadienne examinerait une demande d'interdire ou de restreindre l'exploitation de motomarines sur certaines eaux si celle-ci était présentée dans le cadre du processus actuel du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux.

Quels sont les éléments que nous examinons lors de la présentation de demandes, y compris celles qui ciblent les motomarines seulement? Premièrement, nous demandons à l'auteur de la demande de définir le problème — d'exposer la raison justifiant le besoin d'une restriction à la navigation de plaisance; deuxièmement, nous envisageons d'autres possibilités, y compris des solutions autres que des règlements, afin de définir si elles ne sont pas davantage appropriées; et troisièmement, nous voyons aussi à ce que des consultations aient lieu avec les personnes qui seraient les plus touchées par la restriction. Nous croyons que l'approche actuelle est solide et qu'elle continue de bien servir le public.

La Garde côtière reconnaît que l'usage des eaux du Canada a considérablement changé depuis une génération. Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'une grande part de ces changements ont eu lieu au cours des 10 dernières années. L'avènement de la navigation de plaisance comme activité de loisir de prédilection et des changements technologiques importants, tels que les motomarines, forcent la Garde côtière à faire face à cette tendance et à envisager de nouvelles façons de composer avec les changements et les défis. Nous croyons que nous progressons de façon satisfaisante, mais nous reconnaissons également que nous pouvons faire mieux au fil du temps. Nous ne rejetons pas la possibilité d'agir différemment si c'est ce qu'il faut faire pour bien faire notre travail. Ceci étant dit, il importe de s'assurer que nous comprenons clairement l'objet de nos travaux et de déterminer si l'on doit faire appel à une nouvelle solution ou à une solution existante modifiée.

Je ne crois pas que la question des motomarines dépasse les moyens déjà en place permettant de prendre des mesures d'atténuation ou de résolution. Voilà pourquoi je souhaitais préciser aujourd'hui que nous ne refusons pas de mettre en oeuvre des restrictions ne s'appliquant qu'aux motomarines. Nous demandons cependant que ce type de restrictions soit évalué à l'aide des outils déjà en place. Je crois que la navigation sûre et responsable est un objectif sur lequel nous pouvons tous facilement convenir. Je suis d'avis que le système actuel peut continuer d'appuyer et de favoriser ce concept.

En terminant, je vous remercie de me donner l'occasion de faire valoir les points de vue de la Garde côtière canadienne à ce comité. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Spivak: Je vous remercie de votre exposé. Je dois dire que votre déclaration selon laquelle vous accepteriez une demande ciblant les motomarines seulement me rend perplexe. Je veux attirer votre attention sur l'une des nombreuses lettres que j'ai reçues. Deux ministres m'ont écrit pour me dire que toute

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. They also said that current boating restriction regulations do not provide for restrictions against a specific type of vessel but do provide a means to prohibit or restrict all powered vessels, including personal watercraft.

In fact, there have been several attempts, as you are aware, to have prohibitions of some kind or another on personal watercraft. The most notable one was in 1994 when Quebec, Ontario, British Columbia and the Coast Guard all agreed that there should be some prohibition on the operation of personal watercraft. It was gazetted, but in the end, it was not allowed.

Are you suggesting, Mr. Meisner, that the policy has changed? What is the current policy of DFO on this issue? In another letter, it was not clear whether the policy has changed.

Mr. Meisner: It is a matter of whether we are talking policy, practice or philosophy. We have no written policy, but our practice has always been to place restrictions on motorized vessels as a group and not on specific kinds of vessels.

Having said that, the legislation gives us the authority to make restrictions for specific types, but in practice we have done that with a minimalist approach — not interfering as much as we could. We have never received an application for boating restriction regulations for PWCs alone.

Senator Spivak: Yes indeed, you have. You received one in 1994. Just a moment — there have been others.

Mr. Meisner: That was for a schedule, just to clarify, not for restriction of PWCs in a particular waterway.

Senator Spivak: Does not that require a schedule? Of course it does. I do not understand.

Mr. Daniel Haché, Acting Director, Safety, Environmental Response Systems, Department of Fisheries and Oceans: If I may, as a case in point, if you want a restriction for a particular type of vessel and no schedule exists, then we look at the case itself for a restriction; and eventually, in parallel, we will create a process for a schedule as well. However, we cannot just create a schedule without a case to be considered within it.

Senator Spivak: Of course. The point is, though, there are perhaps 2,000 applications made for other motorized vehicles, each of them with a schedule, so what are we talking about here?

proposition concernant l'ajout d'une nouvelle annexe au règlement visant à interdire précisément les motomarines nécessiterait une consultation complète auprès des Canadiens. Un tel ajout serait considéré comme un changement important à la politique actuelle qui aurait fort probablement une incidence sur de nombreuses personnes et des intérêts commerciaux. Les ministres ont aussi affirmé que le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux ne prévoit pas des restrictions à propos d'un type précis d'embarcation, mais plutôt un moyen d'imposer des interdictions ou des restrictions à l'égard de toutes les embarcations, y compris les motomarines.

En fait, on a tenté à plusieurs reprises, comme vous le savez, d'imposer des restrictions quelconques visant les motomarines. La tentative la plus notable a eu lieu en 1994. Le Québec, l'Ontario, la Colombie-Britannique et la Garde côtière avaient convenu que certaines restrictions devaient s'appliquer à l'exploitation de motomarines. Les restrictions en question avaient été publiées dans la *Gazette du Canada*, mais, au bout du compte, elles n'ont pas été autorisées.

Laissez-vous entendre, monsieur Meisner, que la politique a changé? Quelle est la politique actuelle du ministère à ce sujet? Dans une autre lettre, il n'était pas clair si la politique avait changé.

M. Meisner: La question est de savoir si nous parlons de la politique, des pratiques ou de la philosophie. Nous ne disposons d'aucune politique écrite, mais, selon nos pratiques, nous avons toujours imposé des restrictions à l'ensemble des embarcations motorisées et non pas à certains types d'embarcations en particulier.

Cela étant dit, la loi nous confère le pouvoir d'établir des restrictions pour certains types d'embarcations, mais dans la pratique, nous avons exercé ce pouvoir avec parcimonie — nous ne sommes pas intervenus autant que nous aurions pu. Nous n'avons jamais reçu de demande d'élaboration d'un règlement sur les restrictions à la conduite des motomarines seulement.

Le sénateur Spivak: Mais vous en avez déjà reçu. Vous en avez reçu une en 1994. Attendez un instant — il y en a eu d'autres.

M. Meisner: Elle concernait l'ajout d'une annexe, dois-je préciser, et non une restriction à l'égard des motomarines dans un cours d'eau particulier.

Le sénateur Spivak: Une telle demande ne nécessite-t-elle pas l'ajout d'une annexe? Bien sûr. Je ne comprends pas.

M. Daniel Haché, directeur intérimaire, Sécurité, Intervention environnementale, ministère des Pêches et des Océans: Puis-je me permettre de dire que, si on demande une restriction pour un type particulier d'embarcation et qu'aucune annexe n'existe, nous examinons le cas et, en parallèle, nous entamons un processus d'établissement d'une annexe. Cependant, nous ne pouvons pas créer simplement une annexe sans avoir de cas à examiner.

Le sénateur Spivak: Bien sûr. Mais il demeure qu'environ 2 000 demandes sont effectuées pour d'autres véhicules motorisés, à chacun desquels correspond une annexe, alors de quoi est-il question en ce moment?

Mr. Meisner: Each application is different.

Senator Spivak: I also want to ask if it is possible to restrict, according to your policy, just PWCs in a particular lake without affecting other motorized vehicles? I am a community member, and there was a group of people in the lake next to mine who wished to do that. The RCMP told them that you cannot.

Mr. Aziz Saheb-Ettaba, Counsel, Legal Services, Department of Fisheries and Oceans: If you will allow me, I will respond from the objective legal point of view, not from the policy point of view — how the boating restriction regulations are drafted right now. Some schedules are provided right now, so if someone asks the Coast Guard to make a restriction — in a particular lake, for example, for PWCs only — it is not possible currently. However, we can deal with the PWCs like other motorized, engine-powered vessels; the PWCs could be restricted together with other pleasure craft having the same engine.

Senator Spivak: That was my understanding. Now has the policy changed?

Mr. Aziz Saheb-Ettaba: If you will allow me to continue. However, this does not prevent the Governor in Council, on the recommendation of the minister, from amending the boating restriction regulations in order to add the specific schedule that addresses only PWCs. It is not impossible to do it, but it will require an additional step to create that new schedule.

Senator Spivak: Okay. That is very clear. Thank you. I understand now what you are saying. In other words, the policy is the same; it has not changed.

My second question is, would that require full consultation? I was told at one point it would require full consultation with Canadians all across the country, not just in that particular lake. Am I mistaken in that?

Mr. Meisner: Adding a schedule to the regulations would require full consultation.

Senator Spivak: That is the same thing. In other words, if a group of people on a lake went through all those things — consultations, et cetera — just for PWCs, it would go through the boating restriction regulations and would then go to the minister. Where would this consultation with all Canadians take place?

Mr. Meisner: As a minimum, through the *Canada Gazette*.

Senator Spivak: Now I understand; whereas if I wanted to restrict just an ordinary boat, a normal boat, that is not the case?

Mr. Meisner: Not if the schedule is already in place.

Senator Spivak: That is very clear.

M. Meisner: Chaque demande est différente.

Le sénateur Spivak: Je veux aussi savoir s'il est possible d'imposer des restrictions, selon votre politique, uniquement aux motomarines dans un lac en particulier sans que cela ne touche d'autres véhicules motorisés? Je suis membre d'une collectivité, et un groupe de personnes habitant aux abords du lac situé à côté du mien souhaitait faire cela. La GRC les a informés que c'était impossible.

M. Aziz Saheb-Ettaba, avocat, Services juridiques, ministère des Pêches et des Océans: Si vous me permettez, je vais expliquer du point de vue juridique, et non pas du point de vue de notre politique, comment le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est rédigé à l'heure actuelle. Conformément à certaines annexes qui existent en ce moment, il est impossible d'imposer une restriction dans un lac en particulier s'appliquant, par exemple, uniquement aux motomarines. Cependant, nous pouvons imposer des restrictions à l'égard des motomarines comme nous pouvons le faire pour d'autres embarcations motorisées; des restrictions pourraient s'appliquer aux motomarines ainsi qu'à d'autres embarcations de plaisance qui possèdent le même moteur.

Le sénateur Spivak: C'est ce que j'avais compris. Mais la politique a-t-elle changé?

M. Aziz Saheb-Ettaba: Permettez-moi de continuer. Il est à noter cependant que cela n'empêche pas le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, de modifier le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux en vue d'ajouter une annexe portant seulement sur les motomarines. Cela n'est pas impossible, mais il faudra une autre étape pour créer cette nouvelle annexe.

Le sénateur Spivak: D'accord. C'est très clair. Merci. Je comprends maintenant ce que vous dites. Autrement dit, la politique est la même; elle n'a pas changé.

Ma deuxième question vise à savoir si une consultation est nécessaire. On m'a déjà dit qu'une consultation complète auprès de l'ensemble des Canadiens serait nécessaire, et non pas seulement auprès des résidents du lac en question. Est-ce exact?

M. Meisner: L'ajout d'une annexe au règlement nécessite une consultation.

Le sénateur Spivak: C'est la même chose. Autrement dit, si un groupe de résidents d'un lac avait suivi toutes les étapes — consultations, et cetera — seulement pour les motomarines, les restrictions seraient ajoutées au Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux et ensuite présentées au ministre. Comment s'effectueraient cette consultation auprès de l'ensemble des Canadiens?

M. Meisner: Au moins par l'entremise de la *Gazette du Canada*.

Le sénateur Spivak: Maintenant je comprends. Tandis que si on voulait imposer des restrictions s'appliquant à un bateau ordinaire, ce ne serait pas le cas?

M. Meisner: Pas si une annexe existe déjà.

Le sénateur Spivak: C'est très clair.

The Chairman: Thank you, Senator Spivak. I want to make sure that we understand, and that you understand, the difference of opinion that some of us may have with you. I think that the authors of the bill, and those who support the bill, understand the boating regulations — and we understand them even better now. We know that the boating regulations have always been there. The reason that this bill exists is because the action that its authors and sponsors and supporters wish the government and its agencies to take has not been taken. As you have just said, there is no schedule at present that permits the restriction of PWCs specifically in a particular waterway if the residents around that area want that to happen. That is precisely the shortcoming that exists in the present regulations, as seen by the people who support this bill.

With respect to some of the other things you said, about irresponsible behaviour, for example, irresponsible behaviour by an individual would result, I presume, in charges against that individual, whether he was driving an outboard putt-putt or a PWC or a ferry boat. That is not the point of this bill, or at least it is not the only point — to curb irresponsible behaviour. It does, as its detractors have pointed out, use a very large sledgehammer to kill perhaps a fly. If people are living around a lake and are generally bothered by these things — because it is an aesthetic question as well — that is the point of this bill. It is not just irresponsible persons, but persons who are operating a watercraft that cannot be steered when power is lost and which has, according to the information we have heard from others, resulted in a very high level of accidents of one kind or another. It is not only irresponsible behaviour that the supporters of this bill are looking at.

You mentioned in your address to us that the difference is that Bill S-10 would have restrictions or prohibitions applying only to personal watercraft. That is exactly correct.

I would like to ask three questions. You mentioned that the provincial governments are bypassed. Yes. This is a Government of Canada prerogative, is it not — shipping, navigable waters?

Mr. Meisner: Yes.

The Chairman: I take that as an irrelevant point. What is the present budget, give or take a nickel, of the Coast Guard and Department of Fisheries and Oceans for education with respect to the proper, safe and considerate use of PWCs?

Mr. Meisner: What I can give you is the budget of our Office of Boating Safety and the programs across the country, which includes both the regulatory and education aspects; that is about \$9.4 million currently. I cannot split it between the regulatory and education aspects.

Le président: Merci, sénateur Spivak. Je veux m'assurer que nous comprenons, et que vous aussi comprenez madame le sénateur, la divergence d'opinion que certains d'entre nous peuvent avoir avec vous. Je crois que les auteurs du projet de loi, et ceux qui l'appuient, comprennent le Règlement sur la restriction à la conduite des bateaux — et nous le comprenons encore mieux maintenant. Nous savons que le règlement a toujours existé. Le projet de loi a été élaboré car ses auteurs, ses parrains et les personnes qui l'appuient souhaitent que le gouvernement et ses organismes prennent une mesure qui n'a pas encore été prise. Comme vous venez de le dire, il n'existe aucune annexe en ce moment qui permette d'imposer des restrictions aux motomarines précisément dans un cours d'eau en particulier si c'est ce que souhaitent les résidents de l'endroit en question. C'est la lacune qui existe dans le règlement, comme l'ont constaté les personnes qui appuient le projet de loi.

Quant aux autres éléments dont vous avez parlé, comme le comportement irresponsable, par exemple, j'imagine que toute personne reconnue coupable d'un tel comportement se verra imposer des sanctions, peu importe qu'elle ait piloté un vieux rafiôt, une motomarine ou un transbordeur. Le but de ce projet de loi n'est pas uniquement d'empêcher les comportements irresponsables. Comme ses détracteurs l'ont fait remarquer, cette mesure législative équivaut à utiliser un canon pour tuer une mouche. Ce projet de loi consiste à protéger les personnes vivant aux abords des lacs et que ces engins dérangent — parce que c'est aussi une question d'esthétique. Il ne vise pas seulement les personnes irresponsables, mais aussi celles aux commandes de motomarines qui deviennent incontrôlables lorsqu'elles perdent de la vitesse et qui, d'après ce que nous avons entendu, sont à l'origine d'un très grand nombre d'accidents en tous genres. Ceux qui appuient ce projet de loi ne visent pas qu'à prévenir les comportements irresponsables.

Vous avez dit, dans votre allocution, que la différence résidait dans le fait que le projet de loi S-10 comportait des restrictions ou des interdictions s'appliquant uniquement aux motomarines. C'est tout à fait exact.

J'aimerais vous poser trois questions. Vous avez fait remarquer que les gouvernements provinciaux ne jouaient aucun rôle. Effectivement. C'est une prerogative du gouvernement canadien, n'est-il pas question de voies navigables ou servant au transport des marchandises?

M. Meisner: Si.

Le président: Je considère cet élément non pertinent. À combien s'élève environ le budget dont disposent actuellement la Garde côtière et le ministère des Pêches et des Océans pour assurer une formation adéquate sur la conduite sécuritaire et respectueuse des motomarines?

M. Meisner: Je peux vous donner le montant du budget du Bureau de la sécurité nautique et vous énumérer les programmes appliqués un peu partout au pays, qui touchent à la fois la réglementation et la formation; actuellement, il tourne autour de 9,4 millions de dollars. Je ne saurais vous dire quelle proportion est consacrée au volet réglementaire et quelle part sert à la formation.

The Chairman: There is not a separate budget for education?

Mr. Meisner: No, we have an Office of Boating Safety that conducts both aspects.

The Chairman: Then I guess it would be equally impossible for you to tell me how many Coast Guard patrols there are on Lake Wabamun, or on the North Saskatchewan River, where I live, because it would be in the same budget, I presume. You said regulatory activities, and I presume enforcement, are included in that.

Mr. Meisner: No, we do not the enforcement.

The Chairman: All right, but observation. That is in the \$9.4 million and we do not know how that is split up. Can you find that out for us? We would like to have a general breakdown of the \$9.4 million. How much of it is for education, PR, advertising and courses, if there are courses? How much of it is for patrols, in the normal sense of the word; and, not incidentally, how much of it might be for administration and those sorts of things? Just a general breakdown would be helpful.

How long do you suppose it would take to get that information?

Mr. Meisner: It would be a week, probably. We have to talk to the regions as well to get the split. This is a national figure. It would take a week at the outside. We will get it more quickly if we can.

The Chairman: If you could, it would be much appreciated. I do not know whether that would be a determining factor in anyone's mind but we may get to the question of this bill before we get that answer. If you could get it to us more quickly, rather than more slowly, we would be grateful.

Mr. Meisner: If it is readily available, we could have it in a matter of days.

The Chairman: Thank you. I want to put Senator Spivak's last question in a different way. You say that the Canadian Coast Guard would consider an application to prohibit or restrict the operation of personal watercraft. I gather that would involve the making of a schedule.

Again, I am pointing out the difference between that existing policy and the one envisaged by the authors and supporters of this bill, which is that that would no longer be something that would be merely considered. It would be de facto. If the provisions in the bill happened one after the other, then they would be restricted.

There would not be an option to decide on anyone's part, except for the people directly involved, whether that would happen. That is a distinct difference that you have pointed out. It is precisely the point of the bill, if I understand it correctly.

Le président: N'y a-t-il pas de budget séparé pour la formation?

M. Meisner: Non, le Bureau de la sécurité nautique s'occupe des deux aspects.

Le président: J'imagine qu'il vous est tout aussi impossible de me dire combien il y a de patrouilleurs de la Garde côtière sur le lac Wabamun ou sur la rivière Saskatchewan Nord — c'est la région où je vis — puisque cela entre dans le même budget. Vous avez parlé des activités en matière de réglementation; je suppose que l'application des règlements en fait partie.

M. Meisner: Non, cela ne relève pas de nous.

Le président: D'accord, mais vous faites de l'observation. Nous ne savons pas comment se répartissent ces 9,4 millions de dollars. Pourriez-vous vous informer? Nous voudrions savoir dans les grandes lignes comment se décomposent ces 9,4 millions de dollars, c'est-à-dire combien d'argent vous consacrez à la formation, aux relations publiques, à la publicité et aux cours, si tant est que vous en donniez. Quel est le montant réservé aux patrouilles, au sens propre du terme, et combien s'en va dans l'administration et d'autres dépenses du genre? Une simple ventilation d'ordre général nous aiderait beaucoup.

De combien de temps avez-vous besoin pour obtenir ces informations?

M. Meisner: Il me faudra probablement une semaine. Nous devons aussi communiquer avec les régions pour recueillir certaines données. C'est un chiffre national. Cela devrait prendre une semaine, mais si nous le pouvons, nous vous enverrons l'information avant.

Le président: Ce serait très apprécié. Je ne sais pas si quiconque considère ce facteur déterminant, mais nous aimerions avoir ces renseignements en mains avant de passer au vote. Si vous pouviez nous transmettre l'information plus rapidement que prévu, nous vous en serions reconnaissants.

M. Meisner: Si elle est déjà disponible, ce ne sera qu'une question de jours.

Le président: Merci. J'aimerais revenir à la dernière question du sénateur Spivak. Vous avez dit que la Garde côtière canadienne serait prête à examiner une demande d'interdiction ou de restriction de l'utilisation des motomarines. J'imagine que cette décision donnerait lieu à la préparation d'une annexe au règlement.

Encore une fois, j'insiste sur la différence entre la politique existante et celle envisagée par les auteurs et les promoteurs de ce projet de loi, voulant que cet élément soit désormais à peine pris en compte. De fait, si les dispositions prévues au projet de loi devaient s'appliquer l'une après l'autre, on imposerait des restrictions.

Les gens n'auraient plus la possibilité de décider, sauf ceux qui sont directement concernés, si cela est susceptible de se produire. C'est une différence singulière que vous avez signalée et, si j'ai bien compris, c'est précisément l'objet du projet de loi.

Senator Christensen: I would like more clarification. Thank you, gentlemen, for being here. Quite obviously, the bill has been brought forward because of concerns of persons who live, in a recreational way, on waterways. They have huge investments, in some cases, in cottages. Personal watercraft are quite different from outboard motors, or even inboards, because of the way in which they are operated and the noise that they make, et cetera. That causes some persons much annoyance and disturbance. You go to these places for peace and quiet.

On page 2 you say specifically that the Coast Guard sees no compelling reason to introduce a new process. You are saying that you have the legislation. How, through the existing legislation, do we get to the point of what Senator Spivak is trying to accomplish? You are saying that you do not need this bill because you already have the authority. How do we do it?

Mr. Meisner: In response to your question and Senator Banks' third question, the caveat that I put on it is that we would consider it, given that it was submitted under the current process, which includes consultations with all those who would be impacted by such a restriction. I am saying that we have the tools to put a restriction in place. We would consider putting in a restriction on personal watercraft if it went through the process of consultation that we use for all our other restrictions. We have that process in place to be in tune with the federal government's regulatory policy to ensure that all consultations hear both sides of the story.

We would not put in an automatic restriction. It would be considered. That is what I meant.

Senator Christensen: You go on further on page 4 to say that the schedules are amended regularly to add, and in some rare cases to withdraw, a restriction, following a request from a local authority.

Mr. Meisner: Which is subject to consultation.

Senator Spivak: I have a supplementary question. Full consultation is provided for in the bill, including with lawmakers.

I do not understand. I thought I had it clear from what Mr. Saheb-Ettaba said. You can only do that if you restrict all motorized vehicles in a particular area. You cannot do that, I thought you said, unless it goes to the minister, and the minister agrees that we should have a schedule just for PWCs.

You do not, in fact, have it in the current legislation. The current regulations do not allow an easy way to do that.

The Chairman: Is what Senator Spivak just said true?

Le sénateur Christensen: J'aimerais obtenir davantage d'éclaircissements à ce sujet. Je tiens à vous remercier, messieurs, de comparaître devant nous aujourd'hui. Bien évidemment, ce projet de loi a été présenté en réponse aux préoccupations des personnes qui vivent, pour se détendre, aux abords de voies navigables. Dans certains cas, ces personnes ont investi des sommes considérables dans l'achat de leur chalet. Les motomarines sont bien différentes des embarcations hors bord ou même en-bord à cause de leur mode de conduite et du bruit qu'elles produisent, par exemple. Pour certains, elles sont une source de nuisances. Les gens qui choisissent de s'établir dans ces régions y vont pour profiter de la paix et de la quiétude qu'elles procurent.

À la page 2 de votre allocution, vous indiquez que la Garde côtière ne voit aucun motif impérieux justifiant la présentation d'un nouveau processus puisque, selon vous, il y a déjà des dispositions réglementaires. En quoi la loi actuelle peut-elle nous aider à régler le problème soulevé par le sénateur Spivak. Vous dites que vous n'avez pas besoin de ce projet de loi parce que vous avez déjà le pouvoir d'agir. Comment faire?

M. Meisner: Je vous répondrai, et cela vaut aussi pour la troisième question posée par le sénateur Banks, que nous en tiendrons compte étant donné que cela a été présenté selon la procédure actuelle qui prévoit des consultations auprès de toutes les personnes visées par une telle restriction. Je dis que nous avons déjà les outils pour imposer des restrictions. Nous pourrions appliquer de telles mesures aux conducteurs de motomarines si le processus de consultation suivi était celui utilisé pour toutes les autres limitations. Ce processus est en place et il convient de l'adapter à la politique réglementaire du gouvernement fédéral pour s'assurer que toutes les consultations permettent d'entendre les arguments des deux camps.

Nous n'imposerions pas automatiquement des restrictions. Nous étudierions la question. C'est ce que j'ai voulu dire.

Le sénateur Christensen: À la page 4 de votre allocution, vous dites que les annexes sont modifiées périodiquement pour ajouter et, en de rares cas, retirer des restrictions, à la demande des autorités locales.

M. Meisner: Cela fait l'objet de consultations.

Le sénateur Spivak: J'aimerais vous poser une autre question. Ce projet de loi prévoit aussi une vaste consultation, y compris auprès du législateur.

Je ne comprends pas. Je pensais avoir saisi à la lumière des explications de M. Saheb-Ettaba. Vous ne pouvez le faire que si vous limitez l'utilisation de tous les véhicules motorisés dans un secteur donné. Il me semble vous avoir entendu dire que ce n'était pas possible, à moins de s'adresser au ministre, et ce dernier est d'accord pour que nous préparions une annexe applicable uniquement aux motomarines.

En réalité, ceci ne fait pas partie des dispositions réglementaires actuelles car ces dernières ne permettent pas d'intervenir aussi simplement.

Le président: Ce que vient de dire le sénateur Spivak est-il vrai?

Mr. Meisner: The current regulations do not have a schedule for prohibiting personal watercraft. One could be added. That is all I am saying. The tool exists. You can still add it to the consultation process.

Senator Spivak: That is exactly what the bill wants to do.

The Chairman: Excuse me, Senator Christensen has the floor.

Senator Christensen: It seems to me that the department is saying that they have the tools, they have the ability to do it, and the additional legislation being proposed is redundant. You already have the tools and it can be done. How can it be done and why is it not being done when needed?

Mr. Meisner: Why is it not being done? I will reiterate that since 1994, including since this bill was drafted, we have not received an application for a personal watercraft prohibition. In the case in 1994, it was determined through the consultation program that many parties were against it.

Senator Christensen: You are saying that if the requests are forthcoming, it can be dealt with?

Mr. Meisner: It can be dealt with through the current process of consultation.

Mr. Haché: If I may, there is a schedule and there is a regulation. What we would need as a trigger to consider adding a schedule would be a specific case where a restriction is needed for PWCs only on a particular body of water. That would take one consultation track at the local level, but adding a schedule would take another consultation track at the national level.

Senator Christensen: Once you had it at the national level, then you could automatically take any request down to a local level.

Mr. Haché: Once the schedule is in place, then others would be consulted only at the local level.

Senator Christensen: Once you have a schedule, it can be implemented at the local level.

Mr. Haché: That is correct.

Senator Christensen: The big question then is how to put in place the process for developing that schedule that could be used by local groups on specific lakes or rivers when they wished to do so. Perhaps we are not looking at new legislation, but creating a national schedule that can be applied at any time to any specific area.

Mr. Haché: To be clear, that schedule has to be triggered by a specific case.

Senator Christensen: Yes.

M. Meisner: Les dispositions actuelles ne sont pas accompagnées d'une annexe prévoyant l'interdiction des motomarines. On pourrait en rajouter une. C'est tout ce que je dis. Les outils existent. Vous pouvez ajouter cet élément dans le processus de consultation.

Le sénateur Spivak: C'est exactement ce que vise le projet de loi.

Le président: Pardonnez-moi, la parole est au sénateur Christensen.

Le sénateur Christensen: Le ministère semble dire qu'il dispose des outils et des moyens pour agir et que le projet de loi proposé est redondant. Si vous avez les éléments vous permettant d'intervenir, dites-nous alors comment vous procéderiez et pourquoi rien n'est fait quand c'est nécessaire?

M. Meisner: Pourquoi rien n'est fait? Permettez-moi de vous rappeler que depuis 1994, et même depuis que ce projet de loi a été rédigé, nous n'avons reçu aucune demande d'interdiction concernant les motomarines. En 1994, le processus de consultation a permis de conclure que beaucoup de gens étaient contre cette idée.

Le sénateur Christensen: Vous êtes en train de dire que si on reçoit des demandes, on s'occupera de la question, n'est-ce pas?

M. Meisner: On peut déjà s'en occuper grâce au processus de consultation actuel.

M. Haché: Si je puis me permettre, je vous rappelle qu'il existe une annexe et des dispositions réglementaires. Nous aurions besoin, comme élément déclencheur pour ajouter une autre annexe d'un cas particulier en vertu duquel on devrait imposer des restrictions à l'utilisation des motomarines sur un plan d'eau donné. Cela nécessiterait la tenue de consultations au niveau local, mais l'ajout d'une annexe supposerait l'organisation de consultations au niveau national.

Le sénateur Christensen: Une fois que vous les avez organisées au niveau national, vous pouvez automatiquement redescendre au niveau local.

M. Haché: Après la mise en oeuvre de l'annexe, on ne procéderait qu'à des consultations au niveau local.

Le sénateur Christensen: Lorsqu'on s'est entendu sur une annexe, on peut l'appliquer à l'échelle locale.

M. Haché: C'est exact.

Le sénateur Christensen: La grande question est de savoir comment mettre en place le processus permettant d'élaborer une telle annexe, que pourraient utiliser des groupes locaux sur certains lacs ou rivières lorsque souhaité. Peut-être qu'il n'est pas nécessaire d'envisager une nouvelle mesure législative; il suffirait de créer une annexe nationale applicable en tout temps, dans n'importe quel secteur.

M. Haché: Il convient de rappeler que cette annexe doit être mise en oeuvre à la suite d'un événement précis.

Le sénateur Christensen: Oui.

The Chairman: The procedure following that is at the pleasure of the minister, correct? If I make an application to have PWCs prohibited on my lake, the beginning of the procedure that follows from that would involve establishing a schedule, dealing with both local and national consultations and the approval of the minister. Is that correct?

Mr. Haché: Basically, recommendations go all the way to the Special Committee of Council.

The Chairman: What council?

Mr. Meisner: Privy Council.

Mr. Haché: SCC — Special Committee of Council.

Senator Spivak: Cabinet.

The Chairman: It is subject to cabinet approval.

Senator Milne: If the residents of one particular lake succeed in getting this all way through the various and assorted steps and a schedule is drawn up, then that schedule can be applied to other lakes that may also want to ban PWCs?

Mr. Meisner: Correct.

Senator Milne: No one knows how many lakes there are in Canada. They cannot be counted.

Mr. Meisner: It would be done on a case-by-case basis once the schedule is put into place.

Senator Milne: The minister would have nothing else on his plate for years and years.

Mr. Meisner: That is how the system works for motorized vessels. Individual waterways are added to that schedule as needed.

Mr. Haché: You have to realize that the consultation for a particular case is at the local level. The consultation for adding a schedule is at the national level.

Senator Spivak: That is the point of the bill.

The Chairman: I want to make absolutely sure that we understand. In the event that such an application were made by an individual, it would still come down to the discretion of the Governor in Council as to whether to proceed. Is that correct?

Mr. Meisner: At the end of the day, yes.

The Chairman: The point of the bill is to say, “No, no” — not “you may,” but “you shall.” That is the significant thing.

Senator Spivak: There are problems with navigation.

Senator Buchanan: This is interesting. I am not following something here about the minister’s approval. Let me tell you a little story. Back in the early 1980s, we passed some regulations in Nova Scotia governing Ski-Doos. One of the regulations under the Motor Vehicle Act was that before you could drive a Ski-Doo across a highway in Nova Scotia, you had to get the permission of the Minister of Transportation. One of the members said, “This means that next Sunday, when I am out with my friends and we

Le président: Cela dépend du bon vouloir du ministre, n’est-ce pas? Si je demande que les motomarines soient interdites sur mon lac, on commencerait par préparer une annexe puis on procéderait à des consultations aux niveaux local et national, avant d’obtenir l’approbation du ministre. Ai-je raison?

M. Haché: Normalement, les recommandations se rendent jusqu’au Comité spécial du Conseil.

Le président: Quel Conseil?

M. Meisner: Le Conseil privé.

M. Haché: Le CSC — c’est-à-dire le Comité spécial du Conseil.

Le sénateur Spivak: En somme, le Cabinet.

Le président: C’est donc le Cabinet qui donne son approbation.

Le sénateur Milne: Si un groupe de personnes résidant aux abords d’un lac réussit à passer au travers des différentes étapes du processus et qu’une annexe est créée, celle-ci pourra s’appliquer aussi à d’autres lacs sur lesquels on voudrait interdire l’utilisation des motomarines, n’est-ce pas?

M. Meisner: Effectivement.

Le sénateur Milne: Personne ne sait combien il y a de lacs au Canada. On n’a jamais pu tous les compter.

M. Meisner: On procéderait au cas par cas, une fois l’annexe mise en oeuvre.

Le sénateur Milne: Cela pourrait occuper le ministre à temps plein pendant des années.

M. Meisner: C’est ainsi que fonctionne le système pour les embarcations motorisées. On ajouterait différents plans d’eau à cette annexe selon les besoins.

M. Haché: Il faut bien comprendre que les consultations pour les cas particuliers se font au niveau local. Les consultations destinées à ajouter une annexe se tiennent au niveau national.

Le sénateur Spivak: C’est l’objet de ce projet de loi.

Le président: Je veux être certain que nous comprenons bien. Dans l’éventualité où une demande serait formulée par un particulier, ce serait encore au gouverneur en conseil de décider comment procéder. Exact?

M. Meisner: En bout de ligne, c’est ce qui se passerait.

Le président: Le but de ce projet de loi est de dire: «Non, non, ce n’est pas que vous pouvez, c’est que vous devez.» C’est le point fondamental.

Le sénateur Spivak: La navigation pose certains problèmes.

Le sénateur Buchanan: C’est intéressant. Il y a quelque chose que je ne comprends pas au sujet de l’approbation du ministre. Permettez-moi de vous raconter une anecdote. Au début des années 80, nous avons adopté des dispositions réglementant l’utilisation des motoneiges en Nouvelle-Écosse. En vertu du Motor Vehicle Act, avant de pouvoir traverser une route de Nouvelle-Écosse en motoneige, il fallait obtenir la permission du ministre des Transports. Un député avait alors dit: «Cela signifie

are skidooring around the countryside and come to Highway 101, I will have to get off, get on the pay phone to the Minister of Transportation and say, "Hey, we are down here in the Annapolis Valley and we want to cross Highway 101. Please give your permission." We recognized immediately how silly it was to have to get the minister's personal approval to do this.

Are you saying that the minister's approval must be obtained when someone makes an application about certain watercraft on a lake?

Mr. Meisner: No, it is just a one-time event to make the regulation. The minister would make a recommendation to the cabinet committee. Once that regulation is in place, that restriction is there. He does not have to approve it every time.

Senator Buchanan: Would your bill not look after that?

Mr. Meisner: The point is that that is a duplicate of a tool we already have.

Senator Buchanan: You do not do it now.

Let me tell you another story. My wife and I were talking about a story in the newspaper the other day. I told her that we have a senator in Ottawa looking after this. I do not know if you read this story, but it is one of the most bizarre I have ever read. Someone over here in Wakefield, Quebec, on the Rideau River, was out on a personal watercraft and ran over a bear cub at least six times. He tries to drown the thing. He hooked it up with a rope and towed it behind his watercraft. Yet I am told that nothing could happen to the guy. How could he be so irresponsible and do that kind of thing and have nothing happen to him?

Senator Spivak: He just needs education. That is all.

Senator Buchanan: You must have heard about that.

Mr. Meisner: I think the issue was not the way he drove the boat but the way he treated the animal.

Senator Buchanan: He was roaring around the Rideau River. They were watching him from the shore.

Mr. Meisner: Under section 43 of the small vessel regulations, you could charge him with irresponsible driving. That tool is in place.

Senator Buchanan: Who would charge him?

Mr. Meisner: All our regulations are enforced by police forces — RCMP, OPP, whoever would have jurisdiction where he was.

que dimanche prochain, lorsque je sortirai avec mes amis faire de la motoneige à la campagne et que j'arriverai à l'intersection de la route 101, je devrai descendre de mon véhicule, me rendre jusqu'à une cabine publique et appeler le ministre des Transports pour lui dire «Nous sommes dans Annapolis Valley et nous voulons traverser la route 101. Veuillez s'il vous plaît nous donner votre permission.» Nous nous sommes immédiatement rendu compte à quel point cela était ridicule d'obtenir le consentement personnel du ministre pour quelque chose de semblable.

Êtes-vous en train de dire qu'il faut obtenir l'avis du ministre quand quelqu'un fait une demande concernant des motomarines sur certains lacs?

M. Meisner: Non, la création du règlement ne se fait qu'une fois. Le ministre ferait une recommandation auprès du comité du Cabinet. Lorsque la réglementation serait en vigueur, on appliquerait la restriction correspondante. Le ministre n'aurait pas besoin de donner son approbation à chaque fois.

Le sénateur Buchanan: N'est-ce pas ce que prévoit votre projet de loi?

M. Meisner: Le fait est qu'il y aurait des chevauchements puisque nous avons déjà des instruments en place pour agir.

Le sénateur Buchanan: Mais pour l'instant vous ne faites rien.

Permettez-moi de vous raconter une autre anecdote. Ma femme et moi étions en train de discuter d'une histoire racontée dans les journaux l'autre jour. Je lui disais qu'il y avait un sénateur à Ottawa qui s'occupait de la question. Je ne sais pas si vous avez lu cette histoire, mais c'est l'une des plus bizarres que j'ai jamais connues. Cela s'est passé à Wakefield, au Québec, sur la rivière Rideau. Une personne qui conduisait une motomarine est passée sur un ourson au moins à six reprises. Elle essayait de noyer cette pauvre bête. Elle l'a attrapée avec une corde qu'elle a attachée à son embarcation puis a traîné l'animal sur l'eau. D'après ce que l'on m'a dit, le gars n'a pas été inquiété. Comment peut-on être aussi irresponsable et poser de tels gestes en toute impunité?

Le sénateur Spivak: C'est quelqu'un qui manque de jugement. C'est tout.

Le sénateur Buchanan: Vous avez certainement entendu parler de cette histoire.

M. Meisner: Je pense que le problème n'était pas tant comment il conduisait son embarcation, mais la façon dont il traitait l'animal.

Le sénateur Buchanan: Il faisait un vacarme assourdissant sur la rivière Rideau. Les gens le voyaient depuis la rive.

M. Meisner: Selon l'article 43 du règlement sur les petits bâtiments, cette personne pourrait être accusée de conduite irresponsable. C'est possible.

Le sénateur Buchanan: Qui porterait les accusations?

M. Meisner: Tous nos règlements sont appliqués par les forces de police — la GRC, la Police provinciale de l'Ontario ou tout autre corps policier compétent.

The Chairman: In the circumstance that Senator Buchanan is referring to and that has been referred to by others, and a complaint having been made, it is possible that the minister, and if not the minister then the cabinet, might say, "We will not pursue this"?

Mr. Meisner: Yes, no question. The consultation results come in. If you have a proposal that 80 per cent are against and 20 per cent are for, quite likely the minister will say, "No, we are not proceeding." If he does proceed, cabinet may turn it down.

The Chairman: The point of bills is to make things more clear.

Senator Spivak: It is not only possible that it may happen; it has happened a few times. For example, people on Quadra Island, B.C. requested it in 1996, with the support of the local council and the B.C. government; 87.5 per cent said they did not want Jet Skis in the freshwater lakes and 76.25 per cent did not want them in the surrounding seas. It was rejected anyway.

In my own province, the people on the lake next to mine wanted a restriction on PWCs and were told "No." The point is that there are about 20 steps in those boating restriction regulations and sometimes it takes about four years, and at any step, some bureaucrat can say, "No, you cannot," and that is it. That is the point.

I know you are looking at the boating restriction regulations, but this is a process that many people feel is not a good one.

The other point I would like to make, and this is just a comment that I hope I am allowed to make without asking a question, is that in the memo between the Minister of the Environment and the motor marine association or whatever it is called, PWCs are singled out as a separate kind of vehicle, as is the case in many court cases in the United States. There is a reason. They are sports vehicles, and, sometimes, extreme sports vehicles, and not the same as other boats, because the whole idea is speed and the performance of tricks. I wanted to point that out to you.

This is not another layer of regulations. I do not know why you say that. You have 2,000 schedules. This would be another schedule. It is not another layer. Do you know what I mean? You have all those schedules for all those other boats that people use all across Canada, so why would it make it harder for people to regulate?

My final point is that Mr. Vollmer, and I believe he is here today, said at a meeting in May 2003 on the Coast Guard and the Canadian Marine Advisory Council that the Office of Boating Safety has a lack of support staff and funding to do its job properly and offered to do that. Enforcement is a huge issue, but until you can get the message into the public realm that it is a

Le président: Dans le cas dont fait état le sénateur Buchanan, et auquel d'autres ont fait référence, étant donné que quelqu'un a porté plainte, est-il possible que le ministre, et si ce n'est pas lui, le Cabinet, disent: «Nous n'allons pas donner suite à cette affaire»?

Le sénateur Meisner: Oui, cela ne fait aucun doute. On tient compte des résultats de la consultation. Si 80 p. 100 des gens sont contre une proposition et 20 p. 100 sont pour, il y a fort à parier que le ministre dira non. S'il décide d'agir, le Cabinet interviendra.

Le président: Le but des projets de loi est de clarifier les choses.

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas seulement possible que ce genre de situation se produise, c'est déjà arrivé à quelques reprises. Par exemple, en 1996, un groupe de personnes vivant sur l'île de Quadra, en Colombie-Britannique, a demandé quelque chose de semblable, avec le soutien des autorités locales et du gouvernement britanno-colombien; 87,5 p. 100 des gens ont dit ne plus vouloir de motomarines sur les lacs d'eau douce et 76,25 p. 100 ne voulaient pas voir ces engins autour de l'île. Peu importe, leur demande a été rejetée.

Dans ma province, les personnes qui vivent aux abords du lac proche du mien voulaient imposer des restrictions sur les motomarines et elles ont aussi essuyé un refus. Le problème, c'est que le règlement sur les restrictions à la conduite de bateaux comporte environ 20 étapes, et parfois, il faut attendre jusqu'à quatre ans avant d'en voir le bout. Qui plus est, à chaque étape, un bureaucrate peut dire: «Non, vous ne pouvez pas» et c'est fini. C'est là le problème.

Je sais que vous suivez le règlement sur les restrictions à la conduite de bateaux, mais beaucoup de gens considèrent que ce n'est pas la bonne procédure à suivre.

L'autre chose que j'aimerais mentionner, et j'espère que je peux le dire sans poser de questions, c'est que dans le mémorandum échangé entre le ministre de l'Environnement et l'Association des motomarines, ou peu importe son nom, les motomarines sont traitées à part, comme c'est aussi le cas dans plusieurs affaires devant les tribunaux aux États-Unis. Il y a une raison à cela. Ce sont des véhicules sportifs et, parfois, des véhicules servant à pratiquer des sports extrêmes. Ils ne ressemblent pas donc aux autres embarcations étant donné que l'idée est d'aller vite et de faire des figures acrobatiques. Je tenais à vous le rappeler.

Il ne s'agit pas d'un autre niveau de réglementation. Je ne vois pas pourquoi vous dites cela. Vous avez 2 000 annexes. Ce n'en serait qu'une de plus. Ce n'est pas un autre niveau. Voyez-vous ce que je veux dire? Vous avez toutes ces annexes pour tous ces autres bateaux que les gens utilisent partout au Canada, alors pourquoi serait-ce compliquer la tâche aux gens qui font les règles?

La dernière chose que je voulais dire, c'est que M. Vollmer — je crois qu'il est ici aujourd'hui —, a dit lors d'une réunion, en mai 2003, au sujet de la Garde côtière et du Conseil consultatif maritime canadien, que le Bureau de la sécurité nautique manque de personnel de soutien et de fonds pour s'acquitter correctement de son travail, et il a offert de le faire. L'application de la loi est un

problem, you have to make it easy, or at least possible, for citizens of a local community to be able to access tools to do what they would like to do on a lake, and in many instances, they have already done so with other boats. It seems to be a problem with this.

Do you have a comment on those comments?

Mr. Meisner: First, on your example at Quadra, I am not familiar with it.

Senator Spivak: There are lots of examples.

Mr. Meisner: That was going to be my comment. There are lots of examples concerning PWCs and non-PWCs where it has not gone through the implementation of a schedule or addition to a schedule for various reasons — where there was not any support.

Senator Spivak: Just a bureaucrat, or the RCMP, will not let it go further.

Mr. Meisner: If it were just a bureaucrat, I would think they would have very good reasons to stop it, for example, not enough supporting data or whatever.

Senator Spivak: How would you know?

Mr. Meisner: I would hope that through the consultation process there is feedback as to why it is not going any further. That is part of our process and policies, to give feedback, not just stop it without a reason. I cannot comment on your particular case, but there are all kinds of cases that do not go through to fruition for various reasons.

As for the PWC being a specific boat, I do not think we have any debate there. It is different from other the types of boats, but under the policy we have used to date, the practice has been to regulate all motorized vehicles and vessels. There are also other vessels that are designed for speed and doing tricks. We have historically not had a specific schedule for a particular type of boat. That is a practice that we recognize. With the changing use of the waterways and the advent of recreational boating, we would consider it. If a case were put forth, we would put it through the consultation process.

You also mentioned the layering approach.

Senator Spivak: It is okay; you do not have to comment on that. We understand what you are saying.

I just have a final comment. As with any other public policy issue, such as the tobacco issue, where the public interest is involved, there is always a struggle between those who make their living from selling these things and those who want to do this, and citizens who do not want to do this.

enjeu énorme, mais tant qu'on ne pourra pas faire passer le message au public que c'est un problème, il faut qu'il soit facile, ou du moins possible, pour les citoyens d'une collectivité locale d'accéder aux outils qui leur permettent de faire ce qu'ils veulent sur un lac, et bien souvent ils l'ont déjà fait pour d'autres bateaux. Mais dans ce cas-ci, on dirait qu'il y a problème.

Avez-vous des commentaires à faire là-dessus?

M. Meisner: Tout d'abord, au sujet de votre exemple de l'île Quadra, je ne suis pas au courant de cette situation.

Le sénateur Spivak: Il y en a bien d'autres.

M. Meisner: C'est ce que j'allais dire. Il y a beaucoup d'exemples au sujet des motomarines et autres embarcations où il n'a pas été question de créer une annexe ou d'ajouter une annexe pour diverses raisons — quand il n'y avait aucun soutien.

Le sénateur Spivak: Un simple bureaucrate, ou la GRC, ne laisserait pas le dossier aller plus loin.

M. Meisner: Si ce n'était qu'un bureaucrate, il me semble qu'il aurait d'excellentes raisons d'y faire obstacle, comme le manque de données à l'appui ou autre chose.

Le sénateur Spivak: Comment le sauriez-vous?

M. Meisner: J'ose espérer que par le biais du processus de consultation, il y aurait une explication des raisons qui font que l'affaire ne va pas plus loin. C'est partie intégrante de notre processus et de nos politiques, de donner des raisons, plutôt que de tout arrêter sans motif. Je ne peux pas commenter le cas particulier que vous avez présenté, mais il y a toutes sortes de situations qui n'aboutissent pas pour diverses raisons.

Pour ce qui est de la motomarine comme étant une embarcation spécifique, je ne pense pas qu'il y ait de débat sur le sujet. Elle est différente des autres types d'embarcations, mais en vertu de la politique que nous avons appliquée jusqu'à maintenant, la pratique a été de réglementer tous les véhicules et embarcations motorisés. Il existe d'autres bateaux qui sont conçus pour la vitesse et l'exécution de manoeuvres. Nous n'avons, jusqu'ici, pas créé d'annexe spécifique pour un type particulier de bateau. C'est une pratique que nous reconnaissons. Avec l'évolution de l'utilisation qui est faite des voies navigables, et avec l'avènement de la navigation de plaisance, nous pourrions y songer. Si un cas était présenté, nous le ferions passer par le processus de consultation.

Vous avez aussi parlé de l'approche par niveaux.

Le sénateur Spivak: Ça va; vous n'avez pas besoin de commenter cela. Nous comprenons ce que vous dites.

J'ai un dernier commentaire à faire. À l'instar de toute autre question de politique publique, comme celle du tabac, lorsque l'intérêt public est en jeu, il y a toujours une lutte entre ceux qui tirent leur subsistance de la vente de ces choses et ceux qui veulent faire ceci, et les citoyens qui ne le veulent pas.

I see that clearly. It is not that everybody is dying for this to happen. Some people are not. However, the vast majority of people are interested in having this resolved in some way. You have to have a process to do that fairly and properly, and that is the problem.

In 1994, the reason it was not implemented — let's be straight about it — was that the industry lobbied against it. That is what happened. There has been heavy lobbying by the industry against this bill. I find that surprising, because it seems to me that in any business the customer is always right. You should try to accommodate people to the extent that they would be happy to buy your product if they liked it and agreed with it.

Anyway, that is the situation. That is why, if the minister decided tomorrow to put in a schedule, we would not need this bill. I do not think that the minister will decide that tomorrow unless we keep up the pressure.

Senator Christensen: You can make a request.

Mr. Meisner: I am repeating myself, but if there were a request for a restriction in a specific waterway we would put it through the process and it would be considered.

Senator Spivak: The point is there have been.

The Chairman: They would be considered, but in the past, when that has happened, they have been considered and stopped; is that right?

Mr. Meisner: I think Senator Spivak has many more examples than I do at my disposal.

The Chairman: We have others as well.

Senator Spivak: I have one question about the environmental problems. Are we talking about the environment in the boating restrictions? Where is the environmental damage mentioned?

Mr. Meisner: In the legislation.

Senator Spivak: I should be clear but I am not.

Mr. Meisner: Under the legislation, the Canada Shipping Act, you can make regulations for environment, safety and public convenience.

Senator Spivak: That is right, the most recent amendments.

Mr. Meisner: The existing one. The new one has not come into force yet.

Senator Spivak: I am told they have not been applied yet. Yes, they have been working on an environmental protocol for the boating restriction regulations. A working group is looking at an internal policy document and guidelines, but there is no public consultation planned, and apparently, Mr. Vollmer, who offered his services, argued that the assessment costs would be huge. Therefore, they might deal with environmental concerns in the future, but Bill S-10 includes them right now.

Je le vois bien. Ce n'est pas que tout le monde tient absolument à ce que cela arrive. S'il y en a qui sont contre. Toutefois, la grande majorité des gens voudraient que la question soit résolue d'une façon ou d'une autre. Il faut avant un processus pour que ce soit fait équitablement et correctement, et c'est là le problème.

En 1994, la raison pour laquelle ça n'a pas été mis en oeuvre — disons les choses telles qu'elles sont —, c'est que l'industrie s'y est opposée. C'est ce qui est arrivé. L'industrie a exercé de fortes pressions contre ce projet de loi. Je m'en étonne parce qu'il me semble qu'en affaires, le client a toujours raison. On est censé faire selon les désirs du client, dans la mesure où il sera bien heureux d'acheter votre produit s'il l'a aimé et est d'accord avec lui.

Quoi qu'il en soit, c'est la situation. C'est pourquoi, si le ministre décidait demain d'ajouter une annexe, nous n'aurions pas besoin de ce projet de loi. Je ne pense pas que le ministre décidera cela demain, à moins que nous continuions d'exercer des pressions.

Le sénateur Christensen: Vous pouvez toujours faire une demande.

M. Meisner: Je crains de me répéter, mais si une demande était déposée visant la restriction sur un cours d'eau spécifique, elle suivrait le processus normal et serait examinée.

Le sénateur Spivak: Le fait est qu'il y en a eu.

Le président: Elle serait examinée, mais dans le passé, quand c'est arrivé, les demandes ont été examinées et l'examen a été suspendu; n'est-ce pas?

M. Meisner: Je pense que le sénateur Spivak a bien plus d'exemples que je n'en ai moi-même.

Le président: Nous en avons d'autres aussi.

Le sénateur Spivak: J'ai une question au sujet des problèmes environnementaux. Parlons-nous d'environnement, dans les restrictions sur la navigation? Où est-il question de dommages à l'environnement?

M. Meisner: Dans la loi.

Le sénateur Spivak: Ce devrait être clair, mais je ne vois pas.

M. Meisner: En vertu de la loi, la Loi sur la marine marchande du Canada, on peut établir des règles pour l'environnement, la sécurité et l'utilité publique.

Le sénateur Spivak: C'est vrai, les amendements les plus récents.

M. Meisner: Les dispositions actuelles. Les nouveaux ne sont pas encore en vigueur.

Le sénateur Spivak: On me dit qu'ils ne sont pas encore entrés en vigueur. Oui, ils ont travaillé sur un protocole environnemental pour le règlement de restriction de la navigation. Un groupe de travail se penche sur un document de politique interne et des lignes directrices, mais aucune consultation publique n'est prévue, et apparemment, M. Vollmer, qui a offert ses services, a soutenu que les coûts d'évaluation seraient énormes. Par conséquent, ils pourraient se pencher ultérieurement sur les questions relatives à l'environnement, mais le projet de loi S-10 les intègre déjà.

Mr. Meisner: We deal with them now. We actually have restrictions in place. We have the example of Elk River, where we have one in place for environmental purposes, but again, it bans all motorized vessels.

Senator Spivak: Right. It is a Catch-22 here.

Mr. Meisner: The objective is environmental protection. It was deemed that all motorized vehicles had to be banned for protection of the environment.

The Chairman: I have two final questions on which I would appreciate your comments. First, we have heard testimony to the effect that by comparison with all other motorized vessels, Sea-Doos, if I can use a brand name, and the like are markedly and demonstrably less safe and more prone to cause accidents. I would like you to comment on whether you have any knowledge of that.

Second, I would like you to comment on whether you understand, or have taken into account or would take into account, in your view, the aesthetic questions that people who support this bill have in mind, which is not to hear loud noises outside their window on Sunday mornings.

Mr. Meisner: I will go to the second point first. If I am at a cottage on a lake, I do not like to hear either PWCs or speedboats, so why not ban all motorboats?

Senator Spivak: It is not the same.

Mr. Meisner: It is for me. I do not like the sound of any motorized vessel. It is a question of a personal preference and personal tolerance. If you are a cottage owner who also owns a PWC, maybe you will tolerate more than others. It is a complex question and you have two sides to every story.

With respect to the first question, I do not know. I will ask Mr. Haché if he can answer that one.

Mr. Haché: I do not have the data in front of me on the greater number of accidents with PWCs. I can get back to you on that.

The Chairman: I was wondering about an anecdotal or personal, experiential reaction.

Mr. Haché: Anecdotally, yes.

The Chairman: The evidence we have heard, statistically, anecdotally and otherwise, is that they are flat out dangerous by comparison with a putt-putt.

Senator Spivak: It is the trauma. Apparently, most accidents with PWCs involve blunt trauma. It is not drowning. There are probably more drownings on other types of boats, but the blunt trauma is more common. That is what the hospital association that keeps track of this information has indicated.

M. Meisner: Nous en traitons maintenant. Nous avons déjà des restrictions qui sont appliquées. Nous avons l'exemple d'Elk River, où un règlement est en vigueur à des fins de protection de l'environnement, mais là encore, il interdit tous les véhicules motorisés.

Le sénateur Spivak: D'accord. C'est une impasse.

M. Meisner: L'objectif visé est la protection de l'environnement. On a déterminé que tous les véhicules motorisés devaient être interdits, pour protéger l'environnement.

Le président: J'ai encore deux choses sur lesquelles j'aimerais avoir votre avis. Tout d'abord, nous avons entendu un témoignage selon lequel, en comparaison avec d'autres véhicules motorisés, les Sea-Doos, si vous permettez que j'utilise un nom de marque, et autres du genre, sont nettement et manifestement moins sécuritaires et plus susceptibles de causer des accidents. J'aimerais que vous nous disiez ce que vous savez là-dessus.

Deuxièmement, j'aimerais que vous nous disiez si vous comprenez, ou si vous avez tenu compte ou pensé tenir compte, dans votre point de vue, des arguments d'ordre esthétique que soutiennent les défenseurs de ce projet de loi, ceux qui n'ont aucune envie d'entendre du bruit sous leur fenêtre le dimanche matin.

M. Meisner: Je répondrai au deuxième élément en premier. Si je suis à un chalet, sur un lac, je n'aime pas entendre les motomarines ou les bateaux de course, alors pourquoi ne pas interdire tous les bateaux à moteur?

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas la même chose.

M. Meisner: Pour moi, oui. Je n'aime entendre aucun bateau à moteur. C'est une question de préférence personnelle et de tolérance personnelle. Si vous avez un chalet, et aussi une motomarine, peut-être serez-vous plus tolérant que d'autres. C'est une question complexe, et il y a deux côtés à chaque point de vue.

En ce qui concerne la première question, je n'en sais rien. Je vais demander à M. Haché s'il peut y répondre.

M. Haché: Je n'ai pas les données devant moi sur le plus grand nombre d'accidents causés par les motomarines. Je pourrai vous les transmettre ultérieurement.

Le président: Je pensais que vous pourriez donner des exemples de cas isolés, ou d'expérience personnelle.

M. Haché: Oui, des cas isolés.

Le président: Selon les témoignages que nous avons entendus, d'après les statistiques, de façon anecdotique et autrement, ces embarcations sont purement et simplement dangereuses, comparativement à un petit moteur.

Le sénateur Spivak: C'est à cause du traumatisme. Apparemment, la plupart des accidents avec des motomarines causent des traumatismes contondants. Ce n'est pas la noyade. Il y a probablement plus de noyade avec d'autres types de bateaux, mais, avec la motomarine, c'est le traumatisme contondant qui est le plus fréquent. C'est ce que nous a dit l'association des hôpitaux qui fait un suivi de ces données.

The Chairman: Could you let us know as quickly as you can find out whether you have statistics in the Department of Fisheries and Oceans that would address that question? The ones that we have received have been from Coast Guards elsewhere and from other people in other countries. Do those specific statistics exist in Canada?

Mr. Meisner: I have just been told that we do have fatality statistics for some provinces but not all. Where they exist we can provide them, but they do not exist everywhere.

The Chairman: They do not exist nationally.

Gentlemen, thank you very much. Your testimony has been most helpful and we all now understand the boating regulations much better than we did before, although we have been hearing about them for a long time.

Our next witness will be Mr. Todd Lucier, who represents Northern Edge Algonquin Inc.

Senator Cochrane: I wanted to find out how many personnel were involved in this policing issue.

The Chairman: There are zero people from the standpoint of policing.

Senator Cochrane: They were asked to send you the breakdown of the annual budget. I wanted to know how many people were involved in policing.

The Chairman: There are not very many and they have zero powers of enforcement.

Senator Cochrane: They also say that the responsibility is in the hands of the RCMP. Their budget is just as heavily burdened.

The Chairman: It is, but the Coast Guard have no enforcement capability.

Senator Buchanan: They have none.

The Chairman: They cannot say, "Stop." They cannot search a boat. They cannot stop a boat or a ship. They are not peace officers. They have no more powers than a guy on the street.

Senator Buchanan: They actually have to take Mounties with them.

The Chairman: That is right. They could also take fisheries officers. They have no enforcement capability, none.

Senator Spivak: It is still a low priority.

Senator Cochrane: It still is.

The Chairman: That is something we are looking at, by the way, Senator Cochrane, in the National Security Committee. We are considering whether the Coast Guard, or some members, at least, should be made peace officers.

Senator Cochrane: The Coast Guard is out there and their job is enforcement.

Le président: Pourrez-vous nous dire aussitôt que vous le saurez si vous avez des statistiques au ministère des Pêches et des Océans sur cet aspect? Les statistiques que nous avons reçues viennent de gardes côtières d'ailleurs, et d'autres gens d'autres pays. Est-ce que ces statistiques spécifiques existent au Canada?

M. Meisner: Je viens d'apprendre que nous avons effectivement des statistiques sur les décès dans certaines provinces, mais pas toutes. Nous pouvons vous transmettre celles que nous avons, mais il n'y en a pas pour toutes les provinces.

Le président: Il n'y en a pas à l'échelle nationale.

Messieurs, je vous remercie beaucoup. Votre témoignage a été des plus utiles et nous comprenons tous maintenant le règlement sur la navigation beaucoup mieux qu'auparavant, bien que nous entendions parler d'eux depuis longtemps.

Notre témoin suivant est M. Todd Lucier, qui représente Northern Edge Algonquin Inc.

Le sénateur Cochrane: J'aimerais savoir combien de membres du personnel ont travaillé sur cette question de maintien de l'ordre.

Le président: Personne, pour ce qui est du maintien de l'ordre.

Le sénateur Cochrane: On leur avait demandé de vous envoyer une ventilation du budget annuel. Je voulais savoir combien de personnes participaient au maintien de l'ordre.

Le président: Il n'y en a pas beaucoup, et ils n'ont absolument aucun pouvoir en matière d'application de la loi.

Le sénateur Cochrane: Ils disent aussi que la responsabilité relève de la GRC. Leur budget est tout aussi chargé.

Le président: Il l'est, mais la Garde côtière n'a aucun pouvoir d'application de la loi.

Le sénateur Buchanan: Aucun pouvoir.

Le président: Ils ne peuvent pas dire «arrêtez». Ils ne peuvent pas fouiller un bateau. Ils ne peuvent pas arrêter un bateau ou un navire. Ce ne sont pas des agents de la loi. Ils n'ont pas plus de pouvoirs que monsieur tout le monde.

Le sénateur Buchanan: En fait, ils doivent se faire accompagner de gendarmes.

Le président: C'est cela. Ils pourraient aussi se faire accompagner d'agents des pêches. Ils n'ont pas le moindre pouvoir en matière d'application de la loi.

Le sénateur Spivak: C'est encore une assez faible priorité.

Le sénateur Cochrane: De toute évidence.

Le président: C'est une question qui nous intéresse, soit dit en passant, sénateur Cochrane, au Comité de la sécurité nationale. Nous nous interrogeons pour savoir si la Garde côtière, ou du moins certains de ses membres, devraient porter le titre d'agents de la paix.

Le sénateur Cochrane: La Garde côtière existe et son travail, c'est l'application de la loi.

The Chairman: No, it is not. One would think that it is, but it is not.

Senator Buchanan: The American Coast Guard is much different from ours.

The Chairman: Our Coast Guard's job is the maintenance of the seaway, maintenance of buoys and aids to transportation. They also transport enforcement officers to the site when necessary and when they can get hold of one, but they have no enforcement capability. In fact, their union agreement requires that their members never be placed in harm's way. They cannot stop a ship or do anything like that. That is a waste of resources, in the view of some people.

That will partly answer your question.

We are now joined by Mr. Lucier.

Mr. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc., as an individual: Honourable senators, I absolutely have a message to deliver today. If one lake community gets to move first to ban personal watercraft on that lake, I lobby for our lake, for many reasons that I will share with you today. The only way to look at the importance of the proposed legislation that the Senate is currently considering is to look at an individual case and to examine how all the issues come to bear on that case.

The Chairman: I am sorry to interrupt you, Mr. Lucier, but would you tell us please about the place from which you come? What is Northern Edge Algonquin Inc.?

Mr. Lucier: Northern Edge Algonquin Inc. is an ecology lodge worth a little over \$1 million. It sits just outside Algonquin Park. We offer a number of experiences, some to the public, including canoe- and sea-kayak-based experiences. We have international visitors who come to Canada for the quintessential Canadian experience of paddling a canoe in Algonquin Provincial Park or viewing moose or howling with wolves or going sea kayaking. We take those tours all over Canada. We do introductory sea-kayaking clinics on our lake. We also do educational programs. We take people out on the lake quite often for educational experiences. We do corporate executive retreats. We create an atmosphere that is somewhat set apart from the city existence that people have come to experience in their day-to-day lives. People come to us looking for the sounds of nature. There is a poem on the inside of the brochure that senators have been given today:

Slipping deeper and deeper
 Into an Urban trance,
 Ears are deafened to the voices
 Of the natural world.
 Their singing beckons the spirit
 And urges the senses
 To surface and awaken
 To the song that is ever present
 But often ignored.

Le président: Non, ce n'est pas cela. On pourrait le penser, mais ça ne l'est pas.

Le sénateur Buchanan: La Garde côtière des États-Unis est bien différente de la nôtre.

Le président: Le travail de notre Garde côtière est l'entretien de la voie maritime, des bouées et des aides au transport. Elle transporte aussi des agents de la loi sur les lieux au besoin, lorsqu'elle peut en trouver un, mais elle n'a pas de pouvoir d'application. De fait, sa convention collective exige que ses membres ne soient jamais mis dans une situation dangereuse. Ils ne peuvent pas arrêter un navire, ou rien du genre. C'est un gaspillage de ressources, d'après certaines personnes.

Ceci répondra en partie à votre question.

Nous accueillons maintenant M. Lucier.

M. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc., témoignage à titre personnel: Honorables sénateurs, j'ai véritablement un message à vous livrer aujourd'hui. Si la collectivité entourant un lac peut être la première à proposer d'interdire les motomarines sur ce lac, je représenterai notre lac, pour de nombreuses raisons que je vous exposerai aujourd'hui. Le seul moyen de mesurer l'importance de la loi proposée que le Sénat examine actuellement est d'examiner un cas particulier et de voir l'incidence de toutes les questions sur ce cas.

Le président: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Lucier, mais pourriez-vous nous dire d'où vous venez? Qu'est-ce que Northern Edge Algonquin Inc.?

M. Lucier: Northern Edge Algonquin Inc. est un refuge écologique qui vaut un peu plus d'un million de dollars. Il est situé juste en dehors du parc Algonquin. Nous offrons plusieurs types d'expériences, dont certaines au public, comme des randonnées en canoë et en kayak de mer. Nous avons des visiteurs qui viennent au Canada de tous les coins du monde pour vivre l'expérience canadienne par excellence, comme faire une randonnée en canoë dans le parc provincial Algonquin et observer un orignal, ou encore hurler avec les loups ou de faire du kayak de mer. Nous offrons ces possibilités partout au Canada. Nous offrons des cours d'introduction au kayak de mer sur notre lac. Nous offrons aussi des programmes éducatifs. Nous emmenons des gens sur le lac très souvent pour vivre des expériences éducatives. Nous offrons des retraites de cadres d'entreprises. Nous créons une atmosphère qui est quelque peu différente de l'existence que les gens ont en ville dans leur quotidien. Les gens viennent à nous à la recherche des sons de la nature. La brochure que les sénateurs ont reçue aujourd'hui contient, à l'endos de la page couverture, un poème, dont voici une traduction libre:

S'enfoncer toujours, et toujours plus loin
 Dans une transe urbaine,
 L'oreille sourde aux voix
 Du monde de la nature.
 Leur chant séduit l'esprit
 Et incite les sens
 À émerger et à s'éveiller
 Au chant toujours présent
 Mais souvent ignoré.

That is what we offer our clients, to the extent of averaging \$20,000 in income on a really nice weekend for just one, very small ecology lodge on the edge of Algonquin Provincial Park. I should inform honourable senators about why our operation takes place in this location. We searched for over a year to find an access point to put boats in the water for people to come and buy the experiences that we provide and go into Algonquin Provincial Park.

Algonquin Park is 200 kilometres by 200 kilometres. No personal watercraft or water-skiing is permitted on those lakes. A distinction is made in the rules to allow motorized boats on those lakes, but a problem has clearly been identified with personal watercraft interfering with the experience people want to have in those parks.

No investor in the ecotourism industry has the option of setting up an ecology lodge within a protected area, a conservation area or a park. The industry, including lodges such as ours, can only be established outside the borders of those reserves. The serious problem that we have is that when people come to us for the experience that we are offering in the park and for the learning experiences that we provide on the lake, we cannot control what happens on the lake. Personal watercraft are zipping up and down the lakeshore in front of our clients and, in some cases which have been documented by video, doing loops around people in sea kayaks. Sea kayaks sit very low in the water so there is a safety issue involved there. Jet Skis are zipping around beginners who are there to learn sea kayaking. Some are international tourists who have come to experience Canadian nature. They are upset, either when they leave or when they come back, by encountering these vehicles. They have no problem with people in motorboats. Frankly, people who want to go fishing take a motorboat out to a spot and drop anchor. They do not bother anybody. They make a trip across the lake and stop.

We offer experiences on weekends. That is when we make our money. Tuesdays, Wednesdays, nothing is happening at our place. Thursdays, Fridays, Saturdays and Sundays, that is when we make our dollars from people coming from Toronto or people travelling internationally.

There are only eight or nine Saturdays per season. On those eight or nine Saturdays, three Jet Skis on a small lake like ours can make it a busy place for six hours a day. We are looking for opportunities and places to take our clients to give them this quintessential Canadian experience or to teach them how to paddle a canoe or introduce them to wildlife. Meanwhile, people are using these vehicles to tear up the shoreline on purpose so they can have easy access to get their boats in and out. Then they just drive the Jet Skis around in circles and go wave-jumping. Jet Skis are wonderful toys, but we have many established places in Canada where these vehicles can go and be at home. We do not have one quiet place in Canada to offer the experiences that I

C'est ce que nous offrons à nos clients, et qui nous rapporte en moyenne 20 000 \$ une belle fin de semaine rien qu'avec un unique et très petit refuge écologique à l'orée du parc provincial Algonquin. Je dois expliquer aux honorables sénateurs pourquoi nous avons choisi cet endroit. Nous avons cherché plus d'un an un point d'accès où nous pourrions mettre des bateaux à l'eau pour que les gens puissent venir, acheter les expériences que nous offrons et pénétrer dans le parc provincial Algonquin.

Le parc Algonquin fait 200 kilomètres par 200 kilomètres. Aucune motomarine, ni le ski nautique ne sont autorisés sur ces lacs. Une distinction est faite dans les règles pour permettre les bateaux à moteur sur les lacs, mais les motomarines qui troublent de l'expérience que les gens veulent vivre dans ces parcs posent nettement un problème.

Aucun investisseur du secteur de l'écotourisme n'a la possibilité de créer un chalet écologique dans un secteur protégé, une zone de conservation ou un parc. L'industrie, y compris les refuges comme le nôtre, ne peuvent s'établir qu'en dehors des limites de ces réserves. Le gros problème que nous avons, c'est que lorsque des gens viennent nous voir pour vivre l'expérience que nous offrons dans un parc et pour les expériences d'apprentissage que nous proposons sur le lac, nous n'avons pas de contrôle sur ce qui se passe sur le lac. Les motomarines font des va-et-vient à toute vitesse le long de la berge, devant nos clients et, dans certains cas qui ont été documentés sur film vidéo, font des manoeuvres autour des gens qui sont en kayak de mer. Les kayaks de mer ont un très faible tirant d'eau, alors cela pose un problème de sécurité. Les Jet Skis passent à toute vitesse autour des débutants qui sont là pour apprendre à manoeuvrer les kayaks de mer. Ce sont parfois des touristes étrangers qui sont venus vivre l'expérience de la nature au Canada. Ils sont perturbés, à l'aller ou au retour de leur randonnée, de rencontrer ces véhicules. Ils n'ont aucun problème avec les bateaux à moteur. Très franchement, les gens qui veulent aller à la pêche prennent leurs bateaux à moteur jusqu'à un certain endroit, où ils jettent l'ancre. Ils n'ennuient personne. Ils traversent le lac et s'arrêtent.

Nous offrons des expériences les fins de semaine. C'est là que nous faisons le plus gros de nos recettes. Le mardi et le mercredi, rien n'arrive chez nous. Ce sont les jeudi, vendredi, samedi et dimanche que nous faisons nos recettes, avec des gens qui viennent de Toronto ou de l'étranger.

Il n'y a que huit ou neuf samedis par saison. Sur ces huit ou neuf samedis, trois Jet Skis, sur un petit lac comme le nôtre, peuvent prendre beaucoup de place six heures par jour. Nous cherchons des possibilités et des endroits pour amener nos clients et leur faire vivre cette expérience purement canadienne ou leur enseigner à pagayer un canoë ou encore leur faire connaître la nature sauvage. Pendant ce temps-là, il y a des gens qui utilisent des véhicules pour défaire les berges exposés, en vue d'avoir un accès facile pour mettre leurs bateaux à l'eau et les en ressortir. Ensuite, ils tournent en rond avec leurs Jet Skis et vont sauter des vagues. Les Jet Skis sont de merveilleux joujoux, mais il y a bien des endroits au Canada où ces véhicules peuvent aller et être chez

want to offer. There are many people like me who are investing thousands of dollars to offer international travellers that peaceful, ultimate Canadian experience.

We need to find a way for local municipalities, local governing bodies or even provincial governments to say, "You know what, if you want to set up your business in this area, your investment is safe; we will look after you."

I put my business on the edge of an internationally renowned provincial park, a resource that gets over \$1 million dropped into it every year. I thought putting my business within three or four kilometres of the border of that park was a safe bet. Right now, it is getting to the point where it is not a safe bet that on Saturday and Sunday, at the time when my clients want to visit, that we will be able to avoid these vehicles. Our lake is small. I can take a group of people out to an island to paint. We had a partnership with the National Gallery last year. We have a partnership with the Art Gallery of Ontario this year to offer the Tom Thomson experience.

This is a lake that Tom Thomson painted on, and our clients are coming to experience what it is like to be Tom Thomson. Since the late 1800s, this lake has been an access lake for Algonquin Provincial Park for the canoeing experience. That is what our guests are coming for. Not to be able to offer them that because we cannot control what happens outside our front lawn is, quite frankly, shameful. Internationally, this is what we sell in Canada, and we need more of it.

I have made many points here that identify some of the values of visitors who come to have this experience. On a good long weekend, over 200 people will come to this lake to paddle into Algonquin Provincial Park. A third of those, roughly, are on guided experiences. People are paying about \$170 per day for a guided experience in Algonquin Park.

My neighbour can walk or drive down to the Jet Ski rental place, rent a Jet Ski and destroy my income or destroy the experience for my clients in 15 minutes. People get turned off.

If this is not the doorway to protecting the investment in ecotourism in Canada, I would like to know what is. Where is one quiet place we can offer these experiences, and how can we spur investment in this type of industry? That is what I think we are after. There are many people clamouring for the Canadian experience. The Canadian Tourism Commission advertises all over the world that this is quiet, that it is natural, that it is special. When we cannot protect people from these vehicles, we cannot offer what we want to offer.

One particular issue is access to protected areas. Federally and provincially, there is a strong movement towards creating protected areas so people can have the wilderness experience. However, you must have the business sector coming in and

eux. Nous n'avons pas un seul endroit tranquille au Canada où offrir les expériences que j'aime proposer. Il y a bien des gens comme moi qui investissent des milliers de dollars pour offrir aux voyageurs étrangers cette expérience paisible et purement canadienne.

Il nous faut trouver un moyen pour que les municipalités locales, les administrations locales ou même les gouvernements provinciaux disent: «Vous savez, si vous voulez établir votre entreprise dans ce secteur, votre placement est en sécurité; nous veillerons sur vous.»

J'ai créé mon entreprise aux abords d'un parc provincial de renommée mondiale, une ressource qui rapporte plus d'un million de dollars par année. J'avais pensé que l'établissement de mon entreprise à trois ou quatre kilomètres de la frontière du parc était un pari sûr. Maintenant, quand les samedi et dimanche, lorsque mes clients veulent venir, on n'est même pas sûrs de pouvoir éviter ces véhicules. Notre lac est petit. Je peux amener un groupe sur une île faire de la peinture. Nous avons un partenariat avec le Musée des beaux-arts l'année dernière. Nous nous sommes entendus avec le Musée des beaux-arts de l'Ontario, cette année, pour offrir l'expérience Tom Thomson.

C'est un lac où Tom Thomson a peint, et nos clients viennent vivre l'expérience de Tom Thomson. Depuis la fin des années 1800, ce lac est une voie d'accès au parc provincial Algonquin pour les adeptes du canoë. C'est ce pourquoi nos invités viennent. Le fait de ne pas pouvoir le leur offrir parce que nous n'avons pas de contrôle sur ce qui arrive en dehors de notre terrain est, très franchement, une honte. C'est l'expérience à vivre au Canada que nous offrons dans le monde entier, et il devrait y en avoir plus.

J'ai dit beaucoup de choses, ici, qui témoignent de la valeur que peuvent avoir les visiteurs qui viennent vivre cette expérience. Une bonne fin de semaine, plus de 200 personnes viennent au lac faire une randonnée en canoë vers le parc Algonquin. Un tiers de ces personnes, grosso modo, font partie d'un groupe guidé. Les gens paient jusqu'à 170 \$ par jour pour une randonnée guidée dans le parc Algonquin.

Mon voisin peut aller à pied ou en voiture jusqu'au kiosque de location de motomarines, en louer une et saper mon revenu, gâcher l'expérience de mes clients en un quart d'heure. Les gens en sont écoeurés.

Si ce n'est pas une fenêtre sur la protection des investissements dans l'écotourisme au Canada, j'aimerais bien savoir ce qui pourrait l'être. Où y a-t-il un endroit calme où on puisse offrir ces expériences, et comment pouvons-nous stimuler l'investissement dans ce type d'entreprise? C'est ce que, à mon avis, nous recherchons. Il y a bien des gens qui ne demandent qu'à vivre l'expérience canadienne. La Commission canadienne du tourisme clame dans le monde entier que c'est un endroit calme, naturel, unique. Si nous ne pouvons pas protéger les gens contre ces véhicules, nous ne pouvons pas leur offrir ce que nous aimerions offrir.

Un problème particulier est l'accès aux zones protégées. Aux niveaux fédéral et provincial, on constate une vigoureuse poussée en faveur de la création de secteurs protégés pour que les gens puissent vivre l'expérience de la nature. Cependant, il faut que le

offering canoe rentals, offering to take people on guided experiences, offering the naturalist version of the experience, which draws in value-added investment and economic activity. Parks by themselves do not generate a lot of economic activity. These businesses cannot locate in the conservation reserve or in the protected area. They have to move to the edge, as we have. One of the brochures in the package that the senators were given has a map of our facility showing where it sits on the edge of the park.

There are a number of different brochures in here that give you a sense of what we sell and the struggle that we are up against. For example, on the "Journey to the Edge for a Restorative Getaway," I do not put a little picture of a personal watercraft in the background because it is not compatible with what I am selling.

Our lake is very shallow. The people who get in the boats here could be 100 metres offshore and be standing with their heads above the water. The personal watercraft can and often do travel between people swimming out in the water.

The smell of gasoline in the water an hour after the last Jet Ski has left is distasteful. I did not have to put up with this five years ago.

Another thing we offer is canoe trips to see moose. There are fewer moose visible these days from our lake, but we do see them in Algonquin Provincial Park. The loons and herons on our lake are somewhat endangered by these vehicles. It is covered in the report, so I will let it go at that.

"Arts in the Wild" is a big partnership activity offering people a learning experience in our environment. A Jet Ski does not go with the Tom Thomson painting experience. When you are sitting on an island offering these experiences to people who are paying \$700 for the weekend, a Jet Ski zipping by does not cut it.

Paddling Ontario is one example. There are 24 members now. These are all people who offer non-motorized experiences.

On our lake, five different companies offer the type of experiences we do. None of them offer motorboats. None of them even owns a motorboat, let alone a Jet Ski.

This lake is different. This is an article from the *New York Times*, "In Canada, Wet Meets Wild"; "A Novice Paddles to Her Heritage"; and "Canoeing in Algonquin Park: Little Traffic on a Watery Highway." This was a three-page article on our facility in the *New York Times*. Guests who have picked this up have some idea of what they are getting into. Imagine being the guide taking out those people who are excited to see the Canadian wilderness as they paddle down the Amable du Fond River to Algonquin Provincial Park. They may have seen a motorboat on the river,

secteur des affaires intervienne et offre la location de canoës, offre aux gens des randonnées guidées, offre la version naturaliste de l'expérience, qui favorise l'investissement à valeur ajoutée et l'activité économique. Les parcs, en soi, ne peuvent pas générer beaucoup d'activité économique. Ces entreprises ne peuvent pas s'établir dans la réserve ou la zone protégée. Elles doivent s'établir aux abords du parc, comme nous l'avons fait. L'une des brochures de la trousse que nous avons remise aux sénateurs comporte une carte de nos installations, qui montre où nous sommes, tout au bord du parc.

Il y a plusieurs brochures, dans cette trousse, qui vous donneront une idée de ce que nous vendons et de ce contre quoi nous devons lutter. Par exemple, sur la brochure intitulée «Journey to the Edge for a Restorative Getaway», je n'ai pas mis d'image de motomarine dans le paysage, parce que ce n'est pas compatible avec ce que je vends.

Notre lac est très peu profond. On pourrait être à 100 mètres de la rive et avoir la tête au-dessus de l'eau avec les pieds qui touchent le fond. Les motomarines peuvent circuler entre les nageurs, et le font souvent.

L'odeur d'essence dans l'eau, une heure après qu'a disparu la dernière motomarine, est écoeurante. Nous n'avions pas à vivre avec cela il y a cinq ans.

Autre chose que nous offrons, ce sont les randonnées en canoë pour observer les orignaux. Il y a moins d'orignaux à voir ces temps-ci sur notre lac, mais nous en voyons dans le parc provincial Algonquin. Les huards, les hérons, sur notre lac, sont mis en péril par ces véhicules. Il en est question dans le rapport, alors je n'en dirai pas plus sur le sujet.

«Arts in the Wild», les arts dans la nature, c'est une grande activité de partenariat qui offre la possibilité d'une expérience d'apprentissage dans notre environnement. Une motomarine ne fait pas bonne figure dans l'expérience artistique Tom Thomson. Lorsqu'on est sur une île, à offrir ces expériences à des gens qui paient 700 \$ pour la fin de semaine, une motomarine qui passe à toute vitesse ne va pas très bien dans le tableau.

Prenons l'exemple de Paddling Ontario. Il y a 24 membres. Ce sont toutes des entreprises qui offrent des expériences non motorisées.

Sur notre lac, cinq compagnies différentes proposent le même type d'expérience que nous. Aucune ne propose de bateaux à moteur. Aucune n'a, même, de bateau à moteur et encore moins de motomarine.

Ce lac est différent. J'ai ici un article du *New York Times*, avec les titres «In Canada, Wet Meets Wild»; «A Novice Paddles to Her Heritage» et «Canoeing in Algonquin Park: Little Traffic on a Watery Highway». C'était un article de trois pages sur notre entreprise, paru dans le *New York Times*. Les gens qui l'ont lu ont une bonne idée de ce dans quoi ils s'embarquent. Imaginez être le guide qui prend charge de gens tout excités à la perspective d'observer la nature canadienne tout en payant le long de la rivière Amable du Fond vers le parc provincial Algonquin. Il se

but a Sea-Doo comes flying by them just as they are entering the mouth of the river. It is very distasteful. It is not compatible with the product that Canada is offering the world.

Please, senators, this bill must go forward and be made as strong as possible.

This is a partnership we have with Ontario Northland. We are marketing this to corporate executive types in downtown Toronto: Get on the train. Go out and paddle. This is a multi-thousand dollar marketing campaign that is threatened. It is just not compatible.

After we sat down and said, "Let us start putting together and investing all that we have into this project. Let us invest everything we have," to have an individual come along and destroy that, behaving in a 100 per cent legal manner, is not right. I urge honourable senators to do something to protect and encourage investment in these types of resources.

On the last page of the document I have given you, I am suggesting some things that this bill could do. Bill S-10 can allow for the establishment of restrictions on personal watercraft on bodies of water that abut provincial parks or conservation reserves, so that you can encourage entrepreneurs to start businesses with some measure of protection for the investment that they are making.

Local communities could identify themselves as being places to go for quiet. A few years ago I wanted to start a new marketing campaign. I thought, you know, this is the marketing campaign of the century: "Quiet."

In a forest without a body of water, you can provide people with quiet and nature sounds. You can guarantee that not one of these vehicles will come by. However, everybody wants the waterfront. People want to be on the water. Can we not protect just a few bodies of water from these vehicles when we have thousands and thousands of square kilometres of water where they can go?

I am out in the middle of nowhere. There is not even electricity on this lake. We are solar powered. The residents of this lake have said, "Do not bring hydro in because it will destroy everything. There will be too many people, too many expectations, bigger homes, the whole nine yards happening out there." The residents do not want telephones. There are no telephones except for little satellite computer telephones that we use. The lake has historically been an access to Algonquin Provincial Park, and there is no way to stop Jet Skis from ruining it all.

I hope honourable senators have some questions for me. I could go on and on.

Senator Finnerty: How many cottages are there on this little lake?

peut qu'ils aient aperçu un bateau à moteur sur la rivière, mais voilà une motomarine qui les dépasse à toute vitesse juste alors qu'ils parviennent à l'embouchure de la rivière. C'est tout à fait écoeurant. Ce n'est pas compatible avec le produit que le Canada offre au monde.

Il est indispensable, sénateurs, que ce projet de loi aille de l'avant et soit aussi rigoureux que possible.

C'est un partenariat que nous avons avec Ontario Northland. Nous faisons notre publicité auprès de cadres d'entreprises du centre-ville de Toronto: Prenez le train. Sortez pagayer. C'est une campagne publicitaire de milliers de dollars qui est menacée. Ça ne va tout simplement pas ensemble.

Après que nous nous soyons réunis et que nous ayons dit «Commençons à unir toutes nos ressources et investissons tout ce que nous avons dans ce projet. Mettons-y le paquet», il n'est pas juste que quelqu'un puisse arriver et détruire tout cela, en toute légalité. Je demande avec insistance aux honorables sénateurs qu'ils fassent quelque chose pour protéger et encourager l'investissement dans ce genre de ressources.

À la dernière page du document que je vous ai remis, je suggère certaines choses que ce projet de loi pourrait faire. Le projet de loi S-10 peut permettre l'imposition de restrictions visant les motomarines sur les cours d'eau qui sont contigus à des parcs provinciaux ou des réserves fauniques, afin de pouvoir encourager les entrepreneurs à créer des entreprises en offrant une certaine mesure de protection de leur investissement.

Les collectivités locales pourraient se déclarer elles-mêmes des lieux de tranquillité. Il y a quelques années, j'étais tenté de lancer une nouvelle campagne de marketing. J'ai pensé, vous savez, voilà la campagne de marketing du siècle: «Tranquillité».

Dans une forêt sans cours d'eau, on peut offrir aux gens la tranquillité et les sons de la nature. On peut garantir qu'aucun de ces véhicules ne viendra troubler la paix. Cependant, tout le monde veut être au bord de l'eau. Les gens veulent être sur l'eau. Ne pouvons-nous pas protéger quelques cours d'eau contre ces véhicules lorsque nous avons des milliers et des milliers de kilomètres carrés d'eau sur lesquels ils pourraient aller?

Je suis au milieu de nulle part. Il n'y a même pas d'électricité, sur ce lac. Nous utilisons l'énergie solaire. Les résidents du lac ont dit «N'amenez pas l'hydroélectricité ici parce que cela détruira tout. Il y aura trop de gens, trop d'attentes, de plus grosses maisons, tout le bataclan». Les résidents ne veulent pas de téléphone. Il n'y a pas de téléphone, à part les petits téléphones d'ordinateur satellite que nous utilisons. Le lac, depuis toujours, donne accès au parc provincial Algonquin, et il n'y a pas moyen d'empêcher les motomarines de tout gâcher.

J'espère que les honorables sénateurs ont des questions à me poser. Je pourrais continuer sur ma lancée bien longtemps.

Le sénateur Finnerty: Combien y a-t-il de chalets sur ce petit lac?

Mr. Lucier: It is covered in the document. There are 50 buildings on the lake, if you look at a topographic map, but those are not all cottages. There are 30 to 40 cottages on the lake. Three cottages have Jet Skis, but this is a public lake.

Senator Finnerty: How do they get access to it if everything is private?

Mr. Lucier: People can drive to the lake and put a boat in the water. That is what happens in Algonquin Park. You drive there and put the canoe in the water. You can do that with Jet Skis, and people do.

They may come up to visit at a cottage.

Senator Finnerty: I did not know you could do that on a private lake.

Mr. Lucier: There is public access to most lakes.

Senator Finnerty: I find it odd, but they cannot go into the park.

Mr. Lucier: They do take them down the river but you cannot legislate common sense with the operation of these vehicles, unfortunately. You have to provide an opportunity for people to keep them away from an area. Many of these people come up from Toronto for the weekend, rent a vehicle, and go out on the lake to find a spot to camp. By the time the OPP go out to investigate, they are usually gone.

Senator Finnerty: How large is the lake?

Mr. Lucier: It is about 400 hectares, which is two kilometres by two kilometres.

Senator Buchanan: It is not very big.

Senator Finnerty: It is too small for watercraft.

Mr. Lucier: I was hoping that this issue would be covered in the bill. Scientists should look at the carrying capacity of a lake to have gasoline dumped into it. How big should a lake be to accommodate personal watercraft? Could we draw a line and create a limit according to the size of the lake?

Senator Spivak: It has been done in the United States in many areas.

Mr. Lucier: Our lake is so shallow that most of it is less than 10 feet deep, which is perfect for these vehicles. However, you can smell the pollution they are dumping into the lake. Many people draw their drinking water from the lake. You can just imagine going to the well and smelling gasoline in your water or going to the lake to get your water and smelling gasoline. Algonquin Provincial Park was established to protect the water quality, which is one of the reasons that these vehicles are prevented from going in there and the size of motors is limited. The water from our lake all flows into Algonquin Provincial Park. It has been identified by the Minister of Natural Resources as an enhanced management area for its ecotourism value — for what we do — and for its natural heritage value.

M. Lucier: Il en est question dans le document. Il y a une cinquantaine de bâtiments sur le lac, si vous regardez la carte topographique, mais ce ne sont pas tous les chalets. Il y a 30 ou 40 chalets. Trois chalets ont des motomarines, mais c'est un lac public.

Le sénateur Finnerty: Comment peuvent-ils y accéder si tout est privé?

M. Lucier: Les gens peuvent venir en voiture jusqu'au lac et mettre le bateau à l'eau. C'est ce qui se fait dans le parc Algonquin. On y va en voiture et on met le canoë à l'eau. On peut faire ça avec les motomarines aussi, et c'est ce que font les gens.

Il y en a qui viennent en visite à un chalet.

Le sénateur Finnerty: Je ne savais qu'on pouvait faire ça sur un lac privé.

M. Lucier: Il y a un accès public à la plupart des lacs.

Le sénateur Finnerty: Je trouve ça bizarre, mais ils ne peuvent pas entrer dans le parc.

M. Lucier: Ils les utilisent sur la rivière, mais on ne peut légiférer le bon sens, en matière de conduite de ces véhicules, malheureusement. Il faut offrir un autre choix aux gens pour les tenir à l'écart d'un secteur. Bon nombre de ces gens-là viennent de Toronto pour la fin de semaine, ils louent un véhicule et vont sur le lac pour se trouver une place de camping. Quand la police provinciale arrive pour faire enquête, généralement, ils sont déjà repartis.

Le sénateur Finnerty: Quelle est la grandeur du lac?

M. Lucier: Il fait environ 400 hectares, soit 2 kilomètres par 2 kilomètres.

Le sénateur Buchanan: Ce n'est pas très grand.

Le sénateur Finnerty: C'est trop petit pour des motomarines.

M. Lucier: J'espérais que ce projet de loi pourrait contribuer à régler ce problème. Des chercheurs devraient s'intéresser au sujet de la capacité d'un lac en ce qui concerne l'essence qui y est rejetée. Quelle grosseur devrait avoir un lac pour pouvoir accueillir des motomarines? Est-ce que nous pourrions fixer une limite en fonction de la grandeur du lac?

Le sénateur Spivak: Cela se fait aux États-Unis dans bien des régions.

M. Lucier: Notre lac est tellement peu profond qu'il ne fait pas 10 pieds dans sa partie la plus large, ce qui est parfait pour ces véhicules. Toutefois, on peut sentir la pollution qu'ils créent dans le lac. Bien des gens tirent leur eau potable du lac. Imaginez seulement aller au puits et sentir l'essence dans votre eau, ou aller au lac chercher de l'eau et sentir l'odeur d'essence qu'elle dégage. Le parc Algonquin a été créé pour protéger la qualité de l'eau, ce qui est une des raisons pour lesquelles ces véhicules n'y sont pas autorisés et la grosseur des moteurs est limitée. L'eau de notre lac coule dans le parc provincial Algonquin. Le ministre des Ressources naturelles l'a reconnu comme une région de gestion améliorée, pour sa valeur liée à l'écotourisme — en raison de ce que nous faisons — et aussi de sa valeur de patrimoine naturel.

We can legislate land use in Ontario. There is a great document on Ontario's Living Legacy site, but it is a land-use strategy. You can identify areas as having these special values, but you cannot do anything about the water except at the federal level.

Senator Buchanan: Is that your wife behind you, Mr. Lucier?

Mr. Lucier: Yes. I would like to introduce a few people here with me today. A couple of Canada World Youth students arrived this week to stay with us. We have Felix from Kenya and Mussa from Tanzania. As well, my wife Martha and my son Timothy, who has come to Ottawa today to learn about the process of government, are with me today.

The Chairman: You are all very welcome.

Senator Buchanan: First, your wife mentioned something to you that is interesting. There are restrictions in Algonquin Park.

Mr. Lucier: Most parks are conservation reserves.

Senator Buchanan: Is that not under the federal government?

Mr. Lucier: It is under the provincial government, which can draw lines around a protected area such as that. They develop regulations for parks to prohibit certain vehicles.

The Chairman: Is Algonquin a provincial park?

Mr. Lucier: Yes.

Senator Spivak: Most federal parks, except for one in Manitoba —

Mr. Lucier: — Riding Mountain National Park. I spoke to a person involved in the process there and they have banned personal watercraft in the park.

One of the main problems is that if you want to see growth in this industry, you have to protect people's investments.

Senator Buchanan: You were here when the other witnesses gave some evidence.

Mr. Lucier: Yes.

Senator Buchanan: Have you or has anyone else on your lake made an application to prevent personal watercraft from going there?

Mr. Lucier: I spend a great deal of my time trying to protect access to the resources that we enjoy by dealing with forestry companies in respect of forests and the trails we use on Crown land and by trying to look after the values that my guests are coming here for. It seems to me that for all individuals, there is a maze set up and the cheese is in the middle. We spend years and years trying to get to the cheese.

Nous pouvons légiférer l'utilisation des terres en Ontario. Il y a un merveilleux document sur le site Patrimoine vital de l'Ontario, mais c'est une stratégie d'utilisation des terres. On peut désigner des régions comme étant dotées de ces valeurs particulières, mais on ne peut rien faire au sujet de l'eau, à part au niveau fédéral.

Le sénateur Buchanan: Est-ce votre épouse qui est derrière vous, monsieur Lucier?

M. Lucier: Oui. J'aimerais vous présenter plusieurs personnes qui m'accompagnent, aujourd'hui. Il y a des étudiants de Jeunesse Canada Monde sont arrivés cette semaine, que nous les hébergeons. Ce sont Félix, du Kenya et Mussa de la Tanzanie. Aussi, il y a ici mon épouse, Martha, et mon fils Timothy, qui est venu à Ottawa aujourd'hui pour s'informer sur le processus gouvernemental.

Le président: Nous vous souhaitons la bienvenue à tous.

Le sénateur Buchanan: Tout d'abord, votre épouse a mentionné quelque chose d'intéressant. Il y a des restrictions, au parc Algonquin.

M. Lucier: La plupart des parcs sont des réserves naturelles.

Le sénateur Buchanan: Est-ce qu'ils ne sont pas régis par le gouvernement fédéral?

M. Lucier: C'est le gouvernement provincial, qui peut tirer des lignes autour d'un secteur protégé comme celui-là. Il formule des règlements pour les parcs, pour interdire certains véhicules.

Le président: Est-ce que le parc Algonquin est un parc provincial?

M. Lucier: Oui.

Le sénateur Spivak: La plupart des parcs fédéraux, à part un qui est au Manitoba...

M. Lucier: ... Riding Mountain National Park. J'ai parlé à quelqu'un qui participe au processus, et ils ont interdit les motomarines dans le parc.

L'un des principaux problèmes, c'est que si on veut qu'il y ait de la croissance dans l'industrie, il faut protéger les investissements.

Le sénateur Buchanan: Vous étiez ici quand les autres témoins sont venus.

M. Lucier: Oui.

Le sénateur Buchanan: Est-ce que vous, ou quelqu'un d'autre de votre lac, a fait une demande pour que les motomarines y soient interdites?

M. Lucier: J'ai consacré beaucoup de mon temps à essayer de protéger l'accès aux ressources dont nous jouissons en dialoguant avec les compagnies forestières au sujet des forêts et des pistes que nous utilisons sur les terres de l'État, en essayant de protéger les valeurs que mes invités viennent rechercher. Il me semble que pour tout le monde, un labyrinthe est créé avec, en son milieu, un morceau de fromage. Nos passons des années et des années à essayer d'atteindre le fromage.

Senator Buchanan: Did you hear Mr. Meisner? He said that applications could be made to restrict personal watercraft.

Mr. Lucier: Senator Buchanan, I heard him say that. The truth of the matter is there is paperwork involved, and having dealt with forestry companies, I have learned that they will protect what you have but they do not want to put anything on paper. They will look at an individual circumstance and shake their heads at the thought of dealing with all of it. They prefer to move on, leave people alone and continue their activities. That is not the way to do it.

The Chairman: The short answer to Senator Buchanan's question is you have not made an application to the Department of Fisheries and Oceans for a restriction.

Mr. Lucier: That is correct, I have not.

Senator Christensen: I am from the Yukon, so I know all about wilderness. I just returned from a nine-day kayaking trip in southeast Alaska's icy waters, photographing and following humpback whales, which was wonderful. There were no personal watercraft or boats.

There is a national ecotourism association, is there not?

Mr. Lucier: No, there is not.

Senator Christensen: I think there is. I know some of our people in the North belong to it.

Mr. Lucier: There is no formal national ecotourism association but there are provincial associations in Quebec and Saskatchewan.

Senator Christensen: There is certainly a territorial association. It is my understanding they have a loose national association as well.

Mr. Lucier: The Canadian Tourism Commission has a kind of development club that involves people who do this kind of thing across Canada, but there is no formal organization.

Senator Christensen: There is a major problem in all of this. Certainly, Senator Spivak has gone to a great deal of trouble to develop a piece of proposed legislation to try to address this problem.

We are dealing with an S-bill, which means that it began in the Senate. It then must go to the House of Commons after it passes third reading in the Senate. When it comes before the House, if the minister is not willing to accept it or to incorporate it into existing legislation, it will not get very far. We do have a problem, and as I say, Senator Spivak has brought a great deal of excellent information forward, including documentation. I think that we should try to address the problem.

We were told just a little while ago that if we could get a national schedule, then persons such as you could apply to the department. If that schedule is in place, then the application could be made. It seems to me that it would be excellent, not only for ecotourism associations, but also for wilderness tourism

Le sénateur Buchanan: Avez-vous entendu M. Meisner? Il a dit que des demandes pourraient être faites pour limiter l'utilisation des motomarines.

M. Lucier: Sénateur Buchanan, je l'ai entendu. La vérité, c'est que cela nécessite de la paperasserie, et comme j'ai pas mal eu affaire avec des compagnies forestières, j'ai appris qu'elles voudront bien protéger ce qu'on a tant qu'elles n'ont rien à coucher sur papier. Elles regarderont un cas particulier et hocheront la tête, rien qu'à l'idée de tout ce que cela représente. Elles préfèrent continuer leur chemin, laisser les gens tranquilles et s'occuper de leurs affaires. Ce n'est pas ainsi qu'il faut faire.

Le président: Bref, pour répondre à la question du sénateur Buchanan, vous n'avez pas fait de demande au ministère des Pêches et des Océans visant à interdire les motomarines.

M. Lucier: C'est vrai, je ne l'ai pas fait.

Le sénateur Christensen: Je viens du Yukon, alors j'en sais pas mal sur la nature. Je reviens à peine d'un voyage de neuf jours en kayak dans les eaux glacées du sud-est de l'Alaska, à photographier et suivre des rorquals à bosse, et c'était fantastique. Il n'y avait ni motomarines, ni aucun autre bateau.

N'y a-t-il pas une association nationale d'écotourisme?

M. Lucier: Non, il n'y en a pas.

Le sénateur Christensen: Je pense qu'il en existe une. Je connais certaines personnes, dans le Nord, qui en sont membres.

M. Lucier: Il n'y pas d'association nationale d'écotourisme formelle, mais il y a des associations provinciales au Québec et en Saskatchewan.

Le sénateur Christensen: Il y a certainement une association territoriale. À ce que j'ai compris, ils ont aussi une association nationale sans statut.

M. Lucier: La Commission canadienne du tourisme a une espèce de club de développement dont les membres sont des gens qui font ce genre de choses partout au Canada, mais il n'y a pas d'organisation formelle.

Le sénateur Christensen: Tout cela pose un gros problème. Il est certain que le sénateur Spivak s'est donné beaucoup de mal pour formuler un projet de loi dans le but de régler ce problème.

Nous avons affaire à un projet de loi S, ce qui signifie qu'il vient du Sénat. Il doit donc être présenté à la Chambre des communes après sa troisième lecture devant le Sénat. Lorsqu'il sera devant la Chambre, si le ministre n'est pas disposé à l'accepter ou à l'incorporer à une loi existante, il n'ira pas bien loin. Nous avons un problème, et comme je dis, le sénateur Spivak a présenté beaucoup d'excellentes informations, et aussi de la documentation. Je pense que nous devrions essayer de régler le problème.

On nous a dit, il n'y a pas très longtemps, que si nous pouvions avoir une annexe nationale, les gens comme vous pourraient faire une demande au ministère. Si cette annexe existait, la demande pourrait être faite. Il me semble que ce serait une excellente chose, non seulement pour les associations d'écotourisme, mais aussi

organizations right across the country to get on the department's case and in fact get that schedule in place so that you could avoid all of the myriad of paperwork that is currently required.

Certainly, Senator Spivak has done the homework to back up what is required. However, you have not done that.

Mr. Lucier: Senator Christensen, there is no national association.

Senator Christensen: There are tourism associations.

Mr. Lucier: There are tourism associations, yes.

Senator Christensen: There is a meeting next month, in Montreal, of the national group.

Senator Spivak: I just wanted to say that in my conversations with the minister's staff, I said to them, "You do it; this legislation is unnecessary." I got no answer, really, but it would be very simple if the minister put that schedule in. The only thing then that would need to be addressed — and I think they are looking at that — is the process of the boating restriction regulations; just do not ask. There is not enough staff; it can take four years; at any stage, someone can say, "Forget it." That is the other thing. There are actually a couple of problems here.

Senator Christensen: That applies to your bill as well if it were implemented?

Senator Spivak: No, they would not go through the same process. It just says, "goes to the minister."

Senator Christensen: It still has to be enforced. There is a problem, we have identified it, and it seems to me there should be some way to solve this, because the possibility of two pieces of legislation to deal with watercraft just does not work. How do we do it, and how do we make recommendations so that it can happen? That is all you want; that is all any of us want.

Senator Spivak: Yes. It is really not me. It is the people out there.

Senator Christensen: It is everyone who deals with wilderness. That is one of our greatest assets in Canada, our water and our wilderness. Economically, it is a huge seller right across the world, as we have what most people do not have any more. I am trying to think out loud and not getting very far here.

Senator Spivak: There are some areas where municipalities have put in place regulations. If anyone were to challenge them, they would be struck down because only the federal government that can do that, but actually they have not been challenged. I do not know. Maybe you could try that route while we are waiting for a positive solution.

The Chairman: Sort of like vigilante law.

Senator Spivak: You are right.

pour les organisations de tourisme dans la nature de tout le pays, si elles faisaient pression sur le ministère et, en fait, si elles obtenaient la création de cette annexe, afin que vous n'ayez pas, comme maintenant, une myriade de documents à remplir.

Manifestement, le sénateur Spivak a fait tout ce qu'il fallait pour appuyer sa démarche. Vous, par contre, vous ne l'avez pas fait.

M. Lucier: Sénateur Christensen, il n'existe pas d'association nationale.

Le sénateur Christensen: Il y a des associations de tourisme.

M. Lucier: Oui, il y a des associations de tourisme.

Le sénateur Christensen: Il y a une réunion, le mois prochain, à Montréal, du groupe national.

Le sénateur Spivak: Je voulais préciser que dans mes conversations avec le personnel du ministre, je leur ai dit: «Faites-le vous-même; cette loi n'est pas nécessaire.» Je n'ai reçu aucune réponse, à vrai dire, mais ce serait très simple si le ministre ajoutait cette annexe. La seule chose qu'il resterait à régler — et je pense qu'ils examinent la question —, c'est le processus du règlement d'interdiction des bateaux; je vous demande de ne me poser aucune question là-dessus. Il manque de personnel; cela pourrait prendre quatre ans; à n'importe quel moment, quelqu'un pourrait dire: «On laisse tomber.» Voilà encore autre chose. Il ne s'agit pas seulement, en fait, que d'un seul problème.

Le sénateur Christensen: Cela s'applique aussi à votre projet de loi s'il entrait en vigueur?

Le sénateur Spivak: Non, ça ne passerait pas par le même processus. C'est seulement pour dire «au ministre».

Le sénateur Christensen: Il faut tout de même l'appliquer. Il y a un problème, nous l'avons cerné, et il me semble qu'il devrait y avoir un moyen de le résoudre, parce que la possibilité qu'il y ait deux textes législatifs pour traiter des motomarines n'a tout simplement pas de bon sens. Comment faire, et comment faire des recommandations qui donnent un résultat concret? C'est tout ce que vous voulez; c'est tout ce que nous voulons tous.

Le sénateur Spivak: Oui. Cela ne vient vraiment pas de moi. Ce sont les gens, là-bas.

Le sénateur Christensen: C'est tout le monde qui a à voir avec la nature. C'est l'un de nos plus grands biens au Canada, notre eau, notre nature. Au plan économique, c'est un gros élément vendeur dans le monde entier, puisque nous avons ce que la plupart des gens n'ont plus. Je réfléchis à haute voix, mais ça ne va pas très loin.

Le sénateur Spivak: Il y a des régions où les municipalités ont imposé des règlements. Si quelqu'un devait les contester, ils pourraient être annulés, parce que seul le gouvernement fédéral est habilité à imposer des règles, mais en fait, il n'y a pas eu de contestations. Je ne sais pas. Peut-être pourriez-vous essayer de ce côté-là pendant que nous attendons une solution positive.

Le président: C'est un peu comme une loi de justicier.

Le sénateur Spivak: Vous avez raison.

Mr. Lucier: Along with legislation comes an opportunity to educate the public about it. At present, we are fearful of being vigilantes on the other side, posting signs that the cottage association or the lake association or the municipality has determined this shall not happen here. People tear down signs that restrict their personal rights all the time — this happens on our trails in the neighbourhood.

If there is a document or a force of law somewhere that backs up that sign, it will stay there; and then it becomes normal. Let us develop a norm. Right now in the province of Ontario, if an individual wanted to start a remote place like we have — a fly-in operation, let us say — and establish the type of thing we are doing on a remote northern lake, there is nothing to stop anyone from coming in, gaining Crown land access to that lake, tearing it up and parking a vehicle there and just doing it over and over again. I think force of legislation would stimulate economic development in this industry, because individuals would have a framework to operate from; they would not have to go through the maze. They could go to a regional or municipal government and say, “That is the tool — that law right there is the tool. I want to invest X hundred thousand or X million dollars and develop a project here, but I have to know it will be forever protected.” If it were possible to build these kinds of facilities in protected areas, it would be done. People would be building them in conservation reserves or in provincial or national parks. You cannot do it.

That is why we are on the edge.

Senator Finnerty: Did you ever try meeting with all the cottage owners? We did on our lake. We had a meeting of the minds. When it was explained in detail, when we showed the water tests and how it was deteriorating over the years with motors on the lake, everyone finally agreed that it was a serious problem.

Mr. Lucier: I think with this industry it goes way beyond the cottage association. As I mentioned, there are 200 people who every weekend would vote to get those Jet Skis away.

The Chairman: If you went to the other people on your lake and got them to agree that there would not be any Sea-Doos, would not that help?

Mr. Lucier: That would help, but I think the issue I am raising here is that it is a public lake. It is a public resource, and the people coming to this lake do not want them there. Hundreds of them every weekend do not want them there. Even if the cottage association could get 85 per cent saying, “Okay, we do not want them there,” and went to a minister to maybe sign it or not, and now add 200 names to the 20, you have 220 to 3. I think there is a problem here that goes beyond cottagers. This is what I am addressing here. If I could add up those hundreds of people using this lake, it would go beyond a formal request.

M. Lucier: Avec cette loi vient l'occasion d'éduquer le public sur le sujet. Actuellement, nous craignons de nous faire justiciers de l'autre côté, de poser des affiches indiquant que l'Association des propriétaires de chalets ou des amis du lac, la municipalité a décidé que les motomarines ne sont pas tolérées ici. Les gens démolissent les affiches qui limitent leurs droits personnels tout le temps — ils le font sur nos pistes, dans notre voisinage.

S'il y a un document ou une force de loi, quelque part, qui appuie cette affiche, elle restera; et alors, la chose devient normale. Pourquoi ne pas créer une norme? Actuellement, en Ontario, si quelqu'un voulait créer une entreprise isolée comme la nôtre — une exploitation accessible par hydravion, par exemple — et établir le genre d'exploitation que nous avons sur un lac isolé du Nord, rien n'empêcherait quiconque de venir, d'ouvrir un accès sur le lac par les terres publiques, de tout arracher et de stationner un véhicule là, et de recommencer encore et encore. Je pense que la force de loi pourrait stimuler le développement économique dans ce secteur, parce que les gens auraient un cadre pour les appuyer; ils n'auraient à se démener dans le dédale du labyrinthe. Ils pourraient s'adresser à un gouvernement régional ou municipal et dire «Voici l'outil — cette loi, ici, est l'outil. Je veux investir tant de milliers de dollars, ou tant de millions de dollars, et mettre sur pied un projet ici, mais nous devons savoir qu'il sera toujours protégé.» S'il était possible de construire ce genre d'installations dans des régions protégées, ce serait fait. Il y aurait des gens pour les construire dans des réserves fauniques ou des parcs provinciaux ou nationaux. Ce n'est pas possible.

C'est pourquoi nous sommes aux abords du parc.

Le sénateur Finnerty: Avez-vous essayé de rencontrer les propriétaires de chalets? Nous l'avons fait sur notre lac. Nous avons fait un remue-méninges. Lorsque la situation a été expliquée en détail, lorsque nous avons montré les résultats des analyses d'eau et démontré combien elle s'était détériorée au fil des ans, avec les moteurs sur le lac, tout le monde a fini par convenir que c'était vraiment un gros problème.

M. Lucier: Je pense qu'avec l'industrie, cela va bien plus loin que l'association de chalets. Comme je l'ai dit, il y a environ 200 personnes qui, chaque fin de semaine, voteraient en faveur de l'interdiction des motomarines.

Le président: Si vous vous adressiez aux autres résidents de votre lac et vous mettiez d'accord avec eux pour interdire les motomarines, est-ce que ça marcherait?

M. Lucier: Ça pourrait être utile, mais je pense que le problème que j'ai apporté ici, c'est que c'est un lac public. C'est une ressource publique, et les gens qui viennent à ce lac n'en veulent pas. Des centaines d'entre eux viennent chaque fin de semaine, et ne veulent pas des motomarines. Même si l'association de propriétaires de chalet pouvait obtenir 85 p. 100 des votes, disant: «D'accord, nous ne les voulons pas sur le lac», et demandait au ministre de confirmer ou non l'interdiction, si on ajoutait 200 autres noms à ces vingt-là, cela ferait 220 personnes contre trois. Je pense qu'il y a un problème, ici, qui va bien au-delà des propriétaires de chalet. C'est ce dont je parle ici. Si je pouvais ajouter ces centaines de noms de gens qui utilisent le lac, ce serait plus qu'une requête formelle.

Senator Spivak: That is the point, you see. People do not always have time and energy to do this so you have to set up a framework to make it easy for them. We will have to wait and see.

Senator Finnerty: We just harassed everybody who came on the lake and they quit coming. We made life so miserable, they did not want to come.

Mr. Lucier: Did you run trip lines across the lake?

Senator Finnerty: Just about — one of the neighbours had a shotgun and fired it in the air.

Senator Buchanan: I want to go back to this Algonquin Park. Are you saying that on a lake in Algonquin Park, personal watercraft are not permitted?

Mr. Lucier: On thousands of lakes in Algonquin Park.

Senator Buchanan: Where did that restriction come from — under what authority?

Mr. Lucier: The park?

Senator Buchanan: It does not matter.

Mr. Lucier: Are you suggesting that individuals made that happen?

Senator Buchanan: Is there a lake? Is there an Algonquin Lake? I am not familiar with the area.

Mr. Lucier: No, there are thousands of lakes.

Senator Buchanan: Are you saying those personal watercraft are not permitted on those lakes?

Mr. Lucier: In the provincial park, that is right.

Senator Buchanan: Why?

Mr. Lucier: Because Algonquin Provincial Park has all kinds of restrictions on behaviours that were established, many of them —

Senator Buchanan: How did those restrictions become enacted?

Mr. Lucier: The park has a formal management plan. Algonquin Provincial Park is quite different from any other park.

Senator Buchanan: It would have to be federal.

The Chairman: No. There are provincial parks in, I think, at least seven or eight of the provinces.

Senator Buchanan: There must have been a delegation of legislation.

The Chairman: No, they are on provincial Crown land and subject to provincial administration. They are owned and run by the province, which makes the rules.

Senator Spivak: It is different. They have a mandate and a mission and they operate under those rules.

Senator Buchanan: I know that. However, why is it that the Government of Ontario could not administer your lake?

Le sénateur Spivak: C'est là où nous voulons en venir, voyez-vous. Les gens n'ont pas toujours le temps et l'énergie pour faire cela, alors il faut créer un cadre pour leur faciliter la tâche. Il faudra attendre et voir ce qui se passera.

Le sénateur Finnerty: Nous avons tout simplement harcelé tout le monde qui venait au lac, et ils ont cessé de venir. Nous leur avons rendu la vie si difficile qu'ils ne voulaient plus venir.

M. Lucier: Avez-vous tendu des fils partout au travers du lac?

Le sénateur Finnerty: Presque — l'un des propriétaires avait un fusil, et il tirait en l'air.

Le sénateur Buchanan: Je voudrais revenir à ce parc Algonquin. Est-ce que vous dites les motomarines ne sont pas autorisées sur le lac, dans le parc Algonquin?

M. Lucier: Sur des milliers de lacs du parc Algonquin.

Le sénateur Buchanan: D'où est venue cette interdiction — en vertu de quelle autorité?

M. Lucier: Le parc?

Le sénateur Buchanan: Peu importe.

M. Lucier: Est-ce que vous dites que ce sont des particuliers qui y sont parvenus?

Le sénateur Buchanan: Y a-t-il un lac? Y a-t-il un lac Algonquin? Je ne connais pas très bien la région.

M. Lucier: Non, il y a des milliers de lacs.

Le sénateur Buchanan: Est-ce que vous dites que ces motomarines ne sont pas autorisées sur ces lacs?

M. Lucier: Pas dans le parc provincial, en effet.

Le sénateur Buchanan: Pourquoi?

M. Lucier: Parce que le parc provincial Algonquin impose toutes sortes de restrictions sur les comportements, qui ont été établies, pour la plupart...

Le sénateur Buchanan: Comment ces restrictions ont-elles été mises en vigueur?

M. Lucier: Le parc a un plan de gestion formel. Le parc Algonquin est très différent de tout autre parc.

Le sénateur Buchanan: Il faudrait que ce soit sous autorité fédérale.

Le président: Non. Il y a des parcs provinciaux dans, je pense, au moins sept ou huit provinces.

Le sénateur Buchanan: Il doit y avoir délégation de pouvoirs législatifs.

Le président: Non, ils sont sur des terres publiques provinciales, assujetties à l'autorité de l'administration provinciale. Elles sont la propriété de la province, qui les administre, et qui détermine les règles.

Le sénateur Spivak: C'est différent. Ils ont un mandat et une mission, et ils fonctionnent conformément à ces règles.

Le sénateur Buchanan: Je sais bien. Toutefois, pourquoi le gouvernement de l'Ontario ne pourrait-il administrer votre lac?

Mr. Lucier: This is an issue I brought to the World Tourism Organization. I was in Cuiaba, Brazil, when the delegation was preparing for the International Year of Ecotourism, and this issue ended up in the formal document that came out of that meeting.

Conservation areas, inherently, have conservation measures put in place to protect the resource. The problem, such as we have, with access to those resources is that we have to develop outside that border, and those restrictions end at the border. That is why there is a line.

You have to have a buffer there. The document that came out said there is a need to protect the values that people are coming for in the protected area outside the protected area also.

Senator Buchanan: There is something missing here, because under the Canadian Constitution all matters affecting navigation on all waterways in this country are federal responsibilities.

Mr. Lucier: Yes. That is why I am here.

Senator Buchanan: It is an exclusive federal jurisdiction. How did the Government of Ontario get past that exclusivity?

Mr. Lucier: I do not know.

Senator Buchanan: How did they take over control of those lakes in provincial parks? It had to be delegated to them by the federal government.

Senator Spivak: Probably.

Mr. Lucier: I do not know, because Ontario just created a number of new reserves and conservation areas. They will have restrictions.

Senator Buchanan: We created them in Nova Scotia too, but the RCMP patrols those lakes under the jurisdiction of the federal government. Our provincial government never had control of the lakes. We did, if the federal government delegated the authority to us. The federal government would have to have delegated the authority to the Government of Ontario to give them exclusive jurisdiction over navigation on those lakes in the provincial parks.

Mr. Lucier: One would think.

Senator Finnerty: It is possible. Where our cottage is, there were 27 lakes. The provincial government said that they would make this a Northern Ontario park. It is called Kettle Lake Park. Only canoes are allowed.

Senator Buchanan: That authority had to be delegated by the federal government, because the federal government, under the Constitution, has exclusive navigational authority on all waterways in this country.

The Chairman: The reverse is true. The Government of Canada cannot create a national park without agreement of the province.

M. Lucier: C'est un problème que j'ai soulevé auprès de l'Organisation mondiale du tourisme. J'étais à Cuiaba, au Brésil, lorsque la délégation se préparait en vue de l'Année internationale de l'écotourisme, et la question s'est retrouvée dans le document officiel publié à l'issue de cette rencontre.

Des mesures de conservation sont automatiquement mises en oeuvre dans les secteurs de conservation, pour protéger les ressources. Le problème, comme celui que nous avons, que pose l'accès à ces ressources, c'est que nous devons agir en dehors de ces limites, et les restrictions s'arrêtent aux limites du parc. C'est pourquoi il y a une ligne.

Il faut une zone tampon, là. Le document qui a été diffusé disait qu'il est nécessaire de protéger, aussi, en dehors du secteur protégé, les valeurs que viennent chercher les gens dans la zone protégée.

Le sénateur Buchanan: Il manque quelque chose, ici, parce qu'en vertu de la Loi constitutionnelle du Canada, tout ce qui concerne la navigation sur les voies navigables du pays relève de la responsabilité fédérale.

M. Lucier: Oui. D'où ma présence ici.

Le sénateur Buchanan: C'est un pouvoir fédéral exclusif. Comment le gouvernement de l'Ontario peut-il contourner cette exclusivité?

M. Lucier: Je n'en sais rien.

Le sénateur Buchanan: Comment ont-ils pu prendre le contrôle de ces lacs dans les parcs provinciaux? Il a fallu que le gouvernement fédéral leur délègue ces pouvoirs.

Le sénateur Spivak: Probablement.

M. Lucier: Je ne sais pas, parce que l'Ontario vient de créer plusieurs réserves et zones de conservation. Il y aura certainement des restrictions.

Le sénateur Buchanan: Nous en avons créé en Nouvelle-Écosse aussi, mais la GRC patrouille ces lacs, sous l'autorité du gouvernement fédéral. Notre gouvernement provincial n'a jamais eu le contrôle des lacs. Nous pouvions l'avoir si le gouvernement fédéral nous délèguait ce pouvoir. Le gouvernement fédéral doit avoir délégué le pouvoir au gouvernement de l'Ontario, pour lui laisser l'autorité exclusive sur la navigation sur les lacs des parcs provinciaux.

M. Lucier: C'est ce qu'on pourrait penser.

Le sénateur Finnerty: C'est possible. Là où se trouve notre chalet, il y a 27 lacs. Le gouvernement provincial a dit qu'il en ferait un parc du Nord de l'Ontario. C'est appelé le parc Kettle Lake. Seuls les canoës sont autorisés.

Le sénateur Buchanan: Ce pouvoir doit être délégué par le gouvernement fédéral, parce que le gouvernement fédéral, en vertu de la Loi constitutionnelle, jouit de l'autorité exclusive sur la navigation sur tous les cours d'eau du pays.

Le président: L'inverse est vrai aussi. Le gouvernement du Canada ne peut créer un parc national sans l'accord de la province.

Senator Buchanan: They do have authority to expropriate.

The Chairman: It has never been done.

Senator Buchanan: They tried to do it in Nova Scotia once, but they did not succeed.

The Chairman: We should find out the answer to that question.

Senator Buchanan: Too bad we did not ask the experts when they were here.

The Chairman: We should have, but we were not thinking of provincial parks at that time.

Senator Christensen: You were talking about the World Tourism Association and the Year of Ecotourism. Is that this year or next year?

Mr. Lucier: That was 2002.

Senator Buchanan: May I read something to you?

The Chairman: Yes, please.

Senator Buchanan: "The public's right to navigate is recognized under common law. In terms of our discussion to date, the Constitution Act provides the authority to make laws to regulate all matters relating to navigation. This exclusivity of the federal jurisdiction has been confirmed by the Supreme Court a number of times."

Senator Spivak: Yes.

Mr. Lucier: Your suggestion, Senator Buchanan, is that the province got permission from the federal government to do this. I would think so.

The Chairman: Perhaps they just did it vigilante style and nobody questioned them.

Senator Spivak: That happens in places, but not in parks. For example, there are no Ski-Doos in Banff, a federal park.

The Chairman: There is no McDonalds in Banff. There are lots of things you cannot do.

Senator Spivak: That is the way to go.

The Chairman: I will be the hostile questioner. You have talked to us mostly today about the danger to your business. You are on an industrial quest, in effect. The first thing that you said is that there are lots of places where people who have these machines can go and use them. Where is that?

Mr. Lucier: Every waterway in Canada.

The Chairman: What about the people who live on those waterways?

Mr. Lucier: Individuals can take these vehicles on any waterway where there is public access.

The Chairman: Right, but your argument would carry over to say that people living on any waterway who would rather not have these vehicles would also be able to apply, under whatever

Le sénateur Buchanan: Il a le pouvoir d'exproprier.

Le président: Il ne l'a jamais fait.

Le sénateur Buchanan: Il l'a essayé en Nouvelle-Écosse une fois, mais a échoué.

Le président: Nous devrions trouver la réponse à cette question.

Le sénateur Buchanan: Dommage que nous n'ayons pas posé la question aux experts lorsqu'ils étaient ici.

Le président: Nous aurions dû le faire, mais nous ne pensions pas aux parcs provinciaux à ce moment-là.

Le sénateur Christensen: Vous parliez de l'Association mondiale du tourisme et de l'Année de l'écotourisme. Est-ce que c'est l'année prochaine?

M. Lucier: C'était en 2002.

Le sénateur Buchanan: Puis-je vous lire quelque chose?

Le président: Je vous en prie.

Le sénateur Buchanan: «Le droit du public de naviguer est reconnu dans la common law. En ce qui concerne notre discussion jusqu'à maintenant, la Loi constitutionnelle donne pouvoir de faire des lois pour réglementer tout ce qui a trait à la navigation. Cette exclusivité du pouvoir fédéral a été confirmée par la Cour suprême à plusieurs reprises.»

Le sénateur Spivak: Oui.

M. Lucier: Selon vous, sénateur Buchanan, la province aura été habilitée par le gouvernement fédéral à faire ceci. C'est aussi mon avis.

Le président: Peut-être l'ont-ils fait dans le style des justiciers, personne ne les en a empêché.

Le sénateur Spivak: Cela arrive parfois, mais pas dans les parcs. Par exemple, il n'y a pas de motoneiges à Banff, un parc fédéral.

Le président: Il n'y a pas de McDonalds à Banff. Il y a beaucoup de choses qu'on ne peut pas faire.

Le sénateur Spivak: C'est ainsi qu'il faut faire.

Le président: Je vais prendre le rôle de l'intervenant hostile. Vous nous avez parlé surtout, aujourd'hui, du péril qui plane sur votre entreprise. Vous êtes, de fait, en pleine quête industrielle. La première chose que vous avez dit, c'est qu'il y a beaucoup d'autres endroits où les gens qui ont ce genre de machines peuvent aller les utiliser. Où, par exemple?

M. Lucier: Tous les cours d'eau du Canada.

Le président: Et que faites-vous des gens qui vivent sur ces cours d'eau?

M. Lucier: Les gens peuvent amener ces véhicules sur n'importe quel cours d'eau lorsqu'il y a un accès public.

Le président: D'accord, mais selon votre argument, les gens qui vivent aux abords de n'importe quel cours d'eau et qui préféreraient ne pas y voir ces véhicules pourraient aussi

regulations that exist or under this bill if it passes, to have those personal watercraft restricted from that waterway, whether it was the St. Lawrence River or Lake Huron.

Mr. Lucier: That is one way, which I would suggest that the bill look at. The other way would be by size of lake. Small lakes should have them removed as well.

The Chairman: Some Americans have done that. You would agree that whatever objections you have, from the business standpoint, not the aesthetic one, might also pertain to people on any other waterway, including the St. Lawrence? Do not people who have cottages on the Thousand Islands in the St. Lawrence River have the same rights to quiet?

Mr. Lucier: The case that can be brought for this lake is the historical nature of what has taken place. This lake has been used for over a hundred years recreationally by canoeists.

The Chairman: In Canada, every lake was used first by canoeists.

Are there any operators of Sea-Doo rentals and the like on your lake?

Mr. Lucier: No, there are not.

The Chairman: One assumes there are a dozen or 15 places where I could rent a personal watercraft and take it to that lake and zip around?

Mr. Lucier: I do not know the names and addresses of people who rent these vehicles.

The Chairman: What about their businesses? You talked about the importance of economic development. We have heard people who are in the business of manufacturing, distributing and selling personal watercraft talk about the damage to their industry and the employment problems that will occur if this bill were to pass. An economic development question cuts both ways. I do not know how many people you employ, but that industry employs thousands. Economics is a tough argument here.

Mr. Lucier: Would you like me to respond?

The Chairman: Yes. That is why I asked the question.

Mr. Lucier: Economics is a very important issue regarding Jet Skis. There is no doubt about it. The economic impact of my business employing 10 or 12 people on a long weekend or 7 people year-round is not great. I am only one business and already we employ 35 per cent of what the forestry industry in our area employs. I am just one small operator. If you add up all the operators on our lake, we employ more than the forestry industry in our district. That is a significant impact, and it is growing like crazy.

demander, en vertu d'un quelconque règlement existant ou de ce projet de loi, s'il est adopté, que ces motomarines soient interdites sur leur cours d'eau, que ce soit le Saint-Laurent ou le lac Huron.

M. Lucier: C'est une façon de voir, et je dirais que le projet de loi pourrait régler cela. L'autre solution, ce serait de réglementer en fonction de la taille du lac. L'interdiction pourrait ne s'appliquer qu'aux petits lacs.

Le président: Certains Américains l'ont fait. Vous serez d'accord que quelles que soient vos objections, du point de vue des affaires, et non pas du point de vue esthétique, les utilisateurs de tout autre cours d'eau pourraient en dire autant, y compris ceux du Saint-Laurent? Les propriétaires de chalet dans les Mille-Îles, sur le fleuve Saint-Laurent, n'ont-ils pas les mêmes droits à la tranquillité?

M. Lucier: L'argument qui peut favoriser notre cas, c'est la nature historique de ce qui est arrivé. Ce lac est utilisé depuis une certaine d'années par les adeptes du canoë.

Le président: Au Canada, tous les lacs ont d'abord été fréquentés par des adeptes du canoë.

Y a-t-il des entreprises de location de motomarines et d'autres choses du genre sur votre lac?

M. Lucier: Non, il n'y en a pas.

Le président: Il doit bien y avoir 12 ou 15 endroits où je pourrais louer une motomarine pour l'amener sur ce lac et y tourner en rond?

M. Lucier: Je ne connais pas les noms et les adresses des gens qui louent ces véhicules.

Le président: Qu'en est-il de leurs entreprises? Vous avez parlé de l'importance du développement économique. Nous avons entendu des gens qui ont des entreprises de fabrication, de distribution et de vente de motomarines parler des dommages que subirait leur industrie et les problèmes d'emploi que provoquerait l'adoption de ce projet de loi. Un argument sur le développement économique va dans les deux sens. Je ne sais pas combien de gens vous employez, mais cette industrie en emploie des milliers. L'économie est un argument délicat, ici.

M. Lucier: Est-ce que vous voulez que je réponde à cela?

Le président: Oui, c'est pourquoi j'ai posé la question.

M. Lucier: L'économie est un aspect très important, en ce qui concerne les motomarines. Cela ne fait aucun doute. Mon entreprise, qui emploie 10 à 12 personnes une longue fin de semaine ou sept personnes tout au long de l'année, n'a pas un très grand impact économique. Je ne représente qu'une entreprise mais déjà, nous employons 35 p. 100 de ce que les entreprises forestières de la région emploient. Je ne suis qu'un modeste entrepreneur. Si vous ajoutez à cela toutes les petites entreprises exploitées sur notre lac, nous avons plus d'employés que le secteur forestier dans notre région. C'est un impact important, et notre industrie croît à une vitesse folle.

Sea kayaking tours in the province of Ontario grew exponentially. It doubled last year. It will double again. It is not a stagnant industry. We are growing.

I do not believe that the Sea-Doo industry will be adversely affected by having a few lakes as quiet areas. We are creating opportunities for business by creating quiet areas.

The Chairman: I do not know if we are talking about 1 or 2 or 10. Your argument boils down to saving your business instead of theirs.

Mr. Lucier: My argument does not say anything about their business.

The Chairman: Exactly.

Senator Spivak: This bill does not ban Sea-Doos. People might ban them on one little lake. On the lake right next to it, the people may not care.

You have to balance things, as the government does constantly. Some people have said that the trees in the forest are worth more standing than cut.

We have a scarce resource here in Canada. We have wilderness, which many countries do not have. If we destroy it, we are crazy.

This is a business argument. It seems to me that there are ways to balance this. You have dirt bike racing in certain areas. You have drag racing in certain areas. You have horse racing in certain areas.

If you want to have Sea-Doos, designate some areas where they can go. Leave the rest of the people alone. Believe me, they will not be out of business.

Senator Finnerty: There are thousands of lakes.

Senator Spivak: They will not be out of business, because if they can convince the public that this is a good thing, the public will snap it up. This is the free market, you know.

The Chairman: Not exactly.

Senator Spivak: They want to prevent the free market from working.

Senator Buchanan: Could I make a comment? We mentioned the difference between here and the U.S. I spend some time in New Hampshire from time to time. The lakes of New Hampshire, particularly the ones I know, are under the exclusive jurisdiction of the state's constitution, not the federal. They do not get involved at all.

Someone once said the federal government has exclusive power to do this, that and the other, and they cannot delegate, but I am here to tell you that they can. In Nova Scotia and other provinces, under the Criminal Code of Canada, gambling is an exclusive jurisdiction of the federal Government of Canada, but they have delegated that authority to the provinces, if the provinces want it. The provincial governments run the gambling casinos in Nova Scotia and in Ontario.

Les randonnées en kayak de mer, en Ontario, ont affiché une croissance exponentielle. Elles ont doublé l'année dernière. Elles doubleront encore. Ce n'est pas un secteur stagnant. Nous sommes en pleine croissance.

Je ne pense pas que l'industrie des motomarines souffrirait vraiment de la désignation de quelques lacs comme des secteurs de tranquillité. Nous ouvrons des débouchés économiques en créant des secteurs de tranquillité.

Le président: Je ne sais pas si nous parlons de doubler ou décupler l'activité. Votre argument revient à sauver votre entreprise plutôt que la leur.

M. Lucier: Mon argument n'a rien à voir avec leurs affaires.

Le président: Exactement.

Le sénateur Spivak: Ce projet de loi ne vise pas l'interdiction des motomarines. Les gens pourraient les interdire sur un petit lac. Les gens du lac voisin pourraient ne pas y voir d'inconvénient.

Il faut trouver un juste milieu, comme doit toujours le faire le gouvernement. Certaines personnes ont dit que les arbres de la forêt valent plus debout que coupés.

Nous avons une ressource rare, ici, au Canada. Nous avons la nature, que beaucoup de pays n'ont pas. Ce serait folie que de la détruire.

C'est un argument d'entreprise. Il me semble qu'il y a des moyens de trouver un juste milieu. Il y a des motos tout terrain dans certains secteurs. Il y a des courses d'accélération dans d'autres secteurs. Ailleurs, ce sont des courses de chevaux.

Si on veut avoir des motomarines, il suffit de désigner des endroits où elles peuvent aller. Laissez le reste de la population en paix. Croyez-moi, l'industrie n'en mourra pas.

Le sénateur Finnerty: Il y a des milliers de lacs.

Le sénateur Spivak: Elle n'en mourra pas, parce que si elle peut convaincre le public que c'est une bonne chose, le public s'en emparera. Nous vivons dans un marché libre, vous savez.

Le président: Pas exactement.

Le sénateur Spivak: Ils veulent empêcher le succès du libre marché.

Le sénateur Buchanan: Puis-je faire une observation? Nous avons parlé de la différence entre ici et les États-Unis. Je vais de temps en temps au New Hampshire. Les lacs du New Hampshire, et particulièrement ceux que je connais, sont sous l'autorité exclusive de la loi de l'État, et non pas sous l'autorité fédérale. Le gouvernement fédéral n'intervient absolument pas.

Quelqu'un a dit un jour que le gouvernement fédéral a le pouvoir exclusif de faire ceci, cela et autre chose encore, et il ne peut déléguer ce pouvoir, mais je suis ici pour vous dire qu'il le peut. En Nouvelle-Écosse et ailleurs, en vertu du Code criminel du Canada, le jeu relève exclusivement de l'autorité du gouvernement fédéral du Canada, mais il a délégué cette autorité aux provinces, si elles en veulent. Les gouvernements provinciaux administrent les casinos de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario.

Senator Spivak: We have to take that up, too.

Senator Buchanan: In the same way, the federal government has exclusive rights over navigation on all waterways, and they delegated that to the Government of Ontario. Go to the Government of Ontario. The election is on its way. Mr. Eves is a great guy.

Senator Finnerty: I know a guy named Dalton who is going to be the next premier.

Mr. Lucier: I would like to make a closing statement. I believe that it is the responsibility of the Senate to ensure that the Canadian Tourism Commission is offering what they say they are offering. The mission of the Canadian Tourism Commission is to offer people an opportunity to connect with nature and to experience diverse cultures and communities. Connect with nature — that is what the Canadian Tourism Commission wants to offer internationally. We cannot offer that right now. That is what we are selling the world, and we cannot supply it.

Senator Spivak: It is in every magazine.

Mr. Lucier: The vision is to provide world-class natural and leisure experiences — world class. Where is our world-class flat water paddling if we cannot restrict Jet Skis? The Canadian Tourism vision says that we do that while preserving and sharing Canada's clean, safe, natural environments. The tourism industry will be guided by the values of respect, integrity and empathy.

If the Canadian Tourism Commission is a federally mandated body that works with industry and has that as their mandate, it is the Senate's responsibility to call on the Government of Canada to make sure that there is consistency and that we can indeed have an emerging ecotourism industry in Canada that places us internationally as the best destination in the world for silent paddling environments.

I thank honourable senators for the opportunity to make this presentation and for their well-thought-out questions.

The Chairman: Honourable senators, thank you very much.

The committee adjourned.

OTTAWA, Thursday, September 18, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters; and Bill C-42, respecting the protection of the Antarctic Environment, met this day at 9 a.m. to give consideration to the bills.

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

Le sénateur Spivak: Il nous faut nous pencher là-dessus aussi.

Le sénateur Buchanan: De la même manière, le gouvernement fédéral a les droits exclusifs sur la navigation sur tous les cours d'eau, et il a délégué ce pouvoir au gouvernement de l'Ontario. Adressez-vous au gouvernement de l'Ontario. Les élections sont proches. M. Eves est un type très sympathique.

Le sénateur Finnerty: Je connais un gars qui s'appelle Dalton, c'est le prochain premier ministre.

M. Lucier: J'aimerais dire quelque chose pour terminer. Je pense qu'il est de la responsabilité du Sénat de s'assurer que la Commission canadienne du tourisme offre ce qu'elle dit offrir. La mission de la Commission canadienne du tourisme est d'offrir aux gens une occasion d'établir un rapport avec la nature et de connaître diverses cultures et collectivités. Le rapport avec la nature — c'est ce que la Commission canadienne du tourisme veut offrir à l'échelle internationale. Nous ne pouvons pas offrir cela maintenant. C'est ce que nous vendons au monde, mais nous ne pouvons pas l'offrir.

Le sénateur Spivak: C'est dans toutes les revues.

M. Lucier: La vision est d'offrir des expériences de classe mondiale en matière de nature et de loisirs — de classe mondiale. Où pouvons-nous offrir du canoë en eau calme s'il n'y a pas moyen d'interdire les motomarines? Selon la vision de la Commission du tourisme, nous faisons cela en préservant et en partageant les milieux propres, sains et naturels du Canada. L'industrie touristique doit être guidée par les valeurs du respect, de l'intégrité et de l'empathie.

Si la Commission canadienne du tourisme est un organe mandaté par le gouvernement fédéral qui travaille avec l'industrie et dont c'est la tâche, il incombe au Sénat de demander au gouvernement du Canada de faire que ce soit possible, et que nous puissions réellement avoir une nouvelle industrie de l'écotourisme au Canada qui fait de nous, dans le monde entier, la meilleure destination du monde pour ce qui est des milieux de canotage en toute tranquillité.

Je remercie les honorables sénateurs de cette occasion qu'ils m'ont donnée de faire cette présentation, et pour leurs questions réfléchies.

Le président: Honorables sénateurs, merci beaucoup.

La séance est levée.

OTTAWA, le jeudi 18 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans le but d'examiner le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, et le projet de loi C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique.

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

[English]

The Chairman: Welcome. The first order of business will be clause-by-clause consideration of Senator Spivak's Bill S-10, about which we have heard a great deal from witnesses across the spectrum.

Is it agreed, honourable senators, that we move to clause-by-clause consideration of Bill S-10?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the preamble stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the short title stand postponed?

Senator Milne: Agreed.

The Chairman: Shall clause 2 carry?

Senator Milne: Mr. Chair, I would move that clauses 2 to 11 carry.

The Chairman: We have a motion that clauses 2 to 11 carry. It is all of the substance, save those items that we have agreed to defer.

All in favour of the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Clauses 2 to 11 are carried. Shall clause 1 carry?

Senator Spivak: Agreed.

The Chairman: Shall the preamble carry?

Senator Milne: Agreed.

The Chairman: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed that this bill be adopted without amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed that the chair shall report this bill at the next sitting of the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you. Congratulations, Senator Spivak.

Senator Spivak: Thank you. I have numerous letters and messages. Could those be tabled with the rest in case anyone should want to read them at another time?

The Chairman: Would we not be obliged then to table letters from all sides of the deliberations? Are those letters from all sides?

Senator Spivak: They are tabled, I thought.

The Chairman: I suppose that they are tabled as matter of course because they are on the matter that we considered.

[Traduction]

Le président: Bienvenue. Conformément au premier point à l'ordre du jour, nous entreprenons l'étude article par article du projet de loi S-10, parrainé par le sénateur Spivak, au sujet duquel nous avons entendu un large éventail de témoins.

Honorables sénateurs, acceptez-vous que nous passions à l'étude article par article du projet de loi S-10?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté. L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix: D'accord.

Le président: L'étude du préambule est-elle reportée?

Des voix: D'accord.

Le président: L'étude du titre abrégé est-elle reportée?

Le sénateur Milne: D'accord.

Le président: L'article 2 est-il adopté?

Le sénateur Milne: Monsieur le président, je propose que les articles 2 à 11 soient adoptés.

Le président: On propose l'adoption des articles 2 à 11. Il s'agit en fait de l'ensemble des articles du projet de loi, sauf ceux dont nous avons accepté d'en reporter l'étude.

Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Les articles 2 à 11 sont adoptés. L'article 1 est-il adopté?

Le sénateur Spivak: D'accord.

Le président: Le préambule est-il adopté?

Le sénateur Milne: D'accord.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi est-il adopté sans amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi à la prochaine séance du Sénat?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Sénateur Spivak, félicitations.

Le sénateur Spivak: Merci. J'ai reçu un grand nombre de lettres et de messages. Pourrait-on les déposer avec les autres, au cas où l'on souhaiterait les lire à un autre moment?

Le président: Ne serions-nous pas alors obligés de déposer les lettres de toutes les parties? Est-ce qu'elles viennent de toutes les parties?

Le sénateur Spivak: Je pensais qu'elles étaient déposées.

Le président: Je présume qu'elles le sont d'office, puisqu'elles traitent du sujet à l'étude.

Senator Spivak: That is fine.

The Chairman: This morning I received, as I am sure all senators received, more letters about this bill on both sides of the question. I have no doubt that we will continue to receive letters.

Senator Spivak: Yes.

The Chairman: I assume that once we report, all of our deliberations and letters that we have received will become part of the report and will be finished. I think that is taken care of. In any case, we will keep all of them.

Senator Spivak: Thank you.

The Chairman: Congratulations, senator.

We will now move to the second item on our agenda, Bill C-42, respecting the protection of the Antarctic environment, about which we heard speeches in the Senate yesterday and the day before.

We have with us this morning Mr. George Enei, Director of the Conservation Priorities Branch at the Department of the Environment, under whose auspices this bill has been presented to Parliament.

Good morning, Mr. Enei.

Mr. George Enei, Director, Conservation Priorities Branch, Department of the Environment: I have a brief, prepared statement to provide an overview of Bill C-42 and some of the high points associated with the treaty and the protocol.

Thank you, Mr. Chair, and members of the committee. It is my pleasure to speak with you today.

As you may know, the Antarctic is home to the largest and most pristine wilderness on the planet. The continent is nearly 14 million square kilometres in area, or one and one-half times the size of Canada.

The environmental importance of the Antarctic cannot be underestimated. As in the Arctic, the effects of climate change are already evident in the Antarctic. Both poles are serving as indicators of the impacts likely to be faced around the world as a result of climate change.

[*Translation*]

Antarctica plays an important role in global ocean systems. It provides essential nutrients and supports ecosystems in extremely remote regions. Eighty per cent of the planet's freshwater is found in Antarctica. This region is also home to a wide range of unique species and ecosystems, notably to over 50 species of birds and 120 species of fish. This relatively unspoiled ecosystem provides unparalleled opportunities for scientific research.

Le sénateur Spivak: Très bien.

Le président: J'ai reçu, ce matin, et vous aussi, j'en suis sûr, d'autres lettres représentant tous les points de vue. Je suis certain que nous allons continuer d'en recevoir.

Le sénateur Spivak: Oui.

Le président: Je suppose que toutes nos délibérations et toutes les lettres que nous auront reçues feront partie du rapport, une fois celui-ci déposé. Nous y voyons. De toute façon, nous les conserverons toutes.

Le sénateur Spivak: Merci.

Le président: Félicitations, sénateur.

Nous passons maintenant au deuxième point à l'ordre du jour, soit le projet C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique. Nous avons entendu des discours à ce sujet, hier et avant-hier, au Sénat.

Nous accueillons ce matin M. George Enei, directeur de la Direction des priorités en matière de conservation au ministère de l'Environnement. C'est sous l'égide de ce ministère que le projet de loi a été présenté au Parlement.

Monsieur Enei, bonjour.

M. George Enei, directeur, Direction des priorités en matière de conservation, ministère de l'Environnement: J'ai préparé un bref exposé afin de vous présenter un survol du projet de loi C-42 et de certains des points saillants touchant le traité et le protocole.

Monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du comité, bonjour. Je suis heureux de vous rencontrer aujourd'hui.

Comme vous le savez sans doute, l'Antarctique abrite les aires de nature sauvage les plus vastes et les plus vierges de notre planète. Ce continent s'étend sur près de 14 millions de kilomètres carrés, ce qui représente une fois et demie la superficie du Canada.

On ne saurait sous-estimer l'importance de l'Antarctique sur le plan écologique. Tout comme dans l'Arctique, les effets du changement climatique sont déjà visibles dans l'Antarctique. Les deux pôles nous servent d'indicateurs des changements climatiques que subira vraisemblablement la planète.

[*Français*]

L'Antarctique joue un rôle crucial dans les systèmes océaniques de la planète. Il leur fournit des éléments nutritifs essentiels et ainsi il soutient des systèmes qui entretiennent la vie dans les régions situées à des milliers de kilomètres. Nous retrouvons 80 p. 100 des eaux douces de la terre en Antarctique. Cette région abrite également un grand nombre d'espèces et d'écosystèmes uniques dont plus de 50 espèces d'oiseaux, et 120 espèces de poissons. Cet écosystème, relativement vierge, constitue un laboratoire de recherche scientifique qui n'a pas d'égal ailleurs au monde.

[English]

However, the Antarctic ecosystem does face some serious threats from human activity. On average, approximately 15,000 people set foot on the continent and even more are exploring the surrounding oceans. They travel to the region by plane, cruise ships, smaller vessels such as Zodiacs, snowmobiles and other vehicles, to explore the continent.

The Chairman: Is that 15,000 people per year?

Mr. Enei: Yes. In addition to the field camps that are set up on a regular basis, dozens of stations or scientific laboratories have been permanently established in the Antarctic.

There are three key environmental challenges associated with the growing level of activity: marine and land pollution, direct harm to native flora and damage to the direct ecosystem. The aim of the Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty, commonly called the Madrid Protocol, for the city in which it was signed, is to protect the Antarctic environment from the direct impacts of human activity. Although many nations have made claims to the Antarctic continent, the claims were put in abeyance when the treaty was signed in 1959.

[Translation]

The Antarctic Treaty dedicates the region south of latitude 60 to science and peace. It prohibits any military activity, nuclear tests and disposal of radioactive waste. Canada is one of the signatories to the Antarctic Treaty. In 1991, countries such as Canada that play an active role in the Antarctic signed the Madrid Protocol, or Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty. It came into force in 1998 and was ratified by 30 nations.

[English]

We are here today because Canada wants to do its part to protect the Antarctic environment by ratifying the protocol and because implementation of the protocol requires Canadian legislation. It has always been Canada's intent to ratify the protocol. We have every reason to believe that Canadians are already acting in compliance with the conditions of the protocol. Canadian activities fall into three general categories: tourism, science and logistical support. Approximately 400 Canadians travel as tourists to the Antarctic every year. There are two Canadian tour companies that lead eco-tours to the Antarctic, and roughly 40 Canadian scientists are involved in Antarctic research. Most of this research is carried out in collaboration with other nations and much of it is carried out in Canada.

Canadians active in the Antarctic have long been calling for the ratification of the protocol. The intent of ratification is clearly not to rectify a problem, but to make Canada formally a part of a

[Traduction]

Toutefois, l'activité humaine fait peser de graves menaces sur l'écosystème de l'Antarctique. Environ 15 000 personnes, en moyenne, foulent ce continent, et un nombre encore plus grand explorent les océans environnants. Elles s'y rendent en avion, au moyen de navires de croisière, d'embarcations plus petites comme les Zodiacs, de motoneiges et autres véhicules, et ce, dans le but d'explorer le continent.

Le président: Vous voulez dire 15 000 personnes par année?

M. Enei: Oui. C'est sans compter les camps de fortune qu'on y installe régulièrement. De plus, des douzaines de stations ou de laboratoires scientifiques sont érigés de façon permanente en Antarctique.

Le niveau croissant d'activité pose trois grands défis environnementaux: la pollution marine et terrestre, les atteintes directes à la flore et les dommages à l'écosystème. Le Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement, communément appelé Protocole de Madrid en l'honneur de la ville où il a été signé, a pour objet de protéger l'environnement de l'Antarctique contre les impacts directs de l'activité humaine. Bien que le continent fasse l'objet de revendications de nombreux pays, celles-ci ont été gelées au moment de la signature du traité, en 1959.

[Français]

Le traité sur l'Antarctique affecte la région au sud de la latitude 60 degrés sud à des activités scientifiques et pacifiques. Il interdit les mesures à caractère militaire, les essais nucléaires et l'élimination des déchets radioactifs. Le Canada est au nombre des signataires au Traité sur l'Antarctique. En 1991, les pays jouant un rôle actif dans l'Antarctique, dont le Canada, ont signé le Protocole de Madrid «Entente environnementale supplémentaire au Traité sur l'Antarctique». Le protocole est entré en vigueur en 1998, et il a été ratifié par 30 pays.

[Traduction]

Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est parce que le Canada souhaite contribuer à la protection de l'environnement antarctique en ratifiant le protocole, dont la mise en oeuvre passe par l'adoption d'une loi. Le Canada a toujours eu l'intention de ratifier le protocole. Nous avons tout lieu de croire que les Canadiens se conforment déjà aux exigences du protocole. Les activités du Canada se répartissent en trois grandes catégories: le tourisme, la recherche scientifique et le soutien logistique. Environ 400 Canadiens visitent chaque année l'Antarctique. Deux forfaitistes canadiens y organisent des visites écologiques, et une quarantaine de scientifiques y effectuent des recherches, recherches qui sont réalisées en grande partie en collaboration avec d'autres pays et qui s'effectuent surtout au Canada.

Les Canadiens présents dans l'Antarctique réclament depuis longtemps la ratification du protocole. Cette démarche n'a évidemment pas pour but de redresser un problème, mais plutôt

global effort to protect the Antarctic, and to provide clarity on Canada's role to other countries and Canadians active in the Antarctic.

The protocol requires Canada to oversee the activities of Canadians in the Antarctic, as well as the activities of people of other nations who are on Canadian-led expeditions. Canadian expeditions are those that are organized or depart to the Antarctic from Canada. The protocol calls for parties to ban certain activities, such as mining or taking wildlife for non-scientific purposes, and it establishes safeguards for specially protected areas and historic sites.

Ratifying the protocol requires new legislation in order for the Government of Canada to grant permits for activities in the Antarctic.

At this point, I would like to provide a general overview of Bill C-42.

The bill is consistent with the approach taken by other nations in implementing the protocol and with existing federal legislation in Canada. Under the bill, permits are required for all Canadians, Canadian vessels and anyone who is on a Canadian-led expedition. Applications for these permits must be accompanied by environmental assessments, emergency plans and waste management plans.

[Translation]

Canadians who wish to carry out certain activities that are prohibited in the bill are also required to obtain a permit. For example, permits are required to enter a protected area of the Antarctic or to carry out research involving contact with indigenous species.

According to projections, there will be no more than a dozen permits issued per year. Reciprocity is one of the key components of the Canadian approach to implementing the Madrid Protocol. Some activities are already permitted by legislation covered in another section of the protocol and will be permitted under Bill C-42. In such instances, a permit will not be required.

However, the bill provides for an absolute ban on certain activities such as the introduction of substances harmful to the marine environment, the damaging of historic sites and the open burning of waste.

[English]

Bill C-42 provides exceptions to prohibitions in the case of emergencies. Enforcement of the bill would be carried out by enforcement officers and inspectors designated under the bill. The offences and permits under the bill are consistent with those authorized under the Canadian Environmental Protection Act of 1999.

de permettre officiellement au Canada de participer à l'effort mondial visant à protéger l'Antarctique, et aussi de présenter clairement le rôle du Canada aux autres pays et aux Canadiens qui travaillent dans cette région.

En vertu du protocole, le Canada doit encadrer les activités des Canadiens dans l'Antarctique, et aussi les activités des personnes venant d'autres pays qui prennent part à des expéditions organisées par le Canada. Les expéditions canadiennes sont définies comme des voyages qui soit sont organisés au Canada, soit se font du Canada à l'Antarctique. Les parties doivent par ailleurs interdire certaines activités, comme la prospection minière ou l'utilisation de la faune à des fins non scientifiques. Le protocole définit les mesures qui visent à protéger certains endroits et sites historiques.

La ratification du protocole obligera le gouvernement du Canada à adopter une nouvelle loi afin d'accorder des permis pour les activités dans l'Antarctique.

J'aimerais maintenant vous présenter un survol du projet de loi C-42.

Ce projet de loi s'inscrit dans l'approche adoptée par d'autres pays pour la mise en oeuvre du protocole, et cadre avec les lois fédérales actuellement en vigueur au Canada. Aux termes du projet de loi, tous les Canadiens qui souhaitent se livrer à des activités dans l'Antarctique doivent obtenir un permis. Cela englobe les bâtiments canadiens et toute personne qui participe à une expédition canadienne. Les demandes de permis doivent être accompagnées d'évaluations environnementales, de plans d'urgence et de plans de gestion des déchets.

[Français]

Les Canadiens désirant mener certaines activités interdites en vertu du projet de loi sont également tenus de détenir un permis: à titre d'exemple, l'accès à une zone protégée de l'Antarctique ou la réalisation de travaux de recherche nécessitant des contacts avec la faune indigène.

On prévoit moins d'une douzaine de demandes de permis par année. La réciprocité est l'une des principales caractéristiques de l'approche canadienne à l'égard de la mise en oeuvre du Protocole de Madrid. Certaines activités sont déjà autorisées par les lois prévues à une autre partie du protocole. Ces activités seraient également autorisées en vertu du projet de loi C-42. Ainsi, l'attribution d'un permis ne serait donc pas nécessaire dans ces circonstances.

Par contre, le projet de loi interdit, sans exception, certaines activités, notamment le déversement de substances dangereuses pour l'environnement marin, l'endommagement des sites historiques et le brûlage des déchets à ciel ouvert.

[Traduction]

Le projet de loi C-42 prévoit des exceptions aux interdictions en cas d'urgence. La mise en oeuvre du projet de loi serait assurée par des agents d'exécution et des inspecteurs désignés en vertu de celui-ci. Les infractions et les peines sont conformes à celles que l'on retrouve dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999.

Mr. Chairman and members of the committee, Bill C-42 provides Canada with the tools that we need to set up our contribution to a global effort to protect a vulnerable Antarctic environment. As a polar nation and an international environmental leader, Canada has an important role to play in this special ecosystem. The approach taken by this bill has the support of Canadians active in the Antarctic.

At this time, I would be pleased to take any questions you may have associated with the bill.

Senator Spivak: My question concerns the reason for exempting the Canadian Forces and also commercial fishing, because it strikes me that that is sort of contrary to the spirit of the bill. Why should the military vessels and fishing vessels not be subject to the same rules?

Mr. Enei: With respect to fishing, it is not included in the protocol because fishing is covered under existing UN agreements and conventions under MARPOL. There are legislative or convention frameworks to deal with the fishing aspects. The protocol signed at Madrid covers land as well as the water, and fishing is clearly covered under the convention, hence the other conventions of the UN, hence the exemption.

On the military, we have to take a step back and look at the fundamental covenants associated with the treaty and the protocol itself. The treaty and the protocol together designate the Antarctic as a natural reserve for peace and for scientific purposes. The military traditionally is used as logistical support to provide supplies and/or goods to some of the activities that do take place in the Antarctic, such as the scientific research, and military-type equipment is used given the extreme weather conditions that do occur in the Antarctic.

Exemption for the military is not outside of the norm in pieces of federal legislation, but the key message I would give is the foundation upon which the treaty and the protocol is based, and that is peace and scientific research.

Senator Spivak: Could you perhaps point us to the United Nations conventions that cover fishing and how they are enforced?

Also, I want to point out that Canadian pilots just recently, very bravely — I do not know what the latest story is, whether or not they were able to get there —

Senator Cochrane: They were delayed yesterday.

Senator Spivak: It seems to me it was not the army, but these Canadian pilots with that experience that went in to help. We should note that because that is quite an achievement.

In any case, could you point us to that and the method of enforcement? How are those conventions enforced?

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, le projet de loi C-42 confère au Canada les outils dont il a besoin pour contribuer à l'effort mondial de protection de cet environnement vulnérable qu'est l'Antarctique. En tant que nation polaire et chef de file international sur le plan environnemental, le Canada a un rôle important à jouer dans cet écosystème spécial. L'approche adoptée dans ce projet de loi bénéficie du soutien des Canadiens présents dans l'Antarctique.

Je répondrai maintenant volontiers à vos questions sur le projet de loi.

Le sénateur Spivak: Je voudrais savoir pourquoi les forces canadiennes et les bateaux de pêche commerciale font l'objet d'une exemption, car il me semble que cela va à l'encontre de l'esprit du projet de loi. Pourquoi les navires militaires et les bateaux de pêche ne seraient-ils pas assujettis aux mêmes règles?

M. Enei: La pêche est exclue du protocole, parce que cette activité est visée par les ententes et les conventions des Nations Unies qui ont été adoptées dans le cadre du MARPOL. Il existe des cadres législatifs qui régissent la pêche. Le protocole de Madrid englobe les étendues terrestres et aquatiques, et la pêche est évidemment visée par la convention, et donc par les autres conventions des Nations Unies, d'où l'exemption.

Pour ce qui est des militaires, nous devons tenir compte des engagements fondamentaux qui se rattachent au traité et au protocole lui-même. Ces derniers considèrent l'Antarctique comme une réserve naturelle consacrée aux activités pacifiques et scientifiques. L'armée y joue traditionnellement un rôle de soutien logistique puisqu'elle sert à assurer le transport des fournitures et des biens nécessaires au déroulement de certaines activités dans l'Antarctique, comme la recherche scientifique. On utilise l'équipement militaire en raison des conditions météorologiques extrêmes qui sévissent en Antarctique.

L'exemption accordée aux militaires n'a rien d'anormal, puisqu'on la retrouve dans certaines lois fédérales. Toutefois, j'insiste pour dire que ce sont les activités pacifiques et scientifiques qui servent de base au traité et au protocole.

Le sénateur Spivak: Quelles sont les conventions des Nations Unies qui visent la pêche? Comment sont-elles mises en application?

Par ailleurs, je tiens à signaler que des pilotes canadiens ont tout récemment, et avec une bravoure hors du commun — je ne sais pas quelles sont les dernières nouvelles, s'ils ont été en mesure ou non de s'y rendre...

Le sénateur Cochrane: Ils ont dû retarder leur départ, hier.

Le sénateur Spivak: Ce ne sont pas des militaires, mais des pilotes canadiens d'expérience qui s'y sont rendus. Il convient de le mentionner, car c'est tout en exploit.

Quoi qu'il en soit, pouvez-vous nous dire quelles sont ces conventions, et nous expliquer aussi comment elles sont mises en application?

Mr. Enei: I would have to consult with my legal counsel in terms of enforcement of UN conventions. Perhaps Anne Daniel can provide some comments on that in a few minutes.

In terms of access, to my knowledge, there are no Canadian military activities in the Antarctic at the moment. There was an opportunity for a Canadian enterprise to provide logistical support to, as I understand it, remove an individual who had fallen ill. That is not uncommon; it has happened before.

Senator Spivak: Yes, I know that.

The Chairman: While you are waiting for your colleague, and supplementary to Senator Spivak's question, do all of the other signatories to the respective protocols and conventions that are being affected here in one way or another also exempt military activity from whatever laws they have in place in order to give effect to these agreements?

Mr. Enei: Each signatory to the treaty has its own legislative instrument or vehicle for ratification. In some cases, that could involve legislation, that could involve regulation or a statement in their respective legislatures. I cannot speak to each and every one, but all the parties to the treaty itself must adhere to the fundamental covenants.

If you would allow me, I would like to quote from the treaty itself, article 1, where it clearly states that the Antarctic shall be used for peaceful purposes only.

Article 2 states that the present treaty shall not prevent the use of military personnel or equipment for scientific research or for any other peaceful purpose.

We must all adhere to those fundamental covenants in any legislation or ratification tool that we put forward. It underpins Canadian activities, as well as the activities of all other parties within the treaty system.

The Chairman: However, it is theoretically possible that Chile, for example, in whatever legislation they require in order to give effect to these agreements, might not have an exemption for military activity?

Mr. Enei: It is possible. I am not familiar with the Chilean law.

The Chairman: We do not expect you to be able to tell us about Chilean law.

Ms. Anne Daniel, General Counsel, Legal Services, Environment Canada: With respect to the issue of fishing, when I went through the bill, my first question was about fishing being excluded. The reason is that another Antarctic treaty called CCAMLR covers the issue of fishing in the Antarctic specifically. Canada acceded to that in 1988. Therefore, it was not specifically covered under the Madrid Protocol because it was covered elsewhere within the treaty regime.

Senator Spivak: How is it enforced? Fishing all around the world is covered by these conventions. Yet look at what is happening.

M. Enei: Pour ce qui est de la question de la mise en application des conventions des Nations Unies, il faudrait que je consulte mon conseiller juridique. Anne Daniel pourrait peut-être vous donner des précisions à ce sujet dans quelques minutes.

Pour ce qui est de l'accès, à ma connaissance, il n'y a aucune activité militaire canadienne qui se déroule présentement dans l'Antarctique. Des Canadiens ont été appelés à fournir un soutien logistique afin d'aller chercher, si j'ai bien compris, une personne qui était tombée malade. Ce n'est pas quelque chose d'inhabituel. Ce n'est pas la première fois que cela se produit.

Le sénateur Spivak: Je le sais.

Le président: Avant que vous ne cédiez la parole à votre collègue, je voudrais vous poser une question qui s'ajoute à celle du sénateur Spivak: est-ce que tous les autres signataires des conventions et protocoles dont il est ici question accordent également des exemptions aux militaires, en vue de rendre ces ententes exécutoires?

M. Enei: Chaque signataire possède un cadre législatif ou un instrument de ratification qui lui est propre. Il peut s'agir, dans certains cas, d'une loi, d'un règlement ou d'une déclaration prononcée devant l'assemblée législative respective. Je ne peux parler en leur nom, mais toutes les parties au traité doivent respecter les engagements fondamentaux pris en vertu de celui-ci.

Si vous me le permettez, j'aimerais citer l'article 1 du traité, qui précise que seules les activités pacifiques sont autorisées dans l'Antarctique.

L'article 2 dispose que le présent traité ne s'oppose pas à l'emploi de personnel ou de matériel militaires pour la recherche scientifique ou pour toute autre fin pacifique.

Nous devons tous respecter les engagements fondamentaux que nous avons pris, que ce soit au moyen d'une loi ou d'un instrument de ratification. Ce principe régit les activités du Canada, de même que les activités des autres parties au traité.

Le président: Est-ce que le Chili, par exemple, peut adopter une loi qui, tout en rendant ces ententes exécutoires, ne prévoit pas d'exemptions pour les activités militaires?

M. Enei: C'est possible. Je ne connais pas la loi chilienne.

Le président: Nous ne nous attendons pas à ce que vous la connaissiez.

Mme Anne Daniel, avocate générale, Services juridiques, Environnement Canada: En ce qui a trait à la pêche, quand j'ai parcouru le projet de loi, je me suis demandée pourquoi la pêche en était exclue. Or, il existe un autre traité de l'Antarctique appelé CCAMLR qui porte de façon précise sur la pêche dans l'Antarctique. Le Canada y a adhéré en 1988. Donc, si l'activité n'est pas visée par le Protocole de Madrid, c'est parce qu'elle fait l'objet d'un autre traité.

Le sénateur Spivak: Comment est-il mis en oeuvre? Les activités de pêche à l'échelle internationale sont régies par ces conventions. Malgré tout, il y a des problèmes.

Ms. Daniel: I do not have specific details on the enforcement within the CCAMLR regime, but typically, when countries implement treaties they are required to implement provisions in their domestic law. They enforce their domestic law against their registered-flag ships in the Antarctic area. That would be the normal system.

Within a treaty regime, if you are not following through, other parties to that treaty system will let you know. We have become active in the Madrid Protocol, in part, because other countries said that Canadians are active in the Antarctic and other parties will draw things to our attention. In a place like Antarctica, where there is so little human presence, we have to rely on other countries to bring incidents to our attention.

I would hope that once we are an active party to this treaty that if there were any difficulty in enforcing the Madrid Protocol, other countries would bring incidents to our attention. We could take the opportunity at meetings of the parties to also draw the attention of other parties to particular incidents.

Enforcement at the international level is always tricky because we cannot put states in jail.

Senator Spivak: However, at this time, have you any information as to the practice of other countries, as well as Canada, in terms of the fishing? Is there a problem in that area? I read somewhere that there is a problem with the maintenance of the species around the Antarctic.

Mr. Enei: To our knowledge, Canada has no harvesting or research activities taking place around the Antarctic vis-à-vis fishing. We are aware of a specific situation regarding Patagonian tooth fish, which I believe is sold as Chilean sea bass in Canada. We are moving forward through the Department of Fisheries and Oceans to implement a catch documentation scheme to identify the import of such fish as part of the CCAMLR process, which is fundamentally a convention for the responsible protection of marine resources.

The Chairman: The part that applies to fishing is called the Madrid Protocol. I presume that the Portuguese are signatories to it?

Mr. Enei: Perhaps I could give an overview of the treaty system itself. There is the actual Antarctic Treaty and under that treaty we have two conventions and a protocol. Canada has signed and acceded to the treaty and the two conventions. We have signed the protocol but have not ratified or acceded to it.

The two conventions specifically deal with marine resources in and around the Antarctic. Those two conventions complement the existing legislative framework under UN agreements.

The Chairman: The Madrid agreement is which, protocol or convention?

Mme Daniel: Je ne sais pas vraiment comment les choses se passent dans le cadre du CCAMLR, mais habituellement, les pays, lorsqu'ils veulent mettre en application des traités, doivent inclure des dispositions en ce sens dans leur législation interne. Cette législation interne s'applique aux bâtiments immatriculés de ces mêmes pays qui se trouvent dans l'Antarctique. C'est ce qui se fait habituellement.

Pour ce qui est des traités, si vous ne les respectez pas, les autres parties vont vous le faire savoir. Nous avons adhéré au protocole de Madrid, en partie parce que des pays ont dit qu'il y avait des Canadiens qui travaillaient dans l'Antarctique et que d'autres parties se chargeraient de porter certains faits à notre attention. Dans un endroit comme l'Antarctique, où la présence humaine est si rare, nous devons nous fier à d'autres pays pour qu'ils portent certains faits à notre attention.

J'espère, une fois que nous deviendrons partie au traité, que si la mise en oeuvre du Protocole de Madrid pose problème, d'autres pays vont se charger de porter les incidents qui se produisent à notre attention. Nous pourrions profiter des rencontres des parties pour attirer également leur attention sur des incidents particuliers.

La question de l'exécution à l'échelle internationale est toujours délicate, car nous ne pouvons pas jeter des États en prison.

Le sénateur Spivak: Toutefois, savez-vous ce que font les autres pays, y compris le Canada, au niveau de la pêche? Existe-t-il un problème à ce chapitre? J'ai lu quelque part que la protection des espèces dans l'Antarctique posait problème.

M. Enei: À notre connaissance, le Canada ne participe à aucune activité de recherche ou autre dans le domaine de la pêche dans l'Antarctique. Il y a le cas particulier de la légine qui, si je ne m'abuse, est vendue sous le nom de bar commun du Chili au Canada. Nous sommes en train, de concert avec le ministère des Pêches et des Océans, de mettre en oeuvre un système de documentation des captures pour identifier l'importation de ce poisson dans le cadre du CCAMLR, qui est essentiellement une convention qui met l'accent sur la protection responsable des ressources maritimes.

Le président: La section qui s'applique à la pêche s'appelle le Protocole de Madrid. Je présume que les Portugais l'ont signé?

M. Enei: Peut-être devrais-je vous donner un aperçu du système de traités en tant que tel. On a le Traité de l'Antarctique, qui comprend deux conventions et un protocole. Le Canada a adhéré au traité et aux deux conventions, qu'il a signés. Nous avons signé le protocole, mais nous ne l'avons pas ratifié et nous n'y avons pas adhéré.

Les deux conventions traitent, de façon précise, des ressources maritimes dans l'Antarctique. Ces deux conventions s'ajoutent au cadre législatif actuel qui a été établi en vertu des ententes des Nations Unies.

Le président: Est-ce que l'accord de Madrid est un protocole ou une convention?

Mr. Enei: Madrid is a protocol.

The Chairman: Could you give us a quick lesson on “treaty, protocol and convention” as well as “acceding and signing”? I have asked this question previously.

I was told once that there was a person who knew this well and could explain it, but he died about 20 years ago. Would you give us that in five minutes so that we really understand “signing” and “acceding”? Second, what is the force and effect of a treaty, convention and protocol?

Ms. Daniel: I would be happy to do so. Lawyers who do not practice international law do not know the answers to those questions either.

The Chairman: You are correct.

Ms. Daniel: Do not be afraid to ask, because you must know.

In many multilateral treaties there is a provision for signature, usually within a certain time period. After that period of time closes, you cannot sign it, but if you want to become a party, you can accede to it.

When you have signed within the signature period to become bound by the treaty, the next step would be ratification. In the case of the Madrid Protocol, because we have signed, our next step to be bound in international law is to ratify. If we had not signed by the time the signature period closed, there would have been the one-step process of accession. That would also bind us in international law. We have acceded to another environmental treaty recently — the Rotterdam Convention on the international trade of chemicals. We did not sign within the signature period, but we did become bound last summer by accession.

The Chairman: Acceding obviates ratification?

Ms. Daniel: It is a different step with the same legal effect. You are bound by international law.

The Chairman: Talk about treaties, conventions and protocols, please.

Ms. Daniel: The Vienna Convention on the Law of Treaties defines a treaty. Essentially, it is any agreement in writing where the parties intend to create international relations among themselves.

Senator Spivak: Like a contract?

Ms. Daniel: Essentially. Some treaties do call the parties “contracting parties.” It is really a contract of states.

The term “treaty” is a generic term that means this kind of contract between states that is legally binding in international law. In some circumstances, parties or countries, when they are negotiating, will choose a convention. That is the same thing. It is a legally binding, written instrument intending to create legal relations in international law.

M. Enei: C’est un protocole.

Le président: Pouvez-vous nous dire, brièvement, ce qu’est un traité, un protocole ou une convention, et ce que signifie le fait d’adhérer à ces instruments et de les signer? J’ai déjà posé la question.

On m’a dit qu’il y avait une personne qui connaissait bien le sujet et qui pouvait nous l’expliquer, mais elle est décédée il y a environ 20 ans. Pouvez-vous nous expliquer en cinq minutes ce qu’on entend par signature et adhésion? Ensuite, quelle est la force exécutoire d’un traité, d’une convention et d’un protocole?

Mme Daniel: Je le ferai avec plaisir. Même les avocats spécialisés en droit international ignorent la réponse à ces questions.

Le président: Vous avez raison.

Mme Daniel: N’hésitez pas à poser des questions, puisque ce sont des choses que vous devez savoir.

De nombreux traités multilatéraux prévoient la signature, habituellement avant une certaine échéance. La période de signature échue, si le traité n’est pas signé mais que vous souhaitez y être partie, vous pouvez y adhérer.

Si vous avez signé le texte avant l’échéance prévue, il faut ensuite le ratifier. En ce qui concerne le Protocole de Madrid, parce que nous l’avons signé, la prochaine étape pour y être lié en droit international consiste à le ratifier. Si nous n’avions pas signé avant la fin de la période de signature, nous aurions pu y adhérer en une seule étape. Nous serions alors également liés en droit international. Nous avons adhéré à un autre traité environnemental il n’y a pas longtemps, soit la Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable dans le cas de certains produits chimiques. Nous ne l’avons pas signé avant l’échéance, mais nous y sommes devenus liés l’été dernier, par adhésion.

Le président: L’adhésion rend-t-il inutile la ratification?

Mme Daniel: Il s’agit d’une procédure différente qui a le même effet juridique. Vous êtes lié en droit international.

Le président: Je vous demanderais de nous expliquer la différence entre un traité, une convention et un protocole.

Mme Daniel: La Convention de Vienne sur le droit des traités définit ce qu’est un traité. Essentiellement, il s’agit d’une entente par écrit dans laquelle les parties s’accordent pour établir des relations internationales entre elles.

Le sénateur Spivak: Tout comme un contrat?

Mme Daniel: Essentiellement. Certains traités parlent effectivement de «parties contractantes». Il s’agit en réalité de contrats entre États.

Le mot «traité» est une expression générique qui désigne ce genre de contrat intervenu entre les États et qui est juridiquement contraignant en droit international. Dans certaines circonstances, les parties ou les pays, lorsqu’ils négocient, choisissent plutôt la convention. C’est la même chose. Il s’agit d’un texte juridiquement contraignant visant à établir des relations juridiques en droit international.

A protocol is the same thing in terms of practice in international law. Let us say that there is a convention like the Antarctic Treaty. When another treaty is spawned under it, then that is called a protocol. Sometimes protocols are completely separate legal instruments, but sometimes they are tied back into the main treaty and there are some links between the two. When you have a protocol, you must look carefully at the main treaty to ensure that you have understood all of those linkages.

The Chairman: Therefore, convention and treaty are, for all intents and purposes, interchangeable terms?

Ms. Daniel: Yes.

The Chairman: A protocol would ordinarily exist under the umbrella of either a convention or treaty?

Ms. Daniel: Yes, that is true.

The Chairman: A protocol would deal with specific implementation as opposed to the overall umbrella intent. Is that true?

Ms. Daniel: It depends. Some conventions are very detailed and highly regulatory in nature. Protocols to them can get even more detailed.

The Chairman: I am familiar with the International Convention on Copyrights.

They are many layered, as you describe.

Ms. Daniel: Yes. In the environmental field, this has been the practice. For example, the Framework Convention on Climate Change was very general and the Kyoto Protocol introduces more detailed targets. Also, there are the Vienna Convention on Ozone Depletion and the Montreal Protocol, which is much more detailed and continues to "tighten up."

Senator Christensen: Could you have more than one protocol under a treaty?

Ms. Daniel: Yes, you could have. A good example right now is the Convention on Biological Diversity, which is the main convention, and pursuant to that, a bio-safety protocol on GMOs was recently negotiated. At the world summit, they began discussions on an international regime on access to genetic resources. That could come in the form of a protocol.

Senator Milne: I am also concerned about this proposed section on the application being binding on Her Majesty in right of Canada and a province, but not applying to the Canadian military. I have no knowledge of the Canadian military's reputation, but I do know the American military's reputation for not taking their litter with them when they leave; they are notorious for that. They have littered our Arctic areas in ways that will take Canada millions of dollars to clean up. I am very concerned about this exemption.

Dans la pratique du droit international, le protocole sert aux mêmes fins. Par exemple, supposons qu'il existe une convention comme celle de l'Antarctique. Si un autre traité en résulte, on le qualifie de protocole. Parfois, les protocoles sont des textes juridiques tout à fait distincts, mais parfois aussi, ils renvoient au traité principal et il existe alors des liens entre les deux. Quand il y a un protocole, il faut examiner avec soin le traité principal pour être sûr d'en bien comprendre tous les liens.

Le président: Par conséquent, la convention et le traité sont, à toutes fins utiles, des termes interchangeables?

Mme Daniel: Oui.

Le président: Habituellement, le protocole relèverait soit d'une convention ou d'un traité?

Mme Daniel: C'est juste.

Le président: Le protocole traiterait de la mise en oeuvre, contrairement au texte principal qui tient davantage de l'énoncé d'intentions. C'est bien cela?

Mme Daniel: Tout dépend. Certaines conventions sont très détaillées et de nature très réglementaire. Les protocoles qui en résultent peuvent être encore plus détaillés.

Le président: Je connais la Convention internationale sur les droits d'auteur.

Comme vous le dites, ces textes ont plusieurs dimensions.

Mme Daniel: Oui. Dans le domaine environnemental, c'est l'usage. Par exemple, la Convention-cadre sur les changements climatiques était de nature très générale alors que le protocole de Kyoto fixe des objectifs plus précis. Je vous renvoie également à la Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone et au Protocole de Montréal, qui est beaucoup plus détaillé et continue de resserrer les objectifs et les modalités de mise en oeuvre.

Le sénateur Christensen: Pourrait-il y avoir plus d'un protocole relevant du même traité?

Mme Daniel: Oui. Un bon exemple actuellement est la Convention sur la diversité biologique, qui est la convention principale, dans le cadre de laquelle un protocole sur la biosécurité des OGM a été négocié récemment. Au sommet mondial, ils ont amorcé les pourparlers concernant un régime international d'accès aux ressources génétiques. Pareille entente prendrait la forme d'un protocole.

Le sénateur Milne: L'article projeté selon lequel le texte lie Sa Majesté du chef du Canada et une province, mais qu'il ne s'applique pas aux membres des Forces canadiennes me préoccupe également. Je n'ai aucune idée de la réputation dont jouissent les forces militaires canadiennes, mais je connais celle des militaires américains qui laissent tout derrière eux, sans nettoyer. Ils sont bien connus pour cela. Ils ont laissé nos régions arctiques jonchées de déchets, et le Canada devra déboursier des millions de dollars pour les nettoyer. Cette exemption me préoccupe beaucoup.

Our inspectors have all kinds of things that they can do within Canada, but outside Canada, on a fast reading of this, it seems that all they can really do is inspect. What kind of leverage do they have apart from their inspections? Once they are actually on-site and see what is happening, or has happened, what can they do besides inspect the area?

Mr. Enei: From an inspection perspective, we can look at it as a multi-layered concept, if you will. The treaty system provides for "observers," whereby parties to the treaty can appoint observers with the powers of inspection. Those observers inspect activities of individuals under the Antarctic Treaty. We also have a complementary system of self-policing, given that the community in the Antarctic is fairly close-knit. Most of the scientists are familiar with one another. Many of the scientific pursuits take place under the leadership of certain countries in conjunction with other nations contributing and participating. From a science perspective, it has not been identified as an issue.

In respect of the other main activity, ecotourism, there is a strong association, called the International Association of Antarctic Tour Operators, IAATO. The members are strong in their self-policing efforts and they represent virtually 99 per cent of the ecotourism that takes place in the Antarctic. I was in Madrid two months ago and the member nations were extremely supportive of the good work that IAATO had been doing, and continues to do, in self-policing and being responsible about their activities.

Fundamentally, an ecotour will take you to the Antarctic to observe a unique situation. It would be incumbent on the ecotour companies to self-police. No one wants to go to the Antarctic to look at, no disrespect to Coca-Cola intended, a pop-can-littered shoreline.

In addition to the observers under the treaty and the self-policing of the main interests, both scientists and ecotourism, we have the ability to inspect under our proposed legislation. Those inspection powers, if you will, complement the treaty system. That being said, enforcement is principally done on domestic soil.

Senator Milne: In other words, the inspectors may find evidence that prohibited activities or littering had been going on and then they could charge the company back on Canadian soil.

Mr. Enei: Correct. One must appreciate that when a permit is issued, there are many conditions and restrictions. We literally control every activity that is proposed to take place in the Antarctic. I do not want to use the words "conventions" or "protocols," but there are practices in place such as: You cannot approach a certain species of penguin any closer than 15 feet; you cannot go near nesting areas; you cannot make noise; and you can only travel during certain times. The conditions are clear and are well understood by participants in any activity.

Nos inspecteurs ont toutes sortes de pouvoirs qu'ils peuvent exercer au Canada même, mais à l'étranger, à première vue, il semble que leur seul moyen d'action soit l'inspection. Quelle sorte d'autre pouvoir ont-ils? Une fois qu'ils se trouvent sur place et qu'ils voient ce qui se passe ou ce qui s'est passé, que peuvent-ils faire de plus que de simplement inspecter?

M. Enei: Du point de vue de l'inspection, on pourrait considérer le concept comme étant pluridimensionnel. Le régime issu du traité prévoit des «observateurs», ce qui veut dire que les parties au traité peuvent nommer des observateurs qui ont le pouvoir d'inspection. Les observateurs inspectent les activités des personnes sous le régime du Traité sur l'Antarctique. Il existe aussi un régime supplémentaire d'autosurveillance, étant donné que la communauté de l'Antarctique est tissée plutôt serrée. La plupart des chercheurs se connaissent entre eux. Bon nombre des travaux scientifiques s'effectuent sous le leadership de certains pays en collaboration avec d'autres États qui y contribuent et y participent. D'un point de vue scientifique, cette question n'a pas été relevée comme représentant un enjeu.

En ce qui concerne l'autre principale activité, c'est-à-dire l'écotourisme, il existe une association solide, appelée l'International Association of Antarctic Tour Operators, c'est-à-dire l'IAATO. Ses membres, qui assurent une excellente autosurveillance, représentent 99 p. 100 presque de l'écotourisme dans l'Antarctique. J'étais à Madrid, il y a deux mois, et les États membres ont bien soutenu l'excellent travail effectué par l'IAATO sur le plan de l'autosurveillance et de la responsabilité.

Essentiellement, l'écotour vous mènera en Antarctique pour observer une situation unique. Il appartiendrait aux organisateurs d'écotours d'assurer eux-mêmes la surveillance. Nul ne souhaite se rendre en Antarctique pour voir, sans vouloir manquer de respect à Coca-Cola, un littoral jonché de cannettes.

En plus des observateurs prévus par traité et de l'autosurveillance faite par les principaux intérêts, tant les chercheurs scientifiques que les membres de l'industrie de l'écotourisme, nous pouvons effectuer des inspections aux termes de la loi qui est à l'étude. Ces pouvoirs d'inspection viennent compléter, si je puis dire, le régime prévu par traité. Cela étant dit, l'exécution s'effectue principalement en territoire national.

Le sénateur Milne: En d'autres mots, les inspecteurs peuvent recueillir des preuves établissant qu'il y a eu activité prohibée ou abandon de débris et ils pourraient ensuite, de retour en sol canadien, porter des accusations contre l'entreprise.

M. Enei: C'est juste. Il faut se rendre compte que, lorsqu'un permis est émis, il est assorti de nombreuses conditions et restrictions. Nous contrôlons littéralement toutes les activités qui sont projetées dans l'Antarctique. Je ne veux pas parler de «conventions» ou de «protocoles», mais il existe des pratiques, comme le fait qu'on ne peut pas s'approcher à moins de 15 pieds d'une certaine espèce de manchots, qu'on ne peut pas aller près des aires de nidification, qu'on ne peut pas faire de bruit et qu'on ne peut se déplacer qu'à certaines heures. Les conditions sont claires et elles sont bien comprises par tous les participants.

Senator Milne: I am sure they are. However, I want to focus in on the enforcement aspect to ensure that they actually would be charged when they return to Canada if they had gone too close to a penguin or ignored any of the other restrictions.

Could you put something in the regulations to the effect that if a company or if the military were to fly in containers of supplies for use while there, the debris must be removed when they leave so that they do not litter the landscape with oil drums?

Mr. Enei: There is an expectation under the protocol wherein we have no net impact on the environment. We take as much back as we impose when we are down there.

Senator Milne: Will that be a part of the regulations?

Senator Christensen: It is part of the permit system, is it not?

Mr. Enei: Those kinds of conditions would be imposed on the activities that would take place.

The Chairman: I do not want to be cynical, and this is not a criticism of CP Hotels, but it is in their interest to maintain pristine conditions at Lake Louise. If it were not, no one would go to look at it. However, they have tripled the size of the hotel at Lake Louise since I was a kid. There are pressures, and there are permits that could be issued in response to those pressures that would, in some respects at least, militate against the lovely intent of the National Parks Act, this proposed act and other regulations that fall thereunder. The question is: Is there a hammer and will somebody actually use it?

Mr. Enei: Under the proposed legislation, clause 24 provides for a requirement for waste management plans and emergency plans. The minister does have the option to issue a permit to authorize an expedition if he is satisfied that the waste management plan and the emergency plan for the expedition have been prepared in accordance with the regulations. It is our intent to ensure that the Antarctic is protected and that is why we are a part of the treaty and of the convention system and currently proposing to move forward with implementation of our obligations under the protocol.

Senator Spivak: We could, of course, ask that we examine the regulations. We could ask that those be brought back to the committee.

The Chairman: Do we anticipate that the regulations would be promulgated in fairly short order? Are they in a forward state of preparation now?

Mr. Enei: We are developing them. We need to conduct some further consultations with the key stakeholders, but they are moving forward.

The Chairman: Would you make a note that this committee would like to have a copy of the first draft of those regulations — even before they are placed in the *Gazette* — just so that we can send comments and ask questions, if any?

Le sénateur Milne: Je suis sûre qu'elles le sont. Toutefois, j'aimerais insister sur l'aspect «exécution», pour faire en sorte que les entreprises puissent vraiment être accusées au retour au Canada si elles se sont trop approchées d'un manchot ou qu'elles ont fait fi de certaines autres restrictions.

Pourriez-vous ajouter une disposition dans le règlement prévoyant que, si l'entreprise ou les militaires transportaient jusque là des conteneurs de fournitures dont ils se serviraient là-bas, ils doivent tout ramasser lorsqu'ils partent de manière à ne pas polluer le paysage avec des barils de mazout?

M. Enei: Le protocole prévoit qu'il n'y aura pas d'impact net sur l'environnement. Il faut rapporter autant qu'on en a emporté là-bas.

Le sénateur Milne: Cela fera-t-il partie du Règlement?

Le sénateur Christensen: Cela fait partie du régime de délivrance de permis, n'est-ce pas?

M. Enei: Ce genre de conditions serait imposé à l'égard des activités qui se dérouleraient là-bas.

Le président: Ce n'est pas que je veuille faire preuve de cynisme ou critiquer CP Hotels, mais il est dans leur intérêt de maintenir la nature dans son état originel au lac Louise. Si cela ne l'était pas, nul n'irait y admirer la nature. Toutefois, CP Hotels a triplé les dimensions de l'hôtel au lac Louise depuis mon enfance. Des pressions sont exercées, et il existe des permis qui pourraient être délivrés en réaction à ces pressions et qui pourraient, du moins à certains égards, militer contre le merveilleux objet de la Loi sur les parcs nationaux, du projet de loi à l'étude et d'autres règlements qui en relèvent. La question est de savoir s'il existe un bâton et si quelqu'un s'en servirait vraiment.

M. Enei: Aux termes de l'article 24 du projet de loi, il faut présenter des plans de gestion des déchets et des plans d'intervention d'urgence. Le ministre peut, s'il le veut, émettre un permis qui autorise une expédition s'il est convaincu que les plans de gestion des déchets et d'intervention d'urgence de l'expédition ont été préparés en conformité avec le règlement. Nous prévoyons faire en sorte que l'Antarctique est protégé, et c'est pourquoi nous sommes parties au traité et à la convention et que nous proposons actuellement de passer à la mise en oeuvre de nos obligations en vertu du protocole.

Le sénateur Spivak: Nous pourrions, naturellement, demander à examiner le règlement. Nous pourrions demander qu'il soit renvoyé au comité.

Le président: Prévoyons-nous que le règlement sera promulgué dans très peu de temps? En est-il à un stade avancé?

M. Enei: Nous sommes en train de le rédiger. Il faut mener d'autres consultations avec les principaux intéressés, mais le processus avance.

Le président: Pourriez-vous vous faire une note pour vous rappeler que le comité aimerait avoir un exemplaire de la première ébauche du règlement — avant même qu'elle ne soit publiée dans la *Gazette* — simplement pour que nous puissions vous envoyer des observations et vous poser des questions, si nous en avons?

I would be grateful if you would do that, and I think that it is in order.

Mr. Enei: We will commit to that.

Senator Cochrane: Honourable senators, my question is, does the minister take the final decision to grant the permit? Is he the person that says, yes, it can go ahead or no, it cannot?

Mr. Enei: The minister as an individual, yes.

Senator Cochrane: He can say yes or no?

Mr. Enei: Yes.

Senator Cochrane: In regards to enforcement, you say that 30 nations have already ratified this Madrid Protocol. I am still concerned about enforcement. Do they have enforcement rules already in place, and if they are not following up on this enforcement, is there anything that can be done? It is okay to say one nation is enforcing the law, but it is something else to say 30 nations are not enforcing the regulations.

Ms. Daniel: As I mentioned earlier, you typically implement international treaties through your domestic law to give it legal effect in your own jurisdiction. When this legislation was developed, people were mindful of ensuring that the different legislation in different jurisdictions would be, roughly, in compliance. We think this is in compliance, but we wanted to double-check.

A number of these other countries that are parties to the treaty have different legal traditions. Some are common-law — Canada has common-law and civil law — some are civil law jurisdictions. Some have parliamentary systems; some do not. Whether it is through legislation, regulations or they simply ratify and it becomes the law of the land, there are a number of combinations and variations of how they have chosen to implement this. That is the first step — putting a law on the books or having something in each jurisdiction that is the law of the land.

The second step, as many have noted, is that you need those individual countries to enforce that domestic law. In the Antarctic, because it is not part of your own territory, you have the challenge of getting information about violations. As Mr. Enei indicated, there is an observer system within the Antarctic Treaty, so that other countries will notify each other about things that are going on. Hopefully, this will generate enough information about incidents. It is a vast territory. We do know about ecotourism activities that are going into certain areas; and any scientific research that is actually taking place on land is well known. The sites are well known. Therefore, there is a way to start to develop an intelligent enforcement strategy down there.

At the meetings of the parties to the Madrid Protocol, it is important that they talk to each other and share information about what they have been seeing and finding. Frankly, we should not be afraid if countries are telling us that they have noticed something that a Canadian ship or a Canadian tour operator is doing down there. In fact, that is partly why the government is

Je vous serais reconnaissant de le faire, et je crois que ce ne serait que correct.

M. Enei: Nous nous engageons à le faire.

Le sénateur Cochrane: Chers collègues, la question que je me pose est de savoir si le ministre prend la décision définitive de délivrer le permis? Est-ce bien lui qui donne le feu vert ou pas?

M. Enei: Le ministre en tant que personne, oui.

Le sénateur Cochrane: Il peut dire oui ou non à une expédition?

M. Enei: Oui.

Le sénateur Cochrane: En ce qui concerne l'exécution, vous dites que trente pays ont déjà ratifié le protocole de Madrid. La question continue toutefois de me préoccuper. Y a-t-il déjà en place des règles d'exécution et, si ces règles ne sont pas suivies, des mesures sont-elles prévues? Il est facile d'affirmer qu'un pays exécute la loi, mais il est beaucoup moins facile de dire que trente pays ne font pas respecter le règlement.

Mme Daniel: Comme je l'ai dit tout à l'heure, typiquement, on met en oeuvre des traités internationaux en adoptant des lois nationales qui les font s'appliquer sur votre propre territoire. Quand le projet de loi a été rédigé, on a pris soin de faire en sorte que les différentes lois des différentes juridictions sont plus ou moins conformes. Nous estimons que le texte actuel est conforme, mais nous tenions à nous en assurer.

Plusieurs autres pays qui sont parties au traité ont différentes traditions juridiques. Dans certaines, c'est la common law — le Canada a à la fois la common law et le droit civil —, alors que d'autres relèvent d'un code civil. Certaines ont des régimes parlementaires, d'autres pas. Que cela se fasse par loi, par règlement ou par simple ratification, il existe plusieurs combinaisons et variantes quant à la façon de mettre en oeuvre les obligations du traité. C'est là la première étape — coucher par écrit ou prévoir quelque chose au sein de chaque juridiction qui l'impose comme loi.

La deuxième étape, comme beaucoup l'ont remarqué, consiste à faire respecter la loi nationale sur son territoire. Dans l'Antarctique, parce que cette région ne fait pas partie de son propre territoire, on est obligé de relever le défi d'obtenir de l'information sur les infractions. Comme l'a dit M. Enei, le Traité sur l'Antarctique prévoit un régime d'observateurs, de sorte que d'autres pays s'aviseront entre eux de ce qui s'y passe. Avec un peu de chance, cela produira suffisamment de données sur les incidents. Le territoire est vaste. Nous sommes au courant de certaines activités d'écotourisme qui se déroulent dans certains secteurs. Nous sommes aussi au courant de travaux scientifiques qui s'y déroulent. Leurs emplacements sont bien connus. Par conséquent, il y a moyen de commencer à élaborer une stratégie intelligente d'exécution là-bas.

Lors des rencontres des parties au Protocole de Madrid, il importe qu'elles se parlent entre elles et qu'elles partagent de l'information au sujet de ce qu'elles voient et de ce qu'elles constatent. En toute franchise, il ne faudrait pas avoir de crainte si des pays nous disent qu'ils ont remarqué quelque chose que fait là-bas un bâtiment canadien ou un voyageur canadien. En fait,

going through with this initiative. There have been Canadian activities down there — we know they go on — so other countries were asking us to take that first step toward enforcement, which is putting in the domestic law, ratifying the treaty once that is in place, and then becoming part of the partnership to manage Antarctica safely.

The step that you are talking about is another level, which is, we are a party to the treaty, we are talking to other countries, we have our legislation in place, as do they. How do we work together to make sure that we become aware of incidents in the Antarctic? That is probably the biggest challenge.

The way the system is set up, the minister is issuing permits; and when you look at the regulations, you will see that this will be extremely detailed. The requirements on environmental assessment in the annexes to the Madrid Protocol are very detailed: how you deal with flora and fauna, waste management, discharges into the marine environment, et cetera. These will be made part of the regulations or the permits that are issued. Any violation of any one of those conditions of the permit, the regulations or the act itself, will be subject to prosecution in Canada.

We will have our own enforcement initiatives, but given the geographic location and the sparse number of people out there able to identify situations, we will very much rely on other countries, and perhaps even other tour operators and different non-government people, to keep us abreast of the situation. I think the key is we will have the tools in the proposed legislation to prosecute any violations of a Canadian permit when we are made aware of them.

Senator Cochrane: My concern comes from first-hand knowledge, because in the 1940s, the Americans came in and operated these SAC bases. They left, particularly in my area, a lot of so-called PCBs. They dumped them into various land sites and things of that nature, and now there is a worry that some of it has leaked into the water system. It so happens that the province has to clean it up. We have to make sure that everything is covered here, and I am not just worried about Canada. I am worried about other countries, other nations.

Let me ask you about the permits. The permit requirements include environmental assessment, but the Canadian Environmental Assessment Act does not apply. Can you tell me why this is done that way?

Mr. Enzi: Under the protocol itself, there is a very detailed environmental assessment process that parallels the Canadian Environmental Assessment Act. There was no need to duplicate that process and apply CEAA on top of a necessary obligation under the protocol itself. It would be a duplicative initiative if we superimposed it.

Senator Cochrane: Therefore you decided the protocol's EA approach applied, to avoid duplication.

c'est en partie la raison pour laquelle le gouvernement adhère à cette initiative. Des activités canadiennes s'y sont déroulées — nous le savons — de sorte que d'autres pays nous demandaient d'adopter cette première mesure d'exécution, soit d'adopter une loi nationale, de ratifier le traité une fois qu'elle est en place, puis de faire partie du partenariat visant à gérer en toute sécurité l'Antarctique.

L'étape dont vous parlez se situe à un autre niveau, c'est-à-dire que nous sommes partie à un traité, que nous échangeons avec d'autres pays, que nous avons nos lois en place, tout comme eux. Comment nous concertons-nous pour faire en sorte d'être tenus au courant d'incidents dans l'Antarctique? C'est là probablement le plus grand défi à relever.

La façon dont le régime est établi, le ministre délivre des permis; quand on examine le règlement, on constate que les modalités de délivrance sont extrêmement détaillées. Les exigences relatives à l'évaluation environnementale que l'on trouve dans les annexes du Protocole de Madrid sont très précises: la faune et la flore, la gestion des déchets, les décharges dans l'environnement marin, et ainsi de suite. Tout cela ferait partie du règlement ou des permis qui sont émis. Toute infraction à une de ces conditions du permis, du règlement ou de la loi comme tel fera l'objet de poursuites au Canada.

Nous avons nos propres mesures d'exécution, mais étant donné l'emplacement géographique et le peu de personnes sur place là-bas pour repérer les problèmes, nous devons nous fier beaucoup à d'autres pays et, peut-être même, à d'autres voyageurs et à des personnes qui ne font pas partie du gouvernement pour nous tenir au courant. La clé de tout cela, c'est que le projet de loi nous donne les outils voulus pour entamer des poursuites contre quiconque enfreint les modalités du permis canadien, lorsque nous en sommes informés.

Le sénateur Cochrane: Ma préoccupation vient d'une expérience concrète, car durant les années 40, les Américains sont venus et ont établi des bases de FAS. Puis ils sont partis, particulièrement dans ma région, en laissant beaucoup de BPC. Ils les ont enfouis dans diverses décharges, entre autres, et voilà qu'on craint maintenant qu'une partie de ces déchets ne se retrouvent dans l'eau. Comme par hasard, il faut que la province fasse des travaux de nettoyage. Il faut faire en sorte que tout soit visé, et je ne m'inquiète pas seulement pour le Canada. Je m'inquiète pour les autres pays également.

J'ai des questions au sujet des permis. Les exigences incluent une évaluation environnementale, mais la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne s'applique pas. Pouvez-vous me dire pourquoi on procède ainsi?

M. Enzi: Aux termes du protocole comme tel, il existe un processus fort détaillé d'évaluation environnementale, parallèle à celui que prévoit la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Il était inutile de doubler le processus et de faire s'appliquer la LCEE en sus de l'obligation prévue par le protocole comme tel.

Le sénateur Cochrane: Vous avez donc décidé, pour éviter les doublages, que l'approche visant l'évaluation environnementale prévue dans le protocole s'appliquerait.

Mr. Enei: Yes, and it is compatible with the Canadian Environmental Assessment Act. It is equal, if you will.

Senator Cochrane: There is nothing else? Everything is covered?

Mr. Enei: Yes.

Senator Cochrane: Can you give me some idea of what activities would not be granted a permit? I know you said mining is one of them. What sorts of other activities would not be granted a permit?

Mr. Enei: Thinking out loud —

Senator Cochrane: Yes, go ahead.

Mr. Enei: An activity that would cause irreparable harm to a nesting area; an activity that would leave a permanent imprint on the land; any transitory activity that would have an impact on nesting birds at certain times of the year; permanent intrusions into the land that could not be justified — say, scientific research that involves boring of some sort or collecting of samples, things of that nature.

Senator Milne: You cannot go down there and build a ski resort.

Mr. Enei: You cannot; I think that is pretty safe to say.

Senator Merchant: On the practical side, there is always a cost to implementing these treaties. Has that been costed? Will there be a time when the government may not be able to adhere to all the commitments they have made because the costs may be prohibitive? Are there some guidelines you could give us as to what commitments have been made on that side of the ledger?

Mr. Enei: I do not have any specific costs associated with implementation. Given the current level of activity in the Antarctic, and that in the foreseeable future, we anticipate potential requests for up to 12 permits a year, which is not considered to be an undue burden on our existing systems.

The permitting process will complement the existing systems already in place in Canada. We would treat it as a project application, as we would any other application under an existing piece of domestic legislation. The proponent must put forward, in this case, specific information associated with environmental assessments, waste management plans and emergency plans. We would use the existing models and mechanisms that we have in Canada, that is, referral of information internally to conduct a due diligence exercise on the information provided by the proponent. At that point, the minister would have to make a decision on whether to proceed and any restrictions, conditions and mitigating circumstances that need to be considered.

It really complements the current practice within Canada.

Senator Merchant: Having to prosecute people in court is a very expensive procedure and takes a long time. My concern is on the enforcement side.

M. Enei: Oui, et elle est compatible avec la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Les deux sont à pied d'égalité, si vous préférez.

Le sénateur Cochrane: Il n'y a rien d'autre? Tout est couvert?

M. Enei: Oui.

Le sénateur Cochrane: Pouvez-vous me donner une idée des activités pour lesquelles on refuserait de délivrer un permis? Je sais que vous avez parlé de la prospection minière. Quels autres genres d'activités seraient interdits?

M. Enei: Si je pense tout haut...

Le sénateur Cochrane: Oui, faites, je vous en prie.

M. Enei: Toute activité qui causerait un tort irréparable à une aire de nidification, qui modifierait en permanence l'environnement, toute activité transitoire qui aurait un impact sur les oiseaux en couvain à certaines périodes de l'année, les intrusions permanentes qui ne pourraient pas être justifiées, par exemple des travaux scientifiques comprenant des carottages, des choses de cette nature.

Le sénateur Milne: Vous ne pouvez pas aller là-bas pour y construire un centre de ski.

M. Enei: Vous ne pouvez pas; je ne crois pas me tromper en l'affirmant.

Le sénateur Merchant: Côté pratico-pratique, la mise en oeuvre de ces traités coûte toujours quelque chose. En a-t-on établi le coût? Se peut-il qu'à un moment donné, le gouvernement soit incapable de tenir tous les engagements qu'il a pris parce que le coût serait peut-être prohibitif? Existe-t-il des lignes directrices que vous pourriez nous fournir quant aux engagements qui ont été pris sur ce plan?

M. Enei: Je n'ai pas le détail précis des coûts de la mise en oeuvre. Compte tenu du degré d'activités dans l'Antarctique, maintenant et dans un avenir rapproché, nous prévoyons qu'il pourrait y avoir environ 12 demandes de permis par année, ce qui ne constitue pas un fardeau excessif dans notre système actuel.

Le processus d'émission de permis viendra s'ajouter au système déjà en place au Canada. Nous traiterons toute demande comme une demande d'approbation de projet, comme on le ferait en vertu de n'importe quelle loi nationale. Le promoteur devra fournir des renseignements sur les évaluations environnementales, les plans de gestion des déchets et les plans d'urgence. Nous utiliserons des modèles et des mécanismes existants déjà au Canada, soit le renvoi du dossier à l'interne pour que soit effectué un contrôle préalable des renseignements fournis par le promoteur. Ensuite, le ministre devra décider de la marche à suivre en tenant compte de toute restriction, condition ou circonstance atténuante.

Cette démarche enrichira vraiment le régime canadien actuel.

Le sénateur Merchant: Les poursuites en justice sont onéreuses et prennent beaucoup de temps. Je m'inquiète surtout de la façon dont la loi sera appliquée.

Mr. Enei: Yes, and again, we are using existing domestic models. We are using the penalty clauses and the offence clause under the Canadian Environmental Protection Act. Again, we expect up to 12 permits per year.

One must consider that the scientific community is very close-knit. The ecotourism operations — the two that are operating in Canada — have been complying and continue to comply, to our knowledge, with the principle, spirit and intent of the protocol. We considered that in the development of the proposed legislation.

At the same time, we tried to project what could happen in the future. The proposed legislation was developed with a current focus as well as a forward-looking focus on what may come up.

Senator Merchant: You said that there were about 400 Canadians going there on these ecotours? What is happening with the other countries? Have our numbers been going up?

I know that there are only two companies that have a licence. However, are they restricted as to how many trips they can take each year and the number of people?

The number of people could increase. It depends how many times they go. It might be only two companies, but tourism being what it is, more and more people always want to go to these exotic places.

A few years ago, I went on a trip to the Galapagos Islands. There were many tourists there. There were ships docking on the islands and people everywhere.

There might be only two companies that are licensed, but they could eventually take more than 400 people. It is not the number of people, but the number of companies that this act is controlling?

Mr. Enei: Logistically speaking, the number of vessels that are going down is probably the limiting factor in terms of the number of individuals. It is not easy to organize a tour in the Antarctic. It takes quite a time if you are going down by vessel. Physically speaking, there is no infrastructure in the Antarctic to accommodate many people. If you were going down on a 10-day tour, you would probably only spend a few hours on the continent itself, because would you have to travel back and forth from the vessel to the land on small Zodiacs. Logistics are very much a controlling factor on an increase in activity over time.

We do have some historical statistics. Perhaps I could be corrected, but there is a slight increase over time.

Senator Milne: It is up to 15,000 per year.

Mr. Enei: Yes.

Senator Merchant: How far is it from South America? I believe that that is the closest point of land.

M. Enei: En effet, mais une fois de plus, nous utilisons des modèles nationaux préexistants. Nous utilisons les dispositions de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement portant sur les sanctions et les infractions. Je le répète, nous prévoyons jusqu'à 12 demandes de permis par année.

N'oublions pas que la communauté scientifique est très unie. Les sociétés d'écotourisme — les deux qui offrent des activités au Canada — se conforment et continuent de se conformer, à notre connaissance, aux principes, à l'esprit et à l'intention du protocole. Nous en avons tenu compte dans la préparation de ce projet de loi.

En même temps, nous avons essayé de prévoir ce qui pourrait arriver dans l'avenir. Le projet de loi est axé sur la réalité actuelle et sur l'avenir.

Le sénateur Merchant: Vous avez dit qu'environ 400 Canadiens participaient à ces écotours? Qu'en est-il dans les autres pays? Nos chiffres sont-ils en hausse?

Je sais qu'il n'y a que deux sociétés titulaires de permis. Sont-elles limitées quant au nombre de voyages qu'elles peuvent offrir chaque année et au nombre de personnes qu'elles peuvent accueillir?

Le nombre de participants pourrait augmenter. Tout dépend du nombre de voyages qui sont organisés. Il n'y a peut-être que deux sociétés, mais le tourisme étant ce qu'il est, de plus en plus de gens se tournent vers ces destinations exotiques.

Il y a quelques années, j'ai fait un voyage aux îles Galapagos. Il y avait beaucoup de touristes. Les bateaux accostaient sur les îles et on voyait des gens partout.

Il n'y a peut-être que deux sociétés qui détiennent des permis, mais elles pourraient emmener plus de 400 personnes. Cette loi ne restreint pas le nombre de voyageurs, mais le nombre de sociétés, n'est-ce pas?

M. Enei: D'un point de vue logistique, le nombre de voyageurs est probablement limité par le nombre de bateaux qui s'y rendent. Il n'est pas facile d'organiser un voyage en Antarctique. Il faut du temps pour s'y rendre en bateau. Sur le plan pratico-pratique, il n'y a pas d'infrastructure en Antarctique pour accueillir beaucoup de gens. Lorsqu'on participe à un voyage de dix jours, on ne passe probablement que quelques heures sur le continent lui-même, parce qu'il faut faire des allers et retours en Zodiacs entre le bateau et le continent. La logistique est un facteur déterminant pour savoir si on pourra intensifier cette activité dans l'avenir.

Nous avons quelques statistiques historiques. Corrigez-moi si je me trompe, mais on note une petite augmentation avec le temps.

Le sénateur Milne: On compte jusqu'à 15 000 visiteurs par année.

M. Enei: Oui.

Le sénateur Merchant: Quelle distance sépare l'Antarctique de l'Amérique du Sud? Je crois qu'il s'agit de la pointe de terre la plus rapprochée.

Mr. Enei: It is 1,000 kilometres from the southern tip of South America to the most outward point of the peninsula, as I recall.

Senator Merchant: How long would it take by plane? I understand that it would take nine hours. How long would it take by sea? It would take longer.

Mr. Enei: Yes. One must also consider the extreme weather conditions.

Senator Milne: Mr. Chair, you talked about what sort of hammer they would have for enforcement. The hammer comes in proposed section 25, where it states:

The Minister may require an applicant for a permit to provide and maintain security with the Minister, in an amount specified in, or determined in accordance with, the regulations and in a form prescribed by the regulations or a form satisfactory to the Minister.

In other words, they may have to make a down payment before they go. That could be made an escalating scale in the regulations. If they have a clean record, they would put down nothing. If they have been transgressors, then the amount would increase until it became unprofitable for them to continue?

Mr. Enei: Yes.

Senator Milne: I would make that a very strong suggestion for the regulations.

The Chairman: Thank you, senator. One should always read the bill.

You mentioned, Mr. Enei, that having undertaken these respective agreements, the nations who previously had sovereignty claims in Antarctica, which included, to my recollection, Argentina, Britain and Chile, among others, have placed those claims in abeyance. I am presuming that that does not mean that those claims have been extinguished, or does it?

In other words, do these treaties, conventions and protocols erase claims? Have the nations involved in them agreed that it does erase their claims to sovereignty in the Antarctic?

Am I correct that these agreements apply not only to Antarctica, but also to the water and land south of the 60th parallel?

Ms. Daniel: On the first question, you are correct. These sovereign claims that different countries have placed over the Antarctic are in abeyance, but they are not extinguished. In a sense, they are just parked. This occurred under the Antarctic Treaty. You are correct in that. They are just frozen there for the moment.

The Chairman: It is a contingent problem with respect to all of these matters about which we have talked. It is sort of a Damocles' sword. They are not constrained, other than by goodwill, from reinstating those claims of sovereignty?

Mr. Enei: Yes. There is a 40-year track record of goodwill thus far.

M. Enei: Le bout de la péninsule se trouve à 1 000 kilomètres de l'extrémité sud de l'Amérique du Sud, si je me rappelle bien.

Le sénateur Merchant: Combien de temps le voyage durerait-il en avion? Je crois qu'il faudrait prévoir neuf heures. Combien de temps dure-t-il en bateau? C'est plus long.

M. Enei: Oui. Il faut également tenir compte des conditions météorologiques extrêmes.

Le sénateur Milne: Monsieur le président, vous parliez du moyen dont on disposerait pour faire appliquer la loi. Ce moyen est décrit à l'article 25 proposé:

Le ministre peut exiger du demandeur de permis qu'il lui fournisse et qu'il maintienne une garantie, pour le montant prévu par les règlements ou déterminé en conformité avec ceux-ci et en la forme prévue par les règlements ou que le ministre juge acceptable.

Autrement dit, le demandeur pourrait devoir effectuer un dépôt préliminaire. Le montant du dépôt pourrait être établi selon une grille prévue dans le règlement. Si le demandeur affichait une carte parfaite, il n'aurait pas besoin d'effectuer de dépôt. S'il contrevenait à la loi, cette somme augmenterait jusqu'à ce qu'il devienne désavantageux pour lui de poursuivre?

M. Enei: Oui.

Le sénateur Milne: Je recommanderais vivement de telles dispositions dans le règlement.

Le président: Merci, sénateur. On devrait toujours lire le projet de loi.

Monsieur Enei, vous avez mentionné qu'en signant ces accords, les États ayant déjà revendiqué la souveraineté sur l'Antarctique — si je me rappelle bien, cela comprend l'Argentine, la Grande-Bretagne et le Chili, entre autres — ont laissé leurs revendications en suspens. Je présume que cela ne signifie pas qu'ils les ont laissés tomber, ai-je tort?

Autrement dit, est-ce que ces traités, conventions et protocoles annulent leurs revendications? Les États signataires ont-ils accepté que leurs revendications de souveraineté sur l'Antarctique soient annulées?

Est-ce vrai que ces accords ne s'appliquent pas seulement à l'Antarctique, mais aussi aux eaux et aux portions de terre situées au sud du 60^e parallèle?

Mme Daniel: Vous avez raison en ce qui concerne la première question. Les revendications de souveraineté qu'ont présentées les divers pays sur l'Antarctique demeurent en suspens, mais elles ne sont pas annulées. D'une certaine façon, elles sont seulement gelées. C'est le résultat du Traité sur l'Antarctique. Vous avez raison sur ce point. Elles sont simplement gelées pour l'instant.

Le président: C'est un problème récurrent de tous les dossiers dont nous avons parlé. C'est une épée de Damoclès, en quelque sorte. Les États ne sont pas contraints, autrement que par leur bonne volonté, de retirer leurs revendications de souveraineté?

M. Enei: En effet. Nous fonctionnons selon la bonne volonté depuis quarante ans.

The Chairman: Good. I think that you already answered this, but I would like to have it again so that even I can understand it.

Canadians learned, famously, that we did not need an act of Parliament to ratify, for example, the Kyoto Protocol. Governments are empowered, by definition, to ratify treaties. We did not need any legislation to ratify the two conventions. Precisely why do we need an act of Parliament to ratify the Madrid Protocol?

Mr. Enei: In order to control the activities extraterritorially of Canadian nationals, specifically the types of activities that we are talking about in the Antarctic; we need a permitting system. You need a legislative instrument to regulate and control that.

Ms. Daniel: I will add to that and go into the broader question. In some cases, we have implementing legislation and other cases we do not. Certain treaties are results oriented, such as the Kyoto Protocol, and how you reach the targets is up to the country that ratifies. Canada could achieve that target through many different means, through the provinces and all Canadians. The means to achieve the results are not dictated in the treaty. The difference is that the Madrid Protocol establishes clear, highly regulatory means to be in compliance. In other words, one of the annexes to the treaty sets out a detailed environmental assessment regime that had been the subject of a question earlier. To ensure that that is reflected in Canadian law, we must pass a new law. We have our legislation that is applicable domestically.

When you ratify a treaty, you become bound in international law. Technically speaking, you do not need implementing legislation, but you have it to remain in compliance with the international treaty. You become bound to comply. In this case, unlike the Kyoto Protocol, there are clear process requirements for permits and a specific regime for waste management, et cetera. For us to apply that to Canadians, we need to enact that into Canadian law. If it is an emissions reduction commitment, we could get that through all kinds of measures, such as voluntary emissions regulations. There are many choices when you have to implement an obligation, which is simply a result that you have to achieve.

The Chairman: I think that you would agree that there is a unique situation here, in that we are making law that will apply extraterritorially to Canadians and to other nationals. Therefore, a Latvian who wishes to be in a Canadian station in Antarctica, over which no one claims sovereignty, requires a Canadian permit issued by the minister to be in place. That is an observation, not a question. I presume that that does not exist in any other country in the world.

Ms. Daniel: I would say that the international community is extremely cautious about the extraterritorial application of their law. It is done in certain cases, such as war crimes, terrorism and

Le président: C'est très bien. Je crois que vous avez déjà répondu à cette question, mais j'aimerais que vous le répétiez pour que même moi, je comprenne bien.

Les Canadiens ont appris à grand coup d'éclat qu'on n'avait pas besoin d'une loi du Parlement pour ratifier le Protocole de Kyoto. Par définition, les gouvernements ont le pouvoir de ratifier des traités. Nous n'avions pas besoin d'une loi pour ratifier ces deux conventions. Pour quelle raison précise nous faudrait-il une loi du Parlement pour ratifier le Protocole de Madrid?

Pour régir les activités à l'étranger des citoyens canadiens, particulièrement les activités dont nous venons de parler dans l'Antarctique, il nous faut un système de permis. Nous avons besoin d'un outil législatif pour réglementer le tout.

Mme Daniel: J'aimerais ajouter quelque chose, d'un point de vue plus général. Dans certains cas, nous avons une loi ou des règlements et dans d'autres non. Certains traités sont axés sur les résultats, comme le Protocole de Kyoto, et il revient à chaque pays qui le ratifie de déterminer comment il atteindra ses objectifs. Le Canada pourrait atteindre ses objectifs de différentes façons, avec l'aide des provinces et de tous les Canadiens. Le traité ne dicte pas les moyens pour arriver à nos fins. Par contre, le Protocole de Madrid établit des moyens clairs et hautement réglementaires d'assurer la conformité. Ainsi, l'une des annexes du traité décrit de façon détaillée le régime d'évaluation environnementale sur lequel vous avez déjà posé une question. Si nous voulons être certains qu'il s'harmonise à la loi canadienne, nous devons adopter une nouvelle loi. Nous avons une loi qui s'applique dans notre pays.

Lorsqu'on ratifie un traité, on y est lié en vertu du droit international. En pratique, on n'a pas besoin d'adopter une loi, mais il faut respecter le traité international. On est tenu de s'y conformer. Dans ce cas-ci, contrairement à celui du Protocole de Kyoto, le protocole prescrit clairement la nécessité d'établir un processus d'émission de permis et un régime de gestion des déchets, entre autres. Pour appliquer ces dispositions au Canada, nous devons promulguer une loi canadienne. Lorsqu'on s'engage à réduire des émissions, on peut y arriver par diverses mesures, dont des règlements volontaires. Il y a plusieurs options lorsqu'on doit faire appliquer une obligation qui correspond simplement au résultat visé.

Le président: Je crois que vous convenez qu'il s'agit d'une situation unique, dans laquelle nous prenons une loi qui va s'appliquer à l'étranger aux Canadiens et à des gens de d'autres nationalités. Par conséquent, un Lituanien souhaitant visiter une station canadienne dans l'Antarctique, dont personne ne revendique la souveraineté, doit obtenir un permis canadien délivré par le ministre en fonction. C'est une observation et non une question. Je présume que rien de tel n'existe dans un autre pays du monde.

Mme Daniel: Je dirais que la communauté internationale est extrêmement prudente quant à l'application de lois nationales à l'étranger. Les pays le font dans certains cas, notamment pour les

the like. Yes, countries are careful about that because you could have international chaos if countries were to enforce every law all over the world. You could just imagine how that would be.

The Chairman: Canada objects to that when it happens with others. Out of curiosity, what would happen if there were a Canadian base established in Antarctica and a Latvian went onto that territory without a permit from the minister? This proposed legislation says that he may not do that. What is the means of enforcing that, if we do not have sovereignty in that area? Do we have a kind of sovereignty by means of a Canadian base in the Antarctic?

Mr. Enei: First, we do not have a Canadian station in the Antarctic. Theoretically speaking, if we were to have a base, the activities on the Canadian base would be covered under our permitting system. There would be conditions and restrictions imposed on the activities and events that take place. They would all have to adhere to the principles of the protocol and the treaty.

The Chairman: What if the Latvian says, "I am Latvian and I can go where I like." What would we do in that case?

Mr. Enei: Under the treaty system, it becomes a broader issue. We have treaty observers that document events and notify the other participants of the treaty, as well as provide notification of obviously non-treaty, or non-party, activities that take place.

At this time, it would be an inspections issue and a notification issue back to, in this case, Latvia.

The Chairman: They are not signatories to this treaty.

Mr. Enei: That is correct.

Senator Cochrane: What would happen if they were to not comply?

Mr. Enei: Under the treaty system, as I mentioned, there are observers who have certain powers in certain situations to restrict activities if the activities were to impose an immediate and pressing danger.

Senator Cochrane: The inspectors have the power to enforce a kind of law against a nation should it not comply. Is that correct?

The Chairman: By "nation," Senator Cochrane means another nation.

Senator Cochrane: — Latvia, for this example.

Mr. Enei: — a rogue state that is not party to the treaty.

The Chairman: We are not suggesting that Latvia is a rogue state.

Senator Cochrane: No, I am talking about any one of the 30 nations that you mentioned that are not party to the treaty.

crimes de guerre, le terrorisme et d'autres circonstances semblables. Il est vrai que les pays sont prudents, parce qu'il y aurait un véritable chaos international si les pays commençaient à appliquer toutes leurs lois partout sur le globe. Vous pouvez facilement imaginer la scène.

Le président: Le Canada s'y oppose lorsque d'autres veulent le faire. Par curiosité, qu'advierait-il si le Canada établissait une base en Antarctique et qu'un Lituanien pénétrait sur ce territoire sans avoir obtenu un permis du ministre? Selon ce projet de loi, il n'en aurait pas le droit. Comment peut-on faire appliquer ces dispositions si nous ne sommes pas souverains du territoire en question? Jouissons-nous d'une quelconque forme de souveraineté parce qu'il y a une base canadienne en Antarctique?

M. Enei: D'abord, il n'y a pas de station canadienne en Antarctique. En théorie, s'il y en avait une, les activités de cette base seraient régies par notre système de permis. Les activités et les événements qui y auraient lieu seraient assorties de conditions et de restrictions. Celles-ci devraient toutes respecter les principes du protocole et du traité.

Le président: Qu'advierait-il si le Lituanien disait: «Je suis Lituanien et je peux aller où bon me semble.» Que ferions-nous dans un tel cas?

M. Enei: En vertu du traité, le problème est plus large. Il y a des observateurs de la conformité au traité qui documentent les événements et en informent les autres participants au traité, en plus de les aviser de toute activité non conforme au traité menée par une partie non signataire.

Ici, il faudrait faire enquête et en aviser la Lituanie.

Le président: Qui n'est pas signataire du traité.

M. Enei: C'est juste.

Le sénateur Cochrane: Qu'advierait-il si elle refusait de se conformer?

M. Enei: En vertu du traité, comme je l'ai dit, des observateurs jouissent de certains pouvoirs, dans certaines circonstances, leur permettant de restreindre des activités si celles-ci comportent un danger immédiat et pressant.

Le sénateur Cochrane: Les inspecteurs ont le pouvoir de faire appliquer une espèce de loi contre un État qui ne respecterait pas le traité. Est-ce exact?

Le président: Par «État», le sénateur Cochrane entend un autre État.

Le sénateur Cochrane: ... la Lituanie, dans cet exemple-ci.

M. Enei: ... un État voyou qui n'a pas signé le traité.

Le président: Nous n'insinuons pas que la Lituanie est un État voyou.

Le sénateur Cochrane: Non, je fais allusion à n'importe lequel des trente États que vous avez mentionnés, qui n'ont pas signé le traité.

Mr. Enei: The protocol sets up a specific notification requirement back to, let us say, Latvia. Again, the observers who have been appointed under the treaty system have the ability to act if they perceive, see or anticipate an immediate threat. In terms of enforcement on the spot, those kinds of activities are identified under the treaty system.

The Chairman: Thank you, Mr. Enei and Ms. Daniel. Do you have anything to add?

Mr. Enei: I want to highlight the fact that we are outlining a clear position for Canada in terms of how it wishes to articulate its vision under the protocol in real and concrete terms to other countries and to Canadians who propose to have activities in the Antarctic. We are part of a global community to protect what is, for all intents and purposes, a global-protected-area system. We are trying to do it using existing mechanisms and domestic laws in an extraterritorial context. This is truly a made-in-Canada proposal for a global effort.

The Chairman: I think we all agree, senators, that the intent of Bill C-42 is admirable.

Honourable senators, do you agree that we move to clause-by-clause consideration of Bill C-42, respecting the protection of the Antarctic environment?

Senator Cochrane: I was not aware that it was to be clause-by-clause study.

Senator Merchant: I have to be at a meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. How quickly would this happen?

The Chairman: Shall we move to clause-by-clause consideration of Bill C-42?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Cochrane: Are there no additional witnesses to appear before the committee?

The Chairman: I think that we have learned all that we would learn.

Senator Cochrane: My concern is the regulations, the enforcement.

The Chairman: We have asked that we be advised of them in draft form even before they are promulgated.

Senator Cochrane: I know little more than what we have been given this morning. I guess we will go ahead.

Senator Milne: I move, Mr. Chairman, that we dispense with clause-by-clause consideration and pass this bill without amendment.

M. Enei: Le protocole dicte qu'il faut aviser, disons, la Lituanie. Une fois de plus, les observateurs chargés de faire respecter le traité ont le droit d'agir s'ils perçoivent, voient ou prévoient une menace immédiate. Le traité comprend des dispositions sur ce type d'intervention immédiate.

Le président: Merci, monsieur Enei et madame Daniel. Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Enei: Je veux souligner le fait que nous sommes en train de définir, pour le Canada, une position nette sur la façon dont notre pays souhaite articuler sa vision en vertu du protocole, et ce, dans des termes réels et concrets, pour en informer les autres pays et les Canadiens qui voudraient exercer des activités en Antarctique. Nous faisons partie d'une union mondiale qui s'est donnée pour mission de protéger ce qu'on peut considérer, à toutes fins pratiques, comme un territoire bénéficiant de la protection mondiale. Pour ce faire, nous tentons d'utiliser les mécanismes existants et nos lois nationales dans un contexte extraterritorial. C'est une véritable proposition canadienne en vue d'un effort mondial.

Le président: Je crois que nous sommes tous d'accord, mesdames et messieurs les sénateurs, pour dire que le projet de loi C-42 a une intention admirable.

Chers sénateurs, êtes-vous d'accord pour que nous procédions à l'étude article par article du projet de loi C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique?

Le sénateur Cochrane: Je ne savais pas que nous en ferions l'étude article par article.

Le sénateur Merchant: Je dois participer à une séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Combien de temps l'étude durera-t-elle?

Le président: Voulons-nous procéder à l'étude article par article du projet de loi C-42?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Cochrane: Y a-t-il d'autres témoins qui doivent comparaître devant le comité?

Le président: Je crois que nous avons appris tout ce que nous avons à apprendre.

Le sénateur Cochrane: Je m'interroge sur le règlement, sur son application.

Le président: Nous avons demandé à en être avisés dès qu'une ébauche sera prête, avant la promulgation.

Le sénateur Cochrane: J'en sais un peu plus que ce matin. Je suppose que nous allons aller de l'avant.

Le sénateur Milne: Je propose, monsieur le président, que nous ne fassions pas d'étude article par article du projet de loi et que nous l'adoptions sans amendement.

The Chairman: It is moved that we dispense with clause-by-clause consideration and pass the bill without observations and without amendments. May I add to your motion, Senator Milne, that we report that to the Senate today?

Senator Milne: However you wish to word it, Mr. Chair.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you very much.

The committee adjourned.

Le président: Il est proposé que nous ne procédions pas à l'étude article par article de ce projet de loi et que nous l'adoptions sans observation ni amendement. Puis-je ajouter à votre motion, sénateur Milne, que nous en fassions rapport au Sénat aujourd'hui?

Le sénateur Milne: Vous pouvez la formuler comme vous le voulez, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Tuesday, September 16, 2003

On Bill S-10:

From the Department of Fisheries and Oceans:

Mr. Tim Meisner, Acting Director General, Marine Programs Directorate;

Mr. Daniel Haché, Acting Director, Safety, Environmental Response Systems;

Mr. Aziz Saheb-Ettaba, Counsel, Legal Services.

As an individual:

Mr. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc.

Thursday, September 18, 2003

On Bill C-42:

From the Department of the Environment:

Mr. George Enei, Director, Conservation Priorities Branch;

Anne Daniel, General Counsel, Legal Services.

TÉMOINS

Le mardi 16 septembre 2003

Sur le projet de loi S-10:

Du ministère des Pêches et des Océans:

M. Tim Meisner, directeur général intérimaire, Direction générale des programmes maritimes;

M. Daniel Haché, directeur intérimaire, Sécurité, Intervention environnementale;

M. Aziz Saheb-Ettaba, avocat, Services juridiques.

À titre personnel:

M. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc.

Le jeudi 18 septembre 2003

Sur le projet de loi C-42:

Du ministère de l'Environnement:

M. George Enei, directeur, Direction des priorités en matière de conservation;

Mme Anne Daniel, avocate générale, Services juridiques.