



First Session
Thirty-eighth Parliament, 2004-05

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**Energy, the
Environment and
Natural Resources**

Chair:

The Honourable TOMMY BANKS

Tuesday, June 28, 2005
Thursday, June 30, 2005 (in camera)

Issue No. 17

Second meeting on:

Bill S-12, An Act Concerning Personal
Watercraft in Navigable Waters

Twenty-third meeting on:

Emerging Issues Related to the
Mandate of the Committee

INCLUDING:
THE TENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-12)

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-huitième législature, 2004-2005

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 28 juin 2005
Le jeudi 30 juin 2005 (à huis clos)

Fascicule n° 17

Deuxième réunion concernant :

Le projet de loi S-12, Loi concernant les
motomarines dans les eaux navigables

Vingt-troisième réunion concernant :

De nouvelles questions concernant
le mandat du comité

Y COMPRIS :
LE DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le projet de loi S-12)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

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

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Ethel Cochrane, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Finnerty
Angus	Kenny
* Austin, P.C.	* Kinsella
(or Rompkey, P.C.)	(or Stratton)
Buchanan, P.C.	Lavigne
Christensen	Milne
Gustafson	Spivak

*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 Peterson substituted for that of the Honourable Senator Banks (*Tuesday, June 28, 2005*).

The name of the Honourable Senator Moore substituted for that of the Honourable Senator Christensen (*Tuesday, June 28, 2005*).

The name of the Honourable Senator Banks substituted for that of the Honourable Senator Peterson (*Wednesday, June 29, 2005*).

The name of the Honourable Senator Christensen substituted for that of the Honourable Senator Moore (*Wednesday, June 29, 2005*).

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

Président : L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente : L'honorable Ethel Cochrane

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Finnerty
Angus	Kenny
* Austin, C.P.	* Kinsella
(ou Rompkey, C.P.)	(ou Stratton)
Buchanan, C.P.	Lavigne
Christensen	Milne
Gustafson	Spivak

* 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 suite :

Le nom de l'honorable sénateur Peterson substitué à celui de l'honorable sénateur Banks (*le mardi 28 juin 2005*).

Le nom de l'honorable sénateur Moore substitué à celui de l'honorable sénateur Christensen (*le mardi 28 juin 2005*).

Le nom de l'honorable sénateur Banks substitué à celui de l'honorable sénateur Peterson (*le mercredi 29 juin 2005*).

Le nom de l'honorable sénateur Christensen substitué à celui de l'honorable sénateur Moore (*le mercredi 29 juin 2005*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 28, 2005
(39)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, in room 257, East Block, at 5:08 p.m., the Deputy Chair, the Honourable Ethel Cochrane, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Buchanan, P.C., Cochrane, Gustafson, Kenny, Lavigne, Milne, Moore, Peterson and Spivak (10).

Other Senator present: The Honourable Senator Massicotte (1).

In attendance: From the Research Branch of the 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, June 1, 2005, the committee began its study of Bill S-12, An Act concerning personal watercraft in navigable waters. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 16.*)

WITNESSES:

Lifesaving Society:

Rick Haga, National Executive Director and Privacy Officer;

Raynald Hawkins, Executive Director (Quebec Branch).

The Senate:

The Honourable Mira Spivak, Senator, Sponsor of the Bill.

The Deputy Chair made an opening statement.

Mr. Haga made a presentation and answered questions.

Mr. Hawkins answered questions.

The Honourable Mira Spivak made a presentation and answered questions.

The Honourable Senator Kenny raised a point of order regarding certain comments made in committee about attendance of Senators.

Debate.

Senator Spivak continued answering questions.

The Chair made a statement regarding Senator Kenny's point of order.

Debate.

It was moved by Senator Milne that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-12.

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

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 28 juin 2005
(39)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 8, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Ethel Cochrane (*vice-présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, C.P., Cochrane, Gustafson, Kenny, Lavigne, Milne, Moore, Peterson et Spivak (10).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Massicotte (1).

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

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 1^{er} juin 2005, le comité entreprend l'étude du projet de loi S-12, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 16 du comité.*)

TÉMOINS:

Société de sauvetage:

Rick Haga, directeur général national et responsable de la protection de la vie privée;

Raynald Hawkins, directeur général (Division du Québec).

Le Sénat:

L'honorable Mira Spivak, sénateur, parrain du projet de loi.

La vice-présidente fait une déclaration.

M. Haga fait une déclaration et répond aux questions.

M. Hawkins répond aux questions.

L'honorable Mira Spivak fait une déclaration et répond aux questions.

L'honorable sénateur Kenny invoque le Règlement relativement à certains commentaires faits en comité au sujet de la présence des sénateurs.

Une discussion s'ensuit.

Le sénateur Spivak continue de répondre aux questions.

La présidente commente le rappel au Règlement du sénateur Kenny.

Une discussion s'ensuit.

Le sénateur Milne propose que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-12.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

It was agreed that the preamble and title carry, on division.

It was agreed that clause 1 carry, on division.

It was agreed that clause 2 carry, on division.

It was agreed that clause 3 carry, on division.

It was agreed that clause 4 carry, on division.

It was agreed that clause 5 carry, on division.

It was agreed that clause 6 carry, on division.

It was agreed that clause 7 carry, on division.

It was agreed that clause 8 carry, on division.

It was agreed that clause 9 carry, on division.

It was agreed that clause 10 carry, on division.

It was agreed that clause 11 carry, on division.

It was agreed that the Chair report the bill to the Senate without amendment, on division.

At 7:00 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, June 30, 2005

(40)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, in camera, in room 257, East Block, at 8:42 a.m., the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Banks, Buchanan, P.C., Gustafson and Milne (5).

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology and Frédéric Beaugard-Tellier, Economics Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 19, 2004, the committee continued its study of emerging issues related to its mandate. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

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

Il est convenu d'adopter le préambule et le titre, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 1, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 2, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 3, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 4, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 5, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 6, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 7, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 8, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 9, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 10, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 11, avec dissidence.

Il est convenu, avec dissidence, que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat, sans proposition d'amendement.

À 19 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 30 juin 2005

(40)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 8 h 42, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Angus, Banks, Buchanan, C.P., Gustafson et Milne (5).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, analyste de recherche, Division des sciences et de la technologie, et Frédéric Beaugard-Tellier, Division de l'économie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 19 octobre 2004, le comité poursuit son étude des nouvelles questions concernant le mandat du comité. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du comité.*)

Conformément à l'alinéa 92(2)(e) du Règlement, le comité examine le programme proposé.

At 10:20 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

À 10 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, June 29, 2005

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

TENTH REPORT

Your committee, which was referred Bill S-12, An Act concerning personal watercraft in navigable waters, has in obedience to the Order of Reference of Tuesday, June 1, 2005, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

La vice-présidente,

ETHEL COCHRANE

Deputy Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le mercredi 29 juin 2005

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 S-12, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, a conformément à l'ordre de renvoi du mardi, 1^{er} juin, 2005, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 28, 2005

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill S-12, concerning personal watercraft in navigable waters, met this day at 5:08 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Ethel Cochrane (*Deputy Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: We have with us today Mr. Hawkins and Mr. Haga. Mr. Haga is Executive Director and Privacy Officer, and Mr. Hawkins is the Executive Director of the Quebec Branch of the Lifesaving Society. Their offices are in Montreal.

The Deputy Chairman: I would assume that you have a statement to make before questions. Please proceed.

Mr. Rick Haga, National Executive Director and Privacy Officer, Lifesaving Society: Yes, I do. Good evening, honourable senators, ladies and gentlemen. We appreciate this opportunity to present our thoughts and position with respect to Bill S-12, concerning personal watercraft in navigable waters.

As some of you may or may not be aware, the society is Canada's life guarding experts. We are a Canadian, national, volunteer organization and registered charity. We are a volunteer-based organization and we rely on volunteers and a small complement of staff to carry out our mission to prevent drownings and water-related accidents for Canadians. Our programs cover a wide range of areas of emphasis including lifesaving, lifeguarding, learn to swim, public education, first aid, aquatic safety management and boating. The society is the governing body for lifesaving sport and we have memberships in the International Lifesaving Federation and the Royal Lifesaving Society Commonwealth.

We have been conducting drowning research in Canada for over 10 years. At the outset, it is worth noting that we are encouraged by the continuing long-term downward trend of drowning incidents and that our drowning prevention initiatives and those of some of our partners are contributing to the decrease.

The good news is that the long-term trend downward of drowning incidents in Canada continues. For 2001, which is the most recent year of drowning fatalities on which we have data, there were 431 drownings and preventable water-related deaths. That marked the fifth consecutive year that a record low has been reached. We have national data on the last five years from 1997 to 2001. During that period, there were 2,523 Canadian

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 28 juin 2005

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été déposé le projet de loi S-12, concernant les motomarines dans les eaux navigables, se réunit en ce jour à 17 h 8 pour examiner ce projet de loi.

Le sénateur Ethel Cochrane (*vice-présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Avec nous aujourd'hui, nous avons M. Hawkins et M. Haga. M. Haga est directeur général et responsable de la protection de la vie privée, et M. Hawkins est le directeur exécutif de la succursale du Québec de la Société de sauvetage. Leurs bureaux se trouvent à Montréal.

La vice-présidente: Je suppose que vous avez une déclaration à faire avant la période de questions. Allez-y s'il vous plaît.

M. Rick Haga, directeur général national et responsable de la protection de la vie privée, Société de sauvetage: Oui, effectivement. Bonsoir, honorables sénateurs, mesdames et messieurs. Nous vous remercions de nous donner l'occasion de dire ce que nous pensons et de donner notre position au sujet du projet de loi S-12, concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Certains d'entre vous le savent peut-être, notre société regroupe les maîtres nageurs sauveteurs spécialisés du Canada. Nous sommes un organisme national canadien de bénévoles et un organisme de bienfaisance enregistré. Nous sommes une organisation axée sur le bénévolat et nous comptons sur nos bénévoles et un petit effectif pour nous acquitter de notre mission, à savoir prévenir les noyades et les blessures liées à l'eau au Canada. Nos programmes couvrent un large éventail de domaines importants, notamment le sauvetage, la surveillance de baignade, la natation, l'éducation du public, les premiers soins, la gestion de la sécurité aquatique et la navigation de plaisance. Notre société est l'organisme directeur canadien pour le sauvetage sportif et nous sommes membres de la Fédération internationale de sauvetage aquatique ainsi que du Conseil pour le Commonwealth de la Société royale de sauvetage.

Nous effectuons des recherches sur la noyade au Canada depuis plus de 10 ans. Au départ, il faut savoir que nous sommes encouragés par la tendance à la baisse, continue et à long terme, des noyades et que nos initiatives de prévention de la noyade, ainsi que celles de certains de nos partenaires, contribuent à cette diminution.

Cette tendance à la baisse à long terme des noyades au Canada se poursuit, et c'est une bonne nouvelle. Pour 2001, l'année la plus récente pour laquelle nous avons des données concernant les noyades, nous avons enregistré 431 noyades et morts liées à l'eau qui auraient pu être évitées. C'est la cinquième année de suite que nous obtenons un minimum record. Nous possédons des données nationales sur les cinq années précédentes, soit

water-related deaths, which is a decrease of 20 per cent from the previous five-year total. In 1996, there were 617 water-related deaths.

However, drowning is still the third leading cause of unintentional deaths of Canadians under 60 years of age, surpassed only by motor vehicle collisions and poisoning. This makes drowning prevention a long-term commitment for the Lifesaving Society and its partners.

Our research over a five-year period shows that 1,587 drownings occur while victims are engaged in recreational activities, including boating and playing in, on or near water. Boating accounts for 824 of those water-related fatalities, which represents 33 per cent of the total. Fatalities involving personal watercraft increased by 25, which is 14 per cent on a national basis, from 1997 to 2001. Deaths involving small power boats declined to 257 for that same five-year period, which represents 34 per cent.

Fortunately, the absolute number is not that great relative to the number of power boats versus personal watercraft on Canadian waterways. We estimate that the number of deaths related to personal watercraft is 10 per year for every 100,000 craft. It is estimated that for the non-PWC power boats, there are six deaths for every 100,000, while canoes have a rate of three. It is important to note that the number of fatalities involving non-powered inflatable craft, which many of you have seen over the years, has increased substantially. There were nine deaths in 2001 and that rose sharply to 26 for that five-year period, which is about 37 per cent.

The society is opposed to the passage of Bill S-12 as it stands, and we would support some modifications. I understand senators have heard from experts at Transport Canada, other boating-related organizations, and the Office of Boating Safety. Certainly from the testimony that I have read, some good suggestions have been put forward.

Our organization advocates and supports improved safety for all boating in Canada. We like to focus on three fundamental areas of emphasis in order to be successful from a Canada-wide perspective in reducing boating fatalities and incidents. While the prime objective of Bill S-12 is safety, its regulatory framework is applicable to PWCs and their users only. Given the drowning data research, it is our opinion that we should be looking at a Canadian solution to the issue that would encompass all recreational boating in Canada, not only personal watercraft. It would include jet boats, inflatables and all kinds of craft.

de 1997 à 2001. Au cours de cette période, il y a eu 2 523 morts liées à l'eau au Canada, une diminution de 20 p. 100 par rapport au total de la période précédente de cinq ans. En 1996, il y a eu 617 morts liées à l'eau.

Toutefois, la noyade demeure la troisième cause de décès non intentionnels chez les Canadiens de moins de 60 ans, derrière les accidents de véhicules automobiles et l'empoisonnement. La prévention de la noyade est donc un engagement à long terme de la Société de sauvetage et de ses partenaires.

Nos recherches sur une période de cinq ans indiquent que 1 587 noyades ont eu lieu alors que les victimes participaient à des activités récréatives, y compris la navigation de plaisance, les jeux dans l'eau, sur l'eau ou à proximité de l'eau. La navigation de plaisance compte pour 824 de ces morts liées à l'eau, ce qui correspond à 33 p. 100 du total. Le nombre de décès attribuables aux motomarines a augmenté de 25, ce qui correspond à 14 p. 100 au niveau national, de 1997 à 2001. Le nombre de morts liées à des petites embarcations à moteur a baissé pour atteindre 257 au cours de cette même période de cinq ans, ce qui représente 34 p. 100.

Heureusement, ce chiffre absolu n'est pas si important si l'on considère le nombre d'embarcations à moteur par rapport au nombre de motomarines sur les voies navigables canadiennes. Nous estimons que le nombre de morts liées aux motomarines est de dix par année par tranche de 100 000 motomarines. Pour les embarcations à moteur autres que les motomarines, nous estimons ce chiffre à six morts par tranche de 100 000, alors que pour les canaux nous avons un taux de trois. Il faut savoir que le nombre de morts liées à des canots pneumatiques non motorisés, que nombre d'entre vous ont vus au cours des années, a augmenté de façon marquée. En 2001, il y a eu neuf morts et ce chiffre est passé de façon spectaculaire à 26 au cours de la période de cinq ans, soit environ 37 p. 100.

Notre société s'oppose à l'adoption du projet de loi S-12 tel qu'il est formulé et nous appuierions certaines modifications. Je crois comprendre que les sénateurs ont entendu des spécialistes de Transports Canada, d'autres organisations de navigation, ainsi que du Bureau de la sécurité nautique. Manifestement, si je me fie aux témoignages que j'ai lus, de très bonnes suggestions ont été proposées.

Notre organisation préconise et appuie une sécurité accrue pour toute la navigation de plaisance au Canada. Nous aimerions nous concentrer sur trois domaines fondamentaux afin de réussir, pour l'ensemble du Canada, à réduire le nombre de morts et d'incidents. Si l'objectif principal du projet S-12 est la sécurité, son cadre de réglementation ne s'applique qu'aux motomarines et à leurs utilisateurs. Étant donné les données de la recherche sur les noyades, nous pensons qu'il serait utile de trouver une solution canadienne à ce problème, qui engloberait toute la navigation de plaisance au Canada, pas seulement les motomarines. Elle devrait inclure les canots à réaction hydraulique, les bateaux pneumatiques et tous les types d'embarcations.

We know that many incidents in this country are the result of lack of knowledge and lack of boater training. In our view, education and boater training are critical. That is what we do as an organization. As well, there is the legislation and enforcement component.

Our organization believes that improved operator knowledge and training is essential to enhance safety on waterways in Canada. Some statistics that we reviewed in preparation for today included those prepared by the U.S. National Transportation Safety Board, which determined that lack of appropriate instruction or education was a factor in 84 per cent of PWC accidents in 1996. This number may be a bit skewed, and it is an old number, but we do know that many incidents and accidents related not only to PWCs but also to power boats, canoes, rowboats and kayaks are due to a lack of knowledge and awareness. The wearing of personal flotation devices is a critical element in legislation for which we have been advocating.

We strongly support the expansion and improved delivery of the pleasure craft operator competency program under the umbrella of the Canadian Coast Guard. We work with Transport Canada to improve the program and the testing of operator proficiency for all boaters in Canada. As a boat training agency, we recognize that there have been fundamental problems with the program. We are as concerned, as I am sure is this group, with respect to the problems of the program, but solutions are on the table and there is some movement forward.

Knowledge and training can only be enhanced by on-water enforcement of boating regulations, which is a significant resource issue. We see a strength in Bill S-12 relevant to resources with the provision for local authorities, with the agreement of law enforcement officials, to determine what kind of restrictions for personal watercraft should be put in place. We would also encourage the inclusion of law enforcement officials in the development of these regulations. Enforcement is one of the most challenging issues related to the safety and use of all watercraft. It is important that we continue to work to improve the enforcement of those regulations in respect of all watercraft.

As senators are aware, the Canada Shipping Act prohibits the careless operation of a vessel. This means that no person shall operate a small vessel in a careless manner without due care and attention and without reasonable consideration of other persons. We know that, at the local level, there is a lack of awareness of this regulation, posting of regulations and education. There is a shared responsibility between the Canadian Coast Guard, the Office of Boating Safety and organizations such as ours to inform the general public.

Nous savons que de nombreux incidents au Canada résultent d'un manque de connaissances et d'un manque de formation des plaisanciers. À notre avis, l'éducation et la formation des plaisanciers sont essentielles. C'est ce que nous faisons en tant qu'organisation. Il y a également la loi et l'application de la loi qui entrent en ligne de compte.

Notre organisation croit qu'il est essentiel d'améliorer les connaissances et la formation des conducteurs d'embarcations pour améliorer la sécurité sur les voies navigables du Canada. Certaines statistiques que nous avons étudiées pour préparer notre exposé d'aujourd'hui comprenaient, entre autres, celles du U.S. National Transportation Safety Board, qui a déterminé que le manque de formation et d'éducation constituait un facteur dans 84 p. 100 des accidents de motomarines en 1996. Ce chiffre est peut-être un peu faussé car il s'agit d'une vieille donnée, mais nous savons que de nombreux incidents et accidents liés non seulement aux motomarines mais aussi aux embarcations à moteur, aux canots, aux chaloupes à rames et aux kayaks résultent d'un manque de connaissances et de sensibilisation. Le port d'un dispositif de flottaison personnel est un élément essentiel que nous avons préconisé au niveau législatif.

Nous appuyons vivement l'amélioration et l'élargissement du programme de compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, sous l'égide de la Garde côtière du Canada. Nous travaillons de concert avec Transports Canada afin d'améliorer le programme et les examens de compétence des conducteurs d'embarcations au Canada. En tant qu'organisme de formation des conducteurs d'embarcations, nous reconnaissons que le programme a des problèmes fondamentaux. Nous sommes aussi inquiets que vous, j'en suis sûr, des problèmes du programme, mais des solutions ont été proposées et il y a du progrès.

Les connaissances et la formation ne peuvent être promues que par l'application sur l'eau des règlements sur la navigation de plaisance, ce qui fait intervenir la question importante des ressources. Du point de vue des ressources, nous voyons un point fort dans le projet de loi S-12, avec la disposition permettant aux autorités locales et aux organismes chargés de l'application de la loi de déterminer le type de restriction à mettre en place pour les motomarines. Nous voulons également encourager la participation des organismes chargés de l'application de la loi à l'élaboration de ces règlements. L'application de la loi est l'un des problèmes qui posent le plus de défis en ce qui concerne la sécurité et l'utilisation de toutes les motomarines. Il est important de continuer de travailler afin d'améliorer la mise en application de ces règlements concernant les motomarines.

Comme les sénateurs le savent sans doute, la Loi sur la marine marchande du Canada interdit l'utilisation imprudente d'un bâtiment. Cela signifie que personne ne peut conduire un petit navire de manière imprudente, sans la diligence voulue et l'attention nécessaire et sans la considération raisonnable d'autrui. Nous savons qu'au niveau local il existe un manque de sensibilisation à ce règlement, à l'affichage des règlements et à l'éducation. Il incombe à la Garde côtière canadienne, au Bureau de la sécurité nautique et à des organisations telles que la nôtre d'informer le grand public.

The Lifesaving Society applauds the Senate for its ongoing commitment and work to improve boating safety in Canada. We agree that local knowledge of lakes should guide the use of all boating activities and effective legislation for the preservation and protection of Canada's ecosystem in harmony with the safe enjoyment and use of Canada's waterways. We encourage the Senate to develop effective regulations for all aspects of safe boating across Canada. To that end, we support the Canadianization of the model bill developed by the Personal Watercraft Association in the United States, which is a partnership of the industry that includes safe operation of personal watercraft, distances, interference with swimmers and non-motorized vessels.

I thank senators for this opportunity to present the position of the Lifesaving Society in respect of Bill S-12.

The Deputy Chairman: Does Mr. Hawkins have comments?

Mr. Raynald Hawkins, Executive Director (Quebec Branch), Lifesaving Society: No.

Senator Spivak: Mr. Haga, thank you for your presentation. I would like to make a couple of corrections, if I may. You referred to the U.S. National Safety Transportation Board and it is correct that 84 per cent of PWC operators studied by the board had no training, but the report does not conclude, as you suggested, that it was a factor in 84 per cent of the accidents; rather, it attributed accident cause to inattention, inexperience and inappropriate speed. These accounted for 70 per cent of the 814 accidents.

I would also like to say that the board concluded that there were problems of operator control during off-throttle situations and made recommendations to the manufacturers, for example, to evaluate personal watercraft design and make changes to improve operator control. To help prevent personal injuries, they should consider such items as off-throttle steering, braking, padded handle bars and operator equipment such as personal flotation devices and helmets.

You commented on personal flotation devices but, as you know, in Canada it is not yet mandatory to wear life jackets. Therefore, I would say that these are not matters of education alone; these are matters also of design and regulation.

Would you agree with that, since those are the U.S. Transportation National Safety Board's strong recommendations?

Mr. Haga: Thank you, senator, I appreciate that feedback.

I would agree that there is not one solution. I do not believe it is just a matter of education, I do not believe it is just a matter of legislation and that it is just a matter of enforcement. In the motor

La Société de sauvetage félicite le Sénat de son engagement continu et de son travail dans le but d'améliorer la sécurité de la navigation de plaisance au Canada. Il est vrai que la connaissance locale des lacs devrait guider toute activité de navigation de plaisance, ainsi que la législation pour la conservation et la protection de l'écosystème canadien, en harmonie avec la jouissance et l'utilisation en toute sécurité des voies navigables du Canada. Nous encourageons le Sénat à élaborer une réglementation efficace pour tous les aspects liés à une navigation de plaisance sécuritaire dans l'ensemble du pays. À cette fin, nous appuyons la canadiennisation du projet de loi modèle élaboré par la Personal Watercraft Association des États-Unis, formée de partenaires de ce secteur d'activités, qui concerne à la conduite sécuritaire des motomarines, les distances, l'interférence avec les nageurs et les embarcations non motorisées.

Je remercie les sénateurs de me donner la possibilité de présenter la position de la Société de sauvetage sur le projet de loi S-12.

La vice-présidente: Est-ce que M. Hawkins a des commentaires à faire?

M. Raynald Hawkins, directeur exécutif (Division du Québec), Société de sauvetage: Non.

Le sénateur Spivak: Monsieur Haga, merci de votre exposé. J'aimerais faire quelques corrections, si vous me le permettez. Vous avez fait référence au U.S. National Safety Transportation Board et il est exact que 84 p. 100 des conducteurs de motomarines étudiés par ce conseil n'avaient pas de formation, mais le rapport ne conclut pas, contrairement à ce que vous laissez entendre, que cela représentait un facteur dans 84 p. 100 des accidents. Plutôt, la cause de l'accident était attribuée à l'inattention, à l'inexpérience et à une vitesse inappropriée. Ces facteurs étaient présents dans 70 p. 100 des 814 accidents.

Je voudrais également dire que ce conseil américain a conclu qu'il existait des problèmes de maîtrise de la part du conducteur lorsque la commande des gaz était coupée et ce conseil a proposé des recommandations aux fabricants, par exemple, pour évaluer la conception des motomarines et apporter des changements afin d'améliorer la maîtrise du conducteur. Afin de prévenir les blessures personnelles, ils devraient considérer des éléments tels que la direction assistée lorsque la commande des gaz est coupée, le système de freinage, des guidons coussinés et du matériel de protection pour le conducteur comme un système de flottaison ou un casque.

Vous avez parlé des dispositifs de flottaison personnels mais, comme vous le savez, au Canada il n'est pas encore obligatoire de porter des gilets de sauvetage. Par conséquent, je dirais qu'il ne s'agit pas uniquement d'éducation, il s'agit également de conception et de réglementation.

Seriez-vous d'accord avec ces propositions, puisqu'elles sont fortement recommandées par le U.S. Transportation National Safety Board?

M. Haga: Merci, sénateur, j'apprécie vos commentaires.

Je serais d'accord pour dire qu'il n'y a pas qu'une seule solution. Je ne crois pas qu'il s'agisse simplement d'une affaire d'éducation, je ne crois pas qu'il s'agisse simplement d'une affaire

vehicle industry, we know that seat belt education alone did not solve the problems confronting that industry. Apart from changes in the seatbelts themselves, education and awareness were required. That is what I referred to earlier when I mentioned the three pillars, if you will. There must be some legislative teeth, there must be some education and then there must be enforcement.

If I may, I would reinforce the need for the mandatory wearing of personal flotation devices. That is the one solution to the problems in the boating community — and I know I am going outside the context of this hearing — that is critical and easy.

Senator Milne: You talked about 10 deaths per 100,000 PWCs, per year. What was the fatality rate for 100,000 boats per year?

Mr. Haga: I had indicated that the rate for non-PWC power boats was six deaths per year for every 100,000.

Senator Milne: Since the usage of PWCs seems to be almost twice as deadly as for other kinds of power boats, why are you against this bill?

Mr. Haga: There are certain elements in the bill that are important for consideration. It is not just a matter of one solution being incorporated in legislation. We need to look at the education component as well the enforcement component.

Senator Milne: Do you realize that the Senate can only consider legislation? We do not write regulations or guidelines, but we can introduce legislation.

Mr. Haga: Yes, I have been made aware of that, senator. I am aware that there is work being done by the Canadian Marine Advisory Committee to consider amendments and changes to the Canada Shipping Act to strengthen that component.

Senator Milne: Do you mean to change it from guidelines to regulations?

Mr. Haga: I am not sure if it is the intention to change from regulations or guidelines.

Senator Buchanan: May I ask a question of Senator Spivak? Maybe I misunderstood. Did you say that there are no regulations on life jacket use?

Senator Spivak: No, not at all. First, I do not think that is what I said. I just shook my head.

Senator Buchanan: No, you said there is no mandatory use.

Senator Spivak: I am sorry. In Canada, it is not mandatory. It is not regulated that you must wear life jackets. It is in the United States.

de loi et je ne crois pas non plus qu'il s'agisse simplement d'une affaire d'observation de la loi. Dans le secteur des véhicules à moteur, nous savons qu'uniquement éduquer les gens à mettre la ceinture de sécurité n'a pas résolu les problèmes auxquels ce secteur faisait face. Outre des changements à la conception des ceintures de sécurité elles-mêmes, l'éducation et la sensibilisation étaient nécessaires. C'est un peu ce à quoi je faisais référence plus tôt lorsque j'ai parlé des trois piliers, si vous le voulez. Il doit y avoir un certain mordant dans la loi, il doit y avoir une partie d'éducation et il doit y avoir une mise en application.

Si je peux me le permettre, j'insisterais sur du port obligatoire des dispositifs de flottaison personnels. Voici la solution aux problèmes de la navigation de plaisance — et je sais que je sors du contexte de cette audience — qui est à la fois essentielle et facile.

Le sénateur Milne: Vous avez dit qu'il y avait dix morts par tranche de 100 000 motomarines par année. Quel est le taux de mortalité par tranche de 100 000 embarcations par année?

M. Haga: J'avais indiqué que le taux de mortalité pour les embarcations à moteur autres que les motomarines était de six morts par année par tranche de 100 000 embarcations.

Le sénateur Milne: Puisque l'utilisation des motomarines semble être presque deux fois plus mortelle que pour toute autre forme d'embarcations à moteur, pourquoi êtes-vous contre ce projet de loi ?

M. Haga: Il existe certains éléments du projet de loi qui sont importants et qui devraient être pris en compte. Mais il ne s'agit pas d'incorporer une seule solution dans la loi. Il faut considérer la partie éducation, tout comme la partie mise en application.

Le sénateur Milne: Est-ce que vous comprenez que le Sénat ne peut que considérer la loi? Nous n'écrivons pas les règlements ni les directives, mais nous pouvons proposer des lois.

M. Haga: Oui, je suis au courant de cela, sénateur. Je sais que le Conseil consultatif maritime canadien effectue un travail afin de considérer des amendements et des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada dans le but de renforcer cet élément.

Le sénateur Milne: Vous voulez dire de faire en sorte que les directives deviennent des règlements?

M. Haga: Je ne suis pas sûr que l'intention soit de changer la réglementation ou les directives.

Le sénateur Buchanan: Est-ce que je peux poser une question au sénateur Spivak? Peut-être que je n'ai pas compris, mais est-ce que vous avez dit qu'il n'existait pas de règlements concernant l'utilisation des gilets de sauvetage?

Le sénateur Spivak: Non, pas du tout. Tout d'abord je ne crois pas que ce soit ce que j'ai dit. J'ai simplement hoché la tête.

Le sénateur Buchanan: Non, vous avez dit qu'il n'y a pas d'usage obligatoire.

Le sénateur Spivak: Je suis désolée. Au Canada, ce n'est pas obligatoire. Il n'y a pas de réglementation vous forçant à porter des gilets de sauvetage. C'est juste aux États-unis.

Senator Buchanan: You must have them in the boat. On the lake where I have a cottage, I know that the RCMP have picked people up because they did not have life jackets in their boats. It is mandatory.

Senator Spivak: Yes, but it is not the law.

Senator Milne: As far as I know, it is mandatory to have them in the boat, but not worn by a person.

[Translation]

Mr. Raynald Hawkins, Executive Director (Quebec Branch): Mr. Chairman, I would like to clarify something. Under Canadian law, all pleasure craft owners are required to have the right sizes and number of personal flotation devices, commonly called PFDs, or life jackets.

As for personal watercraft operators, under Canadian law, if an operator is not wearing a flotation device, there must be some additional equipment on board the watercraft. For that reason, the majority of personal watercraft users in Canada wear their flotation device, in order to limit the amount of equipment on board the watercraft.

According to a Canadian study done in cooperation with the Canada Safe Boating Council, kayakers and personal watercraft users wear personal flotation devices more than any other recreational boaters.

[English]

Senator Buchanan: That is right.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Hawkins, for clearing that up.

Senator Adams: Mr. Haga, you say that the work of your organization is done mostly by volunteers.

Mr. Haga: Yes.

Senator Adams: I see you work with Transport Canada and with the Coast Guard. The figures of fatalities that you gave us, did most of those occur in recreational circumstances? Bill S-12 deals with the recreational use of water vehicles rather than boats used for other purposes.

You say you are in favour of Bill S-12 but, like some of our witnesses, you say that we need more regulation. How would those be enforced? Do we have enough manpower to enforce new regulations? If we do pass more regulations, cottage owners and ratepayers' organizations might see their taxes being raised to pay for the enforcement of new bylaws. Will the RCMP, the Coast Guard, or Transport Canada, be responsible to enforce Bill S-12, if it passes?

Le sénateur Buchanan: Vous devez les avoir dans le bateau. Sur le lac, où j'ai mon chalet, je sais que la GRC a arrêté des gens, parce qu'ils n'avaient pas de gilets de sauvetage dans leurs embarcations. C'est obligatoire.

Le sénateur Spivak: Oui, mais ce n'est pas la loi.

Le sénateur Milne: Ce que je sais, c'est qu'il est obligatoire de les avoir dans l'embarcation, mais pas de les porter.

[Français]

M. Raynald Hawkins, directeur exécutif (Division du Québec): Monsieur le président, j'aimerais apporter une clarification. La loi canadienne oblige tous les propriétaires d'embarcations de plaisance d'avoir en tailles appropriées et en nombres suffisants les dispositifs de flottaison communément appelés « PFD » ou « gilets de sauvetage ».

En ce qui a trait aux motomarines, la législation canadienne prévoit que si un motomariniste ne porte pas le dispositif de flottaison, il doit avoir à bord de son embarcation une série d'équipements additionnels. C'est ce qui fait que la majorité des motomarines, au Canada, portent leur dispositif de flottaison parce que cela restreint le nombre d'équipements à bord de l'embarcation.

Selon une étude canadienne faite en collaboration avec le Conseil canadien de la sécurité nautique, les kayakistes et les motomarines sont les plaisanciers qui portent le plus les dispositifs de flottaison individuels.

[Traduction]

Le sénateur Buchanan: C'est exact.

La vice-présidente: Merci, monsieur Hawkins d'avoir éclairci cela.

Le sénateur Adams: Monsieur Haga, vous dites que le travail effectué par votre organisation est surtout l'oeuvre de bénévoles.

M. Haga: Oui.

Le sénateur Adams: Je vois que vous travaillez avec Transports Canada et avec la Garde côtière. Pour les nombres de décès que vous nous avez mentionnés, est-ce que la plupart d'entre eux ont eu lieu dans un cadre récréatif? Le projet de loi S-12 concerne l'utilisation récréative des véhicules aquatiques, plutôt que des bateaux utilisés à d'autres fins.

Vous dites que vous êtes pour le projet de loi S-12 mais, comme certains de nos témoins, vous dites qu'il y a besoin de plus de réglementation. Comment celle-ci pourrait-elle être mise en application? Avons-nous suffisamment de personnel pour faire en sorte que les nouveaux règlements soient appliqués? Si nous adoptons d'autres règlements, les organisations de propriétaires de chalets et de contribuables verront leurs taxes augmenter, afin de payer pour la mise en application de nouveaux arrêtés municipaux. Est-ce que c'est la GRC, la Garde côtière ou Transports Canada qui sera chargé de mettre le projet de loi S-12 en application, s'il est adopté?

Mr. Haga: I would imagine there would be an obligation on local community associations or municipalities to enforce the legislation, as well as the various police agencies across the country. The RCMP would play a role, as well as the OPP, the Quebec Provincial Police and, perhaps, conservation personnel.

Senator Adams: If we pass the bill, do they have enough people now to do that?

Mr. Haga: From what I am led to believe, that is a major problem. Enforcement resources are strapped. Ten, twenty or thirty years ago, more enforcement resources were dedicated to marine safety or marine enforcement than today. There have been some cutbacks. That would be a significant challenge to overcome.

Senator Adams: You are talking about training more people. Should people who wish to operate these vehicles be compelled to have the equivalent of a driver's licence for these vehicles? They might think twice about taking a six-year-old kid out on the back of a PWC if they do not have a licence to operate one. Should there be more education about watercraft?

Mr. Haga: Absolutely. Education is one of the cornerstones of what we need to do to solve this problem. Awareness, training and operator proficiency is also important. As Senator Spivak indicated, in the past, many personal watercraft owners went out and bought their PWC and did not have access to training. They did not have access to operator proficiency programs. More such programs are available today. That is an important element.

Senator Adams: I am of the view that anyone under the age of 16 years should not be allowed to operate an ATVs or a similar vehicle. Perhaps a notice to that effect should be posted on each piece of equipment. Do you agree with that?

Mr. Haga: Yes; absolutely.

Senator Moore: I am not sure whether you said that you are against the bill or you would like to see the bill amended to incorporate some changes that you could live with.

Mr. Haga: That is probably a fairer statement, yes.

Senator Moore: I do not think I heard you say you were against it. Does your organization look into the damage caused to the environment by these machines or to the pollution that they create?

Mr. Haga: No. We are certainly aware of the environmental concerns, but we are strictly focussed on boating safety, boat operator training and proficiency, not on the environment. As an organization, we do not want to see Canada's ecosystem damaged.

M. Haga: J'imagine qu'il doit y avoir une obligation des associations de la collectivité locale ou des municipalités de mettre en application la loi, ainsi que des divers corps policiers du pays. La GRC jouerait un rôle, ainsi que l'OPP, la Sûreté du Québec et, peut-être le personnel chargé de surveiller la conservation.

Le sénateur Adams: Si nous adoptons ce projet de loi, est-ce qu'ils ont suffisamment de personnel à l'heure actuelle pour la mettre en vigueur?

M. Haga: De ce qu'on m'a dit, il s'agit d'un problème majeur. Les ressources pour la mise en application sont déjà entièrement utilisées. Il y a 10, 20 ou 30 ans, il y avait davantage de ressources pour la mise en application concernant la sécurité maritime ou la mise en application des lois maritimes qu'aujourd'hui. Il y a eu des compressions et cela serait un défi important à relever.

Le sénateur Adams: Vous parlez de former plus de gens. Est-ce que les gens qui souhaitent conduire ces véhicules devraient être obligés d'obtenir l'équivalent d'un permis de conduire pour ces véhicules? Peut-être qu'ils y penseraient à deux fois avant de prendre un enfant de six ans à l'arrière d'une motomarine, s'ils n'avaient pas de permis de conduire de ce véhicule. Devrait-il y avoir plus d'éducation au sujet des motomarines?

M. Haga: Absolument. L'éducation est l'une des pierres angulaires de ce que nous avons besoin de faire pour résoudre ce problème. La sensibilisation, la formation et la compétence des utilisateurs sont également importantes. Comme l'indiquait le sénateur Spivak, autrefois, de nombreux propriétaires de motomarines achetaient leurs motomarines et n'avaient pas accès à une formation. Ils n'avaient pas accès au Programme de compétence des utilisateurs. D'avantage de ces programmes sont offerts aujourd'hui et c'est un élément important.

Le sénateur Adams: Je pense qu'une personne de moins de 16 ans ne devrait pas être autorisée à conduire un véhicule tout-terrain ou un véhicule semblable. Peut-être qu'un avis à cet effet devrait être affiché sur chaque véhicule. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Haga: Oui, absolument.

Le sénateur Moore: Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris, dites-vous que vous êtes contre ce projet de loi ou que vous préféreriez que le projet de loi soit modifié afin d'y intégrer certains des changements qui vous conviendraient.

M. Haga: Oui c'est peut-être une meilleure façon de le dire.

Le sénateur Moore: Je ne pense pas vous avoir entendu dire que vous êtes contre. Est-ce que votre organisation considère les dommages causés à l'environnement par ces véhicules ou la pollution qu'ils créent?

M. Haga: Non. Nous sommes certainement conscients des préoccupations environnementales, mais nous nous concentrons strictement sur la sécurité des embarcations, la formation et la compétence des conducteurs et non sur l'environnement. En tant qu'organisation, nous ne voulons pas voir l'écosystème canadien endommagé.

Senator Moore: I take it you are in favour of all vessels on the water being operated according to the rules of the water and observing proper navigational practices?

Mr. Haga: Absolutely.

Senator Moore: Have you ever watched these vessels being operated?

Mr. Haga: I have. I have seen some operated quite well and others operated quite aggressively and inappropriately.

[Translation]

Senator Massicotte: I have a question that may have already been answered. In the past few years, a number of changes have been made to the safety and handling of personal watercraft, and boaters are required to have some training. Has any decrease been seen in the number of fatalities and accidents since these steps were taken in Canada?

Mr. Hawkins: We are working with the coroners' offices all across Canada. Our data since the enactment of the Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations are too recent to measure the impact of those regulations. However, in general, the trend is a downward one, both in Canada and in Quebec.

In 1990, when there was greater concern about drownings, there were, on average, around 125 drownings per year in Quebec. There are now around 90 drownings per year in Quebec. Over 15 years of awareness campaigns by the Lifesaving Society have been successful.

Based on police reports, we will begin to see the impact of the fact that operators are now required to have a Pleasure Craft Operator Card. We have a series of questions for each survey we do. At present, we are unable to extract that data, because there is no national database to compare boaters who have an operator card under the regulations with those who do not. Nevertheless, it was naturally a very important step when personal watercraft and craft under four meters were included in 2002. As for other pleasure craft, we will have to wait until 2009 for them to be covered by the regulations.

As a result, I imagine we will soon be able to compile that data in order to measure the impact of the new regulations.

Senator Massicotte: Do you have an opinion on what the manufacturers are telling us about personal watercraft technology, and whether these vehicles can even be operated off throttle? Is that in your view an important safety feature?

Mr. Hawkins: To begin with, it is through training that people will be made aware. All personal watercraft operators in Canada must have an operator card. However, we have not yet managed

Le sénateur Moore: Je suppose que vous êtes pour le fait que toutes les embarcations soient conduites en conformité avec les règles nautiques et dans le respect des pratiques de la navigation.

M. Haga: Absolument.

Le sénateur Moore: Avez-vous déjà observé comment ces vaisseaux étaient conduits?

M. Haga: Oui. J'en ai vu qui étaient très bien conduites et d'autres qui étaient conduites de manière agressive et inappropriée.

[Français]

Le sénateur Massicotte: J'ai une question à laquelle on a peut-être répondu. Depuis quelques années on a apporté plusieurs amendements à la sécurité et à la conduite des motomarines et l'on exige que les opérateurs d'embarcations navigables suivent une formation. A-t-on constaté une diminution du nombre de décès et du nombre d'accidents suite à ces mesures prises au Canada?

M. Hawkins: Nous travaillons avec les bureaux de coroners à travers le Canada. Nos données, suite à l'adoption de la réglementation relative au permis de conducteur d'embarcations de plaisance, sont trop récentes pour mesurer l'impact de cette réglementation. Toutefois, de façon générale, la tendance va en diminuant, tant au Canada qu'au Québec.

En 1990, lorsqu'on s'est préoccupé davantage du phénomène de la noyade, on en comptait, en moyenne, près de 125 annuellement au Québec. Il se produit maintenant environ 90 noyades par année au Québec. Les campagnes de sensibilisation menées par la Société de sauvetage depuis plus de 15 ans ont porté fruit.

En se basant sur les rapports de police, on va commencer à voir l'impact du fait que les opérateurs doivent désormais détenir une carte de conducteur d'embarcation de plaisance. Nous avons une série de questions pour chaque enquête que nous menons. À ce moment-ci, nous ne sommes pas en mesure d'extraire ces données, car il n'existe aucune base de données à l'échelle nationale pour établir le lien entre les conducteurs d'embarcation qui détiennent une carte de compétence, en vertu de la réglementation, et ceux qui n'en détiennent pas. Néanmoins, cette étape fut, naturellement, très importante lorsqu'on a inclut les motomarines et les embarcations inférieures à 4 mètres depuis 2002. Pour ce qui est des autres embarcations de plaisance, nous devons aller jusqu'en 2009 avant qu'elles ne soient couvertes par la réglementation.

Par conséquent, j'imagine que nous serons bientôt en mesure de colliger ces données pour mesurer l'impact de cette nouvelle réglementation.

Le sénateur Massicotte: Avez-vous une opinion à savoir ce que nous disent les fabricants, au niveau technique, en ce qui a trait aux motomarines, si on peut conduire ces véhicules même si le moteur est éteint? Est-ce, à votre avis, un point important au niveau sécurité?

M. Hawkins: À prime abord, c'est par la formation qu'on va sensibiliser les gens. Tous les opérateurs de motomarines au Canada doivent maintenant détenir une carte de compétence.

to reach all personal watercraft owners, nor have we managed to reach all pleasure craft owners in Canada, and there is still a good number of them left. In Quebec, we are talking about close to 1.2 million recreational boaters. Of that number, we have managed to train around 400,000. So there are still 800,000 to be reached.

On the more mechanical side of personal watercraft, manufacturers are being pressured to limit the speed of these craft. And yet just this week, I have seen other types of craft on the St. Lawrence River going just as fast and maneuvering just as dangerously as personal watercraft. So in my opinion it is a matter of awareness raising. As an educator, I always say that you learn through repetition. The message has to be repeated year after year.

In Quebec, we have been running an awareness campaign that targets personal watercraft operators directly for ten years now. The data indicate that this campaign appears to have been successful. Of all drownings in Quebec, only 2 per cent are linked to personal watercraft.

We attribute our success to the fact that we are able to educate personal watercraft operators by approaching them directly at events. We have also worked with the dealers and various manufacturers to reinforce the training and awareness message. The results have been a bit slow coming, but in the long run, they will be positive.

Senator Massicotte: Transport Canada suggested to the committee that the regulations should require any craft heading away from shore to go out at least 200 metres before turning left or right. Some lakes in the United States apparently have this requirement. In your opinion, would that kind of requirement be a good thing?

Mr. Hawkins: We do know that heading perpendicularly out from shore is perhaps the best way to go. At the same time, you have to understand that it takes a certain speed to depart from a dock or shallow water. There are perhaps these constraints that the water skiing industry could tell us more about. The 30 metres currently referred to seem appropriate for all recreational boaters. There may be something that could be done with the legislation.

Senator Massicotte: Clearly, if we do that, there will be no more accidents with swimmers or kayaks because 200 metres is far enough. That would reduce the number of accidents.

Mr. Hawkins: The data on water-related incidents will enable us to make that connection. At this point in time, I cannot say specifically how these regulations will affect the data on recreational boating. However, the fact that Canadians are not wearing their flotation devices means that we have a lot more drownings in Canada. Barely 12 per cent of victims were wearing their flotation device. In Quebec, I have worked with coroner Jacques Bérubé on 55 recreational boating-related drownings. If those people had been wearing their flotation device, only five of those cases would have been investigated.

Toutefois, on n'a pas encore réussi à rejoindre l'ensemble des propriétaires de motomarines, tout comme on ne réussit pas à rejoindre l'ensemble des propriétaires de navires de plaisance au Canada, et il en reste un bon nombre. Au Québec, on parle de près de 1,2 millions de plaisanciers. Sur ce chiffre, on a réussi à en former environ 400 000. Il en reste donc 800 000 à rejoindre.

Sur le côté plus mécanique de la motomarine, des pressions sont exercées sur les fabricants visant à limiter la vitesse de ces embarcations. Toutefois, encore cette semaine j'ai constaté sur le fleuve Saint-Laurent d'autres types d'embarcation qui allaient aussi vite et qui se déplaçaient de façon aussi dangereuse que les motomarines. Donc, à mon avis, c'est une question de sensibilisation. En tant qu'éducateur, je le dis constamment, apprendre c'est répéter. Il faut répéter le message année après année.

Au Québec, on a organisé depuis maintenant dix ans, une campagne de sensibilisation qui vise directement les opérateurs de motomarines. Selon les données, cette campagne semble avoir porté fruit. Sur l'ensemble des noyades qui se produisent au Québec, seulement 2 p. 100 sont reliées à la motomarine.

Nous attribuons notre succès au fait que nous puissions sensibiliser les opérateurs de motomarines en allant les voir directement lors d'activités. Nous avons également travaillé avec les concessionnaires et différents fabricants pour renforcer le message de formation et de sensibilisation. Les résultats se font quelque peu attendre, mais à la longue ils seront positifs.

Le sénateur Massicotte: Transports Canada a proposé au comité d'exiger dans ses règlements, que toute embarcation s'éloignant de la rive le fasse à une distance minimale de 200 mètres avant de pouvoir tourner à gauche ou à droite. On a remarqué cette exigence sur certains lacs aux États-Unis. À votre avis, une telle mesure serait-elle favorable?

M. Hawkins: On sait très bien que partir de façon perpendiculaire à la rive est peut-être la meilleure façon de partir. En même temps, il faut comprendre que cela prend une certaine vitesse pour partir du quai ou de la partie peu profonde. Il y a peut-être ces contraintes que l'industrie du ski nautique pourrait nous apporter davantage. Les 30 mètres auxquels on fait allusion présentement semblent être appropriés pour l'ensemble des plaisanciers. Il y a peut-être une façon de travailler la législation.

Le sénateur Massicotte: Évidemment, si on fait cela, il n'y aura plus d'accidents de nageurs ou de kayaks parce que 200 mètres, c'est assez loin. Cela diminuerait le nombre d'accidents.

M. Hawkins: Ce sont les données sur les incidents causés par l'eau qui vont nous permettre de faire cette association. Au moment où on se parle, je ne peux pas dire de façon précise l'impact de ce règlement sur les données reliées à la plaisance. Cependant, le fait que le Canadien ne porte pas son dispositif de flottaison fait en sorte qu'on a beaucoup plus de noyades au Canada. À peine 12 p. 100 des victimes portaient leur dispositif de flottaison. Au Québec, j'ai travaillé avec le coroner Jacques Bérubé sur 55 cas de noyades reliées à la plaisance. Si les gens avaient porté leur dispositif de flottaison, on aurait fait une enquête sur cinq cas seulement.

Here again, we need to toughen the requirement to wear a flotation device, especially because manufacturers have managed to invent devices that are entirely appropriate for each activity, be it kayaking, personal watercraft, waterskiing or large craft. There are now devices that inflate automatically if you fall in the water. There is no longer any reason not to wear them.

[English]

Senator Buchanan: Are you familiar with the proposal that was given to us last week by officials from Transport Canada, specifically Mr. John Forster, Assistant Deputy Minister?

Mr. Haga: Yes, I read the transcript.

Senator Buchanan: What do you think of their proposals to restrict the boating regulations? The first one they mentioned was to restrict power-driven vehicles at a speed in excess of 10 kilometres per hour within 30 meters. That has been applied in Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia. In Nova Scotia, the department has made application for the same restriction there. The other guidelines, based on the United States Personal Watercraft Association's guidelines, include a public education initiative, a proposal of amendments to the boating restrictions and regulations, and the addition of a schedule, for example, requiring a straight-line course near shore, within 200 metres perhaps, applicable to all power-driven vehicles. Would you comment on that?

Mr. Haga: Certainly, we would support that approach from the perspective of safety and education. The establishment and harmonization of clear guidelines is critical. In essence, we would support that.

Senator Buchanan: We also came to the conclusion that, whether talking about Bill S-12 or about the current regulations under the Canada Shipping Act and the proposed amendments to those regulations, it boils down to one thing: enforcement. The problem with enforcement in most of the lakes with which I am familiar is that there are not enough people to do the job. Even though the RCMP and the Coast Guard would be involved in enforcement, there are not enough human resources to enforce the existing regulations, let alone additional regulations. That is the case whether the enforcement were to fall under the Canada Shipping Act, which would duplicate the proposed provisions in Bill S-12, or under Bill S-12.

Mr. Haga: Certainly, in addition to good legislation, education and awareness, enforcement is a critical area, and I recognize that the lack of resources is a problem. However, if the legislation were in place, the threat of enforcement could act as a strong deterrent. Until more resources are brought to bear, I would offer that as a possible solution.

Encore là, il faut renforcer l'obligation de porter un dispositif de flottaison, d'autant plus que les fabricants ont réussi à inventer des dispositifs tout à fait appropriés pour chacune des activités, que ce soit pour le kayakiste, pour le motomariniste, pour le skieur nautique ou pour la grosse embarcation. Il y a maintenant des dispositifs qui se gonflent automatiquement si on tombe à l'eau. Il n'y a plus de raison de ne pas les porter.

[Français]

Le sénateur Buchanan: Connaissez-vous la proposition qui nous a été faite la semaine dernière par les fonctionnaires de Transports Canada, tout particulièrement par M. John Forster, le sous-ministre adjoint?

M. Haga: Oui, j'ai lu la transcription.

Le sénateur Buchanan: Que pensez-vous de leurs propositions de restreindre les règlements sur la navigation de plaisance? Leur première proposition était de restreindre la vitesse des embarcations à moteur à 10 kilomètres à l'heure dans la zone à moins de 30 mètres du rivage. Cela a été appliqué en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique. En Nouvelle-Écosse, le ministère a demandé d'appliquer la même restriction là-bas. Les autres directives, qui se fondaient sur les directives de la United States Personal Watercraft Association, comprennent une initiative d'éducation publique, une proposition de modification des restrictions et des règlements sur la navigation de plaisance et l'ajout d'une annexe, par exemple, demandant un parcours en ligne droite jusqu'à du bord 200 mètres peut-être, applicable à toutes les embarcations à moteur. Est-ce que vous pourriez nous donner vos observations là-dessus?

M. Haga: Certainement, nous serions pour cette approche du point de vue de la sécurité et de l'éducation. La détermination et l'harmonisation de directives claires sont essentielles. En principe, nous sommes pour ce genre de choses.

Le sénateur Buchanan: Nous en sommes arrivés également à la conclusion que, qu'il s'agisse du projet de loi S-16 ou de la réglementation actuelle en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada ainsi que des amendements proposés à ces règlements, cela revient à une chose: l'observation de la loi. Le problème avec le respect de la loi sur la plupart des lacs que je connais est qu'il n'y a pas suffisamment de gens pour faire ce travail. Quand bien même que la GRC et la Garde côtière participeraient à ce travail d'application de la loi, il n'y a pas suffisamment de ressources humaines pour faire respecter les règlements actuels, encore moins pour des règlements supplémentaires. C'est le cas, peu importe que l'application relève de la Loi sur la marine marchande du Canada, ce qui doublerait certaines des dispositions du projet de loi S-12, ou qu'elle relève du projet de loi S-12.

M. Haga: Certainement, outre une bonne loi, l'éducation et la sensibilisation, l'application est un aspect essentiel et je reconnais que le manque de ressources constitue un problème. Cependant, si la loi était adoptée, la menace de la mise en application pourrait agir comme un élément fortement dissuasif. Jusqu'à ce que nous ayons plus de ressources, je dirais que c'est une solution possible.

Senator Buchanan: I am not opposed to Bill S-12, Senator Spivak, and your intent is credible. However, having been involved in government for many years, I have always been concerned about the duplication of legislation. It is ridiculous to have too many laws that duplicate one another. The Canada Shipping Act and its regulations cover power-driven vessels, including personal water craft. Is there any need to duplicate what we have and what we could strengthen by another bill?

Mr. Haga: I would agree with you, senator, that duplication is not the answer. Strengthening and improving legislation is perhaps the better solution. However, I recognize the frustration that many have faced with the length of time that that has taken. Certainly, from our perspective as members of the Canadian Marine Advisory Committee, from time to time, that has been a frustrating process for us as well. If there is any way to put more teeth into that process — to strengthen it in some way — or to speed it along, that would be good. I am not an expert in parliamentary or legislative procedures, but surely if a collective will exists, which seems to be the case, then that could be done.

Senator Buchanan: It is interesting that the current Canada Shipping Act does not require any new regulations or any new legislation to enforce it, but it does require amendments to the regulations to strengthen it. As well, there needs to be better enforcement. As Mr. Forster said, the department is willing to move as quickly as it can with these regulation changes. If that were to occur, the situation would be improved, but the enforcement problem would still exist.

Mr. Haga: Yes, but we would still have a problem with education and awareness due to limited resources at Transport Canada, the Office of Boating Safety and our organization. We are one of many organizations offering boater awareness programs and education programs, but it is a question of limited resources.

Senator Buchanan: We would have that same problem if Bill S-12 were passed. I simply do not like duplication. We could correct the situation with amendments to the current Canada Shipping Act and regulations. We will not eliminate the Canada Shipping Act, so there would be two separate pieces of duplicate legislation. Do you think that is right?

Mr. Haga: Personally, from my limited knowledge, I do not believe that that is a viable solution. If there is any way to strengthen the Canada Shipping Act, with respect to personal watercraft, then we should do so. As well, if there are flaws in the Canada Shipping Act with respect to personal watercraft or other boating areas, we should deal with those as well.

Le sénateur Buchanan: Je ne suis pas opposé au projet de loi S-12, sénateur Spivak, et votre intention est crédible. Cependant, ayant fait partie d'un gouvernement pendant de nombreuses années, j'ai toujours été préoccupé par le dédoublement de la loi. Il est ridicule d'avoir plein de lois qui se chevauchent. La Loi sur la marine marchande du Canada et son règlement d'application visent les embarcations à moteur, y compris des motomarines. Est-il nécessaire de dupliquer ce que nous avons et ce que nous pouvons renforcer par un autre projet de loi?

M. Haga: Je suis d'accord avec vous, sénateur, que le dédoublement des lois n'est pas la réponse. Renforcer et améliorer la loi est peut-être la meilleure solution. Cependant, je reconnais que de nombreuses personnes ont dû être frustrées par la lenteur des choses. Certainement, de notre point de vue en tant que membres du Conseil consultatif maritime canadien, de temps à autre ce processus nous a également frustrés. S'il y a moyen de mettre plus de mordant dans ce processus, de le renforcer d'une manière ou d'une autre, ou de l'accélérer, ce serait bien. Je ne suis pas un spécialiste des procédures parlementaires ou législatives, mais sûrement si un collectif devait exister, ce qui semble être le cas, alors cela pourrait se faire.

Le sénateur Buchanan: Le plus curieux, c'est que la Loi sur la marine marchande du Canada ne nécessite aucun nouveau règlement ni nouvelle mesure législative pour faire respecter cela; Il faut, par contre, modifier le règlement pour renforcer la loi. Il faut également de meilleures mesures pour la faire respecter. Comme l'a dit M. Foster, le ministère est disposé à prendre des mesures aussi rapidement que possible afin de changer le règlement. Si cela se faisait, la situation s'améliorerait, sans toutefois que soit réglé le problème des mesures pour faire respecter la loi.

M. Haga: Oui, mais il resterait aussi un problème de formation et de sensibilisation, vu les ressources limitées de Transports Canada, du Bureau de la sécurité nautique et de notre organisme. Il existe de nombreux organismes qui proposent des programmes de sensibilisation et de formation des plaisanciers, mais les ressources sont limitées.

Le sénateur Buchanan: Le problème existerait toujours si le projet de loi S-12 était adopté. Nous rechignons simplement à créer des doubles emplois. Nous pourrions corriger la situation grâce à des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada et son règlement. Comme nous n'éliminerons pas la Loi sur la marine marchande du Canada, il y aurait deux ensembles de mesures législatives qui feraient double emploi. Pensez-vous que cela soit une bonne chose?

M. Haga: Personnellement, sans être un expert, je ne pense pas que cela soit une solution viable. S'il est possible de renforcer la Loi sur la marine marchande du Canada, en ce qui concerne les motomarines, c'est ainsi qu'il faudrait procéder. Si, par ailleurs, il y a des lacunes dans cette loi quant aux motomarines ou à d'autres aspects de la navigation de plaisance, il conviendrait d'y remédier également.

[Translation]

Mr. Hawkins: I would like to talk about an experience we had in Quebec. You know that all municipalities across Canada can make an application under the Boating Restriction Regulations. I was one of the Government of Quebec members involved in the matter of the quality of life on Quebec's lakes and waterways, under the auspices of the Department of Municipal Affairs. I attended some 100 presentations on how the quality of life on Quebec's lakes and waterways could be improved.

Thanks to Search and Rescue Canada's New Initiatives Fund, we developed a program called "Peaceful Waters." The program had three goals: to place restrictions on certain small craft in terms of speed and behaviour; to educate and raise awareness among all recreational boaters and waterfront residents; and to set up patrols. This could be done using special constables, the local police, beach lifeguards or volunteer waterfront residents, with a view to enforcing the rules adopted by the municipality. The finding was that being able to educate users and to have both a volunteer and police presence led to a change in boater behaviour.

So regulations or restrictions on small craft have a positive impact inasmuch as we are able to educate, raise awareness and have a presence. Perhaps it is unnecessary to have a police presence, but a volunteer-patrol presence, capable of approaching the recreational boater directly to say that a particular behaviour is unacceptable on the lake or waterway has a positive impact.

The problem the municipalities encounter is the financial resources to buy the equipment to train these people. Once again, we are talking in Quebec about around ten municipalities that have chosen to go this route and that tell us every year that the "Peaceful Waters" program is producing positive and constructive results.

[English]

Senator Milne: We are talking about enforcement problems, which already exist, although it seems to me the OPP are out on our lake often enough. I look on this bill as proposed enabling, rather than mandatory, legislation. Realistically, how many local authorities, municipalities or cottagers' associations, would vote to come under this legislation? Have you any idea? I would suspect it is not as great a number as you might think it might be.

Mr. Haga: I do not know.

Senator Peterson: I know little about the Canada Shipping Act, but we have this bill in front of us. I would have thought someone would have cross-referenced the two by now to assess this issue of duplication. Under the Canada Shipping Act, would

[Français]

M. Hawkins: J'aimerais parler d'une expérience que nous avons vécue au Québec. Vous savez que l'ensemble des municipalités à travers le Canada peuvent faire une demande concernant le règlement sur la restriction des petites embarcations. J'ai été un des membres du gouvernement du Québec intervenant sur la question de la qualité de vie sur les lacs et cours d'eau au Québec, dans le cadre du ministère des Affaires municipales. J'ai eu l'occasion d'assister à une centaine de présentations sur la façon dont on pouvait améliorer la qualité de vie sur les lacs et cours d'eau au Québec.

Grâce au fonds des nouvelles initiatives de Recherche et sauvetage Canada, nous avons développé un programme qui s'appelle « Quiétude sur l'eau ». Ce programme visait trois objectifs: amener, justement, la restriction par rapport à certaines petites embarcations en termes de vitesse et de comportement; éduquer et sensibiliser l'ensemble des plaisanciers et des résidents aux abords de ce lac et mettre sur pied des patrouilles. On pouvait travailler avec les constables spéciaux, avec la police locale, avec les sauveteurs des plages ou avec des bénévoles qui étaient des résidents du lac, dans l'objectif d'appliquer les règles que la municipalité avait adoptées. Le constat était que le fait de pouvoir faire de la sensibilisation auprès des usagers, d'avoir une présence, tant bénévole que policière, amenait une modification des comportements des plaisanciers.

Donc, un règlement ou une restriction aux petites embarcations ont un impact positif pour autant que l'on soit capable d'éduquer, de sensibiliser et d'avoir une présence. Il n'est peut-être pas nécessaire d'avoir une présence policière, mais une présence de patrouille bénévole, capable d'aller voir directement le plaisancier pour dire que tel comportement n'est pas acceptable sur le lac ou cours d'eau, cela a un impact positif.

Le problème que les municipalités rencontrent, ce sont les ressources financières pour acheter les équipements, pour pouvoir faire la formation de ces gens. Là encore, on parle au Québec d'une dizaine de municipalités qui se sont engagées dans cette direction et qui, chaque année, nous disent qu'il y a des résultats positifs et constructifs au programme « Quiétude sur l'eau ».

[Français]

Le sénateur Milne: Nous parlons des problèmes pour faire respecter la loi, qui existent déjà, bien qu'il me semble voir assez fréquemment la Police provinciale de l'Ontario sur notre lac. Dans mon esprit, le projet de loi propose une loi habilitante plutôt que contraignante. Dans la pratique, combien de municipalités ou d'associations de propriétaires de chalets voteraient de se servir de la mesure législative? En avez-vous une idée? J'imagine qu'elles ne seraient pas aussi nombreuses que vous pourriez l'imaginer.

M. Haga: Je l'ignore.

Le sénateur Peterson: Je ne sais pas grand-chose sur la Loi sur la marine marchande, mais vu que nous avons un projet de loi à étudier, j'aurais trouvé logique qu'on établisse une comparaison entre les deux lois afin d'évaluer la question du double emploi. Au

municipalities have the authority to enforce the provisions of this bill, such as limiting the times and locations where these PWCs can be operated? Is that dealt with under the Canada Shipping Act? It is an issue of jurisdiction.

Senator Buchanan: May I interrupt? I would refer to page 4 of the Department of Transport brief.

Senator Peterson: I do not have that, senator.

Senator Buchanan: May I read it?

The Deputy Chairman: Go ahead, senator.

Senator Buchanan: It states:

The enforcement regime also allows specific groups to impose restrictions for specific bodies of water. There are some 2,000 such restrictions in place through the regulatory process. Under this process, cottage associations consult locally on possible restrictions on specific bodies of water. Their proposal is submitted to the municipalities who would in turn forward to their provincial government for onward transmission to Transport Canada. At this stage of the department process the restriction proposal through the federal regulatory process.

Senator Milne: At this stage, it takes forever.

Senator Buchanan: Senator Peterson asked whether we have that at present.

Senator Peterson: It takes a long time to enforce restrictions. With passage of this bill, it could be done more quickly.

The Deputy Chairman: Would the passage of Bill S-12 preclude educational programs?

Mr. Haga: I do not think so, no. I do not believe that that is inherent in this, no.

Senator Adams: The representatives of Bombardier who appeared before our committee last week told us that passage of this bill will hurt their company business. I am sure you know that selling watercraft is a \$500-million-a-year business that employs a lot of people. Your major concern is safety. Some people believe that the operation of this equipment is responsible for the deaths of people and that they should be banned. As long as people understand how to operate the equipment in a responsible manner, then should they not continue manufacturing these machines?

Mr. Haga: I did read part of Bombardier's testimony. As I consider their activities in Canada and in the United States, as a manufacturer of personal watercraft, they appear to be dedicated to improving the quality of the craft, improving the safety and handling of the craft, and improving some of the environmental concerns that have been raised. I am certainly not a technical expert, but that would be my observation. It certainly is clear that they are also supportive of education, awareness and training.

titre de la Loi sur la marine marchande, les municipalités auraient-elles l'autorité voulue pour faire respecter les dispositions du projet de loi, pour limiter, par exemple, les heures et les endroits où l'on peut faire fonctionner ces motomarines? Est-ce une question dont traite la Loi sur la marine marchande? Cela revient à une question de portée.

Le sénateur Buchanan: Puis-je vous interrompre? J'aimerais vous renvoyer à la page 4 du mémoire du ministère des Transports.

Le sénateur Peterson: Je n'ai pas ce document, sénateur.

Le sénateur Buchanan: Me permettez-vous de le lire?

La vice-présidente: Allez-y, sénateur.

Le sénateur Buchanan: Le mémoire indique:

Le régime pour faire respecter la loi permet également à des groupes précis d'imposer des restrictions pour des plans d'eau précis. Il existe quelque 2 000 restrictions de ce type instituées par le processus de réglementation. Le processus fonctionne ainsi: Les associations de propriétaires de chalets mènent des consultations localement sur l'éventuelle imposition de restrictions sur des plans d'eau précis. Leur proposition est présentée aux municipalités, qui la font suivre au gouvernement provincial, qui la transmet à Transports Canada. Le ministère traite alors la restriction envisagée dans le cadre du processus de réglementation fédéral.

Le sénateur Milne: Alors, cela prend une éternité.

Le sénateur Buchanan: Le sénateur Peterson avait demandé ce qui existait actuellement.

Le sénateur Peterson: Il faut beaucoup de temps pour faire respecter des restrictions. Avec l'adoption du projet de loi que nous avons sous les yeux, cela pourrait se faire plus rapidement.

La vice-présidente: L'adoption du projet de loi S-12 empêcherait-elle l'existence de programmes de formation?

M. Haga: Non, je ne le crois pas. Je ne crois pas que ce soit inhérent au projet de loi, non.

Le sénateur Adams: Les représentants de Bombardier qui ont comparu devant notre comité la semaine dernière nous ont dit que l'adoption du projet de loi nuirait à leurs affaires. Vous savez sans doute que la vente de motomarines représente 500 millions de dollars par an et beaucoup d'emplois. Votre préoccupation à vous est la sécurité. Certaines personnes estiment que l'usage de ces engins cause des décès et qu'il devrait être interdit. Du moment que les gens comprennent comment faire fonctionner ces engins de façon responsable, ne serait-il pas possible de continuer à fabriquer ces motomarines?

M. Haga: J'ai pris la peine de lire une partie du témoignage de Bombardier. Dans ses activités au Canada et aux États-Unis, comme fabricant de motomarines, elle semble déterminée à améliorer la qualité de l'engin, à en améliorer la manoeuvre et la sécurité, et à atténuer les préoccupations environnementales qu'il suscite. Sans être un expert technique, c'est ce que je concluais. En tout cas, il est clair que la société est en faveur d'une formation, d'une sensibilisation et d'une formation.

Bombardier has worked at a provincial level in a number of our provinces on educational programs and awareness programs. Certainly, from that perspective, they do take that responsibility quite seriously.

[Translation]

Mr. Hawkins: I am going to draw a parallel here. We often think, at the Lifesaving Society, that the best way to avoid drownings in backyard pools might be to ban pools. Clearly, that is not the best solution. You have to work with the industry and swimming pool dealers to discuss safety improvements. You have to raise public awareness about using backyard pools. That is the way to avoid incidents.

The same thing goes for the recreational boating industry. We think it best to work with the industry, to make them understand that behaviours have to change, to work with them long term in order to achieve, as in the case of backyard pools, positive and constructive results, which we feel we are capable of achieving in the area of recreational boating.

[English]

Senator Moore: I listened to the comments about possible duplication and working with the industry. If my memory serves me correctly, I believe that Senator Spivak proposed this legislation in 2001. Nothing has come forward from the Department of Transportation to implement the proposed provisions in this bill. I certainly have seen no improvement in the operation of these craft in the coastal waters near where I live. I have only noticed that the machines are getting bigger, more powerful and more recklessly operated, regardless of any training or education that people take.

I have seen these machines being operated near the shores of inland waters. They create wakes which are dangerous for other boaters and children playing on the shorelines. These craft are so designed in such a way that they can be operated close to the shoreline. I have seen no changes since 2001.

Senator Spivak's efforts must be supported. She has taken a leadership role in trying to get something on the books that will give communities an opportunity to control the operation of these vehicles. We live in a democracy, so communities can make their own decisions. If enough people want to implement some type of enforcement program, they should have the opportunity to do that.

In the area where I live, boat dealers are refusing to sell these boats. The only PWCs in our area are operated by visitors who wreak havoc on the weekends when most people are trying to relax and enjoy the tranquil waters. That is my two bits.

I think that Senator Spivak is doing a heck of a job. I want her to keep at it until she gets what she wants.

Dans plusieurs provinces, Bombardier a oeuvré à des programmes de formation et de sensibilisation. Il semblerait que, de ce point de vue, la société prenne ses responsabilités tout à fait au sérieux.

[Français]

M. Hawkins: Je vais me permettre de faire un parallèle. On pense souvent, à la Société de sauvetage, que la meilleure façon d'éviter les noyades dans les piscines résidentielles serait peut-être d'interdire ces piscines. Forcément, ce n'est pas la meilleure solution. Il faut travailler avec l'industrie, avec les commerçants de piscines pour parler d'aménagements sécuritaires. Il faut sensibiliser la population sur l'utilisation des piscines résidentielles. On pourrait ainsi, effectivement, éviter les incidents.

C'est la même chose avec à l'industrie de la plaisance. On pense qu'on a avantage à travailler avec l'industrie, leur faire comprendre que des comportements doivent être modifiés, travailler avec eux sur le long terme pour pouvoir, comme dans le cas des piscines résidentielles, obtenir des résultats positifs et constructifs comme nous pensons être capables de le faire dans le domaine de la plaisance.

[Traduction]

Le sénateur Moore: J'ai écouté les commentaires sur un double emploi possible et sur la nécessité de collaborer avec le secteur. Sauf erreur de ma part, le sénateur Spivak a proposé cette mesure législative en 2001. Or le ministère des Transports s'est abstenu d'appliquer les mesures suggérées dans le projet de loi. En tout cas, je n'ai vu aucune amélioration dans la façon dont on conduit ces engins dans les eaux côtières près desquelles je vis. Tout ce que j'ai remarqué, c'est que les machines deviennent plus grosses, plus puissantes et qu'elles sont conduites de façon de plus en plus téméraire, quelle que soit la formation reçue par les conducteurs.

Je vois ces machines conduites près du rivage dans les eaux intérieures. Elles créent des sillages qui peuvent être dangereux pour les autres plaisanciers ou les enfants qui jouent sur le rivage. L'engin est conçu de façon à pouvoir être conduit près du rivage. Je n'ai constaté aucun changement depuis 2001.

Il convient d'épauler le sénateur Spivak dans ses efforts. Elle mène la charge visant à l'élargissement de mesures qui permettraient aux collectivités de contrôler la conduite de ces engins. Vu que nous vivons dans une démocratie, c'est aux collectivités de prendre leurs propres décisions. S'il existe une majorité de personnes qui souhaitent que soit mis en place un programme pour faire respecter la loi, leur volonté devrait être respectée.

Dans la zone où je vis, les concessionnaires d'embarcations refusent de vendre ces engins. Les seules motomarines dans notre zone sont conduites par des visiteurs qui gâchent les fins de semaine pendant lesquelles la plupart des gens s'efforcent de se détendre et de profiter de la paix en bordure de l'eau. Voilà ce que j'avais à dire.

Je pense que le sénateur Spivak fait un travail formidable. J'aimerais qu'elle continue jusqu'à ce qu'elle obtienne ce qu'elle veut.

Senator Massicotte: I have some comments to make on the bill, and I presume we will have a discussion after our witnesses leave.

The Deputy Chairman: Yes. If there are no other questions, I would thank our witnesses. You have been most helpful, Mr. Hawkins and Mr. Haga. We appreciate your coming here this evening.

Mr. Haga: Thank you for this opportunity.

The Deputy Chairman: Before we hear from Senator Spivak, Senator Kenny would like to have the floor. He would appreciate your utmost attention.

Senator Kenny: Thank you, madam chair. I was here at the conception of this bill, Senator Spivak. Those of us who have taken an interest in private members' bills in the Senate over the years have realized that they perform many different functions, functions beyond legislative. When officials appear before our committees and convey a message that they are having problems with any particular proposal, they are clearly reflecting the views of the people for whom they work. We get a pretty good sense of the sort of treatment the bill will get when it goes to the other place.

Having said that, it is important that this place sends messages from time to time regarding matters that we think are important. Senator Spivak has touched on and championed an issue that has touched a great many Canadians. It is an important issue that we should support.

Considerations about how this bill fits with the Canada Shipping Act, the issue of duplication, the costs associated with implementation, and so on and so forth, are straw men. I do not think we should be distracted by straw men.

I intend to support the bill because I believe that it is on the right track. It has received a broad measure of public support, and it is important that someone making this sort of contribution to the public policy debate be supported by her peers and her colleagues so that the public understands that she is not alone and that others share her concerns. It will amplify the message that Senator Spivak has been ably championing virtually single-handed.

I have only one qualification: My vote is conditional on how long Senator Spivak speaks. Thank you, Madam Chairman.

Senator Massicotte: I am not a member of this committee, but I am here because of what I heard of the bill. Living near a waterway, and I am very aware of this issue. When I heard of this bill, I wondered if there was not a better way to resolve the issue. I certainly acknowledge that there is an issue. I acknowledge Senator Spivak's work. The issue is real. In fact, I worked with her office to try to find a solution.

Le sénateur Massicotte: J'ai des commentaires à faire sur le projet de loi. Je suppose que nous aurons une discussion après le départ de nos témoins.

La vice-présidente: Oui. S'il n'y a pas d'autres questions, je voudrais remercier nos témoins. Monsieur Hawkins, monsieur Haga, vos commentaires nous ont été très utiles. Merci d'avoir accepté de venir ce soir.

M. Haga: C'est moi qui vous remercie.

La vice-présidente: Avant de laisser la parole au sénateur Spivak, je vais vous demander d'écouter très attentivement le sénateur Kenny.

Le sénateur Kenny: Merci, madame la présidente. J'étais présent lors de la conception du projet de loi, madame le sénateur Spivak. Ceux d'entre nous qui s'intéressent au projet de loi d'origine parlementaire au Sénat au fil du temps savent qu'ils remplissent diverses fonctions allant plus loin que leur aspect législatif. Quand les responsables de l'administration qui comparaissent devant nos comités laissent entendre qu'une proposition leur semble problématique, ils reflètent manifestement le point de vue des personnes pour lesquelles ils travaillent et nous avons une fort bonne idée du type de réception qu'aura le projet de loi dans l'autre endroit.

Ceci dit, il est important que cet endroit envoie de temps en temps des messages sur des sujets qui nous semblent importants. Le sénateur Spivak a abordé une question qui touche beaucoup de Canadiens et de Canadiennes et s'en est fait la championne. C'est une question importante et nous devrions lui apporter notre soutien.

L'idée de savoir comment ce projet de loi s'intégrera à la Loi sur la marine marchande du Canada, la question du double emploi ou des coûts associés à la mise en oeuvre, etc. ne sont que des faux problèmes. Il importe de ne pas dévier de notre voie à cause de faux problèmes.

J'ai l'intention d'apporter mon soutien au projet de loi parce que j'estime que c'est un pas dans la bonne direction. La population y est largement favorable; il est important qu'une personne apportant une telle contribution au débat sur la politique publique soit épaulée par ses pairs et ses collègues, afin que le public comprenne qu'elle n'est pas seule, que d'autres partagent ses préoccupations. Cela donnera une nouvelle résonance au message que le sénateur Spivak fait entendre depuis un certain temps, malgré son isolement.

J'ai une seule réserve: mon vote dépendra de la durée du discours du sénateur Spivak. Sur quoi, madame la présidente, je vous remercie.

Le sénateur Massicotte: Je ne suis pas membre du comité, mais je suis présent à cause de ce que j'ai entendu dire du projet de loi. Comme je vis près d'une voie navigable, le problème m'est familier. Quand j'ai entendu parler du projet de loi, je me suis demandé s'il n'y aurait pas une meilleure façon de résoudre le problème. Que ce soit un problème, je le reconnais volontiers. Comme je reconnais le travail effectué par le sénateur Spivak. Le problème est incontournable. D'ailleurs, j'ai travaillé avec le bureau du sénateur dans l'espoir de trouver une solution.

For whatever reason, be it good, bad or ugly, the minister and the Justice officials did respond well to the issue. They proposed three measures. In fact, in the first meetings, they were just treading water, to use the phrase. Of the three measures they proposed, I specifically like the 200-metre proposal. I think that will resolve many of the issues.

There are three components to the issue. One is environmental pollution. Personal water craft built in the last several years pollute a lot less than nearly all overboards. They are well within limits. The safety component is an important one, but few swimmers swim out more than 200 metres offshore. However, safety is still an issue, but training can, to some extent, mitigate that issue. Noise pollution is another component. Sea-Doos and other PWCs built in the last four years, produce significantly less noise pollution. At my home in Florida where the 200-meter restriction applies, noise is not much of an issue.

To pass additional legislation would be duplication, and I see no merit in that. The question is: Will the minister amend the existing legislation? When I spoke to this bill in the Senate, I wanted to hear the minister's announcement that the three measures would be taken. The department publicly made that announcement. There was a public commitment.

Senator Spivak's bill has many merits, but we should allow the government to find simpler solutions as opposed to putting more laws on the books.

We recognize the concerns expressed by the manufacturers. I see some of their representatives here. They commented on the economic impact of the passage of this bill. They are very much against the 200-meter restriction. Senator Adams' question regarding economics is relevant. We should care about the economy. However, in this case, I do not think the economic impact is so significant that it should influence our decision. There may be a somewhat negative impact, but not enough. We must cater to the needs of Canadians first.

While I am not a voting member of this committee, I would recommend that we do not pass this bill. Either delay it or vote against it at this point in time, given that a solution is already at hand.

The Deputy Chairman: This committee does the right thing. It is a democratic committee. There is no pressure applied to any member to vote for or against any bill. Everyone is given an opportunity to express his or her views. When the time comes, each member will vote for or against. Senator Spivak has been waiting a long time.

Quelle que soit leur motivation, bonne, mauvaise ou innommable, les directeurs et le ministre de la Justice ont eu une bonne réaction au problème. Ils ont proposé trois mesures. Il est vrai que, lors des premières réunions, ils faisaient essentiellement du surplace, pour ainsi dire. Mais il y a dans les trois mesures qu'ils ont proposées une initiative qui me plaît particulièrement, celle de la limite de 200 mètres. Je pense qu'elle résoudrait une bonne part des problèmes.

Le problème a trois facettes. La première est la pollution environnementale. Or les motomarines construites ces dernières années polluent beaucoup moins que presque tous les hors-bord. Elle se situe bien en deçà des limites fixées. La facette de la sécurité est importante aussi. Même si peu de nageurs s'éloignent de plus de 200 mètres du rivage, la sécurité reste un problème; mais la formation peut l'atténuer jusqu'à un certain point. La pollution sonore est la troisième facette de ce problème. De ce point de vue, les Sea-Doo et les autres motomarines construites au cours des quatre dernières années sont nettement moins bruyantes que celles d'autrefois. Dans ma résidence en Floride, où s'applique l'interdiction de s'approcher de 200 mètres du rivage, le bruit n'est pas véritablement un problème.

Adopter de nouvelles mesures législatives ferait double emploi, et je n'en vois donc pas l'intérêt. La vraie question est de savoir si le ministre modifiera la loi existante. Quand j'ai pris la parole au sujet du projet de loi au Sénat, je voulais entendre le ministre annoncé que les trois mesures seraient prises. Le ministère a pris cet engagement en public.

Le projet de loi du sénateur Spivak a de nombreux mérites, mais nous devrions laisser le gouvernement trouver des solutions plus simples, au lieu d'aller grossir encore la masse des mesures législatives.

Nous reconnaissons les préoccupations exprimées par les fabricants, dont je vois quelques représentants parmi nous. Leurs commentaires ont porté sur l'impact économique de l'adoption du projet de loi. Ils s'opposent à l'adoption d'une limite de 200 mètres. Le sénateur Adams avait raison de s'interroger sur les retombées économiques, car nous devrions nous en soucier. Toutefois, dans le cas en question, je ne pense pas que les répercussions économiques soient telles qu'elles doivent influencer sur notre décision. Oui, il y aura des répercussions un peu négatives, mais pas au point que nous devions faire fi des besoins des Canadiens et des Canadiennes.

Je n'ai pas droit de vote au comité, mais je voudrais recommander qu'on n'adopte pas le projet de loi. Il serait bon de le remettre à plus tard et de se prononcer contre, vu qu'une solution est à portée de main.

La vice-présidente: Notre comité fait ce qu'il convient de faire. C'est un comité démocratique. Jamais on ne fait pression sur un membre du comité pour l'amener à voter pour ou contre un projet de loi quelconque. Chacun a l'occasion d'exprimer son point de vue. Puis, le temps venu, chacun se prononce pour ou contre. Le sénateur Spivak attend depuis longtemps.

Senator Spivak: This bill has been passed by the Senate twice. It has been referred to this committee three times. I have presented the bill again because, since it was first introduced, there have been two elections and prorogations. I present it again because there is a huge community demand for something to happen.

Why the bill? The Senate cannot amend regulations to the Canada Shipping Act. We looked at various options, and this was the only way to do it. It is the result of the pressure on the government to come up with something.

Last week you were told that the bill duplicates existing legislation and that there is no need for it. In fact, it duplicates what the government has the capacity to do under the Canada Shipping Act but has declined to do for more than a decade. In 1994, the Coast Guard itself proposed that a new schedule be created under the act's boating restriction regulations to deal with personal watercraft. The industry opposed it, and it went no further than Part I of the *Canada Gazette*. Last week you heard that the Coast Guard is again proposing a new schedule that would deal with all motorized boats, not only personal watercraft, although few boats are capable of wake-jumping and the other stunts that PWC drivers perform. You heard that the industry is opposing even that modest proposal.

Bill S-12 does not duplicate existing legislation. It will do what a safety-minded and environmentally-minded government needs to do under the Canada Shipping Act but cannot muster the will to do in face of the industry lobby. It does not duplicate the Canada Shipping Act. It fills the rather large gap in the act's regulations.

You also heard the claim last week that it is discriminatory and may cause problems in targeting PWCs. There are many good responses to that suggestion. I should like to quote you one from RAPPEL, an association in Quebec that takes particular interest in water issues, the use of waterways and promoting water quality in the environment, who are greatly in support of the bill. They say:

[Translation]

Personal watercrafts are unique craft from the very beginning. Problems inherent in their unique design enable them to execute sudden maneuvers impossible to perform with a conventional powerboat, and this goes to show that separate regulations are needed.

Le sénateur Spivak: Le Sénat a adopté ce projet de loi deux fois. Il a été renvoyé à notre comité trois fois. Si j'ai présenté à nouveau le projet de loi, après son premier dépôt, c'est parce qu'il y a eu deux élections et prorogations. Si je le présente à nouveau, c'est parce que tout un pan de la population souhaite vraiment que l'on fasse quelque chose.

Pourquoi un projet de loi? Le Sénat ne peut changer quoi que ce soit au règlement de la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous nous sommes penchés sur diverses options, et le projet de loi semblait la seule façon d'agir. C'est la seule façon de presser le gouvernement de bouger.

La semaine dernière, on vous a dit que le projet de loi faisait double emploi avec la loi actuelle et qu'il était inutile. En fait, il vient dédoubler les pouvoirs que donne au gouvernement la Loi sur la marine marchande du Canada, pouvoirs que le gouvernement a refusé d'utiliser pendant plus de dix ans. En 1994, la Garde côtière proposait elle-même la création d'une nouvelle annexe dans le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, annexe qui s'appliquerait aux motomarines. Mais l'industrie nautique s'y est opposée, et les propositions n'ont jamais dépassé la partie I de la *Gazette du Canada*. La semaine dernière, vous avez entendu dire que la Garde côtière proposait à nouveau une nouvelle annexe qui s'appliquerait à toutes les embarcations à moteur, pas seulement aux motomarines, même si peu d'embarcations sont capables de sauter pardessus les sillages et de faire d'autres acrobaties comme celle qu'effectuent les amateurs de motomarines. On vous a expliqué que l'industrie s'opposait même à cette proposition, si modeste soit-elle.

Le projet de loi S-12 ne vient pas dédoubler la loi actuelle. Il permettra toutefois à un gouvernement ayant à cœur la sécurité et l'environnement d'agir — comme le lui permet déjà la Loi sur la marine marchande du Canada — même s'il n'en a pas la volonté devant les pressions de l'industrie nautique. Ce projet de loi-ci ne dédouble pas la Loi sur la marine marchande du Canada, mais comble plutôt les vastes lacunes du règlement.

On a également prétendu la semaine dernière que le projet de loi était discriminatoire et pourrait entraîner des difficultés puisqu'il cible les motomarines. Or, nous avons entendu plusieurs bonnes réponses à cette allégation. J'aimerais vous citer celle du RAPPEL, une association québécoise qui s'intéresse particulièrement aux questions aquatiques, à l'utilisation des voies d'eau navigables et à la promotion de la qualité de l'eau dans l'environnement. Le RAPPEL appuie sans réserve notre projet de loi. Je le cite:

[Français]

Les motomarines sont des embarcations particulières à l'origine. Des problèmes inhérents à sa conception différente lui permettent d'exécuter des manœuvres brusques impossibles à réaliser avec une embarcation à moteur conventionnel, ce qui démontre qu'une réglementation distincte est nécessaire.

[English]

PWCs are not just like all the other boats. That a PWC is different from other boats is recognized in the United States, Australia, Norway and in court decisions. The U.S. regulation that applies specifically to personal watercraft is something the industry association in the United States actually advocates that states adopt, as you heard last week. Contrary to what you heard, all states have adopted some form of regulation specific to PWCs. For example, 52 states require life jackets; 51 states set a minimum age for PWCs, as we do; 44 states impose limits on wake jumping; 38 prohibit operation in specific areas; and 12 set specific speed limits.

In Connecticut, Delaware, Montana, Rhode Island and Vermont, PWCs are banned on lakes that are reservoirs for drinking water. In Maine, they are banned on lakes of less than 200 acres; in Vermont, less than 300 acres; and in New Hampshire, less than 75 acres. On Lake Tahoe they are banned. They are also banned in Norway.

This bill does not purport to ban anything. I cannot understand why the industry is opposed to it as it is about giving people in a particular locale the ability to do something, if they wish and after proper consultation, about the quality of their lives on the lake. That is all it does.

With regard to emissions, you have heard that there have been substantive improvements in the technology and that, on average, PWCs only last seven years, so why worry?

Again from our friends in Quebec comes this quote, "...the...state air board estimates one 5-year-old personal watercraft steered for seven hours produces the same emissions as a new car driven 100,000 miles." The emissions include ozone, carbon monoxide and a host of others, and 40 per cent of the fuel from the old machines is emitted unburned into the lake.

The good news is that stringent new regulations are coming to force manufacturers of PWCs in the U.S. to cut emissions by 98 per cent by 2008. However, that applies only to the 350,000 new engines sold annually. Meanwhile, there are millions of dirtier boats in the United States, and a proportional number here, and there are no plans to retire them. A California industry group estimates that 20 years will pass before all these highly polluting models are off the water.

Finally, with regard to education being the answer, I should like to read the following:

[Traduction]

Les motomarines ne sont pas des embarcations comme les autres. Les États-Unis, l'Australie et la Norvège ont reconnu dans des jugements que les motomarines différaient des autres embarcations. Aux États-Unis, comme on vous l'a expliqué la semaine dernière, l'Association américaine de l'industrie nautique prône que les États américains adoptent le règlement qui s'applique de façon précise aux motomarines. Contrairement à ce qu'on a voulu vous laisser croire, tous les États ont adopté un règlement ou un autre s'appliquant aux motomarines. Ainsi, dans 52 états, il faut porter un gilet de sauvetage; dans 51 états, il faut avoir un âge minimum pour conduire les motomarines, tout comme cela se fait ici; 44 États imposent des restrictions aux manœuvres de sauts d'un sillage à l'autre; 38 d'entre eux interdisent de manœuvrer des motomarines dans certaines zones; et 12 États ont fixé des limites de vitesse précises aux motomarines.

Au Connecticut, au Delaware, au Montana, dans le Rhode Island et au Vermont, les motomarines sont interdites sur les lacs qui constituent des réservoirs d'eau potable. Elles sont interdites des lacs de moins de 200 acres dans le Maine, de moins de 300 acres au Vermont, et de moins de 75 acres, au New Hampshire. Elles sont totalement interdites sur le lac Tahoe et également totalement interdites en Norvège.

Notre projet de loi ne cherche pas à interdire quoi que ce soit. J'ai du mal à comprendre pourquoi l'industrie nautique s'y oppose, puisque le projet de loi vise à donner aux habitants d'un secteur donné la capacité d'agir, s'il le souhaite et après avoir fait suffisamment de consultations, pour maintenir la qualité de la vie du lac. Voilà tout.

En ce qui concerne les émissions, on vous a expliqué que la technologie s'était grandement améliorée et qu'en moyenne, les motomarines ont une durée de vie de sept ans à peine. Pourquoi s'inquiéter?

Je vous rappelle que nos amis du Québec nous ont dit que la commission de l'air de l'État estime qu'une motomarine de cinq ans manœuvrée pendant sept heures produit les mêmes émissions qu'une nouvelle voiture conduite sur 100 000 milles. Ces émissions incluent ici l'ozone, le monoxyde de carbone et plusieurs autres gaz, et 40 p. 100 du combustible provenant des vieilles motomarines s'échappe dans le lac sans avoir été brûlé.

Mais il y a de bonnes nouvelles: de nouveaux règlements plus strictes entreront en vigueur et forceront les fabricants de motomarines aux États-Unis à réduire leurs émissions de 98 p. 100 d'ici 2008. Toutefois, ce règlement ne s'applique qu'aux 350 000 nouvelles motomarines vendues par année. Entre-temps, des millions d'embarcations plus salissantes continuent à circuler aux États-Unis, et proportionnellement autant au Canada, sans qu'il soit prévu de les retirer. Un groupe de l'industrie nautique californienne estime qu'il faudra 20 ans avant que l'on ne trouve plus sur l'eau ces modèles très polluants.

Enfin, vous dites que la formation est la solution. À ce sujet, je voudrais lire ce qui suit:

The industry considers boating education to be a key element in improving boating safety for all users of the water. We have already implemented a comprehensive education scheme for personal watercraft which will help educate over 6,000 boaters in the coming year.

This appeared in an industry brief on boating regulations and personal watercraft presented to the Coast Guard. It is dated January 1994, just as the toll of PWC-related injuries and deaths began to climb: So much for relying on education.

In Canada, the industry does not acknowledge that an extreme sports vehicle, built for speed and tricky manoeuvres, requires specific regulation. In the United States, it does. We do not allow motorcycles to drive around playgrounds. They must be driven in certain areas.

Senator Massicotte proposed an alternative to Bill S-12 and asked this committee to wait and see whether there is a need for the bill after the new measures are in place. Coast Guard officials spoke to it and promised to appear before us next year to tell us what has been accomplished.

I would thank Senator Massicotte for his interest and the many hours that went into developing his position. It is helpful that he has been able to get Coast Guard officials and the Minister of Transport to acknowledge that some form of new regulation is necessary. This is progress. However, as I said in the chamber, the proposal is not sufficient to address all the concerns that supporters of this bill need addressed. According to some initial feedback, it might create new, unintended problems for the people who use our lakes and rivers.

Simply put, Bill S-12 would create a process that would allow local knowledge and local concerns about personal watercraft safety and the personal watercraft threats to the environment to percolate up to Ottawa where the constitutional authority resides to do something about them. Along with their concerns, communities would send their proposed solutions. They could propose a ban in a specific area, for example, if they could show that it was required for safety or environmental protection and demonstrate support for it following public consultations. The bill leaves it open to the minister to determine how rigorous he wants that evidence and those consultations to be.

Communities could propose to allow jet skis to have the run of the lake between noon and 4 p.m. and prohibit them at other times, or to allow PWCs at any time of day, as long as they were driven like a boat and could not perform stunts. However, they

L'industrie considère la formation des plaisanciers comme un élément clé pour améliorer la sécurité des embarcations pour tous les utilisateurs de l'eau. Nous avons déjà mis sur pied un programme de formation bien pensé pour les motomarines; il formera plus de 6 000 plaisanciers dans l'année qui vient.

C'est une citation tirée d'un mémoire des représentants de l'industrie, portant sur les règlements s'appliquant aux plaisanciers et aux motomarines et présenté à la Garde côtière. Il date de janvier 1994, époque où les blessures et les morts liées aux motomarines ont commencé à se multiplier. Voilà pour ce qui est de se fier à la formation.

Au Canada, les constructeurs ne reconnaissent pas qu'il faut un règlement précis pour ce qui est d'un véhicule de sport extrême, conçu pour la vitesse et les manœuvres fantaisistes. Les constructeurs américains, eux, oui. Nous ne laissons pas les motocyclettes sillonner les terrains de jeu. Il y a des zones précises où les conduire.

Le sénateur Massicotte a proposé une solution de rechange pour le projet de loi S-12 et a demandé au comité d'attendre, pour voir si un projet de loi reste nécessaire après la mise en place des nouvelles mesures. Les représentants de la Garde côtière se sont prononcés et ont promis de témoigner devant nous l'année prochaine pour nous dire ce qui aura été accompli.

Je voudrais remercier le sénateur Massicotte de son intérêt et des nombreuses heures qu'il a consacrées à l'élaboration de sa position. Il est bon qu'il ait été en mesure d'amener les représentants de la Garde côtière et le ministère du Transport à reconnaître qu'il convenait d'adopter un nouveau règlement, sous une forme ou sous une autre. C'est un pas en avant. Toutefois, comme je l'ai dit au Sénat, la proposition ne suffit pas à remédier à tous les problèmes qui préoccupent les personnes en faveur du projet de loi. D'après quelques premières réactions, il est possible que cette proposition crée en fait de nouveaux problèmes inattendus pour les personnes qui utilisent nos lacs et nos rivières.

Pour résumer, le projet de loi S-12 créerait un processus qui permettrait au savoir local et aux préoccupations locales concernant la sécurité des motomarines et la menace que représentent celles-ci pour l'environnement de finir par parvenir à Ottawa, qui détient l'autorité constitutionnelle pour faire quelque chose en la matière. Les collectivités feraient part non seulement de leurs préoccupations mais des solutions qu'elles envisagent. Elles pourraient proposer, par exemple, une interdiction dans une zone précise, si elles pouvaient montrer que c'est nécessaire pour la sécurité ou la protection de l'environnement et prouver que la population y est favorable, à l'issue de consultations publiques. Le projet de loi laisse au ministre le soin de déterminer quelles normes il compte appliquer aux preuves et à l'étendue des consultations.

Les collectivités pourraient proposer de laisser le champ libre aux motomarines entre midi et 16 heures, par exemple, et de les interdire le reste du temps; ou d'autoriser les motomarines à toute heure de la journée, du moment qu'elles sont conduites comme un

would have to provide evidence that a restriction is needed, that consultations were held and that the solution was generally agreed upon.

Senator Massicotte's solution is two parts educational and one part regulatory. Of course, I welcome the efforts of the Coast Guard on the educational front. Every little bit helps. However, more than a decade of so-called education by the manufacturers, age restrictions on PWC drivers and, most recently, operator licensing has not been enough to prevent a considerable number of tragic deaths and injuries, let alone address the environmental costs.

PWC fatalities are not due to drowning, they are due to blunt trauma. Victims do not drown; they collide with something, or somebody is run over.

The first part of Senator Massicotte's proposal would educate PWC owners to a Canadian version of the U.S. Personal Watercraft Industry Association's model bill. Some states have adopted it in part or in whole; many have gone a good deal further. It has some good features, including a description of the kinds of manoeuvres that unreasonably and unnecessarily endanger life, limb and property. They include weaving through congested traffic, jumping the wake of another boat, becoming airborne, et cetera. All of these safety measures are to reduce injuries and deaths. Wake jumping restrictions near other boats is a law, for example, in Arkansas, California, Connecticut, Delaware, Georgia, and Maryland. Michigan and Minnesota have set a wider distance of 150 feet. However, you get the point. These regulations are needed for safety. Even the industry association in the U.S. advocates them. In Canada, the industry's model bill would be posted on the Coast Guard website for guidance and as an educational tool.

Another educational tool would be the promotion of section 43 of the Small Vessels Regulations of the Canada Shipping Act. This is your baby, Senator Buchanan, so listen up.

Senator Buchanan: I always do.

Senator Spivak: There is also the Department of Justice's interpretation of how the regulations apply to PWC manoeuvres. It mentions operating in circular or criss-cross patterns. I will not go into them. However, it is puzzling in that, ostensibly, it is a definition of "careless operation" of a small vessel, similar to the careless driving sections of provincial Highway Traffic Acts but the interpretation is so vague and potentially subjective that it offers little real guidance compared to the U.S. state laws. What, for example, is "an extended period of time," or "driving in circles"? Is the time frame 10 minutes, 30 minutes or an hour?

bateau et ne font pas d'acrobaties. Il leur reviendrait cependant de prouver qu'une restriction est nécessaire, que des consultations ont eu lieu et que la solution proposée a l'assentiment général.

La solution du sénateur Massicotte, quant à elle, consiste d'une part de réglementation et de deux parts de formation. Bien entendu, je suis très heureux des efforts de la Garde côtière sur le plan de la formation. Tous les efforts dans ce domaine sont utiles. Toutefois, après une décennie des soi-disant efforts de formation déployés par les fabricants, après les limites pour la conduite des motomarines et, plus récemment, la nécessité d'obtenir une carte de conducteur d'embarcation de plaisance, cela n'a pas suffi à prévenir un nombre considérable de décès et de blessures, sans parler des coûts environnementaux.

Quand on parle de décès dus à une motomarine, il ne s'agit pas de noyade mais de traumatisme contondant. Les victimes ne se noient pas; elles percutent quelque chose ou se font passer sur le corps.

La première partie de la proposition du sénateur Massicotte concerne la formation des propriétaires de motomarines grâce à une version canadienne du code modèle de la U.S. Personal Watercraft Industry Association. Certains États l'ont adopté, en tout ou en partie; d'autres sont allés bien plus loin. Le code comporte de bons éléments, dont une description du type de manœuvre qui constitue une menace déraisonnée et gratuite pour la vie ou les biens. Parmi celles-ci, je citerai: les zigzags parmi de nombreuses embarcations, le saut du sillage d'un autre bateau, les manœuvres aériennes, etc. Toutes ces mesures de sécurité visent à réduire les décès et les blessures. Toute une série d'États ont adopté des lois interdisant le saut du sillage à proximité d'autres embarcations, comme l'Arkansas, la Californie, le Connecticut, le Delaware, la Géorgie et le Maryland. D'autres, comme le Michigan et le Minnesota, ont fixé une distance encore plus importante, de 150 pieds. Sans que je poursuive la litanie, vous comprendrez que ces règlements sont nécessaires pour la sécurité. Aux États-Unis, même l'association des fabricants les préconise. Au Canada, le code modèle des fabricants serait affiché sur le site Web de la Garde côtière, à titre indicatif et comme outil de formation.

Il existerait un autre outil de formation: la promotion de l'article 43 du Règlement sur les petits bâtiments, dans la Loi sur la marine marchande du Canada. C'est votre petit, sénateur Buchanan, alors écoutez bien.

Le sénateur Buchanan: Je suis toujours tout ouïe.

Le sénateur Spivak: Il y a aussi l'interprétation du ministère de la Justice sur la façon dont le règlement s'applique aux manœuvres des motomarines. On y parle de la conduite en cercle ou en zigzag, entre autres. Je ne vais pas approfondir la question. Il y a toutefois un fait troublant, c'est que ce qui se veut une définition de la « conduite imprudente » d'un petit bâtiment, dans la veine des articles sur la conduite imprudente des Codes de la route provinciaux, est si vague et si potentiellement subjectif qu'il est difficile d'en faire une référence, contrairement aux lois des États américains. Qu'entend-on, par exemple, par une période de temps prolongée ou conduire en faisant des cercles? Parle-t-on de 10 minutes, de 30 minutes ou d'une heure?

If the courts had firmed up these vague descriptions, the Coast Guard could let PWC drivers know what the law means in more precise terms. The regulation has been on the books for many years and has been cited by the opponents of the bill as a good substitute.

About this time last summer, as the bill was at second reading stage in the House of Commons, the department said that it intended to promote this regulation as an alternative. For one reason or another, it never happened. As far as we can determine, this section is rarely, if ever, used. In November, when we asked Transport Canada how often section 43 had been applied and whether charges were laid in the 29 deaths in recent years involving personal watercraft, we were told the department does not know, does not maintain an accident reporting system, and relies on news media and anecdotes. The research done by cottage associations is rarely used.

Better promotion of the regulation would be a positive step.

The third prong in the proposal of Senator Massicotte is the most encouraging. It would add one new schedule to the Boating Restriction Regulations that would allow communities to restrict what PWCs do: No wake jumping, no buzzing in circles, no playing chicken, et cetera. It is half the solution that New South Wales, Australia, adopted to make its waters and beaches safer. The other half was an outright ban in Sydney Harbour. This Australian regulation does not apply to everything that floats. In New South Wales, it applies only to personal watercraft.

I agree that stopping stunts 200 metres from shore will do a good deal to prevent collisions with people near the shore, for example, with paddle boat, canoes, and so on. It may mitigate the noise problems, although sound carries over the water. That very much depends on local conditions. It may even discourage PWCs entirely on very small lakes which would be a good thing for drinking water quality and wildlife. I can see it as one of the possible options that some communities might want to put in place under Bill S-12. However, it would not prevent another young Alberta water skier from being run over by a jet ski in the middle of a lake, or the death of another young Manitoba man in the middle of West Hawk Lake — the tragic collision that prompted this bill so many years ago.

Prohibiting stunts 200 metres from shore will not curb emissions into lakes that are sources of drinking water. It will not protect rivers that are fish spawning grounds, or loons in the middle of the lake, or shoreline birds. It will not protect ecotourism operators, who want this bill to protect their livelihood. It might, however, create some unintentional

Si les tribunaux avaient donné un peu de corps à ces descriptions vagues, la Garde côtière serait en mesure de dire aux conducteurs de motomarines exactement ce que la loi veut dire. Reste que le règlement existe depuis de nombreuses années et que les opposants au projet de loi y voient un bon substitut.

Ainsi, à peu près à la même époque l'été dernier, quand le projet de loi était à l'étape de la seconde lecture à la Chambre des communes, le ministère a dit qu'il avait l'intention de promouvoir ce règlement comme solution de rechange. Pour une raison ou une autre, cela ne s'est pas fait. Autant que nous puissions dire, l'article est rarement invoqué, voire jamais. En novembre, quand nous avons demandé à Transports Canada combien de fois l'article 43 avait été appliqué et si l'on avait porté des accusations pour l'un ou l'autre des 29 décès de ces dernières années attribuables à des motomarines, nous avons eu comme réponse que le ministère ne connaissait pas la réponse, n'avait pas de registre des accidents et se fiait sur les anecdotes et les articles des médias. La recherche effectuée par les associations de propriétaires de chalets est rarement utilisée.

Mieux promouvoir le règlement serait une bonne chose.

La troisième approche dans la proposition du sénateur Massicotte est la plus prometteuse. Il s'agirait d'ajouter une nouvelle annexe au Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, afin de permettre aux collectivités de restreindre ce que peuvent faire les motomarines et d'interdire, par exemple, le saut de sillages, les pétarades en tournant en rond et les croisements où on évite de se percuter à la dernière minute. C'est la moitié de la solution adoptée par New South Wales, en Australie, pour rendre plus sûres les eaux et les plages, l'autre moitié étant une interdiction pure et simple dans le port de Sydney. Le règlement australien ne s'applique pas à tout ce qui flotte; dans l'État de New South Wales, cela s'applique seulement aux motomarines.

Interdire les acrobaties à moins de 200 mètres du rivage serait une bonne mesure pour éviter les collisions avec les personnes proches du rivage, notamment avec les pédalos, les canots, et cetera. Je suis d'accord. Cela pourrait même atténuer les problèmes de bruit, bien que les sons portent sur l'eau. Dans ce cas, les choses dépendent beaucoup des conditions locales. La limite pourrait même décourager entièrement les motomarines sur les très petits lacs, ce qui serait une bonne chose pour la qualité de l'eau potable et pour la faune. J'imagine que ce serait là une des options possibles que les collectivités pourraient vouloir adopter dans le cadre du projet de loi S-12. N'empêche que cela n'éviterait pas à un autre jeune skieur albertain de se faire passer sur le corps par une motomarine au milieu d'un lac ni à un autre jeune Manitobain de trouver la mort au milieu du lac West Hawk — comme dans le cas de la collision fatale ayant amené le dépôt du projet de loi il y a maintenant bien des années.

L'interdiction des acrobaties à moins de 200 mètres du rivage ne réduirait pas les émissions dans les lacs qui sont des sources d'eau potable. Elle ne protégerait pas les rivières où existent des frayères, ni les huards au milieu du lac ni les oiseaux des berges. Elle ne protégerait pas le gagne-pain des promoteurs d'écotourisme. Par contre, elle risquerait d'avoir des répercussions inattendues, en

problems. It might limit all boaters from visiting their neighbours, because they would have to make a turn to visit neighbours around a bay.

Finally, this would not be available *de jure* until 15 months at the earliest and, *de facto*, it will mean at least four summers before we could learn whether it had met the needs of some communities. The time frame would be as follows: the summer of 2005 before any change; the summer of 2006 before the schedule is in place; the summer of 2007 before local consultations can be heard; and the summer of 2008 before the impact would be felt.

Perhaps it will never be available. The representative of the Canadian Marine Manufacturers Association is opposed to it. This is the same influential individual who successfully scuttled a similar effort by the Coast Guard in 1994. This proposal would go to the CMMA and its allies on the Coast Guard advisory board bodies. Will it ever happen?

My preferred alternative solution to this bill is simple. It would be for the government to take two schedules in this bill and add them to the existing schedules of the Boating Restriction Regulations. I have asked successive ministers to do that, to no avail. Why? It is because the industry does not want it. What can we do? I say that we must pass this bill.

Concerning the argument that this bill discriminates against PWCs, it does. The status quo discriminates against those who want to use their lakes and rivers for peaceful pursuits. It discriminates against water quality and wildlife. Unregulated, this activity dominates everyone else.

You also heard the argument that, over time, the industry has added safety features such as off-power steering devices and cleaner and quieter four stroke engines — all commendable. At the same time, it has been boosting the engine size incrementally from what was once in the range of 50 to 60 horsepower to over 200 horsepower. Not only will communities have to live with older models that do not have new safety features, but also the ones that are more powerful, consuming more gas and releasing emissions. Of last year's Sea-Doos, only two of the nine models had engines with less than 100 horsepower, and four of them exceeded 150 horsepower — triple the power of engines a decade ago. Show me another commonly used 10-foot boat designed to perform stunts with a 155 horsepower engine, run by a 14 year old, as is happening on West Hawk Lake as we speak, and I will agree that a boat is a boat is a boat.

empêchant tous les plaisanciers de rendre visite à leurs voisins, vu qu'ils devraient effectuer un tournant avant de rendre visite à des voisins de l'autre bord d'une baie.

Enfin, ce serait dans 15 mois seulement au plus tôt que ces mesures seraient disponibles de droit et dans quatre étés seulement, dans les faits, que nous saurions si elles répondaient aux besoins de certaines collectivités. L'échéancier serait de six ans: l'été 2005 sans changement, l'été 2006 avant la mise en place de l'annexe, l'été 2007 avant que puissent avoir lieu les consultations locales et l'été 2008 avant que cela ait un impact quelconque.

Peut-être n'y aurait-il jamais de répercussions. Le représentant de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques s'y oppose. Or, c'est cette personne qui a sabordé avec succès un effort similaire déployé par la Garde côtière en 1994. La proposition irait à l'Association canadienne des manufacturiers et à leurs alliés dans les conseils consultatifs de la Garde côtière. Serait-elle jamais adoptée?

La solution de rechange que j'aurais quant à moi au lieu du projet de loi est simple: Que le gouvernement prenne les deux annexes du projet de loi et les ajoute aux annexes existantes du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. C'est ce que j'ai demandé aux ministres qui se sont succédés, en vain. Pourquoi? Parce que l'industrie s'y oppose. Alors, que faire? À mon avis, nous devons adopter ce projet de loi.

Ceux qui disent que le projet de loi est discriminatoire à l'encontre des motomarinières ont raison. La situation actuelle est une discrimination, quant à elle, à l'encontre de ceux qui veulent utiliser leurs lacs et leurs rivières pour des activités paisibles. C'est une discrimination à l'encontre de la qualité de l'eau et à l'encontre de la faune. Si on ne les réglemente pas, les motomarinières s'arrogent le haut du pavé.

On a aussi avancé l'argument selon lequel, au fil du temps, les fabricants avaient ajouté des mesures de sécurité, comme les systèmes d'aide à la direction en absence de propulsion, et fabriqué des moteurs à quatre temps plus propres et plus silencieux. Tout cela est formidable. N'empêche que, en même temps, la taille des moteurs a beaucoup augmenté, passant de 50 ou 60 chevaux à 200 chevaux. Si bien que les collectivités devront supporter à la fois les modèles plus anciens, qui ne comportent pas des nouvelles mesures de sécurité, et les plus récents, qui sont plus puissants, consomment plus et produisent plus d'émissions. Sur les modèles de Sea-Doo de l'an dernier, seulement deux sur neuf avaient des moteurs de moins de 100 chevaux, quatre d'entre eux dépassant les 150 chevaux, soit trois fois la puissance des moteurs d'il y a une décennie. Quand vous me montrerez un autre bateau de 10 pieds utilisé communément et conçu pour effectuer des acrobaties avec un moteur de 155 chevaux, conduit par un jeune de 14 ans, comme cela se produit sur le lac West Hawk au moment même où nous nous parlons, alors je tomberai d'accord avec vous: un bateau est un bateau est un bateau.

Look at the advertisements. On the Internet, the ads are designed for testosterone challenged teenagers. They want to go. That may be fine, in an area that is safe for them to do that, but not with little grandchildren playing around.

Senator Adams: We have been working on this since early last winter. Senator Kenny supports the bill, but I have some difficulty reaching that conclusion. Last week, we heard government witnesses say that we do not need this bill.

I support my neighbour, Senator Massicotte, who I believe understands that this must be done the right way.

Some of the witnesses oppose the bill. What percentage of the people do they represent? Senator Spivak, in quoting statistics, was not talking about Canada. If we are supposed to be making regulations for Canada, why are we using statistics from other countries?

Unlike those in countries such as Australia, Canadian waterways are not open year round.

Senator Kenny supports the bill. He has been a member of the committee since we started dealing with this bill last year, but he has only been in attendance about twice. We heard the evidence of many witnesses. Perhaps he has read some of their briefs and the evidence. I want to make that point about someone who comes here and says he supports Senator Spivak's bill. We do the job. If senators attend here only twice all year and then show up to support the bill at the time it is being voted on at committee, I wonder if they are doing their jobs.

Many witnesses said that they do not support the bill, and some of them work in the education system. My concern is about using statistics from other countries to suggest that Canadians should support this bill.

Senator Kenny: I would raise a point of order, Madam Chairman. The honourable senator is out of order to refer to the attendance of other senators. I should like him to retract that statement for starters. You cannot do that, Senator Adams. It is not the way it works.

Senator Adams: We worked on the bill before.

Senator Kenny: That is not the way it works. I want a retraction.

Senator Adams: It is all right.

Senator Kenny: No, there is a Senate rule that prohibits senators from talking about attendance, and you have just broken it.

Madam Chairman, I would like a ruling, please.

The Deputy Chairman: We will ask the clerk for the ruling.

Regardez donc les publicités. Sur Internet, les publicités sont conçues pour des adolescents aveuglés de testostérone qui veulent s'éclater. Grand bien leur fasse, mais dans un endroit où ils peuvent le faire loin des petits enfants qui jouent.

Le sénateur Adams: Nous travaillons sur ce sujet depuis le début de l'hiver dernier. Le sénateur Kenny s'est déclaré favorable au projet de loi, mais j'ai, quant à moi, plus de difficulté à parvenir à cette conclusion. La semaine dernière, les témoins du gouvernement nous ont assuré que le projet de loi était inutile.

J'appuie mon voisin, le sénateur Massicotte, qui, selon moi, sait qu'il convient de faire les choses d'une certaine façon.

Certains des témoins sont opposés au projet de loi. Quel pourcentage de la population représentent-ils? Le sénateur Spivak, quand elle cite des statistiques, ne parle pas du Canada. Si nous sommes censés faire un règlement pour le Canada, pourquoi utilisons-nous des statistiques provenant d'autres pays?

Contrairement à ce qui se passe en Australie, les voies navigables canadiennes ne sont pas ouvertes d'un bout à l'autre de l'année.

Le sénateur Kenny se déclare en faveur du projet de loi. Il est membre du comité depuis que nous nous penchons sur la question, l'an dernier, mais a assisté seulement à une ou deux réunions. Nous avons entendu de nombreux témoins. Peut-être a-t-il lu certains de leurs mémoires et leurs témoignages. Je voulais le signaler, quand quelqu'un vient ici et se déclare en faveur du projet de loi du sénateur Spivak. Nous faisons notre travail. Si des sénateurs sont présents deux fois seulement toute l'année puis viennent appuyer le projet de loi au moment du vote, je me demande s'ils font leur travail.

Le recours à des statistiques provenant de pays étrangers me préoccupe, si on les utilise pour suggérer que les Canadiens et les Canadiennes devraient appuyer le projet de loi.

Le sénateur Kenny: Je voudrais faire un rappel au Règlement, madame la présidente. L'honorable sénateur est en contravention du Règlement quand il mentionne la présence d'autres sénateurs. J'aimerais, pour commencer, qu'il retire cette déclaration. Vous n'avez pas le droit de faire ceci, sénateur Adams. Ce n'est pas ainsi que les choses fonctionnent.

Le sénateur Adams: Nous avons déjà travaillé sur ce projet de loi.

Le sénateur Kenny: Ce n'est pas ainsi que cela fonctionne. Je veux que vous retiriez ce que vous avez dit.

Le sénateur Adams: Ce n'est pas un problème.

Le sénateur Kenny: Si, il existe une règle du Sénat interdisant aux sénateurs de parler de la présence de leurs collègues et vous venez d'y contrevenir.

Madame la présidente, j'aimerais que vous tranchiez la question, s'il vous plaît.

La vice-présidente: Avant de trancher, je voudrais que la greffière effectue des recherches.

Senator Kenny, if I just might say to Senator Adams, we heard from one senator who supports the bill, but we also heard from another senator who was opposed to the bill. I thought that was fair. We heard from Senator Massicotte, who is not a member of this committee, but I thought it would be a good idea to hear both perspectives. This was my decision.

Senator Kenny: Since we are waiting for the clerk, I have more to add. My point is this, Senator Adams: I keep close track of what is going on in the committee and the issue is not whether this bill becomes law. We all have a pretty good understanding of where this bill will go and where it will end up. The issue is that a statement is being made and a message is being sent. If you do not understand that, you should think about it a bit more. There is an important message going out to a lot of people that this is a problem in their communities. The fact that this has come back three times sends the message to those communities that there is a concern out there.

Senator Spivak knows the likelihood of this bill getting through the system just as well as the rest of us do, but she has persisted. Why has she done that? She has done that because it is important that the message get out. There are many ways to serve Canadians other than just passing bills. Private members' bills have, since Confederation, been used to send messages, even when they have not become law. That is worth thinking about.

Senator Adams: If we pass it will they pass it in the House of Commons?

Senator Kenny: You clearly have not heard what I have been saying.

Senator Adams: If we deal with it, will the House of Commons pass it?

The Deputy Chairman: Senator, I do not think this has anything to do with House of Commons. What we do here; we do here. We are masters of our own house and masters of our own committee. I am sure you realize that, Senator Adams. It is probably just a slip of the tongue.

Senator Spivak: I will not mention the House of Commons.

The Deputy Chairman: Are there any other questions?

Senator Massicotte: To be sure I understand, are we now asking questions to clarify Senator Spivak's statement?

The Deputy Chairman: Yes, but Senator Adams raised another issue.

Senator Massicotte: I wish to ask questions.

The Deputy Chairman: We will start now with our questions to the witness.

Are you ready for questions, Senator Spivak?

Senator Spivak: Absolutely, but it is my choice whether I choose to answer them.

Sénateur Kenny, si vous le permettez, je voudrais préciser une chose au sénateur Adams. Nous avons entendu un sénateur se prononcer en faveur du projet de loi, mais nous en avons également entendu un autre qui s'y opposait. À mes yeux, c'était équilibré. Nous avons entendu le sénateur Massicotte, qui n'est pas membre du comité, parce que j'estimais utile d'entendre deux sons de cloche. C'est pour cela que j'ai pris cette décision.

Le sénateur Kenny: Puisque nous attendons la greffière, j'ai quelque chose à ajouter. Ce que je voulais dire, sénateur Adams, est que je suis de près ce qui se passe au comité. Or, la question n'est pas de savoir si le projet de loi deviendra une loi. Nous avons tous une assez bonne idée du sort qui lui sera réservé. L'important est de prendre position et d'envoyer un message. Si vous ne le comprenez pas, vous devriez approfondir un peu la question. On transmet un message à bien des gens qui estiment que c'est un problème dans leurs collectivités. Le fait que le projet de loi ait été présenté trois fois fait savoir à ces collectivités que leurs préoccupations nous tiennent à cœur.

Le sénateur Spivak sait aussi bien que nous quelles sont les chances pour son projet de loi de passer par toutes les étapes du processus législatif. N'empêche qu'elle a persisté. Pourquoi? Parce qu'il est important de faire entendre le message. Faire adopter les lois n'est pas la seule façon de servir les Canadiens et les Canadiennes. Des projets de loi d'origine parlementaire s'utilisent depuis la Confédération, pour faire entendre des messages, même quand ils n'ont jamais force de loi. C'est une chose à garder à l'esprit.

Le sénateur Adams: Si nous adoptons le projet de loi, la Chambre des communes l'adoptera-t-elle?

Le sénateur Kenny: Manifestement, vous n'avez pas suivi ce que j'ai dit.

Le sénateur Adams: Si nous traitons la question, la Chambre des communes adoptera-t-elle le projet de loi?

La vice-présidente: Sénateur, ceci n'a rien à voir, je crois, avec la Chambre des communes. Ce que nous faisons ici se fait ici. Nous sommes au Sénat et maîtres dans nos comités. Je suis sûre que vous en avez pleinement conscience, sénateur Adams. Votre langue a sans doute fourché.

Le sénateur Spivak: Je m'abstiendrai de mentionner la Chambre des communes.

La vice-présidente: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Massicotte: Je ne suis pas sûr de suivre. En est-on maintenant au point où nous posons des questions pour clarifier l'exposé du sénateur Spivak?

La vice-présidente: Oui, mais le sénateur Adams a soulevé une autre question.

Le sénateur Massicotte: J'aurais des questions à poser.

La vice-présidente: Nous allons commencer à présent les questions adressées à notre témoin.

Êtes-vous prête à répondre aux questions, sénateur Spivak?

Le sénateur Spivak: Tout à fait, mais je me réserve la prérogative d'y répondre ou pas.

I am taking a page out of Senator Jack Austin's book. When he does not like a question, he says it is political and not substantive.

Senator Massicotte: As a witness, you can decide whether you will answer.

Senator Spivak is more of an expert in this area than I am. To focus on the issues let me ask some questions. I think the answers will help me and others. I want to lessen the confusion.

It is my understanding that the approval process, in other words the right of municipalities, or the local authorities as the draft bill so dictates, in boating regulations and in the legislation is largely similar. Am I correct? Comments have been made about some local authorities having too much power, but my understanding is that the proposed bill is similar to the current legislation regarding making additions to the schedules and the boating regulations. Is that accurate?

Senator Spivak: It is up to minister to decide what constitutes a local community.

Senator Massicotte: In both cases existing boating regulation and your proposed bill are largely the same, except the province is not involved in yours; is that correct?

Senator Spivak: I believe so. Yes.

Senator Massicotte: Some people have expressed a concern about the authority we would be delegating by the passage of this bill. They should not worry. The authority of the local authorities is largely similar.

There are three components to the issue, one is security, one is noise and one is contamination. Senator Spivak, to deal with each one, do you agree that, while there may be some contamination issue with personal watercraft, in the last two or three years 80 per cent of all personal watercraft constructed is less polluting than outboard motors?

Senator Spivak: Yes, I believe an attempt has been made to make more environmentally friendly, less polluting, but that does not take into account noise pollution, nor does not take into account the speed and the horsepower size of the engines. Those issues have has yet to be determined. The investigations that I have seen relate to older models. I want to know more about the newer models. I would be most interested in seeing the results of any current investigation, because these emissions are extremely toxic. That applies to all two-stroke engines. I am aware of the modifications that are being applied. That is fine.

However, that is largely irrelevant to the issues that I am raising. I am glad these steps are being taken. At some point, there may be no pollution issue, but safety, noise and people's right to pursue other activities will still be issues.

Senator Massicotte: From what we heard last week from the association representing the manufacturers of these machines and from Bombardier Recreational Products Inc., the amount of the

Je m'inspire de l'attitude du sénateur Jack Austin qui, quand une question lui déplaît, dit qu'elle est politique et ne porte pas sur le fond.

Le sénateur Massicotte: En tant que témoin, c'est à vous de décider si vous répondez.

Vu que le sénateur Spivak connaît mieux ce domaine que moi, je vais poser quelques questions afin de cerner les problèmes. Je pense que ses réponses seront utiles, pour moi et pour d'autres, afin de diminuer la confusion.

À ce que je comprends, le processus d'approbation, autrement dit le droit des municipalités ou des « autorités locales », pour reprendre le terme du projet de loi, est essentiellement le même dans le projet de loi et dans le Règlement sur la conduite des bateaux. Est-ce le cas? Selon certaines personnes, le projet de loi donnerait trop de pouvoirs aux autorités locales, corrigez-moi si je me trompe, mais le processus d'ajout aux annexes et au Règlement sur la conduite des bateaux serait similaire dans le projet de loi que nous examinons et dans la loi qui existe. Est-ce le cas?

Le sénateur Spivak: C'est au ministre de décider ce qui constitue une collectivité locale.

Le sénateur Massicotte: Le règlement actuel et votre projet de loi sont très semblables, sauf que les provinces n'ont pas de rôle à jouer dans votre projet de loi. Est-ce exact?

Le sénateur Spivak: Je pense que oui. Oui.

Le sénateur Massicotte: Certains sont préoccupés par la délégation d'autorité que représente ce projet de loi. Ils ne devraient pas s'inquiéter. La compétence des autorités locales reste essentiellement la même.

La question comporte trois éléments: la sécurité, le bruit et la pollution. Êtes-vous d'accord pour dire, sénateur Spivak, que même si les motomarines sont un peu polluantes, depuis deux ou trois ans, 80 p. 100 de toutes les motomarines sont moins polluantes que les moteurs hors-bord?

Le sénateur Spivak: Oui, je pense qu'on a essayé de les rendre moins polluantes. Cependant, cela ne règle pas le problème du bruit, ni de la vitesse, ni de la puissance de ces moteurs. Ces problèmes n'ont pas encore été réglés. Les données que j'ai vues concernent les anciens modèles. Je veux savoir davantage au sujet des modèles plus récents. J'aimerais beaucoup voir les résultats des études récentes, car les émissions de ces motomarines sont extrêmement toxiques. Cela s'applique à tous les moteurs à deux temps. Je suis au courant des modifications qui ont été faites. C'est très bien.

Cependant, cela a très peu à voir avec les questions que je soulève. Je suis ravie de savoir que ces mesures ont été prises. À un moment donné, il se peut que le problème de la pollution soit réglé, mais les problèmes de la sécurité, du bruit et du droit des gens de faire autre chose continueront d'exister.

Le sénateur Massicotte: La semaine dernière, l'association qui représente les manufacturiers de ces appareils et des représentants de Bombardier Produits Récréatifs Inc. nous ont dit que le niveau

pollution is well below Canadian standards. Would you also acknowledge that the noise — especially of the new ones — is far below what Canada sets as standards?

Senator Spivak: No, I do not acknowledge that. You have a document before you which notes the variation in the noise between when a machine is up in the air and when it is on the water. New machines are being introduced such as one called a Dolphin that can leap in the air or go underwater.

Senator Massicotte, with all due respect, the basic issue here is the right of people to determine what happens on their lakes, if they consult widely.

Bombardier and other companies can make money 100 different ways, and they should, but a responsible industry should care that their consumers are happy. All of these questions are nitpicking around the issue. I am unimpressed.

Senator Massicotte: In our package today there is an analysis of accidents by personal water craft. If we were to presume that the operation of personal water craft would be restricted to 200 metres from shore, what percentage of the accidents would still occur? The information we have shows that something like 20 per cent of the accidents are involve the drivers of personal water craft physically hurting themselves. Am I correct in saying that?

Senator Spivak: That is a projection.

Senator Massicotte: I thought those were statistics.

Senator Spivak: Let us go by experience and enforcement. On our lake and on the lakes next to me, kids are driving around on these PWCs. They are not paying attention. Why not? They are having fun. This is a fun, extreme sport vehicle. It should used in places where operators can drive all over, perhaps on huge lakes or in the middle of the ocean. This kind of behaviour is unlikely to go unobserved by anybody who lives on a small lake. Senator Massicotte should know that.

Senator Massicotte: Senator Spivak is taking a fundamental approach regarding the need. Senator Kenny is promoting the notion that this is a symbolic gesture.

Senator Spivak: If I could just interrupt Senator Massicotte, this is not my bill in the sense that it is not something I am doing to promote my own interests.

Senator Massicotte: I appreciate that.

Senator Spivak: Please listen. Almost every province has supported this proposed legislation, as have almost all of the cottage associations in the country as well as those people canoe. There is a huge interest in Canada in keeping lakes as a space where people can pursue quiet, recreational activities. This kind of response can never be manufactured. This response has come about because people resent what is happening on their lakes.

de pollution est bien en-deça des normes canadiennes. Est-ce que vous reconnaissez également que le bruit — surtout dans le cas des nouveaux engins est bien en-deça des normes canadiennes?

Le sénateur Spivak: Non, je ne reconnais pas cela. Le document que vous avez sous les yeux constate que le bruit que font les motomarines varie selon qu'elles sont dans l'air ou dans l'eau. Il y a de nouveaux appareils qui apparaissent comme le « Dolphin », qui peut sauter dans l'air ou naviguer sous l'eau.

Sauf le respect que je vous dois, sénateur Massicotte, il est question ici du droit fondamental des gens de décider ce qui est permis sur leurs lacs, pourvu qu'ils fassent beaucoup de consultations.

Bombardier et les autres compagnies peuvent et doivent faire des bénéfices de mille et une façons, mais un secteur responsable doit se soucier de la satisfaction des consommateurs. L'objet de toutes vos questions c'est uniquement de couper les cheveux en quatre. Elles ne m'impressionnent point.

Le sénateur Massicotte: Dans la trousse de documents que nous avons reçue aujourd'hui, il y a une analyse des accidents mettant en cause les motomarines. Si on suppose qu'on va limiter l'utilisation des motomarines à une distance de 200 mètres du rivage, quel pourcentage des accidents se produiraient quand même? Les documents démontrent que dans environ 20 p. 100 des accidents, ceux qui conduisent des motomarines se blessent. Est-ce exact?

Le sénateur Spivak: C'est une extrapolation.

Le sénateur Massicotte: Je pensais que c'était des statistiques.

Le sénateur Spivak: Fions-nous à l'expérience. Sur notre lac et les lacs avoisinants, les enfants se promènent sur ces motomarines. Ils ne font pas attention. Pourquoi pas? Parce qu'ils s'amuse? Il s'agit d'un véhicule de sport extrême. Il devrait être utilisé sur des lacs énormes ou en plein milieu de l'océan. Il est peu probable que les motomarines passent inaperçues par ceux qui habitent près d'un petit lac. Le sénateur Massicotte devrait le savoir.

Le sénateur Massicotte: Le sénateur Spivak prétend fondamentalement que son projet de loi est nécessaire. Le sénateur Kenny dit qu'il s'agit d'un geste symbolique.

Le sénateur Spivak: J'interromps le sénateur Massicotte. Je ne présente pas le projet de loi pour avancer mes projets de loi.

Le sénateur Massicotte: Je le sais.

Le sénateur Spivak: Écoutez-moi s'il vous plaît. Presque toutes les preuves appuient le projet de loi, tout comme presque toutes les associations de propriétaires de chalets au pays et ceux qui font du canotage. Les Canadiens s'intéressent énormément à réserver leurs lacs pour des activités de loisirs tranquilles. Il est impossible de fabriquer une telle réaction. Elle est due au fait que les gens sont indignés de ce qui arrive sur leurs lacs.

The bill only deals with PWCs. The whole issue of boating regulations and safety is something that Canada must deal with in the future. I am sure we will. I am only addressing a small, irritating and dangerous portion.

That is it. I will answer no more questions.

Senator Massicotte: Thank you, Madam Chairman.

Senator Spivak: I think I have been most generous in answering all your questions.

Senator Kenny: On a point of order. Senator Massicotte did not represent my position. I did not say that the bill was symbolic. What I said was that private members' bills have a number of different impacts and a number of different ways of functioning. For him to suggest that I think it is symbolic is not correct. I am not suggesting for a minute that it will fly through the other place and they will see the wisdom of it immediately. However, it might cause the minister to reflect more carefully and vigorously on what we are doing. That would not be symbolic. That would be something that would have a cause and effect. To suggest that this is just a symbol, does not do justice to the quality of the bill.

Senator Massicotte: Thank you for your clarification.

Senator Buchanan: I have a question.

Senator Spivak: By all means, go ahead.

Senator Buchanan: I have known Senator Spivak for a long time. I have told her this before many times: I am not opposed to the principle behind what she wants to do with this bill. It is laudable, and I have told her that.

However, perhaps experience has taught me that, if you do something, you had better be sure you are doing it for the right reasons. You should also be convinced that it has a good chance of getting through, which I do not think is the case with this bill.

It seems to me that what you have done so far is put the gun to the head of the department so that they are now starting to move in the direction in which you believe they should move. I think that is great.

The department has said that they will be addressing the speed issue in proposed amendments to the Boating Restriction Regulations, which, by the way, Nova Scotians support. Nova Scotia and all the other provinces except two, I believe, want to adopt those.

The pollution problem, as I understand it, has been addressed by the boat manufacturers and the Canadian Marine Association. Senator Spivak has already indicated that 80 per cent of that problem has been addressed.

Senator Spivak: I never said that.

Senator Buchanan: I am referring to the new machines. I recognize that many old machines that are not personal water craft that have more pollution problems than the personal water craft; is that right?

Le projet de loi porte uniquement sur les motomarines. La question de la réglementation de la navigation de plaisance et de la sécurité est une chose dont le Canada devra s'occuper à l'avenir. Je suis sûre, que nous serons appelés à le faire. Le projet de loi ne concerne qu'un petit élément irritant et dangereux.

C'est tout. Je ne réponds plus à vos questions.

Le sénateur Massicotte: Merci, madame la présidente.

Le sénateur Spivak: Je pense avoir été très généreuse; j'ai répondu à toutes vos questions.

Le sénateur Kenny: J'invoque le Règlement. Le sénateur Massicotte a mal représenté ma position. Je n'ai pas dit que le projet de loi était symbolique. J'ai dit plutôt que les projets de loi d'initiative parlementaire fonctionnent de plusieurs façons et ont des incidences différentes. Il n'est pas exact de prétendre que je trouve nos projets de loi symboliques. Je ne dis pourtant pas que le projet de loi sera adopté sans problème dans notre endroit, ni que les députés combattront tout de suite sa sagesse. Cependant, il pourrait inciter le ministère à réfléchir davantage à ce qu'on fait. Ce ne serait pas quelque chose de symbolique. Il y aurait un lien de cause à effet. Dire que le projet de loi n'est que symbolique ce n'est pas l'apprécier à sa juste valeur.

Le sénateur Massicotte: Merci de la précision.

Le sénateur Buchanan: J'ai une question à vous poser.

Le sénateur Spivak: Certainement. Allez-y.

Le sénateur Buchanan: Je connais le sénateur Spivak depuis longtemps. Je lui ai dit à maintes reprises, je ne m'oppose pas à l'objectif de son projet de loi. Il est louable et je le lui ai déjà dit.

Cependant, je sais d'expérience que si on fait quelque chose on a intérêt à s'assurer qu'on le fait pour les bonnes raisons. Il faut être convaincu que son projet de loi a une possibilité d'être adopté. Or, ce n'est pas le cas de ce projet de loi, à mon avis.

Jusqu'ici vous avez réussi à faire bouger le ministère dans le sens que vous souhaitez. Je pense que c'est formidable.

Le ministère a dit qu'il va s'occuper de la question de la vitesse dans des amendements proposés au Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. D'ailleurs, ces amendements sont appuyés par la population de la Nouvelle-Écosse. La Nouvelle-Écosse et toutes les autres provinces, sauf deux, je crois, veulent que ces amendements soient adoptés.

Si je comprends bien, le problème de la pollution a été réglé par les manufacturiers et l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques. Le sénateur Spivak a déjà dit que le problème a été corrigé à 80 p. 100.

Le sénateur Spivak: Je n'ai jamais dit cela.

Le sénateur Buchanan: Je parle des nouvelles machines. Je sais que beaucoup de vieux modèles qui ne sont pas des motomarines sont beaucoup plus polluants que des motomarines. Est-ce exact?

Senator Spivak: What is your question?

Senator Buchanan: Is what I just said correct?

Senator Spivak: No. It is encouraging that they are attempting to do this, but we have not yet seen the research to demonstrate that these machines are operating as the manufacturers say they are operating. As I said before, I want to see the research.

This bill has been through our legal department for a couple of years. I do not go into anything lightly. I have not introduced many bills in my time in the Senate. The bill was vetted by one of the top constitutional experts in Canada. The bill is constitutional and the legal department has gone through it with a fine-tooth comb. It has had three generations of scrutiny.

The alternative might have been to look at empowering the Senate to amend regulations, which they cannot do now. I will not go into that, except to say that the original reason for the Senate not being able to amend no longer exists.

Do not think that I went into this lightly. I have done all of the necessary due diligence.

Senator Buchanan: I do not think you have ever done anything lightly. There is no question about that.

Senator Spivak: I have done all the necessary due diligence.

Senator Buchanan: Are we duplicating what the department will be doing in X number of months?

I will make a suggestion. I would certainly support this bill and every aspect of it if this committee decided to suspend our discussions of it until next fall and put the gun to the head of the department.

Senator Spivak: Not a chance.

Senator Buchanan: Last week was the first time I heard the Department of Transport say that they are prepared to move on this issue. That is what they said, did they not?

Senator Moore: They said the same thing four years ago.

Senator Buchanan: They said last week that they are prepared to move. Give them an opportunity to do so. If they do not move by next fall, then let us get this bill through.

Senator Lavigne: I know you have been waiting for this bill to pass since 2001, but if the government is willing to make changes, then we should give them an opportunity to do that.

Some Hon. Senators: Hear, hear.

Senator Lavigne: If they are ready to do something now, then let them do it. If they are not ready, then we go on.

Senator Spivak: It is better to have this bill pending. That will encourage them to act.

Le sénateur Spivak: Quelle est la question?

Le sénateur Buchanan: Est-ce que ce que je viens de dire est exact?

Le sénateur Spivak: Non. Il est encourageant de constater qu'ils essaient de faire cela, mais nous n'avons pas encore vu des recherches qui prouvent que ces machines fonctionnent comme les manufacturiers le prétendent. Comme j'ai dit, je veux voir les recherches.

Le projet de loi est en préparation par nos services juridiques depuis quelques années. Je ne fais rien à la légère. Je n'ai pas présenté beaucoup de projets de loi depuis que je suis au Sénat. Le projet de loi a été vérifié par un des grands experts constitutionnels du Canada. Le projet de loi respecte la Constitution et les services juridiques l'ont examiné minutieusement. Il a été examiné en trois étapes.

L'autre possibilité aurait été de donner au Sénat le pouvoir de modifier le Règlement; c'est quelque chose qu'il ne peut pas faire à l'heure actuelle. Je ne vais pas entrer dans les détails, sauf pour dire que la raison pour laquelle le Sénat ne pouvait pas apporter des amendements autrefois n'existe plus.

Il ne faut pas penser que j'ai fait cela à la légère. Je pense que j'ai fait cela avec toute la diligence voulue.

Le sénateur Buchanan: Je pense que vous n'avez jamais rien fait à la légère. Cela ne fait aucun doute.

Le sénateur Spivak: J'ai fait preuve de diligence raisonnable.

Le sénateur Buchanan: Est-ce qu'on fait double emploi? Est-ce que le ministère va faire la même chose dans X nombre de mois?

Je vais faire une suggestion. J'appuierais tous les aspects du projet de loi si le comité suspend ses discussions jusqu'à l'automne pour inciter le ministère à agir.

Le sénateur Spivak: Jamais de la vie.

Le sénateur Buchanan: Pour la première fois la semaine passée, j'ai entendu des représentants du ministère des Transports dire qu'ils sont prêts à bouger. C'est bien ce qu'ils ont dit, n'est-ce pas?

Le sénateur Moore: Ils ont dit la même chose il y a quatre ans.

Le sénateur Buchanan: Ils ont dit la semaine passée qu'ils étaient prêts à prendre des mesures. Donnons-leur la possibilité de le faire. S'ils n'ont rien fait d'ici l'automne, adoptons le projet de loi.

Le sénateur Lavigne: Vous savez que j'attends l'adoption de ce projet de loi depuis 2001. Cependant, si le gouvernement est disposé à agir, il faut lui donner le temps de le faire.

Des voix: Bravo!

Le sénateur Lavigne: Si le gouvernement est prêt à faire quelque chose maintenant, qu'il le fasse. S'il ne fait rien, nous poursuivrons nos efforts.

Le sénateur Spivak: Il est préférable de garder ce projet de loi en attente. Cela encouragera le gouvernement d'agir.

Senator Kenny: Honourable senators, this committee has been euhred by so many ministers that I have lost count.

We have received letters from ministers promising to do things, but they have backed away from their commitments. We have signed letters from ministers of the Crown making commitments, and then they do not follow through.

You do not back off. You do not release the pressure. You stay with it. You keep pushing, and eventually they will play ball. For example, you could go back to the MMT bill.

Senator Massicotte: Can we ask a minister to address this issue?

Senator Kenny: It was L.B. Mayer who said that a verbal promise is not worth the paper it is written on. I am telling you that some ministerial promises are not worth the paper they are written on.

Things become touchy when you are coming up to an election time or even a cabinet shuffle. We have had the same minister walk away from a written promise. Other ministers from the same party have said, "That was her commitment, not my commitment."

This committee has been sucked in a number of times.

Senator Buchanan: I do not think that has happened with regard to this bill.

Senator Kenny: Not on this bill. If we do not learn from experience and do not recognize the fact that ministers will say what they choose to say, and then you back off, you are playing their game.

Senator Milne: I voted for this bill before, and I intend to vote for it this time. I sincerely hope the Senate votes for it this time.

Practically speaking, this bill will be on ice until the fall anyway. The House of Commons will rise tonight. The bill has to pass in the House of Commons before it becomes law.

The Deputy Chairman: If there are no other witnesses, I would convey the information that our clerk has found regarding Senator Adams' comments. This comes from the *House of Commons Procedure and Practice* by Robert Marleau and Camille Montpetit. It states: "...it is unacceptable to allude to the presence or absence of a member or minister in the chamber."

Senator Massicotte: It says nothing about committees.

Senator Adams: Is that reference to the Senate chamber?

Senator Kenny: There are many of precedents from both.

Senator Milne: There is a fairly accepted procedure that we do not do that. It has also been accepted in the Senate.

The Deputy Chairman: It applies to both chambers.

Le sénateur Kenny: Honorables sénateurs, le comité s'est déjà fait avoir par tant de ministres que je ne sais plus combien.

Des ministres nous ont déjà envoyé des lettres dans lesquelles ils promettaient de faire certaines choses, mais ils n'ont pas respecté leurs engagements. Nous avons reçu des lettres signées par des ministres de la Couronne dans lesquelles ils prennent des engagements. Mais ils ne les respectent pas.

On ne recule pas. On ne recule pas devant les pressions. On continue de faire des efforts. On continue de pousser et ils finissent par jouer honnêtement. Prenez le cas du projet de loi sur le MMT, par exemple.

Le sénateur Massicotte: Peut-on demander au ministre de s'occuper de la question?

Le sénateur Kenny: C'est L.B. Mayer qui a dit qu'une promesse orale ne vaut rien. Je vous dis que certaines promesses ministérielles ne valent rien.

La situation devient délicate juste avant les élections ou même un remaniement ministériel. On a déjà vu des cas où le même ministre n'a pas respecté une promesse écrite. D'autres ministres du même parti ont déjà dit: « C'était l'engagement de mon prédécesseur, pas le mien. »

Le comité s'est fait avoir plusieurs fois.

Le sénateur Buchanan: Je ne pense pas que cela se soit produit dans le cas de ce projet de loi.

Le sénateur Kenny: Non. Il faut tirer des leçons des erreurs du passé. Il faut reconnaître que les ministres diront ce que bon leur semble. Si on recule, on joue leur jeu.

Le sénateur Milne: J'ai déjà voté pour ce projet de loi et je le ferai de nouveau cette fois-ci. J'espère sincèrement que le Sénat l'appuie cette fois-ci.

À toutes fins pratiques, le projet de loi sera en attente jusqu'à l'automne de toute façon. La Chambre des communes va ajourner ce soir. Le projet de loi doit être adopté par la Chambre des communes avant de devenir loi.

La vice-présidente: S'il n'y a pas d'autres témoins, j'ai des renseignements à vous transmettre que la greffière a trouvé au sujet des commentaires du sénateur Adams. La citation est tirée de *La procédure et les usages de la Chambre des communes* de Robert Marleau et Camille Montpetit. Elle se lit comme suit: « ...il est inacceptable de faire allusion à la présence ou à l'absence d'un député ou d'un ministre à la Chambre ».

Le sénateur Massicotte: C'est muet sur les comités.

Le sénateur Adams: Est-ce qu'il s'agit de la salle du Sénat?

Le sénateur Kenny: Il y a beaucoup de précédents des deux.

Le sénateur Milne: Il existe une procédure assez établie en vertu de laquelle nous ne faisons pas cela. Cela a également été accepté au Sénat.

La vice-présidente: Cela s'applique aux deux Chambres.

Senator Adams: What do I say?

The Deputy Chairman: Withdraw your comment.

Senator Adams: The only thing I would like to say is that everybody has to work together.

The Deputy Chairman: Are you happy with that, Senator Kenny?

Senator Kenny: Absolutely.

The Deputy Chairman: Thank you, Senator Adams. You are a scholar and a gentleman.

We will continue with our discussion of the bill.

Senator Milne: I move that we proceed to clause-by-clause consideration of this bill.

The Deputy Chairman: You all have Bill S-12. Is it agreed that the title stand?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Carried.

We will now go to the clauses. Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: Shall clause 2 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Deputy Chairman: Shall clause 3 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Deputy Chairman: Shall clause 4 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Deputy Chairman: Shall clause 5 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Deputy Chairman: Shall clause 6 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Deputy Chairman: Shall clause 7 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Deputy Chairman: Shall clause 8 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Deputy Chairman: Shall clause 9 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

Le sénateur Adams: Que dois-je dire?

La vice-présidente: Retirer votre remarque.

Le sénateur Adams: La seule chose que j'aimerais dire, c'est que tout le monde doit travailler ensemble.

La vice-présidente: Est-ce que cela vous va, sénateur Kenny?

Le sénateur Kenny: Tout à fait.

La vice-présidente: Merci, sénateur Adams. Vous êtes un érudit, un homme d'honneur et un homme du monde.

Nous allons poursuivre notre discussion sur le projet de loi.

Le sénateur Milne: Je propose que nous procédions à l'examen article par article de ce projet de loi.

La vice-présidente: Vous avez tous copie du projet de loi S-12. Est-il convenu que le titre soit reporté?

Des voix: D'accord.

La vice-présidente: Adopté.

Nous passerons à présent aux articles. L'article 1 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La vice-présidente: L'article 2 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

La vice-présidente: L'article 3 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

La vice-présidente: L'article 4 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

La vice-présidente: L'article 5 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

La vice-présidente: L'article 6 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

La vice-présidente: L'article 7 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

La vice-présidente: L'article 8 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

La vice-présidente: L'article 9 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

The Deputy Chairman: Shall clause 10 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Deputy Chairman: Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chairman: I propose that the bill be reported back, on division, to the Senate.

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The committee adjourned.

La vice-présidente: L'article 10 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

La vice-présidente: L'article 11 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La vice-présidente: Je propose qu'il soit fait rapport du projet de loi, avec dissidence, au Sénat.

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Lifesaving Society:

Rick Haga, National Executive Director and Privacy Officer;

Raynald Hawkins, Executive Director (Quebec Branch).

The Senate:

The Honourable Mira Spivak, Senator, Sponsor of the Bill.

TÉMOINS

Société de sauvetage :

Rick Haga, directeur général national et responsable de la protection de la vie privée;

Raynald Hawkins, directeur exécutif (Division du Québec).

Le Sénat :

L'honorable Mira Spivak, sénateur, parrain du projet de loi.