



Second Session
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Wednesday, April 9, 2008 (in camera)
Wednesday, April 30, 2008 (in camera)
Wednesday, May 7, 2008

Issue No. 9

Fourteenth and fifteenth meetings on:

The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

First meeting on:

Bill S-221, An Act concerning personal
watercraft in navigable waters

WITNESS:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-neuvième législature, 2007-2008

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mercredi 9 avril 2008 (à huis clos)
Le mercredi 30 avril 2008 (à huis clos)
Le mercredi 7 mai 2008

Fascicule n° 9

Quatorzième et quinzième réunions concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

Première réunion concernant :

Le projet de loi S-221, Loi concernant les
motomarines dans les eaux navigables

TÉMOIN :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Dawson	(or Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Tkachuk
(or Tardif)	Zimmer
Johnson	

*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 Massicotte substituted for that of the Honourable Senator Mercer (*May 7, 2008*).

The name of the Honourable Senator Mercer substituted for that of the Honourable Senator Massicotte (*May 8, 2008*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Tkachuk
(ou Tardif)	Zimmer
Johnson	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

Le nom de l'honorable sénateur Massicotte est substitué à celui de l'honorable Mercer (*le 7 mai 2008*).

Le nom de l'honorable sénateur Mercer est substitué à celui de l'honorable Massicotte (*le 8 mai 2008*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, April 15, 2008:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Spivak, seconded by the Honourable Senator Murray, P.C., for the second reading of Bill S-221, An Act concerning personal watercraft in navigable waters.

After debate,

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Stratton, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* le mardi 15 avril 2008 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyée par l'honorable sénateur Murray, C.P., tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-221, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Stratton, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 9, 2008
(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 6:26 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Tkachuk and Zimmer (8).

In attendance: John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, and modified on Tuesday, March 11, 2008, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports.

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee considered a draft report.

At 7:17 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, April 30, 2008
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 6:23 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Tkachuk and Zimmer (6).

In attendance: Terrence Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, and modified on Tuesday, March 11, 2008, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports.

Pursuant to rules 92(2)(e) and 92(2)(f), the committee considered a draft report and a draft agenda (future business).

At 7:23 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 9 avril 2008
(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 h 26, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Tkachuk et Zimmer (8).

Également présents : John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, et modifié le 11 mars 2008, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.

Conformément à l'alinéa 92(2)f) du Règlement, le comité examine un projet de rapport.

À 19 h 17, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 30 avril 2008
(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 h 23, dans la pièce 256S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Tkachuk et Zimmer (6).

Également présent : Terrence Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007 et modifié le mardi 11 mars 2008, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.

Conformément aux alinéas 92(2)e) et f) du Règlement, le comité examine un projet de rapport et un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 19 h 23, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, May 7, 2008
(17)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:10 p.m., in room 256-S, Centre Block, the deputy chair, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dawson, Eyton, Johnson, Massicotte, Merchant, Oliver and Spivak (7).

In attendance: John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, April 15, 2008, the committee began its consideration of Bill S-221, An Act concerning personal watercraft in navigable waters.

WITNESS:

The Senate of Canada:

The Honourable Senator Mira Spivak, sponsor of the bill.

Senator Spivak made a statement and answered questions.

At 7:12 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Denis Robert

Clerk of the Committee

OTTAWA, le mercredi 7 mai 2008
(17)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 10, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dawson, Eyton, Johnson, Massicotte, Merchant, Oliver et Spivak (7).

Également présents : John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 15 avril 2008, le comité entreprend l'examen du projet de loi S-221, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

TÉMOIN :

Le Sénat du Canada :

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

Le sénateur Spivak fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 7, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-221, An Act concerning personal watercraft in navigable waters, met this day at 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Donald H. Oliver (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, I call the meeting to order. Today, we are studying Bill S-221, An Act concerning personal watercraft in navigable waters, sponsored by the Honourable Mira Spivak. This bill has been considered by the Senate on five previous occasions. However, this is the first time that Bill S-221 will be examined by the Standing Senate Committee on Transport and Communications. On four previous occasions, the bill was examined by the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Senator Spivak noted during her most recent speech at second reading debate that “nothing of substance in this bill has been changed, nor has anything changed in the way personal watercraft are used.”

Senator Spivak, it is a pleasure to have you with us here today. I invite you to make your presentation following which I am sure honourable senators would like to pose questions.

Hon. Mira Spivak, sponsor of the bill: I thank the committee for devoting its time to this bill. I want to point out that one of its previous incarnations was before this committee for study in 2001.

The minister changed the vessel operations restrictive regulations and those changes were published in Part II of the *Canada Gazette* last Wednesday. Of course, that happened after I reintroduced the bill. The point I want to make is that this change in the regulations goes part way toward the goals of the bill. Therefore, I congratulate the minister on that. I will explain that a little later.

Allow me to paint the big picture for you. In 1994, some 14 years ago, the Canadian Coast Guard, which oversees boating safety in Canada, proposed a small housekeeping amendment to regulations under the Canada Shipping Act, known as the Vessel Operating Restrictions Regulations. These regulations give communities a way to restrict boating on nearby lakes or rivers when restrictions are needed to protect safety, the environment or the public interest. That is in one of the sections of the Canada Shipping Act. For decades, communities have used this mechanism for example to restrict water skiing or to ban power boats on a specific lake. There are some 2,000 such restrictions across the country.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 7 mai 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été saisi du projet de loi S-221, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, s'est réuni aujourd'hui à 18 h 15 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Donald H. Oliver (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Aujourd'hui, nous étudions le projet de loi S-221, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, parrainé par l'honorable Mira Spivak. Le Sénat a déjà examiné ce projet de loi cinq fois. Toutefois, il s'agit de la première fois que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications examine le projet de loi S-221. Les quatre dernières fois, le projet de loi a été examiné par le Comité sénatorial de l'Énergie, de l'Environnement et des Ressources naturelles. Le sénateur Spivak a observé, dans le cadre de son dernier discours qui s'inscrivait dans un débat à l'étape de la deuxième lecture, que « rien d'important n'a changé dans le projet de loi. De plus, rien n'a changé non plus dans la façon dont les motomarines sont utilisées. »

Sénateur Spivak, c'est un plaisir de vous voir parmi nous aujourd'hui. Je vous invite à faire votre exposé, et je suis convaincu que les honorables sénateurs auront des questions à vous poser par la suite.

L'honorable Mira Spivak, parrain du projet de loi : Je remercie le comité de consacrer son temps à ce projet de loi. J'aimerais souligner que l'une de ses versions précédentes a été soumise à l'étude du comité en 2001.

Le ministre a modifié la réglementation restrictive concernant la conduite des bâtiments, et ces modifications ont été publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* mercredi dernier. Bien sûr, cette modification est survenue après la présentation du projet de loi. Ce que j'essaie de dire, c'est que ces modifications de la réglementation permettent en partie de réaliser les objectifs du projet de loi. Ainsi, je félicite le ministre à cet égard. J'expliquerai cela un peu plus tard.

Permettez-moi de vous brosser un portrait global. En 1994, il y a environ 14 ans, la Garde côtière canadienne, qui régit la sécurité nautique au Canada, a proposé qu'on apporte une petite modification d'ordre administratif au règlement d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada, c'est-à-dire le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments. Ce règlement permet aux collectivités d'imposer des restrictions à la navigation de plaisance sur les lacs et les rivières environnantes, lorsque de telles mesures sont nécessaires pour assurer la sécurité ou protéger l'environnement ou l'intérêt public. Il figure dans l'une des parties de la Loi sur la marine marchande du Canada. Depuis des dizaines d'années, les collectivités ont recours à ce mécanisme pour, notamment, restreindre le ski nautique ou interdire l'utilisation de bateaux à moteur sur un lac particulier. Il existe environ 2 000 restrictions semblables dans le pays.

The amendment proposed by the Coast Guard in 1994 would have added a new schedule to these regulations such that permits would have restrictions specifically on personal watercraft, also known as Jet Skis or Sea-Doos or PWCs. The Coast Guard's proposed amendment was backed by the RCMP, the OPP, Parks Canada and many others who were aware of the new hazards posed by PWCs that sometimes led to serious injuries and death. The amendment appeared for comment in Part I of the *Canada Gazette* in June 1994. Later that summer, a special meeting was held in Ottawa.

PWC manufacturers had been lobbying long and hard against any restrictions. At issue was a policy question on whether PWCs would be regulated in the same way as power boats are regulated. PWC manufacturers argued strongly that there should be no special restrictions on where they could be used. However, they agreed to an age limit of 16 years for PWC drivers. Despite a good deal of evidence that other special restrictions were needed, the government-of-the-day accepted the manufacturer's position. The old local authorities guide to boating restrictions regulations said: «Note that restrictions cannot be targeted against any one type of power vessel.» This is not the position taken by many other countries.

Australia banned PWCs but not other boats from Sydney Harbour. It set offshore limits on PWC use to keep them a safe distance from surfers and swimmers. In the U.S, where boating is a state matter, most states impose some form of special restrictions. Some allow, as this bill would do, local communities decide where it is safe to use PWCs and where they pose too great a threat to the safety of people or the environment.

PWC manufacturers in the U.S. went so far as to propose a model bill that states could adopt. It contained special restrictions on PWCs that we do not have in Canada. The Coast Guard's amendment of 1994 was delayed by at least 14 years, and this bill is an attempt to end that delay.

I have been trying to do that for 10 years after a young man died on West Hawk Lake in Manitoba. Five young men had taken over the lake with a powerboat and two PWCs. The young men were speeding to create wakes and wake jumping. My neighbours had called the RCMP and the park's officials. Officers were onshore taking statements when a PWC collided with the powerboat and a 20-year old man died from the injuries.

La modification proposée par la Garde côtière en 1994 consistait à ajouter au règlement une nouvelle annexe relative à la délivrance de permis assortis de restrictions touchant l'utilisation des motomarines, aussi désignées par les termes Jet Ski ou Sea-Doo. La modification proposée par la Garde côtière était appuyée par la GRC, l'OPP, Parcs Canada et beaucoup d'autres entités qui étaient sensibles aux nouveaux dangers que présentaient les motomarines, qui entraînent souvent des blessures graves ou la mort. La modification a été soumise aux commentaires dans la partie I de la *Gazette du Canada* en juin 1994. Plus tard cet été-là, une réunion spéciale a été tenue à Ottawa.

Les fabricants de motomarines exerçaient depuis longtemps de fortes pressions contre toute restriction. La question en cause consistait à déterminer si les motomarines seraient soumises à la même réglementation que les bateaux à moteur. Les fabricants de motomarines ont fait valoir avec insistance qu'on ne devrait pas imposer de restrictions particulières concernant l'endroit où on peut les utiliser. Toutefois, ils ont convenu de limiter l'âge des conducteurs de motomarine à 16 ans. Malgré l'abondance des données probantes indiquant le besoin d'imposer d'autres restrictions particulières, le gouvernement de l'époque a accepté le point de vue des fabricants. L'ancien guide des autorités locales accompagnant le Règlement sur les restrictions mentionnait que les restrictions ne pouvaient pas cibler un type particulier de bateau à moteur. Ce n'est pas la position que prennent bon nombre d'autres pays.

L'Australie a banni les motomarines du port de Sydney, mais pas les autres bateaux. Le gouvernement a imposé aux utilisateurs de motomarines des limites extracôtières pour les tenir à une distance sécuritaire des surfeurs et des nageurs. Aux États-Unis, où la navigation relève des États, la plupart imposent une forme de restriction spéciale. Certains États permettent aux collectivités locales de décider des endroits où l'utilisation des motomarines est sécuritaire et de ceux où elles présentent un trop grand danger pour la sécurité des personnes ou pour l'environnement, et c'est également ce que ferait le projet de loi.

Les fabricants de motomarines aux États-Unis sont allés jusqu'à proposer un projet de loi modèle que les États pourraient adopter. Il contient des restrictions relatives à l'utilisation des motomarines que nous n'avons pas au Canada. L'entrée en vigueur de la modification de 1994 de la Garde côtière a été retardée pendant au moins 14 ans, et le projet de loi dont il est question aujourd'hui est une tentative de mener à terme cette démarche.

Je tente de le faire depuis 10 ans, depuis la mort d'un jeune homme au lac West Hawk, au Manitoba. Cinq jeunes hommes avaient pris possession du lac à l'aide d'un bateau à moteur et de deux motomarines. Les jeunes hommes faisaient de la vitesse pour créer des sillages et faire des sauts. Mes voisins avaient téléphoné à la GRC et aux agents du parc. Pendant que les agents étaient sur la rive et recueillaient des déclarations, une motomarine est entrée en collision avec le bateau à moteur, et un homme âgé de 20 ans a succombé à ses blessures.

My research has unveiled all kinds of problems with these recreational vehicles, not just an unusually high rate of death, including dreadful injuries resulting falling off the backs of these machines. Included in the problems are air and water pollution, disturbance of shorelines, nesting bird habitation sites and PWC riders who chase loons or swans for sport.

Almost every year, the engines grow more powerful. When I began this crusade, the common engine size was 50 hp to 60 hp. Now, they exceed 300 hp. That is as large as the engine in a powerful pickup truck. Years ago, one opponent of PWCs said, "We do not allow motorcycles to zoom around playgrounds. Why should we allow these machines to zoom near the beaches or floating docks or behind boats at anchor where children swim?"

To digress for one minute, in Quebec five municipalities on Lake Massawippi banned wake boats and turbine boats, motor marine vehicles, which include PWCs, to protect their drinking water against toxic algae and to reduce shoreline erosion.

Studies show that if you have a power boat with a 100-horsepower motor, it will stir sediment as far as 18 feet below the surface. What does that do? It increases the sediment, releases phosphorus and nitrogen, nutrients that promote blue-green algae, cyanobacteria, which is one of the reasons why the lakes in the Eastern Townships had to close a number of times. This is not a good thing, as Martha Stewart would say.

I introduced the bill because it was the only means available. I prefer change in the regulations, but that is something only the minister can do. As parliamentarians, we have no direct say in regulations, which is something that should be changed.

This bill follows as closely as I considered reasonable the method of restricting boating in Canada. It allows a local authority to apply to the minister for a restriction. It requires that any proposed restriction be published in Part I of the *Canada Gazette* for comment. It allows for changes to that restriction based on comments. It allows the minister to refuse the restriction if it would unreasonably impede navigation.

With the change of government, there was a very encouraging sign that a policy change had occurred. Coast Guard officials, after appearing before our Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, had asked officials from Justice Canada for a legal opinion on whether an existing schedule of regulations could be used with a note to accomplish the same ends as this bill.

Mes recherches ont révélé toutes sortes de problèmes créés par ces véhicules de plaisance — pas seulement le taux anormalement élevé de décès et les blessures horribles subies à la suite de chutes. Les problèmes comprennent aussi la pollution de l'air et de l'eau, ainsi que la perturbation des rivages et des sites de nidification et les conducteurs de motomarines qui s'amuse à chasser les huards ou les cygnes.

La puissance des moteurs s'accroît presque chaque année. Lorsque j'ai commencé cette croisade, la puissance moyenne du moteur était de 50 à 60 c.v. Maintenant, ce chiffre excède 300 c.v. Cela équivaut au moteur d'une puissante camionnette. Il y a des années, un opposant des motomarines a fait valoir que, si nous ne permettons pas aux motocyclistes de rouler à vive allure autour des terrains de jeu, il est assez étonnant que nous tolérions que des conducteurs de motomarines filent à toute allure près des plages ou des quais flottants, ou derrière des bateaux ancrés pour laisser les enfants nager.

Si vous me permettez de m'écarter du sujet pendant une minute, laissez-moi vous signaler qu'au Québec, cinq municipalités autour du lac Massawippi ont interdit les bateaux à moteur et les bateaux à turbine les véhicules à moteur marin, qui comprennent les motomarines, pour protéger l'eau potable contre les algues toxiques et pour réduire l'érosion du littoral.

Les études ont révélé qu'un bateau à moteur de 100 chevaux-vapeur perturbe les sédiments qui se trouvent à une profondeur allant jusqu'à 18 pieds. Quelle est la conséquence? Une augmentation de la quantité de sédiments qui dégagent du phosphore et de l'azote, substances qui contribuent à la croissance des algues bleues, ou cyanobactéries, une des raisons pour lesquelles les lacs de la région de l'Estrie ont dû fermer à plusieurs reprises. Ce n'est pas une bonne chose, comme dirait Martha Stewart.

J'ai présenté le projet de loi, car c'était le seul moyen dont je disposais. Je préfère qu'une modification soit apportée au règlement, mais seul le ministre peut faire cela. En notre qualité de parlementaires, nous n'avons pas le droit d'intervenir directement en matière de réglementation, chose qui devrait changer.

Le projet de loi respecte, dans une mesure que je juge raisonnable, les modalités de restriction de la navigation de plaisance au Canada. Il permet à une autorité locale de demander au ministre d'imposer une restriction. Il exige que toute restriction proposée soit publiée dans la partie I de la *Gazette du Canada* afin de recueillir des commentaires. On peut ensuite la modifier à la lumière des commentaires. Le ministre peut refuser la restriction si elle pose un obstacle déraisonnable à la navigation.

Lorsque le nouveau gouvernement est entré en fonction, les événements portaient à croire qu'une modification de la politique était survenue. Les agents de la Garde côtière, après s'être présentés devant notre Comité sénatorial permanent de l'Énergie de l'Environnement et des Ressources naturelles, ont demandé l'avis juridique de Justice Canada pour savoir si une annexe existante du règlement pourrait être utilisée afin d'obtenir le même résultat que ce qu'on cherche à réaliser avec le projet de loi.

The legal opinion received in November 2005 was indeed, it could be used to restrict only personal watercraft, to restrict wake boats, or to restrict personal watercraft during certain months of the year. In the summer of 2006, a few communities began to try to use that means, all without success, in part because provincial officials who administer these regulations in some provinces were uninformed of, or unsupportive of, a policy change that would allow restrictions specific to PWCs.

According to information from the minister's office, no community has successfully used these means to restrict PWCs. None have applied, although a number of communities have expressed interest. I think we will have a de facto change in the law that will make this bill redundant only when the first community successfully sets that precedent.

When this bill was introduced seven years ago, it was met with enormous enthusiasm. Some 78 organizations throughout the country were behind it: municipalities, cottagers' associations, public interest groups and conservationists. A poll in the fall of 2001 showed only 18 per cent of Canadians opposed it. To be honest, I can no longer tell you to what extent it would be used should this bill be passed. Eight years ago, thousands of people sent petitions; hundreds sent letters. I received some letters from people who said their faith in the Senate was restored by this bill.

The *Rules of the Senate*, as you well know, permitted adjournment after adjournment, delay after delay. Senator Comeau in his remarks on second reading said that in his area PWCs are called Terry Mercer crafts. Other senators have been just as effective in delaying the passage of the bill until it was patently obvious that there was not sufficient time for the House of Commons to deal with it before an election call or prorogation. It was twice introduced in the other place and received considerable support there, but died very soon thereafter on the Order Paper.

Passage has been strategically delayed time and time again. We have been fortunate because we have had so many prorogations and elections in this particular time. Former ardent supporters have quietly lost hope in this institution acting wisely, and in this bill. It is a tragedy that our rules can be manipulated and the result every summer has been the failure to prevent preventable deaths.

If you choose to pass this bill, there is no question that it will not ban PWCs everywhere. It would be useful to the few communities who have expressed interest to the Coast Guard in using the means of a note in an existing schedule. I will go on to tell you how the minister's change could help. You could choose, however, to delay it while you look more closely at the regulatory solution the minister proposed almost two years ago. He or his

L'avis juridique reçu en novembre 2005 indiquait que, effectivement, il était possible de prendre cette voie pour restreindre exclusivement l'utilisation des motomarines ou des bateaux à moteur ou pour restreindre l'utilisation des motomarines pendant certains mois de l'année. À l'été 2006, quelques collectivités ont tenté d'utiliser ce moyen; aucune n'a réussi, en partie parce que les représentants provinciaux qui administrent cette réglementation dans certaines provinces ignoraient l'existence d'un changement de politique qui permettrait d'établir des restrictions à l'utilisation des motomarines, ou n'appuyaient pas un tel changement.

Selon les renseignements recueillis du bureau du ministre, aucune collectivité n'a réussi à restreindre l'utilisation des motomarines de cette façon. Personne n'a déposé de demande, mais un bon nombre de collectivités ont exprimé leur intérêt. Je crois qu'on ne va modifier la loi de façon à intégrer le projet de loi que lorsque la première collectivité aura réussi à créer un tel précédent.

Lorsqu'on a présenté le projet de loi il y a sept ans, il a suscité beaucoup d'enthousiasme. Quelque 78 organismes d'un océan à l'autre le soutenaient : des municipalités, des associations de chalets, des groupes d'intérêt public et des protecteurs de l'environnement. Un sondage mené à l'automne 2001 a révélé que seulement 18 p. 100 des Canadiens s'y opposaient. Pour être honnête, je ne peux plus affirmer avec certitude dans quelle mesure le projet de loi serait appliqué s'il était adopté. Il y a huit ans, des milliers de personnes ont déposé des pétitions; des centaines ont envoyé des lettres. J'ai reçu des lettres de personnes qui déclaraient que leur confiance envers le Sénat avait été rétablie grâce au projet de loi.

Le *Règlement du Sénat*, comme vous le savez bien, a permis une succession d'ajournement et une succession de retards. Le sénateur Comeau, dans ses remarques au sujet de la deuxième lecture, a déclaré que, dans sa région, les motomarines sont appelées des « Terry Mercer ». D'autres sénateurs ont réussi tout aussi bien à retarder l'adoption du projet de loi jusqu'à ce qu'il soit flagrant que la Chambre des communes n'avait plus le temps d'y travailler avant le déclenchement d'une élection ou une prorogation. Il a été présenté à deux reprises dans l'autre Chambre et y a reçu un soutien considérable, mais il est mort au *Feuilleton* très peu après.

On s'est ingénié continuellement à retarder l'adoption. Nous avons eu de la chance, car tellement de prorogations et d'élections ont eu lieu durant cette période. Ceux qui étaient autrefois des défenseurs résolus ont tranquillement cessé d'espérer que cette institution se comporte sagement et que le projet de loi soit adopté. Il est tragique que nos règles puissent être manipulées, car, chaque été, on néglige de prévenir des morts évitables.

Si vous décidez d'adopter ce projet de loi, il est certain que les motomarines ne seront pas interdites partout. Toutefois, il serait utile aux quelques collectivités qui ont exprimé à la Garde côtière le désir de pouvoir recourir à une éventuelle disposition enchâssée dans une annexe existante. Je vais vous expliquer comment la modification du ministre pourrait aider. Vous pourriez décider, toutefois, de la retarder afin d'examiner de plus près la solution de

officials could tell you precisely what was meant when he confirmed the policy shift in a December 2006 letter to me. I think you have a copy of the letter. It said, in part, “Where it has been determined that a particular type or types of craft are the cause of a problem, these craft can be made the subject of a boating restriction using the existing boating restriction regulations.” As of last month, these are named vessel operating restrictions regulations.

The same wording was used in a letter to deputy ministers of transportation in the provinces. You may want to determine how far down the line the word has spread by posing questions to some of the provincial officials who administer the regulations on the ground. You would also want to know what sort of effort has been made by the Coast Guard to let communities know this option is available. This information is really buried in a bureaucratic piece. Only newspapers in Quebec paid much attention to it, two summers ago, and then only for a day or two.

I also have a copy of the legal opinion that was given to us, although the department then asked for it back, because that has been one of the things — this could not be legal. You can ask the minister or his officials what was meant by the apparent policy shift and the willingness to reinterpret an existing regulation to get the job done.

You can determine why, in almost three years since the legal opinion was delivered, the regulatory alternative has not been implemented. You can answer for yourselves the real question about whether still more ways have been found to delay what the Coast Guard proposed 14 years ago or whether the minister’s solution is the way to end that 14-year delay.

I just want point out the difference the minister’s change has made.

Under the former system it was possible for a cottage association to start the process of applying for a boating regulations restriction, although on many occasions they had to go through the provincial authority. The new system defines local authority only as government entities, municipal, provincial or federal. This bill defines a local authority as a cottage association or a park authority that the minister determines to be a local authority for the purposes of this act.

Critics may call this unelected officials, et cetera, but, after all, it was an attempt in the bill to allow local communities, who know their lakes better than some official, to be able, after proper consultation to get what they want to happen on their lake.

réglementation proposée par le ministre il y a presque deux ans. Lui ou ses représentants pourraient vous dire précisément quel était le sens de sa confirmation du changement de politique exprimé dans une lettre datée de septembre 2006 qui m’était adressée. Je crois que vous avez une copie de la lettre. On pouvait y lire, notamment, que « dans le cas où des problèmes particuliers attribuables à un, ou à des types précis d’embarcations, devraient surgir, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux existants permet de restreindre l’utilisation de ces embarcations ». Depuis le mois dernier, ce règlement porte le nom de Règlement sur les restrictions visant les bâtiments.

La même formule a été utilisée dans une lettre adressée aux sous-ministres du Transport dans les provinces. Vous auriez peut-être intérêt à déterminer jusqu’où le message s’est répandu en posant des questions à certains des représentants provinciaux qui administrent le règlement sur le terrain. Il serait aussi souhaitable que vous appreniez quel genre d’effort a été déployé par la Garde côtière pour informer les collectivités qu’elles disposent de cette solution. Ce renseignement est vraiment caché dans les dédales de la bureaucratie. Les journaux québécois sont les seuls à y avoir fait attention, il y a deux étés, quoique pendant seulement une journée ou deux.

J’ai aussi une copie de l’avis juridique qui nous a été rendu, mais le ministère a demandé qu’on le lui remette, car — et c’est là l’un des problèmes — la démarche ne pouvait pas être de nature juridique. Vous pouvez demander au ministre ou aux gens de son cabinet quelle intention sous-tend ce qui semble être un changement de politique et une disposition à réinterpréter un règlement existant pour obtenir le résultat attendu.

Vous pouvez déterminer pourquoi, en presque trois ans depuis que l’avis juridique a été rendu, la solution réglementaire de rechange n’a pas été mise en œuvre. Vous pouvez répondre vous-même à la vraie question qui consiste à déterminer si l’on a trouvé encore d’autres mesures pour retarder ce qu’a proposé la Garde côtière il y a 14 ans, ou si la solution du ministre est la bonne manière de mettre un terme à ce retard de 14 ans.

J’aimerais seulement souligner ce qu’a changé la modification apportée par le ministre.

Sous l’ancien régime, une association de chalets pouvait déclencher le processus de demande de restrictions à la navigation de plaisance, mais, dans bien des cas, elle devait passer par l’autorité provinciale. Sous le nouveau régime, on limite la définition d’autorité locale aux entités gouvernementales municipales, provinciales ou fédérales. Le projet de loi définit une autorité locale comme une association de chalets ou une autorité de gestion des parcs qui se voit conférer le statut d’autorité locale par le ministre pour l’application de la loi.

Les détracteurs pourraient parler de fonctionnaires non élus, et cetera, mais, après tout, on tentait, dans le projet de loi, de prévoir des mesures pour que les collectivités locales, qui connaissent mieux leurs lacs qu’un quelconque fonctionnaire, soient en mesure, moyennant la consultation qui s’impose, d’apporter les changements qu’elles veulent voir sur leur lac.

The old local authorities guide was chummy and aimed at cottage associations and other ordinary folks. It talked about you, your neighbours and the community. That is what has been lost through this regulation, namely, any opportunity for a little organization to come to transport. They must first woo a municipality or a department.

However, what has been gained can also be found in the guide. It says, “Submissions for a boating restriction under the BRRs can target a particular type or types of craft that are the cause of the problem.” The minister’s press release specifically includes personal watercraft. The minister has made that change.

Will this work. The fact that this bill has been around and that lobbyists have been hired, just for me — I actually thought that was a compliment; they followed me around. It is called putting the feet to the fire. I leave it to your choice as to how you want to proceed. I did want to point out that since this bill was re-tabled and came here, the minister has taken some action.

I am now open to questions. I could go through the bill if you want, but that is tedious. I would be happy to answer any questions that you may have.

The Deputy Chair: Thank you very much, Senator Spivak. We will leave it to questioning. I already have four senators on the list who want to pose questions to you.

Senator Spivak: I want to point out to you that the acoustics are very poor in this room. I can understand English very well. I understand French in normal conversation, but through translation, I may have a little problem.

The Deputy Chair: Just put the earpiece on, because it is translated.

Senator Dawson: No one has a better reputation of being nice than I, so I will be very nice.

Senator Spivak: Well, I do have a hearing problem.

The Deputy Chair: Before we start the questioning with Senator Dawson, I have a copy of the regulations and I would like to take a minute to explain this to the committee. This 172-page copy is entitled *Vessel Operation Restriction Regulations* and is dated April 30, 2008. It says:

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to sections 136 and 207 of the Canada Shipping Act, 2001, hereby makes the annexed Vessel Operation Restriction Regulations.

This is a lengthy document, which defines such things as personal watercraft and others. I would like to read clause 6 of the regulations, which states:

L’ancien guide pour les autorités locales était sympathique et s’adressait aux associations de chalets et au grand public. Il parlait des personnes, de leurs voisins et de la collectivité. Or, c’est justement ce que ce règlement nous a fait perdre de vue, soit la possibilité qu’un petit organisme arrive à ses fins. Il doit d’abord convaincre une municipalité ou un ministère.

Toutefois, le guide indique également ce qui a été gagné. Il explique qu’une demande de restriction sur la navigation de plaisance aux termes du RRCB peut cibler un ou des types précis d’embarcations à l’origine du problème. Le communiqué de presse du ministre mentionne précisément les motomarines. Le ministre a fait ce changement.

Est-ce que cela va fonctionner? Le fait que ce projet de loi existe depuis un moment et que des lobbyistes ont été embauchés, juste pour moi — je l’ai pris comme un compliment; ils me suivaient partout. C’est ce qu’on appelle faire pression. Je vous laisse choisir la manière de procéder. J’aimerais tout de même souligner que, depuis que ce projet de loi a été redéposé et qu’il est parvenu jusqu’ici, le ministre a pris des mesures.

Je suis prête à accueillir vos questions. Je pourrais passer en revue les dispositions du projet de loi si vous voulez, mais c’est une tâche fastidieuse. Je serais ravie de répondre à toute question que vous pouvez avoir.

Le vice-président : Merci beaucoup, sénateur Spivak. Nous passerons aux questions. Il y a déjà sur la liste quatre sénateurs qui veulent vous poser des questions.

Le sénateur Spivak : J’aimerais vous faire remarquer que l’acoustique est très mauvaise dans cette pièce. Je comprends très bien l’anglais. Je comprends le français dans une conversation normale, mais l’interprétation risque de me poser problème.

Le vice-président : Vous n’avez qu’à prendre l’écouteur, parce qu’il y a effectivement un service d’interprétation.

Le sénateur Dawson : Personne n’est mieux connu pour sa gentillesse que moi, donc je serai très gentil.

Le sénateur Spivak : Bien, j’ai effectivement un problème d’audition.

Le vice-président : Avant de commencer la période des questions avec le sénateur Dawson, j’ai une copie du règlement et j’aimerais que vous preniez un instant pour l’expliquer au comité. Ce document de 172 pages s’intitule *Règlements sur les restrictions visant les bâtiments* et est daté du 30 avril 2008. On peut y lire ce qui suit :

Sur recommandation du ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités et en vertu des articles 136 et 207 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le Règlement sur les restrictions visant l’utilisation des bâtiments, ci-après.

Il s’agit d’un document volumineux qui définit, entre autres, les motomarines. J’aimerais lire le paragraphe 6 du Règlement, qui est ainsi libellé :

(6) No person shall operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion in the waters described in Schedule 7 for the purpose of towing a person on water skis, a surf board or any other similar equipment, except during the permitted hours set out in that Schedule, if any.

(7) No person shall operate a power-driven vessel at a speed in excess of 10 km/h within 30 m of the shore in the following waters:

(a) the waters of Ontario, Manitoba, Saskatchewan and Alberta;

(b) the rivers and lakes in British Columbia;

Have you read these 172 pages?

Senator Spivak: Of course not. The one line that pertains to me is buried deep in there. I found the minister's press release, which states:

Our government is committed to the safety and security of all commercial and recreational users of Canadian waterways while protecting the environment, said Minister Cannon. To address the increase in traffic on our waterways, the regulations provide new national river rafting safety standards, and updated mechanisms to restrict the use of any type of vessel, including personal watercraft, on designated waters.

Who can apply for a schedule? Only a government authority can make the application.

The Deputy Chair: Would the minister's regulations, which none of us have read, satisfy you if they included such entities as you have outlined in your remarks today such as cottage associations, park authorities, and so on, so that they would have some authority in addition to the government?

Senator Spivak: That would be a very good addition. I would love that. The other thing is that the bureaucracy is tough. At any stage — and I have lived through this in a neighbouring lake to mine — if you are applying for something, not personal watercraft but for something else, any bureaucrat can say to you: "That is it. It is finished. You cannot proceed." There is that problem, too, which is why, in this bill; I thought it would be great if people could communicate with the minister without 17 levels becoming involved. They could only do that if everyone in the community or if a majority in their local authority concurred. The minister has the power to define that. You cannot call yourself a "local authority" according to this bill. The minister must define that term.

I thought, being a true conservative, that local control was important — not that I am pandering.

(6) Il est interdit d'utiliser dans les eaux indiquées à l'annexe 7 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique pour tirer une personne sur des skis nautiques, un aquaplane ou tout autre équipement similaire, sauf aux heures qui y sont mentionnées, le cas échéant.

(7) Il est interdit d'utiliser à une vitesse supérieure à 10 km/h un bâtiment à propulsion mécanique à 30 m ou moins de la rive dans les eaux suivantes :

a) les eaux situées en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta;

b) les fleuves, rivières et lacs situés en Colombie-Britannique;

Avez-vous lu ces 172 pages?

Le sénateur Spivak : Bien sûr que non. La seule phrase qui m'intéresse est cachée dans les profondeurs du texte. J'ai trouvé le communiqué de presse du ministre, où on peut lire ce qui suit :

Notre gouvernement s'engage à assurer la sécurité et la sûreté de tous les usagers des bâtiments récréatifs et commerciaux sur les voies navigables canadiennes, tout en protégeant l'environnement, a déclaré le ministre Cannon. Pour faire face à l'augmentation du trafic sur nos voies navigables, les règlements prévoient de nouvelles normes nationales sur la descente de rivières en radeau pneumatique, et une mise à jour des mécanismes visant à restreindre l'accès de tout type de bâtiment, y compris les motomarines à des zones désignées.

Qui peut demander une annexe? Seulement une autorité gouvernementale peut présenter la demande.

Le vice-président : Le règlement du ministre, que personne d'entre nous n'a lu, vous conviendrait-il s'il comprenait les entités que vous avez mentionnées dans votre témoignage aujourd'hui, comme les associations de chalets, les autorités de gestion des parcs, et cetera, afin qu'elles disposent d'un certain pouvoir, à l'instar du gouvernement?

Le sénateur Spivak : Ce serait un excellent ajout. J'adorerais cela. L'autre chose, c'est que les exigences administratives sont lourdes. À tout moment — et j'ai vécu l'expérience dans le cas d'un lac proche du mien —, si vous déposez une demande, liée non pas aux motomarines, mais à autre chose, n'importe quel bureaucrate peut vous dire : « Voilà. C'est terminé. Vous ne pouvez pas procéder. » Ce problème existe aussi, et c'est pourquoi, dans le projet de loi, j'ai cru que ce serait merveilleux si les gens pouvaient communiquer avec le ministre sans passer par 17 échelons. On pourrait seulement le faire avec le concours de toute la collectivité ou d'une majorité de l'autorité locale. C'est à la discrétion du ministre. Vous ne pouvez pas vous octroyer le titre d'« autorité locale », aux fins de ce projet de loi. Le ministre doit définir ce terme.

Je croyais, en vraie conservatrice, à l'importance du contrôle local — je ne veux pas jouer les démagogues.

Senator Dawson: There are probably 20 pages of rules and 150 pages of the names of the lakes and the numbers of the lakes. It is really about 25 pages that are of interest. It is not that constraining.

Senator Spivak: I forgot to mention that I have a wonderful research assistant who has read every word.

Senator Dawson: It could be interesting. For the sake of practicality, we could exclude the schedule of lakes, but the regulations in English and in French could be distributed to us eventually. I do not think the finding of the lakes in Saskatchewan and in Quebec would be of interest, but it is interesting.

I was reading the minister's letter to you, dated December 2006. He says, "I understand that the pace of processing proposed amendments is expected to accelerate in 2007." Would that be the result of that process? You do not know?

Senator Spivak: I do not know what the minister is referring to.

Senator Dawson: I guess the minister or someone from the department will appeal here. This letter seems to be saying that we agree with her objectives and we are moving in the right direction.

I live on a lake. I do not have a personal watercraft; I have a boat. I think it is probably as noisy and probably does as much trouble as the watercraft — not that I do not want to use my boat.

How do you make the distinction between watercraft and boat?

Senator Spivak: First, this is not targeted for noise. I think that is a municipal decision. This bill does not talk about noise. I wish it would, however.

A personal watercraft can go very close to the shore. There are many of them. I know the new ones are four-stroke, but many of them are still two-stroke. Do you know how polluting a two-stroke motor is? It is unbelievable. About 40 per cent of gas and oil goes right into the lake.

Also, descriptions of how the steering mechanism works is contained in some of the background material that I provided. There have been horrific accidents. I am not an expert in this. Due to the way the machine is constructed — without a rudder or whatever — you cannot stop it the same way. That information is in the background material.

If you surf the net you will see that PWCs, are used for extreme sports; they are built for speed and thrills. That is great in places where you do not have loons, people fishing and children swimming. Boats are boats. In very narrow circumstances, if you have a high-horsepower boat, you are looking for trouble. That is what happened in the Eastern Townships and Lake

Le sénateur Dawson : Il y a probablement 20 pages de règles et 150 pages indiquant le nom des lacs et le nombre de lacs. Il n'y a vraiment qu'environ 25 pages qui sont intéressantes. Ce n'est pas si contraignant.

Le sénateur Spivak : J'ai oublié de mentionner qu'une personne géniale occupe pour moi le poste de chercheur et l'a lu d'un bout à l'autre.

Le sénateur Dawson : Cela pourrait être intéressant. Aux fins de nos travaux, nous pourrions exclure l'annexe concernant les lacs, mais le règlement en anglais et en français pourrait nous être distribué. Je ne crois pas que les constatations relatives aux lacs en Saskatchewan et au Québec seraient très intéressantes, mais le document est intéressant.

Je lisais la lettre du ministre datée de décembre 2006 qui vous était adressée. Il déclare : « Je crois comprendre que le rythme de traitement des modifications proposées devrait s'accélérer en 2007. » Parle-t-il du résultat du processus en question? Le savez-vous?

Le sénateur Spivak : Je ne sais pas à quoi renvoyait le ministre.

Le sénateur Dawson : J'imagine que le ministre ou un représentant de son ministère a l'intention d'offrir son soutien. La lettre semble indiquer qu'on est d'accord avec les objectifs du projet de loi et que nous sommes sur la bonne voie.

Je vis sur le bord d'un lac. Je n'ai pas de motomarine, mais j'ai un bateau. Je crois qu'il est probablement aussi bruyant et qu'il provoque autant de perturbations qu'une motomarine — et cela ne veut pas dire que je ne veux pas utiliser mon bateau.

Comment établissez-vous la distinction entre une embarcation de plaisance et un bateau?

Le sénateur Spivak : Tout d'abord, le projet ne vise pas le bruit. Je crois que cette question relève de l'autorité municipale. Le projet de loi ne parle pas de bruit. J'aimerais qu'il le fasse, cependant.

Les motomarines peuvent aller très près de la rive, et elles sont nombreuses. Je sais que les nouveaux modèles sont munis d'un moteur à quatre temps, mais beaucoup de motomarines comportent toujours un moteur à deux temps. Savez-vous à quel point un moteur à deux temps pollue? C'est incroyable. Environ 40 p. 100 de l'essence et de l'huile sont directement rejetées dans le lac.

De plus, des descriptions du fonctionnement du mécanisme de direction figurent dans certains des documents d'information que j'ai déposés. Il y a eu des accidents horribles. Je ne suis pas une experte en la matière. Vu la façon dont est construite la machine — sans gouvernail —, vous ne pouvez pas l'arrêter de la même façon. Vous pouvez trouver ces renseignements dans les documents d'information.

Si vous naviguez l'Internet, vous verrez que les motomarines sont utilisées pour les sports extrêmes; elles sont conçues pour la vitesse et les sensations fortes. C'est merveilleux, là où il n'y a pas de huards, de pêcheurs et d'enfants qui nagent. Un bateau, c'est un bateau. Dans certaines circonstances, si vous possédez un bateau à puissance élevée, vous jouez avec le feu. C'est ce qui est

Massawippi. They did not consult with the federals. They thought they had an exemption for drinking water; a protected water area. In Nova Scotia or New Brunswick or whatever, it can be a provincial thing.

The federal government has never challenged a place like Whistler — that banned it — and other places. If they would challenge it, the courts would have to find that the federal government has sole authority over all navigable waters in this country.

Senator Dawson: Lake Massawippi, if I understand correctly, succeeded in controlling them.

Senator Spivak: They have so far, although the federal representative there said, “You cannot do this.” Apparently, if they want to eliminate it, they would have to go to court. So far, the federal government has not gone to court anywhere. Municipalities have taken the reins into their own hands and decided they have to ban these watercraft, whether it is for water or small lakes.

It is one thing when you have a little lake with people who have lived there for years and there are these watercraft zooming around and creating havoc; on a huge body of water it is quite another.

Senator Dawson: I will be the Conservative saying «less is better» in the sense that if there are regulations and the situation seems to be getting under control, passing a bill, when we do not really need it, to extend power to a group of people to decide they are the local authority on a lake —

Senator Spivak: They cannot make that decision; that is a decision for the minister.

Senator Dawson: Letting the minister decide who will control my lake is not something I like much better.

Senator Spivak: Someone has to make the decision.

Senator Dawson: Yes, but most of these lakes are under some kind of governance of one kind or another. At minimum, they fall under provincial jurisdiction.

I do believe some controls have to be established. However, if I am told by the minister, the department and the rules and regulations that the situation is getting under control, I would rather put pressure so that people take control of their lakes rather than pass another piece of legislation that might be detrimental to the rules and regulations that seem to be headed in the right direction.

Senator Spivak: I cannot disagree with you. I have to point out one thing, however. Thus far, not a single schedule exists for prohibitions for PWCs.

Senator Dawson: That is what I want to see. I did not get to read all the regulations. It seemed clear.

arrivé en Estrie et au Lac Massawippi. Personne n’a consulté les autorités fédérales. On croyait disposer d’une exemption pour l’eau potable; un point d’eau protégé. En Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick ou n’importe où, cela peut relever des autorités provinciales.

Le gouvernement fédéral n’a jamais remis en question ce qui a été fait, par exemple, à Whistler — qui l’a interdit — et à d’autres endroits. Si le gouvernement contestait cela, les tribunaux seraient obligés de conclure que le gouvernement fédéral est la seule autorité compétente en matière d’eaux navigables dans le pays.

Le sénateur Dawson : Je crois savoir qu’on a réussi à maîtriser la situation au lac Massawippi.

Le sénateur Spivak : Jusqu’à maintenant, oui, mais les représentants fédéraux là-bas ont dit : « Vous ne pouvez pas faire cela. » Apparemment, si on veut l’interdire, il faut s’adresser à un tribunal. Jusqu’à maintenant, le gouvernement fédéral n’a jamais eu recours à un tribunal. Les municipalités ont pris les rênes et ont décidé d’interdire les motomarines, que ce soit pour l’eau ou sur les petits lacs.

C’est une chose lorsqu’il s’agit d’un petit lac où des gens qui y vivent depuis longtemps voient ces embarcations de plaisance semer la pagaille; sur une vaste étendue d’eau, c’est une tout autre chose.

Le sénateur Dawson : C’est à mon tour d’incarner le rôle du conservateur et de dire « le moins, le mieux » : si un règlement est en place et qu’on semble prendre la situation en main, l’adoption d’un projet de loi, alors que nous n’en avons pas vraiment besoin, pour donner du pouvoir à un groupe de personnes, qui pourra décider qu’il est l’autorité locale sur un lac...

Le sénateur Spivak : Il ne peut pas prendre cette décision; c’est une décision que doit prendre le ministre.

Le sénateur Dawson : Il ne me plaît pas davantage de laisser le ministre décider qui aura le pouvoir sur mon lac.

Le sénateur Spivak : Quelqu’un doit pourtant prendre la décision.

Le sénateur Dawson : Oui. Cependant, la plupart de ces lacs sont déjà sous une autorité quelconque. Ils sont tout au moins du ressort des provinces.

Je crois toutefois que des mesures de contrôle doivent être établies. Cependant, si le ministre, le ministère, ainsi que les règles et les règlements indiquent que la situation est de mieux en mieux maîtrisée, je préférerais pousser les gens à prendre leur lac en main, plutôt qu’adopter un autre texte de loi qui pourrait porter atteinte aux règles et aux règlements qui semblent permettre des changements positifs.

Le sénateur Spivak : Je suis d’accord avec vous. Je dois toutefois souligner que, jusqu’à maintenant, aucune annexe n’existe pour l’interdiction des motomarines.

Le sénateur Dawson : C’est ce que je veux savoir. Je n’ai pas eu la chance de lire tous les règlements. Ça me semblait clair.

Again, I am still looking at the evolution. A good example would be the former Sea-Doo from Bombardier. That watercraft began as a one-person watercraft and evolved into a two-person watercraft. Now you can sit four people on a Sea-Doo. When does it stop being a PWC and become a boat? They are awkward vehicles, but I would like to know how we could regulate when it changes its nature.

Senator Spivak: I think you have to look at the statistics. You have to see that personal watercraft have a much higher rate of injuries and deaths than normal boats, considering the amount. Those statistics come from hospital associations and, I believe, the Red Cross of Canada. It is your choice. I do not think this is a problem that does not exist; it does exist.

Senator Dawson: I recognize it, too, and I agree with you. However, I am saying that if there is a solution that has evolved because of the pressure being put on it the last six or seven years, I first of all congratulate you if you have succeeded in convincing the Department of Transport.

My questions probably will be applying to the department more than to Senator Spivak.

The Chair: They will be coming next week.

Senator Massicotte: Thank you for being with us. I share your concerns. I live near a river and I appreciate there is a problem. I have tried to do something with the river I live on to try to diminish the presence of PWCs. Our problem was not PWCs; it was what I call the “cigarette boats,” the fast-moving longboats. I share Senator Dawson’s point of view, saying, “Why only PWCs, why not all watercraft?” I appreciate your opinion on the guidance system. Both are the same thing. They are equally a danger.

I will also raise another issue. From what I read of your bill, if a local order, after consulting with the population and so on, makes a recommendation to the minister, with rare exception, the minister has no choice but to add that waterway to its schedule. Am I correct in saying that?

Senator Spivak: No, I do not think so. The minister has to make a decision that it does not impede navigation.

Senator Massicotte: I read that. It is specific as to when he can object. He cannot say “unreasonable demand.” He has to say “it impedes navigation or increases the danger” and so on. There is not much discretion there.

The concern I would then have is a bit like Senator Dawson’s: A bunch of cottagers form an association. They are not elected; they are not a city or a municipality. They decide this is their lake,

J’étudie toujours l’évolution. Un bon exemple serait l’ancien Sea-Doo de Bombardier. Cette embarcation était d’abord conçue pour une seule personne, puis, on l’a modifiée pour qu’elle puisse contenir deux personnes. Quatre personnes peuvent maintenant embarquer dans un Sea-Doo. Quelle est la distinction entre une motomarine et un bateau? Ce sont des véhicules qu’il est difficile de catégoriser, mais j’aimerais savoir comment on peut réglementer leur utilisation quand ils changent de nature.

Le sénateur Spivak : Je crois que vous devez tenir compte des statistiques. Vous devez savoir que les motomarines entraînent un taux beaucoup plus élevé de blessures et de décès que les bateaux normaux, par rapport à leur nombre. Ces statistiques proviennent d’associations hospitalières et, je crois, de la Croix-Rouge du Canada. C’est votre choix. Je crois qu’il s’agit d’un véritable problème.

Le sénateur Dawson : Je le reconnais moi aussi et je suis d’accord avec vous. Néanmoins, ce que je veux dire c’est que, si une solution a fait surface en raison de la pression qui a été exercée au cours des six ou sept dernières années, j’aimerais vous féliciter d’avoir réussi à convaincre le ministère des Transports.

Mes questions s’adresseront probablement davantage au ministère qu’au sénateur Spivak.

La présidente : Les représentants du ministère seront là la semaine prochaine.

Le sénateur Massicotte : Je vous remercie d’être venue comparaître devant nous. Je partage vos préoccupations. J’habite près d’une rivière et je reconnais qu’il y a un problème. J’ai tenté de faire quelque chose pour faire baisser le nombre de motomarines sur la rivière au bord de laquelle je vis. Notre problème n’était pas les motomarines; c’était plutôt ce que j’appelle les « bateaux cigarettes », c’est-à-dire les bateaux rapides. Je partage l’opinion du sénateur Dawson, qui demande : « Pourquoi seulement les motomarines et pourquoi pas toutes les embarcations? » J’ai apprécié ce que vous avez dit sur le système de guidage. Les deux types d’embarcations sont pareils. Ils sont tous les deux dangereux.

J’aimerais également soulever une autre question. Selon votre projet de loi, si une autorité locale, après consultation auprès de la population, présente des observations au ministre, ce dernier doit, sauf exception rare, ajouter la voie navigable à l’annexe par arrêté. Ai-je raison?

Le sénateur Spivak : Non. Je ne crois pas. Le ministre doit déterminer que cela ne fait pas obstacle à la navigation.

Le sénateur Massicotte : J’ai lu cela. Le projet de loi spécifie dans quels cas le ministre peut refuser de donner suite à une proposition. Il ne peut pas affirmer qu’il s’agit d’une « demande déraisonnable ». Il doit affirmer que la proposition « aurait pour effet de faire obstacle à la navigation ou augmenterait le danger », ainsi de suite. Sa compétence à cet égard est limitée.

La préoccupation que j’ai est semblable à celle du sénateur Dawson; on aurait affaire à des poignées de propriétaires de chalets qui ont créé une association. Ils ne sont pas élus; ils ne

whereas the lake actually belongs to the greater population. Does that not concern you a little bit?

Senator Spivak: It seems to me that the same procedures in the bill exist for the other 2,000 applications. In other words, you have to consult, you have to ensure that everyone knows and it has to be a majority kind of rule.

This is a democracy. Why do you think that the cottagers, homeowners on that lake, should not have the same say as everyone else? If a majority of them come together, can they not attempt to enforce something in a democratic way? Here is the other thing: Many of them have tried to do this. As I mentioned to you before, because of the process, they are cut off. That is not fair, either.

I think the provisions here are as fair, as equitable and as reasonably constrained as any kind of situation in which you have a number of people, perhaps with conflicting views, but with a majority rule.

Senator Massicotte: Under your definition, what is a cottage association? Many lakes are serviced by maybe thousands of people who come up to the lake, dock their boat and go to the beach. Therefore it is accessible to many people.

However, a cottage association is usually, from what I have seen up North, comprised of the people on the lake. You may have 20, 30 or 40 cottages. They form an association. Your definition is "cottage association." They say: "No, I want to prohibit the use of PWCs" despite the fact that you may have 20,000 people using that lake. It is a very small auto-proclaimed association saying "no."

Senator Spivak: First, the minister has to decide what local authority is and whether that cottage association is a local authority. I doubt very much your example of a little lake with 30 cottages and 40,000 visitors. That is a hypothetical example.

There is enough built into it. It seems to me that a lake has many uses. There are cottagers, canoers, fishers, swimmers and, around my cottage, divers. There are many different uses. It is like a forest. A forest has many different uses.

It is not always easy to come to a decision, but I am of the view that extreme sports vehicles belong where it is suitable. It is not my decision, but they do not always belong on a little lake with all these other activities going on.

Perhaps you have a different view.

représentent ni une ville, ni une municipalité. Ils décident que le lac leur appartient quand ce lac appartient en fait à la population dans son ensemble. Cela ne vous préoccupe-t-il pas un peu?

Le sénateur Spivak : Il semble que les procédures décrites dans le projet de loi soient les mêmes que celles qui ont été appliquées dans les 2 000 autres cas. Autrement dit, on doit tenir une consultation, s'assurer que tout le monde est au courant et que le règlement est accepté par la majorité.

Nous sommes dans une démocratie. Pourquoi pensez-vous que les propriétaires de chalets et de maisons sur les rives du lac ne devraient pas avoir le même droit de parole que tout le monde? Si une majorité d'entre eux s'unissent, ne peuvent-ils pas tenter de faire appliquer un principe de manière démocratique? Il faut également savoir qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà tenté de le faire. Comme je l'ai déjà mentionné, leurs revendications sont repoussées en raison du processus. Ce n'est pas juste, ça non plus.

Je pense que les dispositions en l'occurrence sont aussi justes, équitables et raisonnablement limitées que dans n'importe quel genre de situation où il y a un certain nombre de gens, dont les opinions sont peut-être contradictoires, mais où la majorité l'emporte.

Le sénateur Massicotte : Selon vous, qu'est-ce qu'une association de chalets? De nombreux lacs accueillent parfois des milliers de personnes qui s'y rendent, y mettent leurs bateaux à quai et vont à la plage. Ces lacs sont donc accessibles à un grand nombre de personnes.

Toutefois, les associations de chalets sont habituellement, selon ce que j'ai pu constater dans le Nord, constituées des gens qui habitent sur les rives du lac. Il peut y avoir 20, 30 ou 40 chalets. Les propriétaires de ces chalets forment une association. Vous parlez d'une « association de chalets ». Ces membres affirment : « Non. Nous voulons interdire l'utilisation des motomarines » malgré le fait qu'il y a peut-être 20 000 personnes qui utilisent le lac. Il s'agit d'une association très petite qui s'autoproclame la majorité et qui affirme son opposition.

Le sénateur Spivak : Premièrement, le ministre doit décider ce qu'est une autorité locale et si l'association de chalets en est une. Je trouve très douteux votre exemple d'un petit lac entouré de 30 chalets, mais accueillant 40 000 visiteurs. Il s'agit d'un exemple hypothétique.

On a déjà prévu un nombre suffisant de situations. Il me semble qu'un lac comporte un grand nombre d'utilisations. Il y a les propriétaires de chalets, les canotiers, les pêcheurs, les nageurs, et, autour de mon chalet, les plongeurs. Les utilisations sont nombreuses. Un lac est comme une forêt. Une forêt peut servir à beaucoup de choses.

Il n'est pas toujours facile de prendre une décision, mais je suis d'avis que les véhicules de sports extrêmes doivent être conduits là où il est convenable de le faire. Ce n'est pas ma décision, mais ces véhicules n'ont pas toujours leur place sur un petit lac où beaucoup d'autres activités ont lieu.

Vous n'avez peut-être pas la même opinion que moi.

Senator Massicotte: There are many people on the river that I am on. In fact, there are probably 20 or 30 of us on that little piece of land. They were picketing this past week. They do not want any other waterway, yet it services thousands of people who come to this river. Why would the 30 people decide? That is the debate the city is having.

Senator Spivak: Maybe they would not. Maybe the minister would be of your view and suggest that is not a legitimate local authority.

The Deputy Chair: Senator Massicotte spoke about the high-powered long and fast cigarette boats. Do you not think something should be done to permit the people who have the cottages along that place to do something about those because of safety?

Senator Spivak: They can, particularly now with this regulation. I agree with you. I have had many people talk to me about those boats. Frankly, one of the major problems in Canada, especially in Ontario, which are heavily used, is enforcement of the rules and the ability to ensure that these waterways are safe.

I still go back to that. If you look at the statistics and the history, there is a much higher ratio of injuries and deaths to the number of PWCs compared to the number of boats. Those injuries are often not from drowning but from blunt trauma. You are shaking your head because you know that. That is the case.

I chose this small area because of this personal experience where this poor young guy was beheaded by a boat. I did not realize it would be a lifetime's work, nor did I understand how many other things went wrong. In the course of it, I have learned a great deal.

Obviously, this minister is looking at what can be done. I am just saying to you that it is not the whole story, and it is up to you to decide.

I have to say that throughout this whole process, I would have been very much happier if the regulations had been changed properly, and they were not, until yesterday. Even so, in my opinion, they did not go far enough. Maybe they will.

Senator Massicotte: Senator Spivak, you said that for the cigarette boats, there is something they can do. What can they do to resolve it that they cannot do for PWCs?

Senator Spivak: Up until now, lobbyists saw PWCs, as not the same type of boat, so they were not included in the regulations. The minister now says, "Any type of vessel, including personal watercraft." That was not the case before.

Le sénateur Massicotte : Il y a un grand nombre de personnes qui habitent en bordure de la rivière où j'habite. En fait, nous sommes probablement 20 ou 30 à occuper ce petit territoire. Ils manifestaient la semaine dernière. Ils ne veulent pas d'autre voie navigable. Pourtant, des milliers de personnes utilisent l'unique voie navigable pour se rendre à la rivière. Pourquoi ces 30 personnes auraient-elles le pouvoir de décider? C'est ce qu'affirme la ville.

Le sénateur Spivak : Peut-être que ces personnes n'auraient pas le pouvoir de décider. Le ministre partagerait peut-être votre point de vue et déterminerait qu'il ne s'agit pas d'une autorité locale légitime.

Le vice-président : Le sénateur Massicotte a parlé des bateaux-cigarettes puissants et rapides. N'êtes-vous pas d'avis que l'on devrait faire quelque chose afin de permettre aux personnes qui ont des chalets au bord de l'eau de faire quelque chose à cet égard pour des motifs de sécurité?

Le sénateur Spivak : Elles peuvent faire quelque chose, surtout maintenant, grâce à ce règlement. Je suis d'accord avec vous. De nombreuses personnes m'ont parlé de ces bateaux. Sincèrement, un des problèmes majeurs concernant les voies navigables au Canada, surtout en Ontario, c'est qu'elles sont très encombrées et qu'il est difficile de mettre les règlements à exécution afin de garantir qu'elles sont sécuritaires.

Je reviens toujours au même argument. Si vous tenez compte des statistiques et de l'histoire, il y a un taux beaucoup plus élevé de blessures et de décès liés aux motomarines, compte tenu de leur nombre, par rapport aux bateaux. Ces blessures découlent moins souvent de noyades que de traumatismes contondants. Vous hochez la tête parce que vous le savez. C'est la vérité.

J'ai choisi ce domaine particulier en raison d'une expérience personnelle au cours de laquelle un jeune homme a été décapité par un bateau. Je ne savais pas que ce serait le travail de toute une vie ni combien d'autres accidents il y avait régulièrement. Dans le cadre de mon travail, j'ai appris beaucoup de choses.

Évidemment, le ministre explore les solutions possibles. Je veux seulement vous dire qu'il ne s'agit pas de toute l'histoire et que c'est à vous de décider.

Je dois dire que, pendant tout ce processus, j'aurais été beaucoup plus heureuse si les règlements avaient été modifiés de manière appropriée. Ce n'était pas le cas, jusqu'à hier. Toutefois, à mon avis, ils n'en ont pas fait assez. Peut-être en feront-ils davantage à l'avenir.

Le sénateur Massicotte : Sénateur Spivak, vous avez dit qu'ils pouvaient faire quelque chose en ce qui concerne les bateaux-cigarettes. Quelle solution peuvent-ils adopter pour ces bateaux qui ne s'applique pas aux motomarines?

Le sénateur Spivak : Jusqu'à maintenant, les groupes de pression ne considéraient pas les motomarines comme un bateau. Elles n'étaient donc pas visées par le règlement. Le ministre affirme maintenant qu'on doit inclure « tous les types de véhicules marins, y compris les motomarines ». Ce n'était pas le cas auparavant.

Senator Massicotte: That seems to suggest that cigarette boats are no problem; you can do something about them. However, if you can do something about it for PWCs, it comes back to this question: What is the problem, if we can do something about it?

Senator Spivak: As I indicated to you before the first problem is that only a government body can do that, not a local authority, such as a cottage association or whatever. Second, at any point in the process, a bureaucrat can say something. Third, it can take up to four years to get anything done. It is bureaucracy, like everything else.

I appreciate that the minister is trying to do this. I think that is great. Hopefully, we will see better times. I do not know.

Senator Merchant: I am probably the only person here who is not speaking from personal experience. When we were first married and had one child, we tried a cottage and we could not get anyone to do the work. My husband did not want to do the work, so we quickly sold our cottage. I have only been to cottages when people invite us over.

When I first was appointed to the Senate, cottage owners told me that Senator Spivak was doing some very good work. That was only five years ago, so you have been working at this for a while. They mentioned that you were working on this personal watercraft issue.

I contacted those people just yesterday, the same people who had spoken to me before. I told them this bill was before us again. They commented that there have been some improvements made to the watercraft and that their local municipality had taken action. They did not seem to want to push the proposed legislation.

You mentioned that in the U.S. there have been improvements. You said there were all these petitions over time. Does the same company make that watercraft in Canada?

Senator Spivak: Yes.

Senator Merchant: If there has been regulation there, why have they not caught on in Canada that they should do the same?

Senator Spivak: There is excellent lobbying here, as I pointed out to you, even in 1994. It is like everything else. California has certain standards for cars; we still do not have them although I think Quebec is coming up with those standards.

Senator Merchant: Will there be any problem with enforcement? How do you enforce? Who is the overseer?

Le sénateur Massicotte : Ça donne à penser que les bateaux-cigarettes ne sont pas un problème; nous pouvons prendre des mesures à leur égard. Cependant, si nous pouvons appliquer la même solution aux motomarines, on doit se poser la question suivante : y a-t-il vraiment un problème si une solution s'applique?

Le sénateur Spivak : Comme je vous l'ai indiqué plus tôt, le premier problème est que seul un organisme du gouvernement peut appliquer cette solution. Les autorités locales, comme les associations de chalets, ne peuvent rien faire. Deuxièmement, un bureaucrate peut intervenir à n'importe quelle étape du processus. Troisièmement, on peut attendre jusqu'à quatre ans avant que quelque chose soit fait. C'est la bureaucratie, comme dans tout le reste.

J'apprécie le fait que le ministre essaie de changer la réglementation. Je pense que c'est merveilleux. J'espère que la situation s'améliorera à l'avenir. Je ne sais pas.

Le sénateur Merchant : Je suis probablement la seule personne ici qui ne peut pas parler d'une expérience personnelle. Quand nous nous sommes mariés et que nous avons eu un enfant, nous avons essayé d'avoir un chalet, mais personne ne voulait faire le travail. Mon mari ne voulait pas s'en charger, alors nous avons rapidement vendu notre chalet. Je suis seulement allée à des chalets quand on m'a invitée.

Quand je suis devenue membre du Sénat, des propriétaires de chalets m'ont dit que le sénateur Spivak faisait du très bon travail. Il y a cinq ans de cela, vous travaillez donc à ce problème depuis longtemps. Ils ont mentionné que vous travaillez à ce problème de motomarines.

J'ai communiqué avec ces personnes hier, c'est-à-dire les mêmes gens qui m'avaient parlé de cette question par le passé. Je leur ai dit qu'on discuterait de nouveau de ce projet de loi. Ils m'ont répondu que certaines améliorations avaient eu lieu relativement au problème des motomarines et que leur municipalité locale avait pris des mesures à cet égard. Ils ne semblent pas vouloir pousser le projet de loi.

Vous avez mentionné qu'il y avait eu des améliorations à cet égard aux États-Unis. Vous avez dit qu'il y avait eu de nombreuses pétitions au fil du temps. S'agit-il de la même entreprise que celle qui fabrique les motomarines au Canada?

Le sénateur Spivak : Oui.

Le sénateur Merchant : S'il y a eu une réglementation là-bas, pourquoi le gouvernement canadien n'a-t-il pas encore compris qu'on devrait faire la même chose ici?

Le sénateur Spivak : Comme je vous l'ai déjà dit, nous avons un excellent lobby ici depuis 1994. C'est comme pour tout le reste. La Californie a certaines normes pour les voitures; nous n'avons toujours pas de normes équivalentes même si je crois que le Québec est en train de les rattraper.

Le sénateur Merchant : Aura-t-on des problèmes pour mettre la loi à exécution? Comment le ferons-nous? Qui s'assurera qu'on respecte le règlement?

Senator Spivak: It is a big problem. That is definitely a government responsibility, perhaps it is municipal.

Senator Merchant: They have the bodies in little lakes. Is there someone out there who will be able to do this?

Senator Spivak: There is the RCMP, and how many of them are there? In my own city of Winnipeg, with two rivers, they wanted to put in PWCs. The city council would not allow it. PWCs are not allowed on the rivers. The rivers are narrow, and in Winnipeg, there is huge erosion of the riverbanks, so city council does not allow this type of personal watercraft on the river.

As I explained to you before, in some areas, municipalities have stepped up to the plate. The federal government has not challenged that but they could challenge it. I believe that Winnipeg used the noise issue. Yes, municipalities are taking on the burden and that is fine, but there are still many areas where the federal government could step in.

Senator Merchant: There still has to be enforcement.

Senator Spivak: That is a government issue, but I do not know what can be done. Certainly, they would have to hire more people and create stiffer fines. Getting a boating license is a joke; anyone can get such a license.

Senator Johnson: I am thrilled that this bill is before us today, senator. As you know, I have been supportive for seven years. The trip is getting to be a long one but we will persevere.

I am concerned about Lake Winnipeg where you cannot enjoy a summer afternoon without being disturbed by these watercraft. It is not only that they are on the lake but where they go on the lake given their size and speed. On our beach, I have not noticed that people who drive them are licensed. They are supposed to have a driver's licence, but this does not happen. We see kids driving these watercraft.

In an area like Lake Winnipeg, it would be necessary to have several different applications from the various areas, such as Victoria Beach and Winnipeg Beach. Would it be possible to do just one for the entire lake or would each association have to make an application?

Senator Spivak: That would be possible if there were consultation between the minister and the boating authorities. At the moment, it is in the hands of the government. Around Lake Winnipeg, we have Gimli Beach, Winnipeg Beach and others.

Senator Johnson: Wherever there are cottages around that big lake you would have to do individual applications or one big association application.

Le sénateur Spivak : C'est un gros problème. C'est une responsabilité qui appartient définitivement au gouvernement, peut-être municipal.

Le sénateur Merchant : Il y a les organisations pour les petits lacs. Y a-t-il quelqu'un qui pourra assurer l'application de la loi?

Le sénateur Spivak : Il y a la GRC, mais combien sont-ils? Dans ma propre ville de Winnipeg, qui compte deux rivières, ils voulaient permettre les motomarines. Le conseil municipal n'a pas voulu. Les motomarines ne sont pas permises sur les rivières. Les rivières sont étroites et, à Winnipeg, il y a un problème important d'érosion des rives. Le conseil municipal ne permet donc pas ce genre d'embarcation sur la rivière.

Comme je vous l'ai expliqué plus tôt, dans certaines régions, les municipalités ont pris les devants. Le gouvernement fédéral n'a rien fait pour s'y opposer, mais il pourrait le faire. Je pense que Winnipeg a misé sur le problème du bruit. Oui, les municipalités se sont chargées de ce fardeau, ce qui est bien, mais le gouvernement fédéral pourrait toujours intervenir dans un grand nombre de domaines.

Le sénateur Merchant : La loi doit tout de même être appliquée.

Le sénateur Spivak : Cela incombe au gouvernement, mais je ne sais pas ce qu'on peut faire. Bien sûr, il faudrait embaucher plus de personnes et imposer des amendes plus lourdes. Il est très facile d'obtenir une carte de conducteur d'embarcation de plaisance; n'importe qui peut avoir une telle carte.

Le sénateur Johnson : Je suis très heureuse que nous étudions ce projet de loi aujourd'hui, sénateur. Comme vous le savez, je l'appuie depuis sept ans. Le processus est interminable, mais nous persévérons.

Je suis préoccupée par le lac Winnipeg, où on ne peut pas profiter d'un bel après-midi d'été sans être dérangé par ces embarcations. Le problème, ce n'est pas seulement qu'elles se trouvent sur le lac, mais ce sont les parties du lac qu'elles occupent, compte tenu de leur taille et de leur vitesse. Sur notre plage, j'ai remarqué que certaines des personnes qui conduisent ces motomarines n'ont pas de permis. Elles sont censées avoir un permis de conduite, mais ce n'est pas le cas. Nous voyons des enfants conduire ces embarcations.

Dans une région comme celle du lac Winnipeg, il serait nécessaire de présenter plusieurs demandes pour les diverses parties du lac, comme la plage Victoria et la plage Winnipeg. Serait-il possible de présenter une seule demande pour tout le lac, ou chaque association devrait-elle présenter sa propre demande?

Le sénateur Spivak : Une seule demande serait possible si des consultations étaient tenues entre le ministre et les autorités régissant la navigation de plaisance. Actuellement, c'est le gouvernement qui s'en occupe. Autour du lac Winnipeg, il y a, entre autres, la plage Gimli et la plage Winnipeg.

Le sénateur Johnson : Là où il y a des chalets autour de ce grand lac, on aurait à présenter des demandes individuelles ou une association plus large présenterait une seule demande.

Senator Spivak: You cannot do them individually. You need a petition from all of them to go for one application.

Senator Johnson: You would need to have a petition from each cottage association in each region of the lake.

Senator Spivak: Are you asking in reference to this bill?

Senator Johnson: Yes.

Senator Spivak: You would have to have a number of cottage associations, but I am not sure.

Senator Johnson: It is a problem on these bigger lakes that are also used for recreation.

Senator Spivak: There again, it would be at the discretion of the minister, and rightly so because the minister has to make some of the decisions.

Senator Johnson: Is there anything being done on another level, such as licensing? There is no enforcement of that either.

Senator Spivak: Yes, I know, but I do not know whether anything else is being done.

Senator Johnson: Keep on going.

Senator Eyton: Senator Spivak, out of interest, does your family own a personal watercraft.

Senator Spivak: No.

Senator Eyton: Just testing.

Senator Spivak: Thank goodness.

Senator Eyton: I understand from your comments that the government is against your bill because, in general, the government does not feel it is necessary. Is that your understanding?

Senator Spivak: That was indicated by Senator Comeau in his remarks. I have had that indication before. Perhaps they might change their minds, who knows? However, Senator Comeau said in his remarks at the time that we do not need this bill.

Senator Johnson: Yes, that is what he said.

Senator Eyton: In the meantime, they have developed with new regulations that go part of the way.

Senator Spivak: That is true.

Senator Eyton: My understanding through it all is that the area where you still have a difference is in the definition of "local authority." Your bill allows cottage associations to organize and make a representation.

Senator Spivak: Yes and my other concern is that there has not been much effort to promote this. In fact, it has been the opposite. As I mentioned in my remarks, it would be worth pursuing for the committee to see how far it is being pursued.

Le sénateur Spivak : On ne peut pas présenter les demandes individuellement. Une pétition comprenant toutes les associations est nécessaire pour présenter une demande.

Le sénateur Johnson : On aurait besoin d'une pétition de chaque association de chalets dans chaque partie du lac.

Le sénateur Spivak : Parlez-vous du projet de loi?

Le sénateur Johnson : Oui.

Le sénateur Spivak : Il faudrait un certain nombre d'associations de chalets, mais je ne suis pas certaine.

Le sénateur Johnson : Il s'agit d'un problème en ce qui concerne les lacs plus grands qui ont également des usages récréatifs.

Le sénateur Spivak : Là encore, ce serait à la discrétion du ministre, et c'est bien comme ça puisque le ministre doit prendre certaines décisions.

Le sénateur Johnson : Des mesures sont-elles prises dans d'autres domaines, comme celui de la délivrance des permis? La loi n'est pas appliquée dans ce domaine non plus.

Le sénateur Spivak : Oui. Je le sais, mais je ne sais pas si l'on prend d'autres mesures.

Le sénateur Johnson : Continuez.

Le sénateur Eyton : Sénateur Spivak, je suis curieux de savoir si votre famille a une motomarine.

Le sénateur Spivak : Non.

Le sénateur Eyton : C'était un test.

Le sénateur Spivak : Dieu merci.

Le sénateur Eyton : Ai-je bien compris que le gouvernement est contre votre projet de loi parce que, en général, il croit que ce dernier n'est pas nécessaire? Est-ce que vous pensez?

Le sénateur Spivak : C'est ce que le sénateur Comeau a indiqué dans sa déclaration. C'est également ce que l'on m'avait déjà dit. Peut-être changeront-ils d'idée, qui sait? Cependant, le sénateur Comeau a affirmé, dans ses remarques, que nous n'avons pas besoin de ce projet de loi.

Le sénateur Johnson : Oui. C'est ce qu'il a dit.

Le sénateur Eyton : Entre temps, ils ont créé de nouveaux règlements qui permettent une progression.

Le sénateur Spivak : C'est vrai.

Le sénateur Eyton : Selon ce que j'ai compris, là où vous ne vous entendez toujours pas, c'est au sujet de la définition que vous donnez à une « autorité locale ». Votre projet de loi permet aux associations de chalets d'organiser et de présenter des observations.

Le sénateur Spivak : Oui. Mon autre préoccupation concerne le peu d'efforts qui ont été déployés pour promouvoir cette mesure. En fait, c'est tout le contraire. Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration, il vaudrait la peine que le comité examine dans quelle mesure l'option est disponible.

Senator Eyton: I admire and support the general principle behind the bill. However, I have trouble with the bill in part because of the uncertainty in the terms used therein. It says that the local authority includes a cottage association. You and I know that people on Bear Point in six cottages could get together, form an association and make a representation.

You have a great deal of faith in the minister but the minister will never see this. It will be a deputy of a deputy minister who will finally see it. There can be considerable pressure brought by more affluent or more important cottage owners who decide that they want a particular regime in their neighbourhood.

Senator Spivak: We are a country of many small lakes. I live on a small with probably 200 cottages, next door, is Lake of the Woods.

Senator Eyton: Do you have a sense that a cottage association covers a lake whereas it does not? Most associations in Ontario would be part of a lake or a point or a bay. There would be many small associations on a lake and the bill might prompt a group of 10-12 cottagers to get together, form an association and ask for this kind of restriction?

Senator Spivak: The bill was strongly supported by the Federation of Ontario Cottagers' Associations until it was torpedoed from within. They went through these issues carefully.

Senator Eyton: I see two problems. One problem is the uncertainty of definitions such as "cottage association" and "personal watercraft." If I put a cockpit in my vehicle of whatever size, it would no longer be a personal watercraft. The term "interested persons who make representations to the minister," could mean persons from anywhere — Montreal, Ottawa or Toronto. The second problem is the complexity of having another government process looking after something that is substantially the same kind of activity. It seems that it is much better to do it by regulation.

Senator Spivak: You are quite right in saying that it is much better to do it by regulation; I have never disputed that. I presented this bill because I could not amend the regulations. If the regulations would go a step further, it would be better. What is the damage and what is the benefit?

My view is that Canada is the land of cottages; people love their cottage life. They are not interested in extreme sports vehicles in their areas. People who use extreme sports vehicles are not so concerned because they are not on their own lakes. In every case you and I cannot sit here and say that this will not work because 10 people will go to the minister and say that it is no good. It is a point of view. What is the greater good?

Le sénateur Eyton : J'admire et j'appuie le principe général qui sous-tend le projet de loi. Cependant, ma préoccupation à son égard est due, en partie, aux termes ambigus qui sont utilisés. Selon ce dernier, une association de chalets est une autorité locale. Nous savons tous deux que les propriétaires de six chalets à Bear Point pourraient se regrouper, former une association et présenter des observations.

Vous faites beaucoup confiance au ministre, mais ce n'est jamais lui qui se chargera de cette question. Ce sera un sous-ministre adjoint qui s'en chargera au bout du compte. Il pourrait y avoir des pressions considérables de la part de propriétaires de chalets fortunés ou plus importants, qui décident qu'ils veulent un régime particulier dans leur voisinage.

Le sénateur Spivak : Il y a de nombreux petits lacs dans notre pays. J'habite sur les rives d'un d'entre eux; il compte probablement 200 chalets. À côté de mon lac, il y a le lac des Bois.

Le sénateur Eyton : Croyez-vous qu'il est possible qu'une association de chalets semble représenter tout un lac quand ce n'est pas le cas effectivement? Plusieurs associations en Ontario représentent une partie d'un lac, une pointe ou une baie. Il y aurait de nombreuses petites associations liées à un lac, et le projet de loi pourrait pousser un groupe de 10 ou 12 propriétaires de chalets à se regrouper, à former une association et à demander ce genre de restriction.

Le sénateur Spivak : Le projet de loi a été appuyé largement par la Federation of Ontario Cottagers' Associations jusqu'à ce qu'elle soit torpillée de l'intérieur. Les membres de la FOCA avaient étudié ces problèmes attentivement.

Le sénateur Eyton : Je constate deux problèmes. Le premier concerne l'ambiguïté des définitions de termes comme « association de chalets » et « motomarine ». Si je mets une cabine dans mon véhicule, quelle que soit sa taille, ce ne serait plus une motomarine. L'expression « le ministre donne aux intéressés la possibilité de lui présenter des observations » pourrait faire allusion à des personnes de n'importe où — Montréal, Ottawa ou Toronto. Le deuxième problème est lié à la complexité d'un autre processus gouvernemental pour une activité qui fait déjà l'objet d'un processus. Il me semble que ce soit beaucoup mieux de régir cette question par le moyen d'un règlement.

Le sénateur Spivak : Vous avez raison quand vous dites qu'il est mieux de le faire par règlement; je n'ai jamais contesté cela. J'ai présenté ce projet de loi parce que je ne pouvais pas modifier les règlements. Si ces derniers pouvaient aller un peu plus loin, ce serait mieux. Quels sont les avantages et les inconvénients?

Selon moi, le Canada est le pays des chalets. Les gens adorent leur vie de chalet. Ils ne veulent pas de véhicules de sport extrême chez eux. Les gens qui utilisent ces véhicules n'ont pas cette préoccupation parce qu'ils ne se trouvent pas sur leur propre lac. De toute manière, nous ne pouvons pas affirmer que le projet de loi ne fonctionnera pas parce que dix personnes se présenteront devant le ministre et lui diront que ce n'est pas bien. Il s'agit d'un point de vue. Qu'est-ce qui est le mieux?

Senator Eyton: You are putting a lot of faith in the minister and his or her involvement. Of course in a practical sense it probably will not occur.

The Deputy Chair: Senator Merchant asked a good question about enforcement. With all of the regulations that the government is bringing through and the things you would like to see in relation to safety and so on, who will enforce it and how will it be enforced?

I will read to you a few of them from page 10. The enforcers can be a member of the Royal Canadian Mounted Police; a member of any harbour or river police force; a member of any provincial, county or municipal police force; a marine safety inspector, a pleasure craft safety inspector; a person employed as a park warden by Parks Canada et cetera.

It goes on and it is a whole page of them. This is the way that it would be enforced and so they often contract this out to some of these forces and agencies.

Senator Spivak: Absolutely, but here is the real story: If you look at Canada today there is very little enforcement; not a lot. Again, it will need an act of will by all the governments involved to make sure that this is a priority.

There was a terrible accident in Quebec not long ago where a grandfather and his little kids were all killed. Somehow in Quebec I guess that made a big impact, but I think it is just good housekeeping. For good enforcement to occur you need the government to step up, fund it, organize it, whatever level of government, and then it will happen, but right now it is not.

The Deputy Chair: Thank you. As you know, these regulations were only gazetted on April 30 and this is only May 7.

Senator Spivak: Exactly. That is what I am saying. They just happened.

The Deputy Chair: Are there further question, honourable senators?

If not, Senator Spivak, I want to say on behalf of the committee thank you very much for coming. You certainly know your subject matter very well and I suppose after seven years you ought to. You were able to answer the questions with a lot of detail and knowledge and we thank you for that.

Honourable senators, this study will continue. At the next meeting, we will hear from officials from the department and following that, we will be hearing from the National Marine Manufacturers Association. There are more witnesses to be heard on this subject; however, next week when the department comes, we can certainly ask them about these new regulations.

Le sénateur Eyton : Vous comptez beaucoup sur le ministre et sur sa participation. Bien sûr, en pratique, ça ne se fera probablement pas comme ça.

Le vice-président : Le sénateur Merchant a posé une très bonne question sur l'exécution. Qui assurera le respect de tous les règlements adoptés par le gouvernement et de toutes les normes que vous voulez voir rétablies en matière de sécurité, et comment le feront-ils?

Je vais vous dire quelques-uns des noms qui figurent à la page 10. Les agents chargés de l'exécution peuvent être membres de la Gendarmerie royale du Canada; membres d'une force de la police portuaire ou fluviale; membres de toutes forces de police d'une province, d'un comté ou d'une municipalité, inspecteurs de la sécurité maritime; inspecteurs des embarcations de plaisance; personnes employées comme garde de parc par Parcs Canada, et cetera.

La liste se poursuit pendant toute une page. C'est de cette manière qu'on appliquera le règlement. Ce sont ces forces et ces organismes qui s'en chargeront.

Le sénateur Spivak : Bien sûr, mais la réalité est la suivante : au Canada, les règlements ne sont pas très souvent appliqués; c'est limité. Je répète qu'un acte de volonté de tous les ordres du gouvernement sera nécessaire pour garantir qu'il s'agit d'une priorité.

Il y a eu un accident terrible au Québec il n'y a pas très longtemps dans lequel un homme et ses petits-enfants ont tous été tués. Au Québec, je suppose que l'impact a été énorme, mais il s'agit simplement d'une bonne gestion interne. Pour que les lois et les règlements soient bien appliqués, le gouvernement, de quelque ordre que ce soit, doit prendre les devants, financer ces mesures et les organiser, et c'est alors que ça se fera. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Le vice-président : Merci. Comme vous le savez, ces règlements ont seulement été publiés dans la Gazette le 30 avril, et nous sommes le 7 mai aujourd'hui.

Le sénateur Spivak : Exactement. C'est ce que je dis. Ils viennent d'être créés.

Le vice-président : Y a-t-il d'autres questions, mesdames et messieurs?

Sinon, sénateur Spivak, au nom du comité, j'aimerais vous remercier d'être venue. Vous connaissiez très bien le sujet, et je suppose que ce devrait être le cas après sept ans. Vous avez répondu en détail et en connaissance de cause à toutes les questions, et nous vous en remercions.

Mesdames et messieurs, cette étude se poursuivra. À la prochaine réunion, nous allons entendre des représentants du ministère, puis, des représentants de la National Marine Manufacturers Association. Il y a d'autres témoins à entendre à ce sujet; toutefois, la semaine prochaine, quand les représentants du ministère seront ici, nous pourrons bien sûr leur poser des questions sur ces nouveaux règlements.

Senator Spivak: I want to tell you but I am sure you know; there is a lot of testimony that I am sure if you wish you could get from previous committees, which is why I myself am not interested in calling any witnesses because it has been done. I just point that out for your information.

Thank you for having me.

The Deputy Chair: Thank you very much.

The committee adjourned.

Le sénateur Spivak : Je voulais vous dire, mais je suis sûre que vous êtes déjà au courant; il y a de nombreux témoignages qui ont été présentés à d'autres comité et que vous pourriez consulter. C'est pour cette raison que je n'ai pas moi-même appelé d'autres témoins. Cela a déjà été fait. Je voulais seulement vous le souligner à titre d'information.

Je vous remercie de m'avoir écoutée.

Le vice-président : Merci beaucoup.

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

WITNESS

The Senate of Canada:

The Honourable Senator Mira Spivak, sponsor of the bill.

TÉMOIN

Le Sénat du Canada :

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