

# Délibérations du Comité sénatorial permanent des Transports et des communications

## Fascicule 9 - 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.

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.

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.

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 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.

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) 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.

**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 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.

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 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 parliez 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.

**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.

**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?

**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.

**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.

**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 régler 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?

**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.

**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.