



Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la  
quarantième législature, 2010

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Fisheries and Oceans

# Pêches et des océans

*Chair:*

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

*Président :*

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

---

Tuesday, November 23, 2010  
Thursday, November 25, 2010  
Tuesday, November 30, 2010

---

Le mardi 23 novembre 2010  
Le jeudi 25 novembre 2010  
Le mardi 30 novembre 2010

---

**Issue No. 7**

---

**Fascicule n° 7**

**Twelfth, thirteenth and fourteenth meetings on:**

The study on issues relating to the federal government's  
current and evolving policy framework for managing  
Canada's fisheries and oceans  
(Canadian lighthouses)

**Douzième, treizième et quatorzième réunions concernant :**

L'étude sur les questions relatives au cadre stratégique en  
évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des  
pêches et des océans du Canada  
(Les phares canadiens)

---

WITNESSES:  
(see back cover)

---

TÉMOINS :  
(voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Andreychuk	Losier-Cool
Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(or Tardif)	Nancy Ruth
Hubley	Poy
* LeBreton, P.C.	Runciman
(or Comeau)	Watt

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

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

The Honourable Senator Andreychuk replaced the Honourable Senator Poirier (*November 29, 2010*).

The Honourable Senator Runciman replaced the Honourable Senator Raine (*November 29, 2010*).

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Stewart Olsen (*November 24, 2010*).

The Honourable Senator Stewart Olsen replaced the Honourable Senator MacDonald (*November 23, 2010*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

*Vice-président* : L'honorable Dennis Glen Patterson

et

Les honorables sénateurs :

Andreychuk	Losier-Cool
Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(ou Tardif)	Nancy Ruth
Hubley	Poy
* LeBreton, C.P.	Runciman
(ou Comeau)	Watt

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

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

L'honorable sénateur Andreychuk a remplacé l'honorable sénateur Poirier (*le 29 novembre 2010*).

L'honorable sénateur Runciman a remplacé l'honorable sénateur Raine (*le 29 novembre 2010*).

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénateur Stewart Olsen (*le 24 novembre 2010*).

L'honorable sénateur Stewart Olsen a remplacé l'honorable sénateur MacDonald (*le 23 novembre 2010*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, November 23, 2010  
(14)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:11 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Hubley, Losier-Cool, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, P.C., Stewart Olsen and Watt (12).

*Other senator present:* The Honourable Senator Murray, P.C. (1).

*In attendance:* Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue no. 1.*) (Canadian lighthouses)

**WITNESSES:**

*Consultative Group on Heritage Lighthouse Protection Act, Parks Canada:*

Hon. Pat Carney, P.C., (Former Senator), Chair.

*Cove Island Lightstation Heritage Association:*

Robert Square, Chair.

*Saturna Island Heritage Committee:*

Richard Blagborne, Chairman.

*NAV Canada:*

Rudy Kellar, Vice-President Operations;

Jeff MacDonald, Director, Operations Planning and Programs.

Ms. Carney and Mr. Blagborne made a statement and, together with Mr. Square, answered questions.

At 6:37 p.m., the committee suspended.

At 6:43 p.m., the committee resumed.

Mr. Kellar, made a statement and, together with Mr. MacDonald, answered questions.

At 7:40 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 23 novembre 2010  
(14)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des Pêches et des Océans se réunit aujourd'hui à 17 h 11, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Hubley, Losier-Cool, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, C.P., Stewart Olsen et Watt (12).

*Autre sénateur présent :* L'honorable sénateur Murray, C.P. (1).

*Également présent :* Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*) (Les phares canadiens)

**TÉMOINS :**

*Groupe consultatif sur la Loi pour la protection des phares patrimoniaux, Parks Canada :*

L'honorable Pat Carney, C.P. (ancien sénateur), présidente.

*Cove Island Lightstation Heritage Association :*

Robert Square, président.

*Saturna Island Heritage Committee :*

Richard Blagborne, président.

*NAV Canada :*

Rudy Kellar, vice-président, Exploitation;

Jeff MacDonald, directeur, Planification et programmes de l'exploitation.

Mme Carney et M. Blagborne font chacun une déclaration puis, avec M. Square, répondent aux questions.

À 18 h 37, la séance est suspendue.

À 18 h 43, la séance reprend.

M. Kellar fait une déclaration puis, avec M. MacDonald, répond aux questions.

À 19 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, Thursday, November 25, 2010  
(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 9 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Hubley, Losier-Cool, MacDonald, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine and Rompkey, P.C. (9).

*Other senator present:* The Honourable Senator Murray, P.C. (1).

*In attendance:* Jean Dupuis, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (For complete text of the order of reference, see *proceedings of the committee, Issue no. 1.*) (Canadian lighthouses)

WITNESSES:

*Transport Canada:*

Donald Roussel, Director General, Marine Safety.

*Transportation Safety Board of Canada:*

Jean L. Laporte, Chief Operating Officer;

Brian Lewis, Senior Marine Investigator.

Mr. Roussel and Mr. Laporte made a statement and, together with Mr. Lewis, answered questions.

At 10:00 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 30, 2010  
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:22 p.m., in room 9, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Dennis Glen Patterson, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Hubley, Nancy Ruth, Patterson, Poy, Runciman and Watt (7).

*In attendance:* Jean Dupuis, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving

OTTAWA, le jeudi 25 novembre 2010  
(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Hubley, Losier-Cool, MacDonald, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine et Rompkey, C.P. (9).

*Autre sénateur présent :* L'honorable sénateur Murray, C.P. (1)

*Également présent :* Jean Dupuis, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*) (Les phares canadiens)

TÉMOINS :

*Transports Canada :*

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.

*Bureau de la sécurité des transports du Canada :*

Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations;

Brian Lewis, enquêteur principal maritime.

MM. Roussel et Laporte font chacun une déclaration puis, avec M. Lewis, répondent aux questions.

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

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 30 novembre 2010  
(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 18 h 22, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Glen Patterson (*vice-président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateur Cochrane, Hubley, Nancy Ruth, Patterson, Poy, Runciman et Watt (7).

*Également présent :* Jean Dupuis, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du

policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue no. 1.) (Canadian lighthouses)

*WITNESSES:*

*Strathcona Regional District:*

Jim Abram, Director, Discovery Islands-Mainland Inlets.

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.:*

Kaity Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General.

Mr. Abram and Ms. Arsoniadis-Stein made a statement and answered questions.

At 7:53 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.) (Les phares canadiens).

*TÉMOINS :*

*Strathcona Regional District :*

Jim Abram, directeur, Discovery Islands-Mainland Inlets.

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. :*

Kaity Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale.

M. Abram et Mme Arsoniadis-Stein font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 19 h 53, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Danielle Labonté

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, November 23, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:11 p.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Bill Rompkey** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** For those who might be watching this committee at a later date, such as at 2 a.m., I am Senator Bill Rompkey and I am Chair of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. I will invite the other members to introduce themselves. I will start on my right.

[*Translation*]

**Senator Losier-Cool:** Good day. I am Senator Losier-Cool from New Brunswick.

[*English*]

**Senator Patterson:** I am Dennis Patterson from Nunavut.

**Senator Nancy Ruth:** I am Nancy Ruth from downtown Toronto.

**Senator Poirier:** Rose-May Poirier, New Brunswick.

**Senator Murray:** Lowell Murray, Ontario.

**Senator Raine:** Nancy Greene Raine, British Columbia.

**The Chair:** We have a cross-section here.

We have just finished a trip to Newfoundland and Labrador and British Columbia. We spent a week in Newfoundland and Labrador, visiting lighthouses and meeting with interest groups, town councils, development associations, tourism officials and unions. We were then in British Columbia last week where we visited various places from Victoria to Prince Rupert, and back to Vancouver. I do not remember exactly how many lighthouses we visited. We did not see all that we wanted to, but I think we only missed two or three because of weather.

It was quite instructive. We met with lighthouse keepers and with other interested groups. One of those who was and is still very interested, and has been for some years now, is former Senator Pat Carney. I want to welcome her tonight. She is here as Chair of the Consultative Group on the Heritage Lighthouse Protection Act of Parks Canada.

Ms. Carney, I cannot call you Senator Carney anymore.

**Hon. Pat Carney, P.C., Former Senator, Chair, Consultative Group on Heritage Lighthouse Protection Act, Parks Canada:** You could call me Pat.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 23 novembre 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 11, pour une étude sur les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens)

**Le sénateur Bill Rompkey** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Pour ceux qui pourraient regarder la séance ultérieurement, par exemple à 2 heures du matin, je suis le sénateur Bill Rompkey, et je préside le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. J'inviterais les autres membres du comité à se présenter. Je vais commencer à ma droite.

[*Français*]

**Le sénateur Losier-Cool :** Bonjour, je suis le sénateur Losier-Cool du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

**Le sénateur Patterson :** Je m'appelle Dennis Patterson, et je viens du Nunavut.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je m'appelle Nancy Ruth, et je vis au centre-ville de Toronto.

**Le sénateur Poirier :** Rose-May Poirier, Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Murray :** Lowell Murray, Ontario.

**Le sénateur Raine :** Nancy Greene Raine, Colombie-Britannique.

**Le président :** Notre comité est représentatif.

Nous revenons tout juste d'un voyage à Terre-Neuve-et-Labrador et en Colombie-Britannique. Nous avons passé une semaine à Terre-Neuve-et-Labrador à visiter des phares et à rencontrer des groupes d'intérêt, des conseils municipaux, des associations de développement, des représentants du milieu du tourisme et des syndicats. Ensuite, nous nous sommes rendus en Colombie-Britannique la semaine dernière et nous y avons visité différents endroits, de Victoria à Prince Rupert, avant de revenir à Vancouver. Je ne me rappelle pas exactement combien nous avons visité de phares. Nous n'avons pas vu tout ce que nous voulions voir, mais je pense que nous n'avons raté que deux ou trois phares à cause des conditions météorologiques.

Ça a été très instructif. Nous avons rencontré les gardiens de phare et d'autres groupes intéressés. L'une de ces personnes, qui est très intéressée et qui l'est depuis un certain nombre d'années maintenant, c'est l'ancien sénateur Pat Carney. Je veux souhaiter la bienvenue à Mme Carney ce soir. Elle est ici à titre de présidente du Groupe consultatif sur la Loi sur la protection des phares patrimoniaux de Parcs Canada.

Madame Carney, je ne peux plus vous appeler sénateur Carney.

**L'honorable Pat Carney, C.P., ancien sénateur, présidente, Groupe consultatif sur la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, Parcs Canada :** Vous pourriez m'appeler Pat.

**The Chair:** I could. That would be informal and casual, but our meetings have been informal and casual. Pat, could you introduce the other people you have with you?

**Ms. Carney:** We welcome the opportunity to appear before you. I have with me tonight Robert Square, Chair of the Cove Island Lightstation Heritage Association, who can respond to questions. He is not giving a presentation, but he is a member of the group. Later, you will hear from Richard Blagborne, President of the Saturna Island Heritage Committee, who is having technical problems with his presentation. I am hoping he will resolve it because it is an example of how we have restored lighthouse facilities.

I will speak on four points. I will give a brief overview on de-staffing because that, I know, is your priority; a review of the Heritage Lighthouse Protection Act, HLP, which grew out of the work of this committee; the problems that have been created by actions by DFO, Department of Fisheries and Oceans, which has scuttled the act; and some simple conclusions for you to consider.

First, I would like to thank you for carrying out this important examination of Canada's lighthouses and the services they supply the coastal, maritime and aviation communities. In the mid-1990s, members of Parliament and myself, with the help of now-Minister John Duncan, who is the MP for Vancouver Island North, formed an ad hoc parliamentary committee, funded and staffed from our office budgets. We held public hearings in four B.C. coastal communities. This was when the first threat of de-staffing came up. We did it informally.

We produced this report, *Lightstations: People Want People on the Lights*. It is in English only because we were an ad hoc committee. It was tabled in the other place but, of course, it is not part of the record. Your trip and your hearings will be part of the public record, but I will ensure the clerk has a copy of this.

Basically, at that time, with the report and the opposition you have heard, the attempts to de-staff the lighthouses were put on hold and in B.C. the majority of light stations are still staffed. Now, we have the threat of de-staffing again.

The evidence you have heard here and also in the regions confirms two points or realities. The first is that the bureaucrats in Ottawa still are not in touch with the conditions in the real world of people who live and work on the coast. As a small example, you were told by the Canadian Coast Guard that the automated equipment can read sea state information, which is important for float planes and boats. In actual fact, that equipment is offshore. It is not in the harbours, where the float planes and the small boats require it. DFO still does not know what is happening on the water.

**Le président :** Je pourrais. Ce serait informel et familial, mais c'est comme ça que nos réunions ont été. Pourriez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent, Pat?

**Mme Carney :** Merci de nous avoir invités à comparaître devant vous. Je suis accompagnée ce soir de Robert Square, président de la Cove Island Lightstation Heritage Association, qui pourra répondre aux questions. Il ne présentera pas d'exposé, mais il est membre du groupe. Tout à l'heure, vous allez entendre Richard Blagborne, président du Saturna Island Heritage Committee, qui est aux prises avec des problèmes techniques relativement à son exposé. J'espère qu'il va être en mesure de les régler, parce qu'il s'agit d'un exemple de phares que nous avons restaurés.

Je vais aborder quatre points. Je vais vous présenter un bref aperçu de l'automatisation, parce que je sais que c'est votre priorité. Je vais passer en revue la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, la LPPP, qui a fait suite aux travaux du comité; je vais aborder les problèmes créés par les mesures prises par le MPO, le ministère des Pêches et des Océans, qui a coulé la loi. Enfin, je vais vous présenter des conclusions simples auxquelles vous pourrez réfléchir.

Premièrement, j'aimerais vous remercier de procéder à cet important examen concernant les phares du Canada et les services qu'ils rendent aux collectivités côtières et aux milieux maritime et de l'aviation. Au milieu des années 1990, des députés et moi, avec l'aide de M. John Duncan, qui est devenu ministre et qui est le député du Nord de l'île de Vancouver, avons formé un comité parlementaire spécial, financé et doté à même les budgets de nos bureaux. Nous avons tenu des audiences publiques dans quatre collectivités côtières de la Colombie-Britannique. Ça c'est passé à l'époque où il y a eu une première menace d'automatisation. Nous avons procédé de façon informelle.

Nous avons rédigé un rapport intitulé *Lightstations : People Want People on the Lights*. Le rapport est en anglais seulement, parce que nous formions un comité spécial. Il a été déposé à l'autre endroit, mais, évidemment, il n'a pas été versé au compte rendu. Votre voyage et vos audiences vont faire partie du compte rendu public, mais je vais veiller à ce que la greffière en ait copie.

Essentiellement, à l'époque, vu le rapport et l'opposition dont vous avez entendu parler, les tentatives d'automatisation des phares ont été mises en suspens, et il y a toujours du personnel dans la majorité des stations de phares de la Colombie-Britannique. Aujourd'hui, la menace d'automatisation revient.

Les témoignages que vous avez entendus ici et aussi dans les régions confirment deux points ou deux réalités. Le premier, c'est que les bureaucrates d'Ottawa ne sont toujours pas en contact avec ce qui se passe dans le monde réel, le monde dans lequel les gens vivent et travaillent sur la côte. Pour vous donner un petit exemple, la Garde côtière canadienne vous a dit que l'équipement automatisé est en mesure de recueillir de l'information sur l'état de la mer, ce qui est important pour les hydravions et les bateaux. En fait, cet équipement se trouve au large. Il ne se trouve pas dans les ports, où les hydravions et les petits bateaux ont besoin de l'information. Le MPO ne sait pas encore ce qui se passe sur l'eau.

The second reality is that the opposition to de-staffing is unchanged for the same reasons we heard in the mid-1990s and since and that you heard on the trip, with one exception: There is much more interest in the ecological stewardship of lightkeepers than there was 15 years ago. Back then, there was not as much recreational boating, people were not clamouring onto the lights and removing the mussels. That is an expanding area.

However, the people in the light stations are still needed for public and maritime safety, including accurate reports on weather and sea state, search and rescue efforts, unreliability of the automatic aids to navigation, environmental protection, maintenance of heritage values, and collection of scientific information and all the other things you heard about on your trip.

For those of you who were aboard the Coast Guard helicopter, which aborted the visits to the West Coast light stations because you could not land because of weather — could not land on Saturna Island, where Richard and I were waving at you, because of a 40-knot tailwind while the sun was shining — it did show you first-hand why automatic aids to navigation are not reliable substitutes. If you cannot land in sunshine with the seals in the water and a mere 40-knot tailwind, which is quite normal, you can see that the automatic equipment can remain unserviced for days during the winter months until the crews can get in to get them. Therefore, people at sea or travelling by air are at risk.

One obvious solution to these vital services is also unchanged from our work over the last 15 years, and that is to use the staffed light stations, which are situated at the most strategic real estate on the coast, for multiple purposes, whether it is monitoring drug smuggling or human trafficking or other criminal activities, as well as the things we described above. That was true 15 years ago and you heard on your trip that it is still true today. Some of us would argue that the Canadian Coast Guard has the flexibility to expand the mandate of the light station staff to do that.

The committee's terms of reference includes the role of lighthouses in economic activities. For instance, in B.C., heritage tourism is the fastest growing branch of tourism. You will hear from Richard Blagborne about a project on our home island of Saturna, which meets those terms of reference.

In 2008, with the active assistance of members of this committee, including Senator Rompkey, who chaired the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans, Senator Murray, who seconded the bill, and others, the Senate passed the

La seconde réalité, c'est que l'opposition à l'automatisation demeure inchangée pour les mêmes raisons que celles que nous avons entendues au milieu des années 1990 et depuis et que vous avez entendues au cours de votre voyage, à une exception près : il y a un intérêt beaucoup plus grand à l'égard de l'intendance écologique qu'assurent les gardiens de phare qu'il y a 15 ans. À l'époque, il n'y avait pas autant d'embarcations de plaisance, les gens ne s'agglutinaient pas autour des lumières et n'enlevaient pas les moules. C'est un domaine en expansion.

Cependant, on a encore besoin des gens dans les phares pour assurer la sécurité publique et maritime, notamment pour produire des rapports exacts sur les conditions météorologiques et l'état de la mer, pour participer aux missions de recherche et de sauvetage, en raison du manque de fiabilité des appareils d'aide à la navigation, pour assurer la protection de l'environnement, pour le maintien des valeurs patrimoniales, et pour la collecte de données scientifiques et toutes les autres choses dont vous avez entendu parler au cours de votre voyage.

Pour ceux d'entre vous qui étiez à bord de l'hélicoptère de la Garde côtière lorsqu'on a annulé les visites de stations de phare sur la côte Ouest parce que vous ne pouviez pas vous poser à cause des conditions météorologiques — vous ne pouviez pas vous poser sur l'île Saturna, d'où Richard et moi vous envoyions la main, à cause d'un vent arrière de 40 noeuds en plein soleil — vous avez pu constater vous-même ce qui fait que les appareils d'aide à la navigation ne sont pas des substituts fiables. S'il est impossible d'atterrir par une journée de soleil où les phoques nagent dans la mer et où il y a un vent arrière d'à peine 40 noeuds, ce qui est tout à fait normal, vous comprendrez que l'équipement automatique peut ne pas pouvoir être entretenu pendant des jours pendant l'hiver avant que les équipes ne puissent parvenir jusqu'à celui-ci. Ainsi, il y a un risque pour les gens qui sont en mer ou dans les airs.

Il y a aussi une solution évidente quant à ces services vitaux qui n'a pas changé à la suite du travail que nous faisons depuis 15 ans, et c'est l'utilisation des stations de phare avec personnel, qui sont situées aux endroits les plus stratégiques le long de la côte, pour de multiples fins, que ce soit la surveillance du trafic de drogue ou la traite de personnes ou d'autres activités criminelles, ainsi que les choses que nous avons décrites tout à l'heure. C'était vrai il y a 15 ans, et vous avez entendu au cours de votre voyage que c'est encore vrai aujourd'hui. Certains d'entre nous affirmeraient que la Garde côtière canadienne a la marge de manoeuvre nécessaire pour étendre le mandat du personnel des stations de phare pour qu'il comprenne ces activités.

Le mandat du comité concerne notamment le rôle des phares dans le cadre des activités économiques. En Colombie-Britannique, par exemple, le secteur du tourisme patrimonial est celui qui connaît la plus forte croissance dans le domaine du tourisme. Vous allez entendre Richard Blagborne parler d'un projet sur notre île, Saturna, qui correspond à ce mandat.

En 2008, avec beaucoup d'aide de la part des membres du comité, dont le sénateur Rompkey, qui présidait alors le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans, le sénateur Murray, qui a appuyé le projet de loi, et d'autres, le Sénat a

Heritage Lighthouse Protection Act, which was subsequently — and this is important — unanimously passed in the other place. There was no opposition to it. This has had the support of two houses of parliament.

The act — I will call it the heritage preservation act, rather than the tongue-tied title — because law six months ago, on May 29, 2010. The prime motivation for this legislation, you will remember, was to replace DFO's traditional demolition of surplus facilities with more constructive uses by communities and to preserve our maritime heritage.

However, the effectiveness of this new initiative has been undermined by DFO's plans to off-load most of these sites, including active navigational aids. This is what I want to stress with you. These are active aids and DFO is trying to unload them without regard to the public interest and the legitimate national security concerns. This is a security issue.

I will not read the whole thing. You will get copies of this. I just want to highlight the major points. The act provides for the selection and designation of heritage lighthouses — and our group has been involved in that criteria — prevents the unauthorized alteration or disposition of heritage lighthouses; requires that heritage lighthouses be reasonably maintained; and facilitates sales or transfers.

It also provides a petition process, which some of you may remember, about how the public must nominate the lighthouses they want designated as heritage. They need 25 signatures. There is one in the library in Prince Rupert, as we speak. It has 20 signatures and we hope to get the other 5. They must go to the minister.

The key point in this slide is that there is only an 18-month window left for people to get their petitions in. There is only the time between when the act was proclaimed on May 29, 2010 and May 29, 2012. That is only 18 months, which is not much to get communities motivated to apply for the lights. You will ask why, and we said because we wanted to get this thing moving before lighthouses were demolished. We did not anticipate to be, as I say, torpedoed by DFO.

The act does contain provisions to enable DFO to identify lighthouses that are declared surplus to its needs, and to make them available to other agencies and groups. This was an existing program. DFO had this program; it was called divestiture of surplus facilities.

The problem is that in having the new act, which allows them to designate surplus lighthouses, DFO has used it as a trash can. Instead of the few lights that we thought they identified as surplus — inactive lights — they have dumped nearly 1,000 light stations into this act and said they are surplus. I will show you

adopté la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, qui a ensuite — et c'est important — été adoptée à l'unanimité à l'autre endroit. Il n'y a pas eu d'opposition à cette loi. Le projet de loi était appuyé par les deux Chambres du Parlement.

La loi — je vais l'appeler loi sur la préservation du patrimoine, plutôt que par son titre officiel, qui n'est pas clair — est entrée en vigueur il y a six mois, le 29 mai 2010. La principale motivation pour adopter cette loi, si vous vous rappelez bien, c'était de remplacer le processus habituel de démolition des installations excédentaires MPO par des utilisations plus constructives par les collectivités et de préserver notre patrimoine maritime.

Cependant, l'efficacité de cette nouvelle initiative a été minée par les plans du MPO de se décharger de la responsabilité de la plupart de ces sites, y compris des aides à la navigation actives. C'est ce sur quoi je veux attirer votre attention. Il s'agit d'aides actifs, et le MPO essaie de s'en défaire sans égard à l'intérêt public et aux préoccupations légitimes concernant la sécurité nationale. Il s'agit d'une question de sécurité.

Je ne vais pas tout lire. Vous allez avoir des copies du document. Je veux simplement mettre en évidence les principaux points. La loi prévoit la sélection et la désignation de phares patrimoniaux — et notre groupe a participé à l'élaboration de ces critères —, empêche la modification ou l'aliénation non autorisée de phares patrimoniaux, exige que les phares patrimoniaux fassent l'objet d'un entretien raisonnable et facilite les ventes ou les transferts de propriété.

La loi prévoit également un processus de pétition, dont certains d'entre vous se souviennent peut-être, concernant la façon dont la population doit choisir les phares qu'elle veut désigner comme étant des phares patrimoniaux. Il faut 25 signatures. Il y en a une à la bibliothèque de Prince Rupert en ce moment. Elle compte actuellement 20 signatures, et nous espérons obtenir les cinq autres. Les pétitions doivent être adressées au ministre.

L'idée importante, dans cette diapo, c'est qu'il ne reste que 18 mois aux gens pour présenter leurs pétitions. La période prévue va du moment où la loi est entrée en vigueur, c'est-à-dire le 29 mai 2010, au 29 mai 2012. Ce n'est que 18 mois, ce qui n'est pas beaucoup pour motiver les collectivités à présenter une demande pour les phares. Vous allez demander pourquoi, et nous avons dit que c'est parce que nous voulons que les choses se fassent avant que les phares ne soient démolis. Nous n'avions pas prévu que nous serions, comme je dis, torpillés par le MPO.

La loi contient bel et bien des dispositions qui visent à permettre au MPO de désigner les phares qui sont déclarés excédentaires par rapport à ses besoins et de les rendre accessibles à d'autres organismes et groupes. C'était un programme qui existait. Le MPO avait ce programme de cession des installations excédentaires.

Le problème, c'est que, vu qu'il y a cette nouvelle loi, qui lui permet de désigner des phares excédentaires, le MPO l'a utilisée comme poubelle. Au lieu des quelques phares que le ministère, selon ce que nous pensions, avait désignés comme étant excédentaires — des phares qui n'étaient plus en fonction — il s'est débarrassé de

that that really removes them from heritage designation and causes all sorts of problems for the maritime public.

This action was never contemplated in the drafting of the act that was unanimously passed by Parliament. Our colleague, Barry MacDonald, who is on our group, had identified five or six inactive lights as maybe surplus at the time that we were working on this bill in Nova Scotia; Mr. Square has the names.

In B.C., on October 19, 2009, I met with Susan Steele, who is known to this committee, and other people in DFO and asked them specifically: were there any inactive surplus lights in British Columbia? I was told “no.” Six months later, DFO produced a list of 11, all of them active lights, which they now see as surplus.

This is a simple point, because we say it is an active light and there is a twinkly beacon on the top, it is not surplus. They dumped 1,000 of these — everything but staffed lighthouses. Remember, the staffed lighthouses are in B.C. and Newfoundland. That means all the lighthouses in New Brunswick, Nova Scotia and Quebec, et cetera, are now considered surplus. It is ridiculous; it cannot work.

Half of the lighthouses in DFO’s surplus list, or 480 lights, not the 5 or 6, are active lighthouses that contain aids to navigation and must remain operational. DFO says they are surplus. We will show you some of them, and I would like to see how. They have not explained what happens to these vital aids if they are not maintained, as DFO is mandated to do.

One of the things we will ask you to do in the conclusion, if it is an active navigation aid, is to take it off the surplus list. DFO is supposed to maintain active navigation aids. If it is up there and it is a navigation aid and it is on their list and sending out flashing signals, it is not surplus; take it off the list.

One of the existing problems is there is a conflict between the timeline for making a lighthouse surplus and designating it as heritage. In this slide, the top bar is the one that is important. In the second bar, the act came into force. By 2012, there is a deadline for petition submissions; and May 29, 2015, is the last date for the minister to designate heritage lighthouses.

That is the last date for heritage designation, but if you look at the Treasury Board rules for getting rid of a surplus light, they only allow three years. Basically, Treasury Board says if a light is deemed surplus — and 1,000 of them were deemed surplus on May 29, 2010, on the surplus list, the clock is ticking — they have

près de 1 000 stations de phare à l’aide de la loi et a déclaré qu’ils étaient excédentaires. Je vais vous expliquer en quoi cela empêche en fait de les désigner comme faisant partie du patrimoine et cause toutes sortes de problèmes aux gens dans le milieu maritime.

Cette mesure n’a jamais été envisagée au moment de la rédaction d’une loi qui a été adoptée à l’unanimité par le Parlement. Notre collègue, Barry MacDonald, qui fait partie de notre groupe, avait désigné cinq ou six phares inactifs comme étant peut-être excédentaires au moment où nous travaillions à la rédaction de ce projet de loi en Nouvelle-Écosse; M. Square a les noms.

En Colombie-Britannique, le 19 octobre 2009, j’ai rencontré Susan Steele, que les membres du comité connaissent, ainsi que d’autres représentants du MPO, et je leur ai demandé expressément s’il y avait des phares inactifs et excédentaires en Colombie-Britannique. Ils m’ont répondu que non. Six mois plus tard, le MPO a fourni une liste de 11 phares qui sont tous actifs et qu’il considère maintenant comme étant excédentaires.

C’est simple, parce que, selon nous, s’il s’agit d’un phare actif avec une petite lumière qui brille en haut, ce n’est pas un phare excédentaire. Le ministère s’est débarrassé de 1 000 de ces phares — de tout sauf les phares dotés de personnel. N’oubliez pas que ceux-ci se trouvent en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve. Ce que ça veut dire, c’est que tous les phares du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, du Québec et ainsi de suite sont maintenant considérés comme étant excédentaires. C’est ridicule; ça ne peut pas fonctionner.

La moitié des phares qui figurent sur la liste des phares excédentaires du MPO, c’est-à-dire 480 phares, et pas les cinq ou six dont nous avons parlé, sont des phares actifs qui contiennent des aides à la navigation et doivent demeurer fonctionnels. Selon le MPO, ce sont des phares excédentaires. Nous allons vous en montrer quelques-uns, et j’aimerais bien voir en quoi ils sont excédentaires. Les représentants du ministère n’ont pas expliqué ce qu’il adviendra de ces aides à la navigation essentielles si elles ne sont pas entretenues, ce qui fait partie du mandat du MPO.

L’une des choses que nous allons vous demander de faire dans la conclusion, c’est d’enlever de la liste des phares excédentaires ceux qui contiennent des aides à la navigation qui sont en fonction. Le MPO est censé s’occuper des aides à la navigation fonctionnelles. S’il y a un appareil du genre en haut du phare et que le phare figure sur la liste, mais envoie des signaux lumineux, ce n’est pas un phare excédentaire; enlevez-le de la liste.

L’un des problèmes qui se posent, c’est qu’il y a un conflit entre l’échéancier de désignation des phares excédentaires et celui de désignation des phares appartenant au patrimoine. Dans cette diapo, c’est la ligne du haut qui est importante. Dans la deuxième, la loi est déjà entrée en vigueur. En 2012, il y a une date limite pour présenter une pétition, et le 29 mai 2015 est le dernier jour de la période au cours de laquelle le ministre peut désigner un phare patrimonial.

C’est le dernier jour de la période de désignation des phares patrimoniaux, mais, si vous jetez un coup d’œil sur les règles du Conseil du Trésor pour la cession d’un phare, elle ne compte que trois ans. Essentiellement, selon le Conseil du Trésor, si un phare est désigné comme étant excédentaire — et 1 000 d’entre eux l’ont

to be disposed of in three years under Treasury Board rules, so they will not be in the federal inventory in 2015 and they cannot be declared heritage. It is a point we can elaborate on, but you cannot designate a lighthouse as heritage that is not in the federal inventory; if it is supposed to be disposed of by 2013, and it is not in the federal inventory, it cannot be a heritage light in 2015. That means it is hard for a lot of groups to designate them.

I will show you a series of lights that are active, operational lights that have been declared surplus. We will go through these fast. Race Rocks is a light on a tower; that is an iconic light, an Imperial light before Confederation — surplus, says DFO. Point Atkinson — Captain Vancouver charted that coastline. It is at the entrance to Burrard Inlet. It is an operational light, deemed surplus.

We will run through the other ones. In Nova Scotia there is Cape Sable Lighthouse, an active lighthouse, deemed surplus; Louisbourg, an active lighthouse, deemed surplus; Low Point Lighthouse, deemed surplus; Sambro Island Lighthouse, which I believe is the oldest light in North America — certainly historic — deemed surplus and under the DFO action, it will not be available for heritage light status. There is then Peggy's Cove, surplus.

This is more arcane, but there are problems with tenures of the light. Senator MacDonald indicated he was aware of that. Some of these lights are not on federal land or they are deemed to be on federal land only if they are used as a lighthouse. I will not elaborate, but if you change the designation as "lighthouse," they are on a provincial Crown grant. We had this problem in Saturna. The question will be how those lands can be delivered to Sutton Realty, the realty company which appeared before the committee and which is interested in developing some real estate venture, which is good for them.

The following are lights on provincial land: Lucy Island, which you visited and Sisters Islets in Georgia Strait. Sisters Islets has also been allowed to become almost "demolished by neglect;" the buildings have fallen down. That may not be available.

There are problems for groups. Some of the lights are aids to navigation and need to be maintained by DFO. Some are too isolated to be acquired and operated by community groups. Sisters Islets might be in that group.

Senators Rompkey and Murray will remember the preamble to the heritage act and the problem of access to maintain wharves. We fought to put wharves in the preamble so that whoever owned the light station, whether it was Parks Canada, DFO or Sutton

été le 29 mai 2010 et ont été inscrits sur la liste; le temps file —, ce phare doit être cédé dans un délai de trois ans selon les règles du Conseil du Trésor, de sorte qu'il ne fera pas partie de l'inventaire fédéral en 2015 et ne pourra pas être désigné comme étant un phare patrimonial. C'est un point que nous pouvons approfondir, mais on ne peut désigner un phare comme étant patrimonial s'il ne fait pas partie de l'inventaire fédéral; s'il doit être cédé d'ici 2013 et qu'il ne fait pas partie de l'inventaire fédéral, il ne peut pas devenir un phare patrimonial en 2015. Cela signifie qu'il est difficile pour beaucoup de groupes de les désigner.

Je vais vous montrer une série de phares qui sont actifs, des phares fonctionnels qui ont été déclarés excédentaires. Nous allons les regarder très rapidement. Race Rocks est un feu installé sur une tour; c'est un phare emblématique, un phare impérial d'avant la Confédération — excédentaire, selon le MPO. Pointe Atkinson — le capitaine Vancouver a cartographié cette côte. Le phare est situé à l'entrée de l'inlet Burrard. C'est un phare fonctionnel déclaré excédentaire.

Voyons rapidement les autres. En Nouvelle-Écosse, il y a le phare du cap de Sable, qui est actif et qui a été déclaré excédentaire; le phare de Louisbourg, qui est actif et qui a été déclaré excédentaire; le phare de Low Point, qui a été déclaré excédentaire, le phare de l'île Sambro, qui, je crois, est le plus vieux phare en Amérique du Nord — il a assurément une valeur historique — et il a été déclaré excédentaire et ne pourra pas obtenir le statut de phare patrimonial en raison de la mesure prise par le MPO. Il y a ensuite le phare de Peggy's Cove, déclaré excédentaire.

Il y a d'autres mystères, mais la tenure de certains phares pose problème. Le sénateur MacDonald a indiqué qu'il est au courant. Certains de ces phares ne se trouvent pas sur des terres fédérales ou sont réputés se trouver sur des terres fédérales seulement lorsqu'ils sont utilisés comme phares. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais, si la désignation de « phare » est changée, ils se trouvent sur des terres provinciales. Ce problème s'est posé à Saturna. La question va être de savoir comment ces terres vont être cédées à Sutton, la société immobilière qui a comparu devant le comité et qui souhaite y réaliser des projets immobiliers, ce qui est intéressant pour elle.

Les phares suivants se trouvent sur des terres provinciales : le phare de l'île Lucy, que vous avez visité, et celui des îles Sisters, dans le détroit de Georgie. Le phare des îles Sisters est par ailleurs pratiquement démoli parce qu'il a été laissé à l'abandon; les édifices se sont effondrés. Il ne sera peut-être pas accessible.

Certains problèmes se posent pour les groupes. Il y a des phares qui servent à la navigation et qui doivent être entretenus par le MPO. Certains sont trop isolés pour être acquis et exploités par des groupes communautaires. Le phare des îles Sisters ne fait peut-être pas partie de ce groupe.

Le sénateur Rompkey et le sénateur Murray se rappellent certainement le préambule de la loi sur le patrimoine et le problème de l'accès pour l'entretien des jetées. Nous nous sommes battus pour que le préambule mentionne les jetées, afin que le

Realty, had to be responsible for the wharves. We put it in the preamble to indicate how important it was that the government maintain the wharves.

Other sites have Aboriginal claims on them, which make them difficult to deliver to anybody. These have all been made worse by DFO's actions.

Many community groups tell us that they do not know if it is a surplus light and whether they can even acquire it; they do not know what other claims are on it. My colleague, Mr. Square, says, in terms of cost, a community may be able to deal with a small, single structure. Tomorrow we will be reviewing some of them. They can maintain that. However, his group, Cove Island, would involve acquiring and maintaining almost 30 acres and 10 buildings. I think Cove Island is pretty small but I do not think the population of Cove Island and the adjacent community can possibly maintain 30 acres and 10 buildings; that was not the intent of the act. I asked him here to talk about that.

Similar concerns are being expressed by groups on the West Coast, including Sheringham Point lighthouse where they have raised money and developed trails and a plan for the lighthouse. However, the Aboriginal chief next door says "no." It might be available as a lease, but it is not available for sale because they might want it for land claims; it is an ancestral home for their people. Sheringham Point's volunteers are wondering how they can meet the time frame and proceed with this.

The other issue in terms of cost is that Treasury Board guidelines for the disposal of real property surplus to federal needs are complex but they use market pricing. Treasury Board says if it is surplus real estate property, it must be market pricing. For instance, I like Discovery Island light station, which you visited, because it was the site of the first woman lightkeeper in Canada. She was adored by the rum-runners, who literally financed her pension. She charged them when they went by Discovery for their illegal activities, showing women are good entrepreneurs.

The site next to Discovery is up for sale for \$1.3 million. You cannot ask a community group to match that pricing.

On Saturna, we have a \$1-a-year lease for 30 years with Parks Canada, which you can also do under Treasury Board. You do not have to apply the sale principle. However, Treasury Board regulations are very complex. I was the President of the Treasury Board, as you know. I maintain that DFO could not have followed Treasury Board principles in declaring these lights

propriétaire du phare, que ce soit Parcs Canada, le MPO ou Sutton, soit responsable de la jetée. Nous avons mis ça dans le préambule pour souligner l'importance de l'entretien des jetées par le gouvernement.

D'autres endroits sont visés par des revendications de la part des Autochtones, ce qui rend difficile la cession des installations à quiconque. Dans tous les cas, c'est pire encore à cause des mesures prises par le MPO.

Beaucoup de groupes communautaires nous disent qu'ils ne savent pas si le phare qui les intéresse est un phare excédentaire et même s'ils peuvent en faire l'acquisition; ils ne savent pas quelles autres réclamations visent le phare. Mon collègue, M. Square, dit que, sur le plan des coûts, une collectivité peut être en mesure de s'occuper d'une petite structure simple. Demain, nous allons passer en revue certains de ces cas. Les collectivités peuvent s'occuper de l'entretien. Cependant, son groupe, le groupe de l'île de Cove, ferait l'acquisition et s'occuperait de l'entretien de presque 30 acres de terrain et de dix bâtiments. Je pense que l'île de Cove est assez petite, mais je ne pense pas que la population de l'île de Cove et de la collectivité adjacente soit en mesure de s'occuper de l'entretien de 30 acres de terrain et de 10 bâtiments; ce n'était pas l'objet de la loi. Je lui ai demandé de venir ici pour en parler.

Des préoccupations du même ordre sont exprimées par des groupes de la côte Ouest, y compris le groupe qui s'intéresse aux phares de Pointe Sheringham, qui a amassé des fonds et tracé des sentiers et élaboré un plan pour le phare. Cependant, le chef de la collectivité autochtone d'à côté dit « non ». Le phare pourrait être loué, mais il ne sera pas vendu, parce que la collectivité voudra peut-être l'inclure dans les revendications territoriales; il s'agit d'une demeure ancestrale de ce peuple. Les bénévoles du groupe de Pointe Sheringham se demandent comment ils vont faire pour respecter l'échéance et faire aboutir le projet.

L'autre problème qui se pose sur le plan des coûts, c'est que les lignes directrices du Conseil du Trésor en ce qui concerne la cession de biens immobiliers excédentaires du gouvernement fédéral sont complexes, mais fondées sur la valeur marchande. Selon le Conseil du Trésor, s'il s'agit d'un bien immobilier excédentaire, il faut tenir compte de la valeur marchande. J'aime le phare de l'île Discovery, que vous avez visité, par exemple, parce que ça a été le premier phare gardé par une femme au Canada. Les gens qui faisaient la contrebande d'alcool l'adoraient, et ce sont eux qui ont payé sa retraite. Elle les faisait payer lorsqu'ils passaient devant l'île Discovery dans le cadre de leurs activités illicites, ce qui montre que les femmes ont l'esprit d'entreprise.

La propriété à côté de l'île Discovery est à vendre, et le prix est de 1,3 million de dollars. On ne peut pas demander à un groupe communautaire de déboursier autant d'argent.

À Saturna, nous avons un bail de 30 ans d'un dollar par année avec Parcs Canada, ce qu'il est également possible de faire dans le cadre des politiques du Conseil du Trésor. Il n'est pas nécessaire d'appliquer le principe de vente. Cependant, les règles du Conseil du Trésor sont très complexes. J'ai été présidente du Conseil du Trésor comme vous le savez. J'affirme que le MPO n'aurait pas

surplus because there is just too much consultation, too many stakeholders and too many things that they were supposed to do, which I doubt they did.

Finally, my own concerns include national security issues and location, location, location. Lighthouses are strategically located on our main national and international waterways, which transport our exports, energy and food. They should never be allowed to fall into the hands of agencies or groups who serve alien interests. There is little protection under the existing guidelines under DFO to divest surplus lighthouses from that.

It is called a strategic disposal by any application of the criteria, which I will not read into the record. However, if you read the security criteria for keeping federal property, lighthouses, which include the ability to be self-sustaining with their own water and systems; i.e. can you grow drugs in it, can you build a nuclear device in it. Yes, you can do that in a lighthouse because most of them are self-supporting.

For national security concerns, take them off the list.

These are my four fast conclusions for you: We say DFO's use of our Heritage Lighthouse Protection Act to dispose of its responsibilities and distort the heritage purposes was never contemplated. Long-term solutions are not easy, but you could do these things. Active light stations, which provide operational navigation services, should be off the surplus list and remain as DFO's responsibility to maintain and operate. If they are off the surplus list, you can easily proceed under the act with the heritage designation. The process is spelled out.

Surplus light stations, which leave the federal inventory for whatever reason, should be protected by heritage easement or covenant. That is what they do in the United States, and the Heritage Canada Foundation has mentioned that. DFO should restore and reasonably maintain all other surplus light stations until they are disposed of through the HLP or surplus process. DFO should be mandated to enter into partnerships with other agencies and community groups to do what Parks Canada has done on Saturna, which is \$1 a year for 30 years. They have partnered and helped us.

The last one is that security criteria must apply. Any light station that is deemed to fail the public safety concerns set out in Treasury Board rules should be removed from the surplus list.

Mr. Chair, that is our short presentation. You will get a translated text later. I will take questions and then we will go to Mr. Blagborne.

pu déclarer ses phares excédentaires en se pliant aux principes du Conseil du Trésor, parce qu'il y a tout simplement trop de consultations, trop d'intervenants et trop de choses que le ministère devait faire avant, et je doute qu'il les ait faites.

Enfin, mes propres préoccupations concernent les questions de sécurité nationale et de lieu, d'abord et avant tout. Les phares sont situés de façon stratégique le long de nos principaux cours d'eau nationaux et internationaux, qui servent au transport des marchandises que nous exportons, de l'énergie et des aliments. On ne devrait jamais permettre qu'ils tombent entre les mains d'organisations ou de groupes qui sont à la solde d'un intérêt étranger. Dans le cadre des lignes directrices en vigueur au MPO, il y a peu de mécanismes de protection permettant de garantir que ça ne va pas arriver aux phares excédentaires.

Il s'agit d'une cession stratégique peu importe comment on applique les critères, que je ne vais pas lire pour le compte rendu. Cependant, si vous lisez les critères de sécurité visant à protéger les biens fédéraux, les phares peuvent être autonomes sur le plan de l'approvisionnement en eau et des systèmes, c'est-à-dire peut-on y cultiver de la drogue? Peut-on y fabriquer un engin nucléaire? Oui, c'est possible de le faire dans un phare, parce que la plupart des phares sont autonomes.

Pour des raisons de sécurité nationale, enlevez-les de la liste.

Ce sont les quatre brèves conclusions que je vous présente : pour nous, le recours par le MPO à la Loi sur la protection des phares patrimoniaux pour se débarrasser de ses responsabilités et détourner les objectifs relatifs au patrimoine n'a jamais été envisagé. Il n'est pas facile de trouver des solutions à long terme, mais vous êtes en mesure de faire ces choses. Les stations de phare actives, qui offrent des services d'aide à la navigation, devraient être enlevées de la liste des installations excédentaires, et le MPO devrait continuer d'avoir la responsabilité de les entretenir et de les exploiter. Si elles ne figurent plus sur la liste des installations excédentaires, il est facile de les désigner comme appartenant au patrimoine en vertu de la loi. Le processus est très clairement décrit.

Les stations de phare excédentaires, qui sont rayées de l'inventaire fédéral pour une raison quelconque, devraient être protégées par servitude ou pacte en matière patrimonial. C'est ce qui se fait aux États-Unis, et la Fondation Héritage Canada en a parlé. Le MPO devrait restaurer et entretenir de façon raisonnable toutes les autres stations de phare excédentaires jusqu'à ce qu'elles soient cédées dans le cadre de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux ou du processus relatif aux biens excédentaires. Il faudrait donner au MPO le mandat de conclure des partenariats avec d'autres organismes et groupes communautaires pour faire ce que Parcs Canada a fait à Saturna, c'est-à-dire fixer un loyer d'un dollar par année pendant 30 ans. Ils ont conclu un partenariat et nous ont aidés.

La dernière conclusion, c'est que les critères de sécurité doivent être appliqués. Toute station de phare qui est réputée ne pas respecter les critères de sécurité publique des règles du Conseil du Trésor devrait être enlevée de la liste des phares excédentaires.

Monsieur le président, voilà le bref exposé que nous avons à présenter. Vous allez recevoir un texte traduit plus tard. Je vais répondre aux questions, puis nous allons écouter M. Blagborne.

**Senator Poy:** Thank you very much. Nice to see you, Pat, and welcome back to the Senate. I have one question regarding the security criteria. Are you implying that right now there are no rules regarding who can buy the lighthouses not needed by DFO? Is that what you are implying?

**Ms. Carney:** I am implying that the way DFO has done the surplus list, they have not met that criteria. They could not have done the things you have to do in order to make it surplus. If they had done it, they would not be on the surplus list.

For instance, for security, there is ordinary, routine disposal and then there is a strategic one. Under the security, it says questions to ask: Is the real property in any way fortified; i.e. reinforced walls and/or entrances barred or no windows. A lighthouse meets that criterion because there are a limited number of entrances.

Is the real property wholly underground or is a significant part underground? Parts of some lighthouses are; Prospect Point, which is on the surplus list, always had an underground component.

Is the real property, in whole or in part, self-contained with independent life support systems, such as air filtration systems, generators and water supply? All those isolated lights that you saw on the screen, if they are on the surplus list, they all should not be on that list.

I love this one: Is the physical structure of the real property such that forced entry by police would be extremely difficult? I think most of the lighthouses on the surplus list, like Sheringham Point and others, would be a little difficult for the police to force entry. Every lighthouse in B.C., except Point Atkinson, is on an island. It is either on Vancouver Island, Sisters Islets, Saturna Island or another island, and Sheringham Point is outside of Sooke.

Does the real property on the surplus list, or when you are analyzing it for surplus, include equipment that could be easily adapted by terrorist or criminal organizations for hydroponic growing of drugs, the creation of clandestine laboratories, the manufacture of nuclear, biological or chemical weapons, or other significant criminal activity? If you applied Treasury Board criteria, none of those lighthouses should be on the surplus list. That is the rationale for why we are asking you in your report to say take them off.

**The Chair:** We have about 20 minutes and we have other guests coming tonight, so we must govern ourselves accordingly.

**Ms. Carney:** We were told we would each have 45 minutes.

**Le sénateur Poy :** Merci beaucoup. C'est un plaisir de vous voir, Pat, et bienvenue à nouveau au Sénat. J'ai une question qui concerne les critères de sécurité. Est-ce que vous laissez entendre qu'il n'y a actuellement pas de règles et que n'importe qui peut faire l'acquisition d'un phare dont n'a pas besoin le MPO? Est-ce que c'est ce que vous laissez entendre?

**Mme Carney :** Ce que je dis, c'est que le MPO n'a pas respecté ces critères au moment de l'établissement de la liste des phares excédentaires. Il est impossible que le ministère ait fait ce qu'il faut faire pour déclarer des installations excédentaires. S'il l'avait fait, les phares ne seraient pas sur la liste des installations excédentaires.

Pour ce qui est de la sécurité, par exemple, il y a un processus d'aliénation courant et un processus stratégique. À la rubrique sécurité figure la question à poser : le bien immobilier est-il fortifié de quelque façon? Par exemple, ses murs ou ses accès sont-ils renforcés? Y a-t-il des barreaux aux fenêtres ou y a-t-il même des fenêtres? Un phare respecte ce critère, parce que le nombre d'entrées est limité.

Le bien immobilier est-il en grande partie ou entièrement souterrain? Des parties de certains phares le sont; le phare de Point Prospect, qui figure sur la liste des phares excédentaires, a toujours eu une partie souterraine.

Le bien immobilier est-il entièrement ou partiellement autonome? Possède-t-il des systèmes de survie indépendants comme des dispositifs de filtration d'air, des génératrices ou une source d'approvisionnement en eau? Tous ces phares isolés que vous avez vus à l'écran s'ils figurent sur la liste des phares excédentaires, ils ne devraient pas y être.

J'adore celle-ci : le bien immobilier est-il construit de telle sorte qu'il serait très difficile pour la police d'en forcer l'entrée? Je pense que la plupart des phares de la liste, comme celui de Pointe Sheringham, entre autres, poseraient quelques difficultés à la police si elle voulait en forcer l'entrée. Tous les phares de la Colombie-Britannique, sauf celui de Pointe Atkinson, sont sur des îles. Ils sont soit sur l'île de Vancouver, soit sur les îles Sisters, soit sur l'île Saturna soit sur une autre île, et le phare de Pointe Sheringham se trouve près de Sooke.

Est-ce que le bien immobilier qui figure sur la liste des installations excédentaires, ou lorsqu'on analyse sa situation pour l'inscrire sur cette liste, possède de l'équipement qui pourrait facilement être utilisé par des organisations terroristes ou criminelles pour la culture hydroponique de drogues, l'aménagement des laboratoires clandestins, la fabrication d'armes nucléaires, biologiques ou chimiques ou d'autres activités criminelles importantes? Si on appliquait les critères du Conseil du Trésor, aucun de ces phares ne figurerait sur la liste des phares excédentaires. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons de recommander de les enlever de la liste dans votre rapport.

**Le président :** Il nous reste environ 20 minutes, et nous allons recevoir d'autres invités ce soir, alors nous devons agir en conséquence.

**Mme Carney :** On nous a dit que nous disposerions chacun de 45 minutes.

**The Chair:** We cannot do that. We have other guests coming at 7 p.m. Let us use the 20 minutes we have to good advantage.

**Ms. Carney:** Then we have to —

**The Chair:** If we want to use it that way, we can. Are there any other questions? If not, we can go to the next presentation.

**Ms. Carney:** Can you give us a little more time? We did not start until ten after five, and we were told we would have an hour-and-a-half. Are there any more questions?

**Senator Poy:** I want to thank Ms. Carney for the answer.

**Ms. Carney:** Thank you. Hopefully, you will ask other questions because we were told we would have an hour-and-a-half.

**The Chair:** Maybe I misunderstood. We do have more time for the next witness. Please go ahead.

**Ms. Carney:** You do not want any more questions of me on this?

**The Chair:** Not that I do not want any, but I do not see any.

**Ms. Carney:** I did not realize I did such a good sales job.

**The Chair:** You did, absolutely. Besides that, we have been through several weeks of —

**Ms. Carney:** It is the surplus list, which is so important to us. It has not been thought through; it is not consistent with Treasury Board; and it is a threat to national security and negates the heritage act.

**Richard Blagborne, Chairman, Saturna Island Heritage Committee:** Senators, I must say I am delighted to be here. When I came, I felt I was supposed to be a happy story to follow on Ms. Carney's stern admonition that you pay some attention to these serious manners.

My name is Richard Blagborne. I am an architect who lives on a tiny little island in British Columbia called Saturna Island. It is between Vancouver and Victoria, and is the southernmost island of the Gulf Islands, right up against the U.S. border.

I had prepared a colourful presentation to replace the presentation the honourable senators would have received if they had been able to land on East Point on Saturna Island, where we were all standing expectantly waiting for their august presences to come out of the sky. Then we would have presented to them on the equipment in our rehabilitated little lighthouse facility which we, as a community group, have managed to acquire, rehabilitate, restore and make into a very useful asset in our community. We wanted you to actually experience what it can do for a community.

First, let me say that Saturna Island is a typical tiny rural community. That is a factor you must take into consideration. I know that your terms of reference, which Ms. Carney kindly gave

**Le président :** Ce ne sera pas possible. Nous recevons d'autres invités ce soir, et ils doivent arriver à 19 heures. Profitons des 20 minutes que nous avons.

**Mme Carney :** Dans ce cas, nous devons...

**Le président :** Si nous voulons les utiliser ainsi, nous pouvons le faire. Y a-t-il d'autres questions? Sinon, nous pouvons passer au prochain exposé.

**Mme Carney :** Pouvez-vous nous donner un peu plus de temps? Nous n'avons commencé qu'à 17 h 10, et on nous a dit que nous disposerions d'une heure et demie. Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Poy :** Je veux remercier Mme Carney de sa réponse.

**Mme Carney :** Merci. J'espère que vous allez pouvoir poser d'autres questions, parce qu'on nous a dit que nous disposerions d'une heure et demie.

**Le président :** Peut-être ai-je mal compris. Nous avons bel et bien plus de temps pour le prochain témoin. Vous avez la parole.

**Mme Carney :** Vous ne voulez plus me poser de questions sur le sujet?

**Le président :** Ce n'est pas que je ne veux plus vous en poser, mais je ne vois pas quelles questions poser.

**Mme Carney :** Je ne m'étais pas rendu compte que j'avais si bien vendu ma salade.

**Le président :** Vous l'avez très bien vendue. En plus, ça fait plusieurs semaines que...

**Mme Carney :** C'est la liste des phares excédentaires qui est l'élément important à nos yeux. Il n'y a pas eu de réflexion à cet égard, la liste n'est pas conforme aux règles du Conseil du Trésor, et il s'agit d'une menace à la sécurité nationale et d'une mesure contraire à la loi sur le patrimoine.

**Richard Blagborne, président, Saturna Island Heritage Committee :** Sénateurs, je dois dire que je suis très heureux d'être ici. En m'en venant, j'ai pensé que je devais vous raconter quelque chose de positif après le sermon de Mme Carney sur les questions sérieuses auxquelles vous devez prêter attention.

Je m'appelle Richard Blagborne. Je suis architecte, et je vis sur une petite île de la Colombie-Britannique qui s'appelle l'île Saturna. Elle est située entre Vancouver et Victoria, et c'est l'île la plus au sud dans le golfe, juste à la frontière des États-Unis.

J'avais préparé une présentation colorée pour remplacer celle à laquelle les honorables sénateurs auraient eu droit s'ils avaient pu se poser à la pointe Est de l'île Saturna, où nous étions tous réunis dans la tente du moment où leurs augustes personnes descendraient du ciel. À ce moment-là, nous leur aurions présenté un exposé sur l'équipement qui se trouve dans notre petit phare remis en état que notre groupe communautaire a réussi à acquérir, à remettre en état, à restaurer et à transformer en un bien très utile dans notre collectivité. Nous voulions vous donner l'occasion de voir quelle utilité peut avoir un phare dans une collectivité.

Permettez-moi d'abord de vous dire que Saturna Island est une toute petite collectivité rurale comme il y en a plein. C'est un facteur dont vous devez tenir compte. Je sais que, d'après votre

me a copy of, in references F, G and H, you will have to understand more about the local interest that community groups have in these buildings, and how we can preserve some of these buildings, perhaps in concert with the communities, and what roles these rehabilitated buildings might play in terms of tourism and other economic activities, and in terms of community life in general.

Those are the phrases in your terms of reference. I looked at them and have tried to provide you with some insights. I wish I could do it in full colour, but the gremlins have decided you will have to have it painted by an architect who is speaking, rather than presenting. The French version disappeared, so I only have an English version; therefore, we cannot present it.

**Ms. Carney:** Senator, under those circumstances, could we present the English, since the French one has vanished?

**The Chair:** You can read in whatever language you want, but any document that you present must be in two languages.

**Ms. Carney:** What about pictures?

**Mr. Blagborne:** We tried to translate the two, so you will have to bear with me.

**The Chair:** We have had the pictures, so please continue.

**Mr. Blagborne:** You have to imagine a tiny community of 340 people, by the official census, but like many of these small communities, there are many retirement people who disappear in the winter and many summer people who come in the summer. Therefore, the available resources, in terms of volunteers and staff to put their time into rehabilitation on these buildings in small rural communities, is often already quite challenged.

We often, as small communities, suffer from the fact that we do not qualify for a lot of the services that people in the city have. For example, if we want a fire department, we have to build our own fire hall and have a volunteer fire department and run it ourselves. If we need a new recreation centre, we must raise the money and do it ourselves.

Saturna Island is astounding in what we accomplish, but any new project we took on had to be thought about very carefully in terms of what it meant for the resources we actually had to be able to deal with what was in front of us.

The situation was that we have a beautiful light station called East Point, which is at the east end of Saturna Island. It is an old station; it was first created in 1886. It was there because of the importance of getting coal from Nanaimo out and into the market. There is a terrible reef that is swept by the tides, and it had a number of accidents on it in those early days.

mandat, dont Mme Carney m'a gentiment donné copie, aux points F, G et H, précise que vous devez chercher à comprendre l'intérêt des groupes communautaires à l'égard des bâtiments en question et les moyens que nous pouvons prendre pour préserver certains de ces bâtiments, éventuellement en collaboration avec la collectivité et les rôles que ces bâtiments remis en état peuvent jouer dans le domaine du tourisme et dans le cadre d'autres activités économiques et à l'égard de la vie de la collectivité en général.

C'est ce que dit votre mandat. Je l'ai consulté, et j'ai essayé de vous présenter quelques réflexions. J'aimerais pouvoir le faire à l'aide d'une présentation en couleur, mais les puissances occultes ont décidé qu'un architecte vous brosserait un tableau de la situation en parlant plutôt qu'à l'aide d'une présentation. La version française a disparu, alors je n'ai que la version anglaise; nous ne pouvons donc pas la présenter.

**Mme Carney :** Sénateur, dans ces circonstances, pouvons-nous présenter la version anglaise, puisque la version française a disparu?

**Le président :** Vous pouvez lire dans la langue que vous voulez, mais tout document que vous présentez doit être bilingue.

**Mme Carney :** Qu'en est-il des photos?

**M. Blagborne :** Nous avons essayé de traduire les deux, alors vous allez devoir me suivre.

**Le président :** Nous avons reçu les photos, alors veuillez poursuivre.

**M. Blagborne :** Il faut que vous imaginiez une petite collectivité de 340 personnes d'après le recensement officiel, mais qui, comme bon nombre de petites collectivités du genre, voient beaucoup de retraités disparaître pendant l'hiver et beaucoup de gens venir pendant l'été. Ainsi, les ressources accessibles, c'est-à-dire les bénévoles et le personnel qui consacrent leur temps à la remise en état de ces bâtiments dans de petites collectivités rurales, sont souvent pratiquement utilisés à pleine capacité déjà.

Il arrive souvent que les gens des petites collectivités comme la nôtre souffrent du fait qu'ils ne seront pas admissibles à beaucoup des services qui sont offerts aux gens de la ville. Si nous voulons une caserne de pompiers, par exemple, nous devons la construire nous-mêmes, faire appel à des pompiers volontaires et diriger la caserne nous-mêmes. Si nous voulons un nouveau centre de loisirs, nous devons trouver les fonds et le mettre sur pied nous-mêmes.

C'est étonnant ce que nous sommes capables d'accomplir à Saturna Island, mais, chaque fois que nous avons entrepris un nouveau projet, nous avons dû réfléchir très soigneusement à ce que ça supposait sur le plan des ressources dont nous disposions pour être en mesure de faire ce qu'il y avait à faire.

Ce qui est arrivé, c'est que nous avons un beau phare, le phare d'East Point, qui se retrouve à l'extrémité est de l'île Saturna. C'est une vieille station; elle a été construite en 1886. Elle était là parce qu'il était important de transporter le charbon de Nanaimo vers les lieux où il était vendu. Il y a là un récif très dangereux qui est balayé par les marées, et il y a eu beaucoup d'accidents à cet endroit au début.

They built this lighthouse in 1886. For us, that is very old. I know for some of you people from the East Coast, that does not seem old, but to us that is one of the earliest lights on the West Coast.

That original building was inhabited by the first lightkeeper with his paraffin lamp. His name, coincidentally, was Mr. Wick. They lighted the lamp in 1886 and it has operated ever since.

In 1968, they changed the original lighthouse, the clapboard building, to a steel tower, but they kept some of the other buildings. On the island, when we heard that the Coast Guard was going to decommission this light — which they did in 1997 — we tried hard to make an arrangement with the Capital Regional District.

**Ms. Carney:** It is not decommissioned; the light operates.

**Mr. Blagborne:** The light operates, but a lot of the buildings were no longer going to be used. We tried, because we wanted this beautiful point as a community park, but at the same time, Parks Canada was creating a new federal park in the Gulf Islands — now called the Gulf Islands National Park Reserve.

It is a very interesting park. It was one of the last ecological types they did not have a park for, and they purchased almost three-fifths of our island. They are a big neighbour now on Saturna Island, and one of the pieces they acquired was East Point. Suddenly, we found that what we had wanted to have as a community park was now a federal park, and there was some resentment in the community.

We wanted to have a presence there. You have to understand that the light was built at the same time the first settlers came. We grew up together; we intermarried and their kids went to school in our school, so it was both a social and a heritage connection as much as it was a functioning, useful light. To have it disappear was a disappointment to us, so we wanted to save a piece of it.

The difficulty was that, when Parks Canada acquired the property, they immediately began to demolish the buildings. There was an ecological interest in the site; they wanted to restore the site to its ecologically pristine state and they started demolishing the buildings. There was one very interesting small building, which was smaller than this room, on the outer end of the point — it was the fog alarm. It had been built in 1937 and was a very simple, elegant white building with a red roof. It had been empty since the early 1990s; they used it for storage. It was probably the most photographed little building in all of the Gulf Islands simply because of its situation and look of being a pristine white building on a beautiful point.

On a construit ce phare en 1886. Pour nous, c'est un très vieux bâtiment. Je sais que pour certains d'entre vous qui viennent de la côte Est, ça ne semble pas très vieux, mais pour nous, c'est l'un des premiers phares qui ont été construits sur la côte Ouest.

Le premier bâtiment qui a été construit était habité par le premier gardien de phare, qui utilisait une lampe à la paraffine. Son nom, par coïncidence, était M. Wick, ce qui se traduit par « mèche » en français. On a allumé la lampe en 1886, et le phare est en fonction depuis.

En 1968, on a remplacé le premier phare, le bâtiment au bardage à clin, par une tour d'acier, mais on a conservé certains des autres bâtiments. Sur l'île, lorsque nous avons entendu dire que la Garde côtière allait déclasser ce phare, ce qu'elle a fait en 1997, nous avons tout fait pour conclure une entente avec le district régional de la capitale.

**Mme Carney :** Il n'est pas déclassé; le phare est en fonction.

**M. Blagborne :** Il est en fonction, mais une bonne partie des bâtiments n'allaient plus être utilisés. Nous avons essayé de faire quelque chose, parce que nous voulions que cette belle pointe devienne un parc public, mais, en même temps, Parcs Canada était en train de créer un nouveau parc fédéral dans les îles Gulf, qui porte maintenant le nom de réserve de parc national des Îles-Gulf.

C'était un parc très intéressant. C'était l'un des derniers types d'écosystèmes pour lesquels il n'y avait pas encore de parc, et Parcs Canada a acheté près des trois cinquièmes de notre île. Parcs Canada assure maintenant une présence importante sur l'île Saturna, et l'un des éléments dont Parcs Canada a fait l'acquisition, c'était le phare d'East Point. Soudainement, nous avons compris que ce dont nous voulions faire un parc municipal était devenu un parc fédéral, et il y avait un peu de ressentiment dans la collectivité.

Nous voulions assurer une présence là-bas. Il faut que vous sachiez que le phare avait été construit à l'arrivée des premiers colons. Nous avons grandi ensemble. Il y a eu des mariages entre nous, et leurs enfants ont fréquenté nos écoles, ce qui fait que le phare était un lien à la fois social et patrimonial en plus de jouer un rôle utile. Sa disparition était une déception pour nous, alors nous voulions en conserver une partie.

Le problème, c'est que, lorsque Parcs Canada a fait l'acquisition de la propriété, l'organisation a tout de suite commencé à démolir les bâtiments. Son intérêt à l'égard du site tenait à sa valeur écologique : Parcs Canada voulait remettre le site dans son état naturel, et on a commencé à démolir les bâtiments. Il y avait un petit bâtiment très intéressant, qui était plus petit que la salle dans laquelle nous nous trouvons, à l'extrémité de la pointe — c'était le sifflet de brume. Il avait été construit en 1937, et c'était un bâtiment blanc avec un toit rouge élégant et très simple. Il n'y avait plus rien dedans depuis le début des années 1990; on l'utilisait pour l'entreposage. C'était probablement le petit bâtiment le plus photographié dans les îles Gulf simplement en raison de l'endroit où il était situé et du fait que c'était un magnifique bâtiment blanc situé une belle pointe.

We decided to try and save that building and make it a community asset we could use. The first problem was to stop the demolition. That is why we needed help at that time. We had a certain strong-minded senator who enabled us to identify which politicians and people we should approach. We did. They asked Parks Canada to give us time.

The reason for the time is key, and it is something you need to think about in this process when you will be working with communities. We did not know what we could do with it and we did not know what our resources were. We had to invent and envision something we could do with that building that we could afford and which would make it an attraction.

We got the time and we managed to find \$1,500 to make a document that would explain this in elegant terms. Saturna is a community of a lot of retired people, and there is a lot of interesting history in those people, as well as a lot of talent. We were able to create a very handsome document that was very clear.

With that document in hand, we could quietly go around and present it to people we knew would be important in the new Gulf Islands park management. We also did so in the Capital Regional District because one thing we understood for sure was that, because of the Treasury Board rules, it is difficult for Parks Canada, for example, to give a licence of occupancy to a little rag-tag group of people on a tiny little island.

**Ms. Carney:** Speak for yourself.

**Mr. Blagborne:** We knew that that would be hard to consummate. We asked if the capital regional district, our local governing area, could take on the responsibility from Parks Canada and then pass it on to their commissioners on our island, because we had a small commission that dealt with parks and recreation. Then, could they give it to us, the Saturna Heritage Committee, to be the stewards, do the restoration, to operate it and take on the responsibility for maintaining it?

That worked and it worked very well because Parks Canada understood that it was easy for them to give to another governmental body. That governmental body already had a history of working with us on the island through their parks commission. They knew what we were capable of and they trusted us.

That accomplished many things for us: First, we did not need to have liability insurance because the capital regional district had it already; second, we could give tax receipts for people who wanted to make major donations because they could do that through the capital regional district.

Nous avons décidé d'essayer de préserver ce bâtiment et d'en faire un actif communautaire que nous pourrions utiliser. Le premier problème qu'il fallait régler, c'était de trouver un moyen d'empêcher qu'il soit démoli. C'est pour ça que nous avons besoin d'aide à ce moment-là. Un certain sénateur qui avait des convictions fermes nous a aidés en nous disant à quels politiciens et à qui nous adresser. Nous leur avons parlé. Ils ont demandé à Parcs Canada de nous laisser du temps.

Le motif du délai est un élément clé, et c'est une chose à laquelle il vous faut réfléchir dans le cadre de ce processus lorsque vous travaillerez auprès des collectivités. Nous ne savions pas ce que nous voulions faire avec ça et quelles étaient nos ressources. Nous avons dû inventer quelque chose et nous donner une vision de ce que nous pourrions faire avec ce bâtiment dont nous avons le moyen de faire l'acquisition et qui en ferait une attraction.

Nous avons obtenu un délai, et nous avons réussi à trouver 1 500 \$ pour produire un document qui expliquerait cela de façon élégante. Il y a beaucoup de retraités à Saturna, et ils ont beaucoup d'histoires intéressantes à raconter, ainsi que beaucoup de talents. Nous avons été en mesure de rédiger un très bon document qui était très clair.

Avec ce document en main, nous avons pu tranquillement faire le tour des personnes dont nous savions qu'elles allaient jouer un rôle important dans la gestion du nouveau parc des îles Gulf. Nous l'avons fait aussi dans le district régional de la capitale, parce qu'une chose dont nous étions sûrs, c'était que, vu les règles du Conseil du Trésor, il est difficile pour Parcs Canada, par exemple, d'octroyer un permis d'occupation à un petit groupe débrillé de gens sur une toute petite île.

**Mme Carney :** Parlez pour vous.

**M. Blagborne :** Nous savions que ce serait difficile à accomplir. Nous avons demandé au district régional de la capitale, notre administration locale, s'il pouvait prendre la responsabilité de Parcs Canada et la confier aux commissaires de notre île, parce que nous avons une petite commission qui s'occupe des parcs et des loisirs. Ensuite, nous avons demandé à ces gens s'ils pouvaient confier la responsabilité des installations à nous, le Saturna Heritage Committee, pour que nous en soyons les intendants, pour que nous les remettions en état et les exploitions et pour que nous assumions la responsabilité de leur entretien.

Ça a fonctionné, et très bien, parce que Parcs Canada savait qu'il était aisé pour l'organisation de donner quelque chose à un autre organisme gouvernemental. Cet organisme gouvernemental a déjà travaillé avec nous sur l'île par l'intermédiaire de sa commission des parcs. Les gens qui le composaient savaient de quoi nous étions capables, et ils avaient confiance en nous.

Ça a fait avancer beaucoup de choses pour nous : premièrement, nous n'avons pas besoin d'assurance-responsabilité, parce que le district régional de la capitale en avait déjà une; deuxièmement, nous pouvions remettre des reçus d'impôt aux gens qui voulaient faire des dons importants, parce qu'ils pouvaient le faire par l'intermédiaire du district régional de la capitale.

We were still left with doing the bull work. We still had to reroof the building, replace the shingles, fix the building and do everything we had to do. However, we could do that far more efficiently and cheaper than Parks Canada could because they were constricted by their need to contract all that out with the normal policies that Parks Canada uses for their work. I can tell you that makes everything cost about four times what we as a group of volunteers could do it for.

What was happening was very interesting. In the beginning, Parks Canada was somewhat timid and reluctant because they did not know what they were getting into, and what kind of an operation they would have in their park that they would then have to be responsible for. They were very timid.

As the project came to life, and it has come to life, and as they saw we were doing all these wonderful things out there, they now realized that this is solving a problem for them. It is a very useful tool for them. The problem they have is that this park is not a park like some of the ones in northern Canada, where the only people there are Parks Canada staff.

This new Gulf Islands National Park Reserve has been imposed on a whole series of existing communities. They have a lot of boundaries and I do not mean just physical boundaries; they have all these cultural boundaries with all of these communities. They have to resolve everything with us — how we fight fires together and how we walk our dogs in their park as locals. Everything has to be discussed with us.

Therefore, they need to demonstrate that they are open and capable of this kind of community cooperation. Our little project has become a kind of poster child for a successful project where a community is working within the park and doing something very creative and interesting.

What are we doing? We knew that this building was too small to be a museum, and also that we, as a tiny community, which in the wintertime probably only has a couple hundred people, did not have the money or the resources to really deal with a lot of artifacts. Therefore, we could not be a museum. However, we have a lot of stories and we are interested in stories. We have a lot of writers, artists, filmmakers and people like that. We said let us be a story telling centre and we can tell stories about the heritage of Saturna Island, the people on Saturna Island and their history.

We have changed this little empty building into a display area and a space for interpreters. We have lots of wall panels where we have created graphic stories of interesting stories that relate to the island. For example, we have a theme about Spanish exploration — the early exploration on the island. Why would we do that? Saturna Island gets its name from a tiny little Spanish schooner called the *Santa Saturnina*, which is a fascinating vessel because it was purchased in pieces in Macao, China; shipped to the northwest

Il fallait quand même que nous fassions un travail de bras. Nous devons quand même remplacer le toit, les bardeaux, réparer le bâtiment et faire tout ce qu'il y avait à faire. Cependant, nous étions en mesure de le faire de façon beaucoup plus efficace et beaucoup moins coûteuse que Parcs Canada, parce que Parcs Canada devait faire faire tout ce travail à contrat dans le cadre de ses politiques habituelles. Je peux vous dire que ça fait en sorte que tout coûte à peu près quatre fois plus cher que ce que ça a coûté à notre groupe de bénévoles.

Ce qui était en train de se passer était très intéressant. Au début, les gens de Parcs Canada étaient un peu frileux et réticents, parce qu'ils ne savaient pas dans quoi ils s'embarquaient et ne savaient pas quel genre d'activités se tiendraient dans leur parc dont ils seraient ensuite responsables. Ils étaient très frileux.

Au fur et à mesure que le projet se concrétisait, et il s'est concrétisé, et au fur et à mesure qu'ils ont constaté que nous faisons toutes sortes de choses extraordinaires là-bas, ils ont compris que ça réglait un problème pour eux. C'est un outil très utile pour eux. Le problème qui se pose, c'est que ce parc n'est pas un parc comme certains de ceux qu'on retrouve dans le Nord du Canada, où les seules gens présents sont des membres du personnel de Parcs Canada.

Cette nouvelle réserve de parc national des Îles-Gulf a été imposée à toute une série de collectivités de l'endroit. Il y a beaucoup de frontières communes, et je ne parle pas seulement de frontières physiques; il y a aussi toutes ces frontières culturelles avec toutes ces collectivités. Les responsables doivent tout régler avec nous : comment nous combattons les incendies ensemble et selon quelles règles nous promenons nos chiens dans leur parc près de chez nous. Tout doit faire l'objet de discussions auxquelles nous prenons part.

Ils doivent donc montrer qu'ils sont ouverts et capables de ce genre de collaboration communautaire. Notre petit projet est devenu une espèce de modèle de réussite où une collectivité est à l'oeuvre dans le parc et fait quelque chose de très créatif et intéressant.

Que faisons-nous? Nous savions que le bâtiment en question était trop petit pour être un musée, et aussi que notre petite collectivité, qui, en hiver, ne compte probablement que quelques centaines de personnes, n'avait pas suffisamment d'argent ou de ressources pour s'occuper de beaucoup d'artéfacts. Ainsi, nous ne pouvions pas ouvrir un musée. Toutefois, nous avons beaucoup d'histoires à raconter, et nous nous intéressons aux histoires. Il y a parmi nous beaucoup d'écrivains, d'artistes, de cinéastes et ainsi de suite. Nous avons décidé d'ouvrir un centre où nous racontons des histoires au sujet du patrimoine de l'île Saturna, des habitants de l'île Saturna et de leur histoire.

Nous avons transformé ce petit bâtiment qui était vide en une salle d'exposition et en un espace pour les interprètes. Nous avons beaucoup de panneaux muraux que nous avons utilisés pour raconter en images les histoires intéressantes qui concernent l'île. L'un des thèmes, par exemple, c'est l'exploration par les Espagnols — les premières explorations de l'île. Pourquoi ce thème? Le nom de l'île Saturna dérive de celui d'une petite goélette espagnole qui porte le nom de *Santa Saturnina*, et qui est

coast on an English fur-trading boat; captured from the English by the Spanish, who sent it to Mexico. The Spanish took it from the English and sent it back to the northwest coast and it was built in Nootka Sound. It was the second vessel ever to be built on the northwest coast.

It is a great story, and a controversial story amongst historians. What did we do? We had a symposium on our island and we invited these historians. We did some research with all these people to find out what it was exactly like. We have now the most definitive description of this vessel. We built a model and it is an iconic display in the fog alarm building.

That is an example and one theme. We went on to do themes about the boundary story, the famous Pig War between the United States and Britain about where the boundary would be. The boundary is only a quarter mile from East Point. You can see the buoys. How did it get there? We tell that story, which is full of great stories about this whole crazy 13-year problem between the U.S. and Britain over that boundary.

Then we went on to early pioneers, because one of the earliest pioneers who came to the island in Victorian times happened to be a great photographer. We have found a great cache of Victorian photographs of all our early pioneers. By taking those photographs and stories, we have created another wonderful exhibit.

We have another exhibit and this one is very important. The other exhibit we have is about whales. East Point happens to be the very best place if you want to watch orcas — killer whales — from the land. There is no place better in all of the Gulf Islands, or in all of Canada, I do not think. They come by regularly during the season, sometimes two or three times a week, and they do so right by the beach. They are right in the kelp right below you. It is quite spectacular. It has been known to be this place for a long time. Parks Canada will take advantage of that and they are putting boards and things out there.

We discovered that the first killer whale ever to be captured in 1964 — Senator Raine may remember this — was captured at East Point, right outside our building. This whale was harpooned by the Vancouver Aquarium. In those days, they were considered pests. Nobody knew anything about them and they were totally misunderstood.

They harpooned this whale, but it did not die. They dragged it to Vancouver and put it in a dry dock and took out the harpoon and tried to figure out what to do with it. That first whale, which the local radio stations named Moby Doll — it turned out to be Moby Dick — was the first killer whale in captivity. It was a

un bateau fascinant, parce qu'il a été acheté en pièces détachées à Macao, en Chine, envoyé sur la côte Nord-Ouest à bord d'un navire anglais de traite des fourrures, enlevé aux Anglais par les Espagnols, qui l'ont envoyé au Mexique. Les Espagnols l'ont pris aux Anglais et l'ont renvoyé sur la côte Nord-Ouest, et le bateau a été construit dans la baie Nootka. C'est le deuxième bateau qui a été construit sur la côte Nord-Ouest.

C'est une histoire extraordinaire et qui suscite la controverse chez les historiens. Qu'avons-nous fait? Nous avons tenu un symposium sur notre île et nous avons invité ces historiens. Nous avons fait des recherches avec tous ces gens pour déterminer à quoi ressemblait la goélette exactement. Nous avons maintenant la description la plus précise possible de ce bateau. Nous en avons construit un modèle, et c'est un emblème qui est maintenant exposé dans le bâtiment du sifflet de brume.

Voici un exemple et un thème. Nous avons ensuite abordé le thème de la frontière, de la célèbre « guerre du cochon » entre les États-Unis et la Grande-Bretagne dont l'enjeu était le tracé de la frontière. La frontière ne se trouve qu'à un quart de mille d'East Point. On peut voir les bouées de là-bas. Comment a-t-on déterminé où elles passeraient? Nous racontons cette histoire, qui est remplie d'anecdotes extraordinaires au sujet de ce conflit dingue entre les États-Unis et la Grande-Bretagne qui a duré pendant 13 ans.

Ensuite, nous nous sommes intéressés aux premiers pionniers, parce qu'il se trouve que l'un des premiers pionniers qui sont venus sur l'île à l'époque victorienne était un excellent photographe. Nous avons trouvé une excellente série de photographies de tous les pionniers qui sont venus chez nous à l'époque victorienne. Avec ces photographies et ces histoires, nous avons créé une autre magnifique exposition.

Nous avons une autre exposition, et celle-ci est très importante. Cette autre exposition porte sur les baleines. Il se trouve que East Point est le meilleur endroit pour observer les épaulards depuis la terre ferme. Il n'y a pas de meilleur endroit dans toutes les îles Gulf et même dans tout le Canada, je pense. Ils viennent régulièrement en saison, parfois deux ou trois fois par semaine, et ils viennent juste sur le bord de la plage. Ils sont juste en bas, dans le varech. C'est très spectaculaire. On sait que cet endroit est le meilleur depuis longtemps. Parcs Canada va en tirer parti et installer des panneaux et d'autres choses là-bas.

Nous avons découvert que le premier épaulard qui a été capturé en 1964 — le sénateur Raine s'en souvient peut-être — a été capturé à East Point, juste à l'extérieur de notre bâtiment. Cette baleine a été harponnée par les gens de l'Aquarium de Vancouver. À l'époque, on considérait que c'était un animal nuisible. Personne ne savait rien au sujet des épaulards, et on ne comprenait pas du tout leur nature.

Les gens de l'Aquarium de Vancouver ont harponné la baleine, mais elle n'est pas morte. Ils l'ont traînée jusqu'à Vancouver, l'ont mise en cale sèche, ont enlevé le harpon et ont essayé de trouver quoi faire avec. Cette première baleine, que les stations de radio locales ont surnommée Moby Doll — on s'est aperçu après que

tipping point in many ways. We learned we could keep them in captivity, which started the catching and exhibiting of killer whales in various aquariums around the world.

The other thing it did was that it started the science. They started to learn about these whales and understand them better. Now, of course, the very idea that we would harpoon one is unheard of, and we have an amazing program in British Columbia to guard and watch all these killer whales.

Our fog alarm building is now part of that network and we are building a hydrophone and doing these things. That will be of enormous economic benefit to our little island, because if you do not want to go out in the boats and harass them — which many people think it is doing — you just come to Saturna Island and you can see them from the beach very well.

That will fill our bed and breakfasts; it will do all the things we want to do — as do the seminars, like the *Santa Saturnina*, which filled every room on the island. The new one we will do on the orcas and on Moby Doll will also do the same thing.

Our building has become very successful in that way. It goes beyond the exhibits. We have created the Saturna Island digital archives. We are collecting pictures from all of the island families and family documents. They go into our computers in our new building.

**The Chair:** I want to make sure we leave time for questions. People may have some.

**Mr. Blagborne:** Let me go to the end. In terms of some insights as to your relations with community groups, at the end I went back to your terms of reference and asked myself if there were some things that, as a community group, I would like you to think about.

In terms of the local interest to community groups, which was your terms of reference F, it is incredibly clear that in a community like ours, we had enormous interest in retaining the presence of the light. We worked hard to do that. The interest is there in many of these places.

Parks Canada, who was the landlord, became interested after they were presented with an imaginative and feasible concept that helped the Gulf Islands National Park Reserve develop and demonstrate a positive relationship with local communities. That says you have to find a way to help those communities get to that first stage, where they can present these fully developed, interesting ideas about what they will do with it.

Many of the communities do not have either enough money to do that, which does not take much — maybe they need the \$1,500 like we got — or they might not have the talent in the community

c'était un mâle — a été le premier épaulard en captivité. Ça a été un moment décisif à de nombreux égards. Nous avons appris que nous pouvions garder des épaulards en captivité, ce qui a déclenché la capture et la présentation d'épaulards au public dans différents aquariums un peu partout dans le monde.

L'autre conséquence, c'est que ça a été le début des études scientifiques. On a commencé à apprendre des choses au sujet de ces baleines et à mieux comprendre leur nature. Aujourd'hui, bien sûr, il est inconcevable qu'on puisse harponner un épaulard, et nous avons un excellent programme en Colombie-Britannique pour protéger et observer tous ces épaulards.

Notre bâtiment du sifflet de brume fait maintenant partie de ce réseau, et nous mettons au point un hydrophone et faisons ce genre de choses. Il va y avoir des retombées économiques énormes pour notre petite île, parce que les gens qui ne veulent pas aller voir les baleines en bateau et les harceler — beaucoup de gens ont l'impression que c'est du harcèlement —, ils n'ont qu'à venir à l'île Saturna, où ils peuvent les voir très bien de la plage.

Ça va remplir nos gîtes touristiques; ça va nous permettre de faire tout ce que nous voulons faire — comme dans le cas des séminaires, comme celui sur la goélette *Santa Saturnina*, qui a rempli toutes les chambres de l'île. Le nouveau que nous allons organiser sur les épaulards et sur Moby Doll va avoir le même effet.

Notre bâtiment a connu beaucoup de succès à cet égard. Ça va au-delà des expositions. Nous avons créé les archives numériques de l'île Saturna. Nous recueillons des photographies de toutes les familles de l'île et les documents de famille. Ces archives sont stockées dans nos ordinateurs dans notre nouveau bâtiment.

**Le président :** Je dois m'assurer que nous gardons du temps pour les questions. Les gens vont peut-être en avoir.

**M. Blagborne :** Permettez-moi de terminer. Pour ce qui est des réflexions dont je peux vous faire part par rapport à vos relations avec les groupes communautaires, à la fin, j'ai de nouveau consulté votre mandat et je me suis demandé s'il y avait des choses auxquelles j'aimerais, en tant que membre d'un groupe communautaire, que vous réfléchissiez.

Pour ce qui est de l'intérêt des groupes communautaires, c'est-à-dire le point F de votre mandat, il est tout à fait clair qu'au sein d'un groupe comme le nôtre, il y avait un intérêt extrêmement grand à l'égard de la conservation du phare. Nous avons travaillé dur pour y arriver. L'intérêt existe dans beaucoup de ces endroits.

Parcs Canada, qui était le propriétaire des lieux, s'est montré intéressé après qu'un concept créatif et réalisable a été présenté à l'organisation afin d'aider la réserve de parc national des Îles-Gulf à se développer et de montrer l'existence d'une relation positive avec les collectivités de l'endroit. Cela signifie que vous devez trouver une manière d'aider ces collectivités à se rendre à cette première étape à laquelle elles peuvent présenter ces idées intéressantes et bien formulées concernant ce qu'elles veulent faire avec les installations.

Beaucoup de collectivités n'ont pas suffisamment d'argent pour le faire, ce qui n'est pas beaucoup d'argent — peut-être qu'elles ont besoin de 1 500 \$ comme nous — ou n'ont peut-être pas le

to do it. Until you get that document that you can put in various people's hands, the managers, it is difficult for you to consummate the relationship. That is important.

In terms of G, preservation of heritage lighthouses, we preserved ours. We did it with a lot of volunteer labour, which is a much more economical way to do it. The community did that, but the key was that Parks Canada gave us a \$1-a-year lease — a renewable 30-year licence of occupancy, but it only costs us \$1 a year. In our community, again, with such a small population, that was key.

The second thing that was important was that the landlord took on the responsibility for environmental clean-up. Some of these lighthouses will have environmental issues. In this case, it was simple; it was lead paint. Still, because it is in a park, Parks Canada must clean that up, according to their protocol and their policies which, believe me, is an expensive way to do it.

Because we were the tenants, we would have had to do it the way they had to do it, and we could not have afforded that. They took that on, which is important — the environmental clean-up.

Next, they were willing to cooperate with us by allowing a community operation within the park. That was key, so Parks Canada was key.

The other thing in terms of tourism, I think I have already mentioned that our programs — symposiums and whale watching, et cetera — are definitely helping our little community. It is growing now as people have gotten involved and started to understand what it is.

The last point is that, in terms of enriching our lives, this little building has now become like a new theatre. Our writers and filmmakers have a new outlet and they are proud of it. Even the schoolchildren are making movies. I brought some of those to show you, too. It has definitely enriched the life of the community; yet, we are doing it on something that was about to be demolished.

**Senator Hubley:** My question goes back to Ms. Carney. When I listened to your presentation, we had a good trip to the West Coast and it was a different focus than we saw on the East Coast. We thought that was really interesting.

One thing we had not heard was the importance of the light station at all times of the day — that, because of its colouring and its positioning, it is essential to aviation and mariners during the day, as well as during times of storms.

The other issue that was brought forward was perhaps because you have such a long coast, there may be some need to look at other light stations along the coast.

talent dans la collectivité pour le faire. Avant d'obtenir ce document qu'on peut placer entre les mains de différentes personnes, des gestionnaires, il est difficile de tirer parti de la relation. C'est important.

Pour ce qui est du point G, c'est-à-dire la préservation des phares patrimoniaux, nous avons préservé le nôtre. Nous l'avons fait grâce à une grande quantité de travail bénévole, ce qui est une façon beaucoup plus économique de faire les choses. C'est la collectivité qui s'en est chargée, mais l'élément essentiel, c'est que Parcs Canada nous a offert un loyer d'un dollar par année — un permis d'occupation renouvelable de 30 ans, mais qui nous coûte qu'un dollar par année. Dans notre collectivité, encore une fois, vu la si petite taille de notre population, c'était essentiel.

L'autre chose qui était importante, c'est que le propriétaire a assumé la responsabilité de l'assainissement de l'environnement. Certains des phares poseront des problèmes sur le plan environnemental. Dans le cas qui nous occupe, c'était simple; c'était de la peinture contenant du plomb. Malgré tout, comme le phare est dans un parc, Parcs Canada doit tout nettoyer, en suivant ses protocoles et ses politiques, ce qui, croyez-moi, est une façon coûteuse de faire les choses.

Comme nous étions locataires, nous aurions dû procéder de la façon dont Parcs Canada devait procéder, et nous n'aurions pas pu nous le permettre. L'organisation s'en est chargé, ce qui est important — l'assainissement de l'environnement.

Ensuite, les gens de Parcs Canada étaient disposés à collaborer avec nous en nous permettant de tenir des activités communautaires dans le parc. Ça a été essentiel, alors Parcs Canada a joué un rôle essentiel.

L'autre chose liée au tourisme... Je pense avoir déjà mentionné le fait que nos programmes — les symposiums et l'observation de baleines, et ainsi de suite — aident assurément notre petite collectivité. Ça prend de l'expansion maintenant, puisque les gens ont commencé à participer et à comprendre de quoi il s'agit.

La dernière chose, c'est que, pour ce qui est d'enrichir notre vie, ce petit bâtiment est maintenant devenu comme un nouveau théâtre. Nos écrivains et nos cinéastes disposent d'un nouvel espace, et ils en sont fiers. Même les élèves de l'école font des films. Je vous en ai apporté quelques-uns pour vous les montrer. Ça a assurément enrichi la vie de la collectivité; pourtant, tout ça est fondé sur quelque chose qui allait être démolé.

**Le sénateur Hubley :** Ma question s'adresse à Mme Carney. J'ai écouté votre exposé, et nous avons fait un bon voyage sur la côte Ouest, et les préoccupations étaient différentes de celles dont on nous a fait part sur la côte Est. Nous avons trouvé ça très intéressant.

Une chose que nous n'avions pas entendue, c'est que la station de phare est importante pendant toute la journée — que, en raison de sa couleur et du lieu où elle se trouve, elle est essentielle à l'aviation et à la navigation pendant la journée comme pendant les tempêtes.

L'autre question qui a été abordée, c'est qu'il pourrait être nécessaire d'examiner la situation d'autres phares le long de la côte, puisque la côte est si longue.

Would you comment on that?

**Ms. Carney:** When you say look at other light stations, do you mean add them?

**Senator Hubley:** Other places along the coast that may need a light station.

**Ms. Carney:** First, I am glad you came. When people say the U.S. got rid of their light stations and so did Scotland or something, we have the largest, wildest, roughest coastline in the world — 25,000 kilometres, I think it is.

**The Chair:** We have discovered that the U.S. did not actually get rid of all of its light stations. It got rid of its keepers but it put in search and rescue people.

**Ms. Carney:** They belong to the army; its coast guard is under the army and they have the budget to do that.

**The Chair:** The point is there are still personnel there.

**Ms. Carney:** That is an important point. There are personnel close to the light stations.

The coast is a marine highway. Senator Rompkey made the point that when you talk about British Columbia, they think about Victoria and Vancouver and the big centres, but Senator Patterson was raised in Woss on the coast. There are coastal communities that go from Alaska down, where tens of thousands and more live, and they rely on the marine highway. There are no roads.

There are two roads between Prince Rupert and Vancouver, the Bella Coola Road and Highway 16. You need the marine highway, and for the marine highway, the lightkeepers do all of these services — not just search and rescue and the weather, but the pollution control. You have all heard it and I hope you get a chance to put it into the record.

When they de-staffed our lighthouse, we had a volunteer lightkeeper and he would report to the police on the Saturna resident who made seven trips in one day during the height of the cigarette smuggling to the American island across the way. Some of these lightkeepers work on a police watch. Multi-use them.

The Coast Guard, I think Senator Murray knows this, is an agency. Do not just say they have to mow the lawn and paint the light building. Use them. At Bamfield, at the Cape Beale lighthouse, a university uses them for ecological studies. Use them for coordinated purposes — police monitoring, environmental monitoring, human trafficking; monitor that because nowhere else in the world do you have such locations.

Pouvez-vous faire un commentaire là-dessus?

**Mme Carney :** Lorsque vous parlez d'examiner la situation d'autres stations de phare, voulez-vous dire les ajouter?

**Le sénateur Hubley :** D'autres endroits le long de la côte où il pourrait être nécessaire de construire une station de phare.

**Mme Carney :** Premièrement, je suis heureuse que vous soyez venue. Lorsque les gens disent que les États-Unis se sont débarrassés de leurs stations de phare, comme l'Écosse, ou des choses du genre, dans notre cas, nous avons la plus longue côte du monde — je crois qu'elle fait 25 000 kilomètres — et celle qui est le plus à l'état naturel et la plus accidentée.

**Le président :** Nous avons découvert que les États-Unis ne se sont pas débarrassés de toutes leurs stations de phare, en fait. Ils se sont débarrassés des gardiens, mais ils les ont remplacés par des équipes de recherche et de sauvetage.

**Mme Carney :** Les phares appartiennent à l'armée; la garde côtière relève de l'armée, et elle a le budget nécessaire pour s'occuper des phares.

**Le président :** L'idée, c'est qu'il y a encore du personnel à ces endroits.

**Mme Carney :** C'est un point important. Il y a du personnel près des stations de phare.

La côte est une autoroute maritime. Le sénateur Rompkey a dit que, lorsqu'on parle de la Colombie-Britannique, les gens pensent à Victoria et à Vancouver et aux grands centres, mais le sénateur Patterson a grandi à Woss, sur la côte. Il y a des collectivités côtières à partir de l'Alaska et vers le sud, et des dizaines de milliers de gens y vivent, peut-être plus, et ils ont besoin de cette autoroute maritime. Il n'y a pas de routes.

Il y a deux routes entre Prince Rupert et Vancouver, la route de Bella Coola et la route 16. L'autoroute maritime est nécessaire et, pour cette autoroute, les gardiens de phare assurent tous ces services — pas seulement la recherche et le sauvetage et les prévisions météorologiques, le contrôle de la pollution aussi. Vous l'avez tous entendu dire, et j'espère que vous aurez l'occasion de l'inscrire au compte rendu.

Lorsqu'on a automatisé notre phare, nous avions un gardien de phare bénévole, et il a dénoncé auprès de la police le résident de Saturna qui a fait sept allers-retours dans la journée jusqu'à l'île américaine de l'autre côté pendant la période de pointe de la contrebande de cigarettes. Certains gardiens de phare assurent une surveillance policière. Il faut leur faire jouer plusieurs rôles.

La Garde côtière — je pense que le sénateur Murray le sait — est un organisme. Ne vous contentez pas de dire que les gens de la Garde côtière doivent tondre le gazon et peindre le bâtiment du phare. Employez-les. À Bamfield, au phare du cap Beale, une université fait appel à eux pour réaliser des études sur l'environnement. Faites appel à eux pour assurer des fonctions coordonnées — la surveillance policière, la surveillance de l'environnement, de la traite de personnes; il faut surveiller ça, parce qu'il n'y a pas d'autres endroits du genre dans le monde.

On East Point, you are where Juan de Fuca Strait comes down from the Pacific Ocean and hits the Georgia Gulf, which goes to Vancouver up to Prince Rupert. You are on the crossroads.

Mr. Blagborne knows I love this story. The Spanish were there long before Captain Vancouver. When the Spanish crew of the *Santa Saturnina* rode around to East Point and looked out on this vast expanse of water, they thought they had found the Northwest Passage — that they would get to either the Mississippi or Hudson's Bay. They were Mexicans and Spaniards. That is a wonderful story. They could not get around the point, but the first European navigator in the area was a Spaniard. They could not get around the point, but the first European navigator in that area was a Spaniard.

So yes, re-staffing lighthouses would be wonderful, but I would multi-purpose them.

**Senator Patterson:** I am happy Ms. Carney was able to be here and present before us on the record. You are no shrinking violet, if I may compliment you.

When you heard about the declaration of the surplus lighthouses, did you speak to the authorities about that and did you get a rationale as to why that was done?

**Ms. Carney:** We are speaking to them through you, I suppose. First, it took us a while to assess what this would do to our act. The mandated department for the Heritage Lighthouse Protection Act is Parks Canada. They have nothing to do with the surplus. It took us a while to say, "What surplus lights?" Then, as it emerged that they are almost all of the lights that are not staffed and which they want to de-staff, which means it would be all of the lights, we were informally trying to figure out what this means. Then the communities in British Columbia started telling us they cannot apply for heritage status; they do not know what it means.

We are actually looking to you to make the positive responses to the government and get them off the list before we can proceed in our role to Parks Canada. Parks Canada is collecting petitions. There are four of us on the committee, because there is a gentleman from Quebec who lives in a lighthouse. We say candidly among ourselves, "How can we go to a community and say 'sign this petition' when they have to have a business plan, they have no idea whether they can spend a lot of money or whether they will get the light, or whether they are to maintain and operate a navigation light?" Communities do not know what to do.

Clean up the surplus list — get the surplus lighthouses off the list — and then we can take a look and, in the 18 months left, see how many communities we can get to sign petitions to save the lights. Right now, we are derailed. Derailed is not appropriate, Senator Murray, for a Maritime analogy — we are scuttled.

East Point est l'endroit où le détroit Juan de Fuca rejoint l'océan Pacifique et le golfe de Georgie, qui va de Vancouver à Prince Rupert. C'est la croisée des chemins.

M. Blagborne sait que j'adore cette histoire. Les Espagnols ont découvert cet endroit bien avant le capitaine Vancouver. Lorsque les membres de l'équipage de la *Santa Saturnina* ont contourné East Point et vu cette vaste étendue d'eau, ils ont pensé avoir trouvé le passage du Nord-Ouest — ils pensaient pouvoir se rendre soit au Mississippi, soit à la baie d'Hudson. C'était des Mexicains et des Espagnols. C'est une histoire extraordinaire. Ils n'ont pas pu contourner la pointe, mais le premier navigateur européen dans la région était espagnol. Ils n'ont pas pu contourner la pointe, mais le premier navigateur européen dans la région était espagnol.

Donc oui, réaffecter du personnel aux phares serait extraordinaire, mais je leur donnerais de multiples tâches.

**Le sénateur Patterson :** Je suis heureux que Mme Carney ait pu se joindre à nous et témoigner pour le compte rendu. Vous n'êtes pas une toute discrète violette, si vous me permettez le compliment.

Lorsque vous avez entendu parler de la déclaration des phares excédentaires, en avez-vous parlé aux autorités et vous a-t-on fourni une justification?

**Mme Carney :** Nous nous adressons aux personnes concernées par votre intermédiaire, je suppose. Au départ, ça nous a pris un bout de temps pour évaluer l'incidence sur notre loi. Le ministère qui détient le mandat relativement à la Loi sur la protection des phares patrimoniaux est Parcs Canada. Parcs Canada n'a rien à voir avec les phares excédentaires. Ça nous a pris un bout de temps pour dire : « Quels phares excédentaires? » Ensuite, lorsqu'il est devenu clair qu'il s'agissait de presque tous les phares automatisés et de ceux qu'on veut automatiser, ce qui veut dire que ce serait tous les phares, nous avons essayé de façon informelle de voir ce que ça voulait dire. Ensuite, les collectivités de la Colombie-Britannique ont commencé à nous dire qu'elles ne pouvaient pas demander le statut patrimonial; elles ne savent pas ce que cela signifie.

Nous nous adressons en fait à vous pour que vous puissiez fournir les réponses positives au gouvernement et enlever ces phares de la liste avant que nous jouions notre rôle auprès de Parcs Canada. Parcs Canada recueille les pétitions. Nous sommes quatre au comité, parce qu'il y a un monsieur du Québec qui vit dans un phare. Entre nous, nous nous disons candidement : « Comment pouvons-nous nous adresser à une collectivité et lui dire de signer la pétition alors qu'il faut qu'elle ait un plan d'affaires, qu'elle ne sait pas du tout si elle peut dépenser beaucoup d'argent ou si elle va obtenir le phare, ou encore si on attend d'elle qu'elle entretienne et exploite un phare de navigation? » Les collectivités ne savent pas quoi faire.

Supprimez la liste des phares excédentaires — enlevez les phares excédentaires de la liste —, et après, nous pourrions regarder ce qui se passe et, dans le délai de 18 mois qui reste, voir combien de collectivités nous pouvons convaincre de signer des pétitions visant à conserver les phares. Pour l'instant, on nous a fait dérailler. Ce n'est pas la bonne expression, sénateur Murray; pour utiliser une métaphore maritime — on nous a torpillés.

**Senator Raine:** Thank you very much for your presentation. Mr. Blagborne gave us a wonderful example. Do you think your experience could be duplicated for other lighthouses in the Maritimes, for instance, or for other communities where there is a bona fide surplus lighthouse?

**Ms. Carney:** It does not have to be surplus. It can be just a lighthouse. You do not have to be surplus.

**Senator Raine:** We want designation of lighthouses, whether they are operational or not, as iconic heritage structures. Is anyone doing that?

**Ms. Carney:** We were supposed to do that under the Heritage Lighthouse Protection Act. That was the process for a community to ask that their lighthouse be designated heritage. Then whoever owned it was responsible for looking after it.

The heritage aspect can proceed. It is the putting lighthouses on the surplus list that has “befogged” everyone because they do not know what their responsibilities are.

In terms of whether other communities can do it, it helps if you have a Richard Blagborne to help organize this. I have said that the fog alarm building — the fabulous FAB for which we have newsletters and everything — is a good example of how things can work if you have a cooperative government agency, \$1 a year, volunteers and federal money. We looked at it and we were all seniors. Therefore, we could try for a New Horizons for Seniors grant and heritage grants. We have high school students Mr. Blagborne had working.

Yes, you could do that. The valuable work that Mr. Blagborne and the volunteers have done is to help develop the guidelines that he has just given you on how to make this work.

**The Chair:** Is Mr. Blagborne available for our consultation?

**Ms. Carney:** For a fee — I am his business manager. He does too much volunteer work, according to his wife.

**Senator Raine:** If the lighthouses are deemed by the community to be designated as heritage because they are declared surplus, do they now need to go through the real property and charge market value?

**Ms. Carney:** Yes, that is one of the hang-ups. If it is on the surplus list, the Treasury Board rules say it has to be market value and they back off. I just want to make the point that it does not even have to be heritage; you do not have to wait four or five years to find out if your structure is heritage. The community needs to express an interest in the fog alarm building or at Sheringham Point. There is the tower, and then there is the building attached to it, which might be a tourist vendor place. It

**Le sénateur Raine :** Merci beaucoup de votre exposé. M. Blagborne nous a donné un excellent exemple. Croyez-vous que votre expérience puisse être reproduite dans le cas d'autres phares, dans les Maritimes, par exemple, ou dans d'autres collectivités où il y a un phare qui est vraiment excédentaire?

**Mme Carney :** Ça n'a pas besoin d'être un phare excédentaire. Ça peut être n'importe quel phare. Il n'a pas à être excédentaire.

**Le sénateur Raine :** Nous voulons que les phares soient désignés, qu'ils soient fonctionnels ou non comme étant des structures patrimoniales emblématiques. Est-ce que quelqu'un s'en occupe?

**Mme Carney :** Nous étions censés le faire dans le cadre de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. Il y avait un processus qu'une collectivité devait suivre pour demander la désignation de son phare comme phare patrimonial. Ensuite, quiconque possédait le phare était responsable de s'en occuper.

Le volet patrimonial peut être appliqué. C'est le fait d'inscrire les phares sur la liste excédentaire qui a « embrumé » les esprits, parce que les gens ne savent plus quelles sont leurs responsabilités.

Pour ce qui est de savoir si d'autres collectivités peuvent faire la même chose, ça aide si un Richard Blagborne est là pour vous aider à organiser tout ça. J'ai déjà dit que le bâtiment du sifflet de brume — ce fabuleux bâtiment au sujet duquel nous avons un bulletin et toutes sortes de choses — est un bon exemple de la façon dont les choses peuvent fonctionner si l'on dispose de la collaboration d'un organisme gouvernemental, d'un dollar par année, de bénévoles et de fonds provenant du gouvernement fédéral. Nous avons examiné la situation, et nous étions tous des personnes âgées. Ainsi, nous pouvions essayer d'obtenir une subvention dans le cadre du programme Nouveaux Horizons pour les aînés ou des subventions du patrimoine. Il y avait des étudiants du secondaire que M. Blagborne faisait travailler.

Oui, vous pourriez le faire. Le précieux travail que M. Blagborne et les bénévoles ont fait, c'est d'élaborer les lignes directrices qu'il vient de vous communiquer quant à la façon de faire en sorte que ça fonctionne.

**Le président :** Est-ce que M. Blagborne est disponible pour consultation?

**Mme Carney :** Moyennant certains honoraires — je suis son agente. Il fait trop de bénévolat, d'après sa femme.

**Le sénateur Raine :** Si une collectivité détermine que son phare est désigné phare patrimonial, mais qu'il est déclaré excédentaire, faut-il que le phare devienne un bien immobilier et soit vendu selon sa valeur marchande?

**Mme Carney :** Oui, c'est l'un des problèmes. Si le phare figure sur la liste des phares excédentaires, selon les règles du Conseil du Trésor, il faut tenir compte de la valeur marchande et les gens se désintéressent. Je veux simplement souligner qu'il n'est même pas nécessaire qu'il s'agisse d'un phare patrimonial; il n'est pas nécessaire d'attendre quatre ou cinq ans pour savoir si le bâtiment fait partie du patrimoine. Il faut que la collectivité exprime un intérêt à l'égard du bâtiment du sifflet de brume ou de Point

might be a place where you buy postcards. Peggy's Cove had Canada Post in the tower until they moved it recently, I understand.

You can use facilities on a light station that are not being used for the active light part for community purposes. That is what the act was to encourage.

At the end of the day, FAB may never be a heritage building. We will petition, if that is what we do. They might say it does not meet the criteria for heritage, but the community still has it. It is a way of getting unused facilities and community involvement into facilities that are not being used. Those are real surplus facilities. Our point is that an active navigation aid is not surplus.

**Mr. Blagborne:** I was pleased to respond to the senator in that I am also a sailor and I paid my way through university working on the tugboats. I know a lot of the lights on the West Coast. It is not an easy thing to say off the top that they could all be used for things, because it depends on the community close by, where they are, what the costs would be of actually trying to do something and so on. You have to assess them all individually.

The other point I tried to make in my presentation was that "heritage" means different things to communities than it may mean to FHBRO, Federal Heritage Buildings Review Office, or agencies that are particularly interested in defining buildings of particular architectural heritage merit or whatever. As far as we are concerned, even the little simple structure we are talking about, which is not FHBRO-rated, is a heritage building to us. It is important to our community and we wanted to do something with it. We have saved it and the community is delighted we have done it and so are the visitors who come to the island.

**Ms. Carney:** Can I ask Robert Square to comment because he has direct experience with that?

**Robert Square, Chair, Cove Island Lightstation Heritage Association:** We have plans at Cove Island, which is on the Great Lakes. It is at the point where Lake Huron and Georgian Bay meet. The light station is about 150 years old, built the same time as Race Rocks, one of the 10 Imperial towers.

We are looking at pretty much what Mr. Blagborne has done out in Saturna. We are looking beyond the light station as a navigational aid and want to bring it alive with the stories, the histories of Canada, the histories of the lightkeepers themselves for shipping and shipwrecks. There are amazing stories. It is a

Sheringham. Il y a la tour, puis il y a le bâtiment attenant, qui pourrait devenir une boutique de souvenirs. Ça pourrait être un endroit où on achète des cartes postales. À Peggy's Cove, il y avait un bureau de Postes Canada dans la tour jusqu'à tout récemment, d'après ce que j'ai entendu dire.

On peut utiliser les installations d'une station de phare qui ne sont pas utilisées en rapport avec la fonction du phare à des fins communautaires. C'est ce que la loi visait à encourager.

Au bout du compte, il se peut que le bâtiment du sifflet de brume de l'île Saturna ne devienne jamais un bâtiment patrimonial. Nous allons présenter une pétition, si c'est nécessaire. On va peut-être nous répondre que le bâtiment ne respecte pas les critères d'inscription au patrimoine, mais la collectivité l'aura encore. Il s'agit d'une manière d'obtenir les installations inutilisées et de faire en sorte que la collectivité s'occupe des installations qui ne sont pas utilisées. Dans ce cas-ci, il s'agit vraiment d'installations excédentaires. L'idée que nous voulons communiquer, c'est qu'une aide à la navigation qui est en fonction n'est pas quelque chose d'excédentaire.

**M. Blagborne :** J'étais content de répondre au sénateur, parce que je suis aussi marin et que j'ai payé mes études universitaires en travaillant sur les remorqueurs. Je connais beaucoup des phares de la côte Ouest. On ne peut pas vraiment affirmer facilement que tous ces phares pourraient être utilisés pour quelque chose, parce que ça dépend de la collectivité qui est à proximité, de l'endroit où le phare est situé, de la somme qu'il en coûterait pour essayer de faire quelque chose et ainsi de suite. Il faut évaluer les cas individuellement.

L'autre idée que j'ai essayé de communiquer dans mon exposé, c'est que le sens du terme « patrimoine » peut être différent pour les collectivités et pour le BEEFP, le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, ou encore pour les organismes qui s'intéressent particulièrement à désigner les édifices qui ont une valeur patrimoniale et architecturale particulière ou quelque chose du genre. Pour nous, même le petit bâtiment simple dont nous parlons, qui n'a pas été évalué par le BEEFP, est un bâtiment patrimonial. Il est important pour notre collectivité, et nous voulions en faire quelque chose. Nous l'avons préservé, et les gens de la collectivité sont très heureux que nous l'ayons fait, comme les visiteurs qui viennent sur l'île.

**Mme Carney :** Puis-je demander à Robert Square de dire quelque chose, puisqu'il a une expérience personnelle à cet égard?

**Robert Square, président, Cove Island Lightstation Heritage Association :** Nous avons des plans, à l'île de Cove, qui se trouve dans les Grands lacs. Le phare se trouve sur la pointe où le lac Huron devient la baie Georgienne. Il a environ 150 ans, et il a été construit en même temps que le phare de Race Rocks; c'est l'une des 10 tours impériales.

Nous envisageons quelque chose de très semblable à ce que M. Blagborne a fait à Saturna. Nous regardons au-delà du phare et de l'aide à la navigation, et nous voulons faire vivre l'endroit en racontant les histoires, les événements qui font partie du passé du Canada, les histoires des gardiens de phare eux-mêmes en ce qui

small house, approximately 30 feet by 24 feet. Second lightkeeper David McBeath and his wife, Mary Jane, had 10 kids, and one winter they ran out of food.

We are looking at bringing these stories and education alive and getting people excited. We have had young kids who have come out there and they think it is an amazing place. We get involved with educational institutions and courses. Ecotourism is another big factor; we can utilize that facility to help preserve and protect it.

**Ms. Carney:** Remember the Spanish story I was telling you about? All of that area of the coast has Spanish names. The Spanish embassy here in Ottawa funded two videos for our fog alarm building. One of them funded the schoolchildren making a map of the southern Gulf Islands with all the original Spanish names. The video shows the students talking about it. Georgia Strait had a grand Spanish name and all of the other islands still have names like Valdes and Malaspina. Alberni was named after Don Pedro de Alberni, the Spanish commandant at Nootka. It changed their world when the students changed the names. The Spanish embassy was thrilled to do it. It did not cost them much, but officials could report back to Madrid that this is what they had done and they have offered to do it again. Mr. Blagborne is meeting with them tonight.

**Mr. Blagborne:** Yes, I am meeting with them tonight. One thing I did not mention is that one of the other activities we have created in this building is — because we do storytelling and our tourist season is just in the spring, fall and summer — in the wintertime, the building converts to a production studio where we make videos, little vignettes.

If you go to our website, we have actually two websites but the one you would like to look at is [www.exploresaturna.com](http://www.exploresaturna.com). You can look at some of these locally made little productions. These vignettes are three minutes or so, and you will soon be able to see the two Spanish videos.

These videos were not made by people we hired from Vancouver to do them. They are the local videos we did and the people are proud of them. The Spanish who came to visit us were delighted to find there was a pocket of Spanish enthusiasts out there on the West Coast, and I think we will be doing more with them.

That is another way we enrich the islanders' lives through the use of this simple facility.

**The Chair:** Before I go to Senator Murray, I am wondering if a template could be done. We have come across other sites that are roughly similar, but people have problems. I can think of Low Point in Nova Scotia, for example, where there is a group that wants to take it over and has a rough plan in mind, but cannot get the initial capital. Capital is a problem.

concerne les bateaux et les naufrages. Il y a des histoires extraordinaires. C'est une petite maison, d'à peu près 30 pieds sur 24. Le deuxième gardien de phare, David McBeath, a eu dix enfants avec sa femme, Mary Jane, et, un hiver, ils ont manqué de nourriture.

Nous aimerions faire vivre ces histoires et ces connaissances et susciter l'enthousiasme chez les visiteurs. Il y a de jeunes enfants qui sont venus là-bas et qui ont trouvé l'endroit extraordinaire. Nous avons des initiatives auxquelles participent des établissements d'enseignement et en rapport avec des cours. L'écotourisme est un autre facteur important; nous pouvons utiliser l'installation pour contribuer à préserver et à protéger l'endroit.

**Mme Carney :** Vous vous rappelez cette histoire espagnole dont je vous parlais? Toute cette région de la côte porte des noms espagnols. L'ambassade d'Espagne, qui est ici, à Ottawa, a financé deux vidéos pour notre bâtiment du sifflet de brume. Dans le cadre de l'un de ces projets, des élèves ont fait une carte des îles Gulf du Sud sur laquelle figurent les noms espagnols du début. On voit les élèves en parler dans la vidéo. Le détroit de Géorgie porte sur cette carte un magnifique nom espagnol, et toutes les autres îles ont encore des noms comme Valdes et Malaspina. Alberni a été nommé d'après Don Pedro de Alberni, le commandant espagnol qui était à Nootka. Le monde de ces étudiants a changé lorsqu'ils ont remplacé les noms. L'ambassade d'Espagne était très enthousiasmée par ce projet. Ça ne lui a pas coûté grand-chose, mais les représentants ont pu faire état de ce qu'ils avaient fait à Madrid, et ils ont offert de recommencer. M. Blagborne va les rencontrer ce soir.

**M. Blagborne :** Oui, je vais les voir ce soir. Une chose que je n'ai pas mentionnée, c'est que l'une des autres activités que nous avons organisées dans ce bâtiment — parce que nous racontons des histoires et que notre saison touristique ne dure que pendant le printemps, l'automne et l'été —, c'est que, pendant l'hiver, le bâtiment se transforme en studio de production où nous réalisons des vidéos, de petits sketches.

Si vous visitez notre site web — nous en avons deux, en fait, mais vous devriez visiter [www.exploresaturna.com](http://www.exploresaturna.com). Vous pouvez y voir ces petites productions locales. Ce sont des sketches qui durent à peu près trois minutes, et vous allez bientôt pouvoir regarder deux vidéos en espagnol.

Ces vidéos n'ont pas été faits par les gens de Vancouver que nous avons embauchés pour les réaliser. Il s'agit de vidéos faites localement, et les gens en sont fiers. Les Espagnols qui sont venus nous rendre visite ont été très contents de découvrir qu'il y avait un petit groupe d'amateurs de culture espagnole sur la côte Ouest, et je pense que nous allons faire encore des choses avec eux.

Voilà une autre façon d'enrichir la vie des gens de l'île grâce à l'utilisation de ces simples installations.

**Le président :** Avant de céder la parole au sénateur Murray, je me demande s'il serait possible de créer un modèle. Nous avons vu d'autres endroits qui sont à peu près dans la même situation, mais les gens ont des problèmes. Je pense à Point Low, en Nouvelle-Écosse, par exemple, où il y a un groupe qui veut s'occuper de l'endroit et qui a un plan général en tête, mais qui n'arrive pas à trouver le capital de départ. Le capital est une chose qui pose problème.

I am also thinking about Crow Head, near Twillingate, where the same thing is happening. The municipality owns it; the province took it over and gave it to the municipality. There is a development association that is actively working. They are accessing ACOA, Atlantic Canada Opportunities Agency, funds so different people are in different stages.

What comes to my mind is some sort of template that people could refer to. This is an example of something that worked, and it draws together all the various issues — money, plan, clientele, bringing together the stakeholders and so on.

What I am really asking is if we could have some kind of template, but I do not know if that is possible.

**Mr. Blagborne:** I would like to comment on that. I hope Ms. Carney does not mind.

A great deal of work I have done is to work with Parks Canada, who is our tenant. Since they will be directly involved in the Heritage Lighthouse Protection Act and trying to do something with these lighthouses — and I think they are not quite sure yet what that means — I think your idea is a wonderful idea, that there be some kind of a template that we develop, but Parks Canada should be part of that.

If the communities, Parks Canada and other people who have skills and interests could cooperate to do something that could be used as a template — something to help communities make these assessments, help them identify where they can get funding, et cetera — that would be an extremely useful thing from the point of view of the communities.

**Ms. Carney:** Parks Canada will say it does not have any money but the Government of Canada must have money somewhere to do that.

**The Chair:** Treasury Board.

**Ms. Carney:** It does not fund those kinds of things but, yes, there should be a template. Some of the early work on this project was funded out of my Senate budget, to see if it was feasible. Yes, you can do that.

**Mr. Blagborne:** May I make one last point? If you are talking about money, in the beginning, Parks Canada was concerned that this project might be a burden for them. However, now that the project is becoming a success, they have done very well.

We have a very interesting enhancement to a national park, which is being run by volunteers, which was built by volunteers, and which expresses the community in a way that makes the visit to the park far more interesting. It is an asset for them that they did not have to pay a lot for, in the sense they got all of our volunteer labour.

There has to be a way, when we have these discussions about how to encourage this kind of assessment, to help Parks Canada realize there is real value in their participation.

Je pense aussi à Crow Head, près de Twillingate, où la même chose est en train de se produire. C'est la municipalité qui est propriétaire des installations; la province les a reprises et les a remises à la municipalité. Il y a une association de développement qui travaille activement sur ce dossier. Elle a accès à des fonds de l'APECA, l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique, et différentes personnes en sont donc à différentes étapes.

Ce qui me vient à l'esprit, c'est une espèce de modèle que les gens pourraient consulter. Il s'agit d'un exemple de quelque chose qui a fonctionné, et cet exemple regroupe tous les enjeux différents : l'argent, la planification, la clientèle, le rassemblement des intervenants et ainsi de suite.

Ce que je vous demande, en fait, c'est s'il serait possible que nous ayons une espèce de modèle, mais je ne sais pas si c'est le cas.

**M. Blagborne :** J'aimerais formuler un commentaire là-dessus, si cela ne dérange pas Mme Carney.

Une grande partie de mon travail a consisté à collaborer avec Parcs Canada, notre locataire. Comme cette agence sera directement concernée par la Loi sur la protection des phares patrimoniaux et qu'elle devra tenter de faire quelque chose avec ces phares — et je crois qu'elle ne sait pas encore tout à fait ce que cela signifie —, j'estime que votre idée d'élaborer une certaine forme de modèle est une idée merveilleuse, mais Parcs Canada doit jouer un rôle là-dedans.

Si les collectivités, Parcs Canada et les personnes qui possèdent des compétences et qui sont intéressées par la question pouvaient collaborer à l'élaboration de quelque chose qui pourrait être utilisé comme modèle — un document qui aiderait les collectivités à effectuer des évaluations, à trouver des sources de financement, et cetera —, cela serait extrêmement utile pour les collectivités.

**Mme Carney :** Les gens de Parcs Canada vous diront qu'ils n'ont pas d'argent, mais le gouvernement du Canada doit avoir quelque part les sommes nécessaires à cette fin.

**Le président :** Le Conseil du Trésor.

**Mme Carney :** Il ne finance pas ce genre de choses, mais, oui, il faudrait qu'un modèle soit créé. Quelques-uns des premiers travaux relatifs à ce projet — des études de faisabilité — ont été financés à même mon budget de sénateur. Oui, on peut faire cela.

**M. Blagborne :** Puis-je faire un dernier commentaire? Comme vous parlez d'argent, je mentionnerai que, au départ, Parcs Canada se préoccupait du fait que ce projet puisse devenir un fardeau. Cependant, à présent que le projet commence à donner de bons résultats, on peut dire que Parcs Canada a fait du très bon travail.

Nous avons mis en oeuvre un projet très intéressant de mise en valeur d'un parc national. Ce projet, élaboré et exécuté par des bénévoles, est l'expression de la collectivité, et rend la visite du parc beaucoup plus intéressante. Il s'agit d'un élément d'actif qui n'a pas coûté très cher à acquérir, si l'on tient compte de la grande contribution des bénévoles.

Il doit exister une façon, lorsque nous discutons de la façon d'encourager ce type d'évaluation, d'amener Parcs Canada à prendre conscience du fait que sa participation a une réelle valeur.

**Ms. Carney:** I would say DFO could also fund that kind of work. Parks Canada owns some of the lighthouses, but the main ones are DFO. Parks Canada should be able to fund the development of some kind of template that can be used by other agencies.

**Senator Murray:** I do not want to belabour this issue of the designation of surplus lighthouses, but just to say that when we passed this act — in particular, subsection 8(1), requiring that any minister who has lighthouses under his or her control had to maintain and make available a list that he or she considers to be surplus within two years — we expected that they would put out a short list of inactive lighthouses as a first step.

**Ms. Carney:** Inactive lights.

**Senator Murray:** Then community groups could look at those and decide whether they were interested in pursuing the matter to have it designated for heritage purposes.

Instead of that, Fisheries and Oceans, mostly, designated all of the inactive lights and almost all of the active lighthouses as surplus, thereby throwing the whole process into confusion, sabotaging it, I believe — certainly overwhelming it.

I simply make the point that I hope this committee will take a strong stand on that matter and demand that the active lighthouses be removed now from the surplus list — and that they go back to the drawing board so that community groups will be able to proceed in some orderly fashion without this surplus designation hanging over their heads.

Wherever we went, whether in Newfoundland and Labrador or in British Columbia, we were told of the important functions that the lightkeepers perform. The anomaly is that when you confront the Coast Guard with these matters, their answer is: That is fine, but heritage and tourism are not our mandate. Weather is not our mandate. That is Environment Canada or NAV CANADA or someone. Ecology is not our mandate; that is someone else's mandate. Why do you expect us to pay the freight for these activities?

I discovered the Coast Guard is a special operating agency. You will recall how those were set up, and there are a number of them across the government. The essence of the special operating agencies is that they are supposed to have much more flexibility than a conventional department of government.

That is a matter we can explore to see whether the lighthouses, under the Coast Guard, could have a horizontal mandate, and that they could recoup the money from the appropriate departments for doing what they do. We can pursue that.

**Mme Carney :** J'avancerais que le MPO pourrait également financer les activités de ce genre. Parcs Canada est propriétaire de quelques phares, mais les principaux appartiennent au MPO. Parcs Canada devrait être capable de financer l'élaboration d'une certaine forme de modèle pouvant être utilisé par d'autres agences.

**Le sénateur Murray :** Je ne veux pas m'appesantir sur la question de la désignation des phares excédentaires, mais je tiens simplement à mentionner que, lorsque la loi a été adoptée — plus particulièrement le paragraphe 8(1), selon lequel tout ministre devait, pendant deux ans, tenir et rendre accessible au public la liste des phares dont il a la charge et qu'il juge excédentaires —, nous nous attendions à ce que, d'abord et avant tout, on publie une brève liste des phares inutilisés.

**Mme Carney :** Les phares inutilisés.

**Le sénateur Murray :** Ensuite, les groupes communautaires pourraient examiner cette liste et déterminer s'ils sont intéressés à prendre les mesures nécessaires pour que tel ou tel phare soit désigné comme phare patrimonial.

Au lieu de cela, tous les phares inutilisés et presque tous les phares utilisés ont été désignés — principalement par le MPO — comme phares excédentaires, ce qui a eu pour effet de semer la confusion quant à l'ensemble du processus, et, à mes yeux, de le saboter — à coup sûr, cela a surchargé le processus.

Je veux simplement souligner que je souhaite que le comité adopter une position claire sur cette question, et qu'il demande que les phares utilisés soient retirés sur-le-champ de la liste des phares excédentaires, et que le MPO reparte à zéro de manière à ce que les groupes communautaires puissent procéder de façon quelque peu méthodique, sans que l'épée de Damoclès de la désignation des phares excédentaires ne pende au-dessus de leur tête.

Partout où nous sommes allés, que ce soit à Terre-Neuve-et-Labrador ou en Colombie-Britannique, on nous a dit à quel point le rôle que jouent les gardiens de phare est important. Ce qui est bizarre, c'est que, lorsqu'on discute de ces questions avec des gens de la Garde côtière, ils nous disent que tout cela est très bien, mais que le patrimoine et le tourisme ne sont pas des questions qui relèvent de leur mandat. Ils disent que les questions relatives au climat relèvent non pas de leur mandat, mais de celui d'Environnement Canada, de NAV CANADA ou d'une autre organisation. Ils disent que l'écologie relève non pas de leur mandat, mais de celui d'une autre organisation, et qu'ils ne veulent pas que l'on s'attende à ce qu'ils assument les frais des activités liées à ces questions.

J'ai découvert que la Garde côtière est un organisme de service spécial. Il existe un certain nombre d'organismes de ce genre au sein du gouvernement, et vous vous rappelez la manière dont ils ont été établis. La particularité des organismes de services spéciaux, c'est qu'ils sont censés être plus souples qu'un ministère proprement dit.

Il s'agit d'une question que nous pouvons étudier afin de déterminer si les phares, qui relèvent de la Garde côtière, pourraient faire l'objet d'un mandat horizontal, ce qui permettrait à la Garde côtière d'aller récupérer auprès des ministères appropriés les sommes qu'elle engage dans ses activités liées aux phares. Nous pouvons étudier cette question.

The other question that arises — and your eyes will glaze over, Ms. Carney, when I mention the words “machinery of government.” Do you remember that?

**Ms. Carney:** Yes.

**Senator Murray:** On the machinery of government issue, one is whether the Coast Guard is a good fit with Fisheries and Oceans. It came out of the Department of Transport, as I recall, and went to Fisheries and Oceans. Some people whom we met have said perhaps it belongs in Public Safety, or under National Defence or somewhere else.

One person we met privately from the Coast Guard said: We are a tenant, and Fisheries and Oceans is a slum landlord. What he was saying is that the Coast Guard is at the bottom of the pecking order in DFO.

Do you have a view as to whether the Coast Guard ought to be somewhere other than where we put it a few years ago?

**Ms. Carney:** Senator Murray is referring to our mutual experience in Parliament — Senator Rompkey would have been part of that debate, too — where we thought we would solve the problems of the Coast Guard by moving it out of the huge Department of Transport and into the Department of Fisheries and Oceans, which also had ships and things like that, and there would be a community of interest.

It has not worked to date because the culture of the Coast Guard has not changed. They do not really want to look after people. Most of the search and rescue of the Coast Guard is done by auxiliary volunteers who provide their own boats and much of their own gas.

I think the answer lies more in the multitasking concept and the idea that the Coast Guard is a special operating agency that has been set up to be more flexible. DFO already charges Environment Canada for some of the weather information — some of those services are paid for. Therefore, the nucleus model is already there. Change or expand the mandate to include all these other associated government uses and charge the other agencies for the policing, the pollution, the human trafficking and all the other functions that people on the lights can provide. That is better than moving it. Moving it out of DFO to Public Safety will not change anything. Examine whether the Coast Guard mandate as an agency has the flexibility to do these other jobs, and build up the Coast Guard so it is not the basement tenant of a slum landlord but something that has more capacity, more funds and more pride.

Cela soulève une autre question, qui concerne l'appareil gouvernemental. Je sais que la seule mention du terme « appareil gouvernemental » va faire bâiller Mme Carney. Vous vous rappelez cela?

**Mme Carney :** Oui.

**Le sénateur Murray :** La question touchant l'appareil gouvernemental consiste à déterminer si la Garde côtière est bien à sa place au sein de Pêches et Océans. Si je me souviens bien, la Garde côtière relevait du ministère des Transports, puis sa responsabilité a été transférée au MPO. Certaines personnes que nous avons rencontrées nous ont dit qu'elles devraient peut-être relever du ministère de la Sécurité publique, de la Défense nationale ou d'un autre ministère.

Nous avons rencontré en privé un membre de la Garde côtière, qui nous a dit que la Garde côtière était un locataire, et que Pêches et Océans était un propriétaire de taudis. Ce que voulait dire cette personne, c'est que la Garde côtière était au bas de l'échelle hiérarchique du MPO.

Avez-vous une opinion sur la question de savoir si la Garde côtière devrait relever d'un ministère autre que celui sous l'autorité duquel on l'a placée il y a quelques années?

**Mme Carney :** Le sénateur Murray fait allusion à un débat auquel nous avons participé ensemble au Parlement — le sénateur Rompkey y participait également, je crois — et au cours duquel nous pensions régler les problèmes de la Garde côtière en la déplaçant de l'énorme ministère des Transports au ministère des Pêches et des Océans, ministère qui s'occupe également de bateaux et de choses du genre et qui a des intérêts en commun avec la Garde côtière.

À ce jour, cela n'a pas fonctionné parce que la culture de la Garde côtière n'a pas changé. Elle ne veut pas vraiment s'occuper des gens. La plupart de ses activités de recherche et sauvetage sont effectuées par des bénévoles auxiliaires fournissant leur propre bateau et leur propre carburant pour l'essentiel.

Je pense que la réponse réside davantage dans la notion de multitâches et celle selon laquelle la Garde côtière est un organisme de service spécial dont la nature consiste à être plus souple qu'un ministère. Le MPO facture déjà certains des renseignements météorologiques qu'il fournit à Environnement Canada — certains de ces services sont payants. Par conséquent, le germe du modèle existe déjà. Il s'agit à présent de modifier le mandat ou d'en accroître la portée pour qu'il englobe toutes les autres utilisations connexes par d'autres ministères, et que les services de maintien de l'ordre, de lutte contre la pollution, contre le trafic humain et toutes les autres tâches que les gardiens de phare peuvent assumer soient facturées aux autres agences. Une telle solution est plus avantageuse que le transfert de la responsabilité de la Garde côtière. Le fait de déplacer la Garde côtière du MPO à Sécurité publique ne changerait rien. Il s'agit plutôt d'examiner si la Garde côtière a un mandat qui lui procure la souplesse d'effectuer ces autres tâches, et de la renforcer de manière à ce qu'elle soit non pas la locataire d'un sous-sol dans l'immeuble d'un propriétaire de taudis, mais une organisation qui a plus de capacités, plus de fonds et plus de fierté.

**Senator Murray:** Going along with this idea of, you have put it as multi-tasking, it was suggested to us several times that perhaps additional training and equipment could be given to the lightkeepers for these purposes. We were told, of course, that on the contrary, the Coast Guard has been going in the opposite direction, taking equipment away from them, such as their boats, for example, and taking responsibilities away from them.

**Ms. Carney:** Downgrading the weather reports to the mariners, for example. Yes, I think that is the way to go. The Canadian Coast Guard is, in essence, a very proud agency with an enormously heroic past and role that they have fulfilled. Let us build up the Coast Guard. The people who serve in the Coast Guard on the water and in the field, particularly on the water, are very dedicated to their jobs. Let us build up the Coast Guard, expand their mandate to add these things and ensure they are adequately funded. As you know, there is always money in government for something like this. That would be more effective than changing the stationery one more time.

**The Chair:** Are there further questions?

**Senator Raine:** It is obvious to me that once you de-staff a lighthouse, deterioration of the building sets in immediately.

**Ms. Carney:** Yes.

**Senator Raine:** We have seen in the Maritimes where these iconic lighthouses are being neglected to the point of being shameful.

**Ms. Carney:** It is demolition by neglect.

**Senator Raine:** Yes. Do you think there is a way of putting something in place — maybe it just needs to be a policy — whereby in the transition between being unmanned and being taken over by someone, that there be a caretaker and one cannot just abandon them? I do not know.

The big question, the elephant in the room, is who will pay for something like that — the Coast Guard will tell you they can have a light on a stick to do the same job. We can look at the picture there, Sheringham Point, with that light station that is active but the Coast Guard would say, “Bulldoze the building and put a light on a stick.”

**Ms. Carney:** I will not get into that. If they have dumped 1,000 lights and 494 of them are active navigation beacons like that, it will cost a great deal of money to go to all the coasts and put a light on a stick. In many cases, it is better to use what they have.

Thinking of Amphitrite on the West Coast, I am sure they could start a cooperative venture with Ucluelet to use part of the facility when there are people on it who would help restore it like we did so they could, in fact, have access and operate the light. I

**Le sénateur Murray :** Pour poursuivre sur la notion de multitâches, comme vous l’avez nommée, on nous a laissé entendre à plusieurs occasions qu’une formation et du matériel supplémentaires pourraient être fournis aux gardiens de phare afin qu’ils puissent assumer de telles tâches. On nous a dit, bien sûr, que la Garde côtière avait fait le contraire — elle leur a retiré du matériel, par exemple leurs bateaux, et leur a retiré certaines responsabilités.

**Mme Carney :** Par exemple en confiant les bulletins météorologiques aux marins. Oui, je crois que c’est la voie à suivre. Par sa nature même, la Garde côtière canadienne est un organisme qui a beaucoup de fierté, qui a un passé héroïque et qui a joué un rôle d’une énorme importance. Renforçons la Garde côtière. Les personnes qui exercent des fonctions au sein de la Garde côtière, sur la mer et sur la terre, surtout sur la mer, font leur travail avec beaucoup de dévouement. Renforçons la Garde côtière, accroissons la portée de son mandat pour qu’il englobe ces choses et veillons à ce qu’elle reçoive un financement adéquat. Comme vous le savez, un gouvernement a toujours de l’argent pour des choses du genre. Cela serait plus efficace que d’effectuer un autre changement d’ordre administratif.

**Le président :** Y a-t-il d’autres questions?

**Le sénateur Raine :** À mes yeux, il est évident qu’un phare commence à se détériorer dès qu’on l’automatise.

**Mme Carney :** Oui.

**Le sénateur Raine :** Dans les provinces Maritimes, des phares emblématiques ont été laissés à l’abandon de manière proprement honteuse.

**Mme Carney :** C’est de la destruction par la négligence.

**Le sénateur Raine :** Oui. Croyez-vous qu’il y a un moyen de mettre quelque chose en place — peut-être une simple politique — qui ferait en sorte que, entre le moment où un phare est non gardé et où il est pris en charge par quelqu’un, une personne soit désignée pour s’en occuper de manière à ce qu’il ne soit pas laissé à l’abandon? Je ne sais pas.

La grande question — l’éléphant dans la pièce — est celle de savoir qui paiera pour quelque chose du genre. La Garde côtière vous dira qu’une ampoule au bout d’un bâton pourrait faire exactement le même travail. La station de phare de la Pointe Sheringham, que l’on peut voir sur la photo, est en service, mais la Garde côtière vous dira qu’on pourrait aussi bien la passer au bulldozer et la remplacer par une ampoule sur un bâton.

**Mme Carney :** Je ne ferai aucun commentaire là-dessus. Si on a abandonné 1 000 phares, et que 494 d’entre eux sont des balises de navigation toujours en activité, cela coûtera très cher de parcourir toutes les côtes et de placer des ampoules sur des bâtons. Dans de nombreux cas, il est plus avantageux d’utiliser le matériel en place.

Parlant de la Pointe Amphitrite sur la côte Ouest, je suis certaine qu’on pourrait mettre en oeuvre une initiative de coopération avec Ucluelet en ce qui a trait à l’utilisation d’une partie des installations; dans le cadre de cette initiative, des

am not ruling that out. Under the heritage law, they can do that. There is nothing to prevent DFO from doing that with the existing rules.

However, just to walk away and dump them and determine they are surplus lights that have to be sold in three years and, in the meantime, the buildings collapse as they are — Race Rocks is a good example. The tower is crumbling because, once you turn the heat off in a cement tower, it falls apart. It does not have to be a lightkeeper who keeps the heat on; it can be someone else who is mandated to do so.

I am saying that DFO has blindsided us, befogged us with the surplus light issue. Remove the surplus light issue back to the inactive lights, which was what the act was designed for, and proceed with the heritage preservation and the existing program that DFO has to divest itself of surplus outbuildings and inactive lights and things like that. There is nothing to prevent one from doing that.

At the end of the day, DFO must accept some responsibility for maintaining the lights. Our argument is that local communities are happy to help if they are given an opportunity to do so. Our little island raised \$3,500 or more so far for this —

**Mr. Blagborne:** Try \$53,000.

**Ms. Carney:** That was through government grants and that. Money on the island —

**Mr. Blagborne:** Money on the island is about \$6,500.

**Ms. Carney:** That is on our little island. People will donate to it because now we provide tax receipts.

To answer your question quite clearly, you can have the best of both worlds. You can have an operating active navigational aid system and community cooperation in some areas — not on Triple Island that you saw, bunkered down out there in the Pacific — but at Sheringham Point where you can get community involvement in facilities that are not being used. You can also have heritage preservation, but you cannot have it under the Treasury Board rules for the disposal of surplus lights, so take them off.

**Mr. Square:** We have suggested to Fisheries and Oceans on numerous occasions to work on some alternatives. Work with us. Why can you not work with us? They do not want to. It seems they have no interest in working with community groups. When Senator Murray mentioned that it is not our mandate, the

personnes pourraient accéder au phare et le faire fonctionner et, pendant qu'elles s'y trouvent, elles pourraient aider à le restaurer, comme nous l'avons fait. Je n'écarte pas cette option. Dans le cadre des lois sur le patrimoine, le MPO peut faire cela — aucun règlement en vigueur n'empêche le MPO de faire cela.

Cependant, en ce moment, on laisse tout simplement les phares à l'abandon, et nous les désignons comme phares excédentaires devant être vendus dans les trois ans, et, dans l'intervalle, ils tombent littéralement en ruines — le phare de Race Rocks est un bon exemple. La tour est en train de s'effondrer — c'est ce qui arrive lorsqu'on ferme le chauffage d'une tour de ciment. Il n'est pas nécessaire que ce soit un gardien de phare qui s'assure que la tour demeure chauffée — cette tâche peut être confiée à quelqu'un d'autre.

J'affirme que, avec la question des phares excédentaires, le MPO nous a pris de court et nous a embrouillés. Éliminons la question des phares excédentaires, et revenons à celle des phares inutilisés — car on a conçu la loi pour s'occuper de ces phares-là —, et mettons à exécution le programme de sauvegarde du patrimoine et le programme existant selon lequel le MPO doit se départir des dépendances excédentaires, des phares inutilisés et des autres choses du genre. Rien n'empêche de faire cela.

Au bout du compte, le MPO doit assumer certaines responsabilités en matière d'entretien des phares. Ce que nous soutenons, c'est que les collectivités locales seront heureuses d'apporter leur contribution si on leur offre l'occasion de le faire. Sur notre petite île, nous avons amassé, à ce jour, 3 500 \$ ou plus pour cela...

**M. Blagborne :** Dites plutôt 53 000 \$.

**Mme Carney :** Ça, c'est la subvention qui a été versée par le gouvernement. L'argent que nous avons amassé sur l'île...

**M. Blagborne :** Ce montant s'élève à environ 6 500 \$.

**Mme Carney :** Ça, c'est sur notre petite île. Les gens donnent de l'argent pour cette cause, car à présent, nous remettons des reçus aux fins de l'impôt.

Pour répondre clairement à votre question, je dirai que l'on peut avoir le meilleur des deux mondes. On peut, d'une part, avoir un système d'aide à la navigation opérationnel et bénéficier d'une coopération communautaire, du moins dans certaines régions — cela n'est pas possible sur l'Île Triple, que vous avez vue et qui est tapie quelque part dans le Pacifique, mais à Pointe Sheringham, on peut faire participer les membres de la communauté à la restauration des installations qui ne sont pas utilisées. Et puis on peut, d'autre part, pratiquer la sauvegarde du patrimoine, bien que cela ne soit pas possible dans le cadre des politiques du Conseil du Trésor concernant l'aliénation des biens immobiliers, dont font partie les phares excédentaires. Alors démolissons-les.

**M. Square :** Nous avons suggéré à maintes reprises au MPO d'étudier des solutions de rechange. Nous lui avons demandé de collaborer avec nous. Pourquoi ne peut-il pas collaborer avec nous? Il ne le veut pas. Le MPO semble n'être nullement intéressé à collaborer avec les groupes communautaires. Le sénateur Murray a

Department of National Defence has a lot of heritage buildings and they are taking it seriously. Why can fisheries not take it seriously?

**Ms. Carney:** Or the Coast Guard as an agency.

**Mr. Square:** For some reason, they do not want to work with us. We have a lot to offer them.

**The Chair:** Speaking of a lot to offer, that brings us to the end of our questions. I am just wondering, Mr. Blagborne, if you have set down the steps that you went through, and if not, could you? If you could do so, could you then send them to us?

**Mr. Blagborne:** Yes.

**The Chair:** That would be useful. It would be the start of this template idea — if you could give us the steps that you went through and how you did it. Could you do that?

**Mr. Blagborne:** Yes, I certainly can.

**The Chair:** I want to thank you for coming. It has been useful. It has supplemented our visits, so thank you very much indeed.

**Ms. Carney:** We are glad to be here. I can say that in 10 years, I have appeared before your committee many times on the issue of lighthouses, and I am always willing to come back and discuss them again any time you wish. I want to thank you for your attention and for taking a rigorous trip to the West Coast. The response you received, the credibility of the Senate and the profile was just enormous.

**The Chair:** Thank you so much.

We will now hear from NAV CANADA. We have Rudy Kellar, Vice President, Operations, and Jeff MacDonald, Director, Operations Planning and Programs. Welcome to you both. Make your presentation, please, and then we will have some questions.

We have one hour. We do not have to use the hour, but we have it.

**Rudy Kellar, Vice-President, Operations, NAV CANADA:** Thank you, Mr. Chair and senators, for inviting me to appear before the committee as part of your study on light stations. Accompanying me is Jeff MacDonald, NAV CANADA's Director of Planning and Programs.

As this is NAV CANADA's first appearance before the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans, I would like to outline who we are and what we do. NAV CANADA is the private company that owns and operates the Canadian Civil Air Navigation System, the second largest air navigation system in the world. I should stress "air navigation." We provide air traffic control services to domestic and international flights operating

mentionné le fait que des organisations faisaient valoir que cela ne faisait pas partie de leur mandat; le MDN possède beaucoup d'immeubles patrimoniaux, et il prend au sérieux ses responsabilités en la matière. Pourquoi le MPO ne peut-il pas le faire?

**Mme Carney :** Ou la Garde côtière, à titre d'agence.

**M. Square :** Pour une raison ou une autre, il ne veut pas collaborer avec nous. Nous avons beaucoup à lui offrir.

**Le président :** Parlant d'avoir beaucoup à offrir, nous en sommes à la fin de la période de questions. Je me demandais, monsieur Blagborne, si vous aviez consigné par écrit les étapes que vous aviez franchies et, en cas contraire, j'aimerais savoir s'il serait possible pour vous de le faire. Si cela est possible, pourriez-vous nous transmettre un tel document?

**M. Blagborne :** Oui.

**Le président :** Cela serait utile. Si vous pouviez nous indiquer les étapes que vous avez franchies et la manière dont vous vous y êtes pris pour le faire, cela constituerait le point de départ de cette idée de modèle qui a été lancée. Pourriez-vous faire cela?

**M. Blagborne :** Oui, certainement.

**Le président :** Je veux vous remercier de vous être présentés ici. Votre présence a été utile. Vos propos ont enrichi les visites que nous avons menées. Je vous remercie donc infiniment.

**Mme Carney :** Nous sommes ravis d'être ici. Je peux dire qu'en dix ans, je me suis présentée à de nombreuses occasions devant le comité pour discuter de la question des phares, et je suis disposée à revenir ici pour en discuter à tout moment. Je veux vous remercier de votre attention et du voyage rigoureux que vous avez effectué sur la côte Ouest. La réaction que vous avez suscitée était énorme, et la crédibilité et le profil du Sénat étaient tout simplement extraordinaires.

**Le président :** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre les représentants de NAV CANADA. Accueillons Rudy Kellar, vice-président, Exploitation, et Jeff MacDonald, directeur, Planification et programmes de l'exploitation. Je vous souhaite la bienvenue. Veuillez nous présenter votre exposé. Par la suite, nous aurons quelques questions à vous poser.

Nous avons une heure à notre disposition — Nous n'avons pas à l'utiliser au complet, mais c'est le temps dont nous disposons.

**Rudy Kellar, vice-président, Exploitation, NAV CANADA :** Monsieur le président, sénateurs, merci de m'avoir invité à venir m'adresser au comité dans le cadre de son étude sur les stations de phare. Jeff MacDonald m'accompagne. Jeff est directeur, Planification et programmes de l'exploitation pour NAV CANADA.

Comme il s'agit de notre première apparition devant le Comité sénatorial permanent sur les pêches et les océans, permettez que je vous explique en quelques minutes qui nous sommes et ce que nous faisons. NAV CANADA est la société privée qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada qui est le deuxième système en importance au monde. J'insiste sur l'expression « navigation aérienne ». Nous fournissons des

within Canadian airspace, and in delegated international airspace, including half of the North Atlantic, which happens to be the busiest oceanic airspace in the world. We also provide weather briefings, flight planning and en route advisory services, and we maintain electronic aids to navigation including radars, approach aids and communications facilities.

We receive no government funding. Our operations are funded through service charges levied on aircraft owners and operators. One of the services we offer to our customers is a weather information service. We maintain weather observations at airports and other operationally significant locations throughout Canada, through both a human observation program and through automated observation stations. These observations meet strict Transport Canada standards that govern staff training, the accuracy of the sensors used, the frequency of the observations and the requirement for an ongoing weather watch so that pilots are aware of relevant changes in the weather.

This information is available through our website or by contacting one of eight flight information centres we have that provide specialized aviation weather briefing services across Canada to pilots, both before and during flight.

We also own and operate weather cameras at specific locations throughout Canada to augment our aviation weather service. This is a relatively new program and one that has been very well received by pilots and operators. These wide-angle weather cameras take a photo every 10 minutes which can be accessed on our website by pilots and/or flight dispatchers to assist in decision making prior to conducting a flight.

There, a photo of current weather conditions can be compared against a good weather or good day photo, and height and distance reference markers can be added to the image to allow pilots to assess prevailing visibility, cloud height and visibility distance. I have included in the information package provided to the clerk a few samples of what they look like.

Pilots in flight, who would not have access to the website, can contact our flight information centres by radio to have our specially trained weather briefers access the current actual weather, forecasted weather, and weather conditions in the last shot taken by a weather camera.

We conducted consultations in 2002 with float plane operators in British Columbia, specifically on the subject of weather requirements. As a result of those discussions, we added weather cameras at Estevan Point, Chatham Point, Nanaimo Harbour, Addenbroke Island and Bella Bella. We also added a full automated weather observation station at Bella Bella and a

services de contrôle de la circulation aérienne aux vols intérieurs et internationaux dans l'espace aérien canadien et dans l'espace aérien international délégué au Canada, lequel comprend la moitié de l'Atlantique Nord, l'espace océanique le plus achalandé de la planète. Nous fournissons aussi des exposés météorologiques, des services de planification de vol et des services consultatifs en route, et nous entretenons des aides électroniques à la navigation, dont des radars, des aides d'approche et des installations de communications.

Nous ne recevons aucun financement du gouvernement. Nos activités sont financées à partir des redevances que nous percevons des propriétaires et exploitants d'aéronefs. Les services d'information météorologique font partie des services que nous offrons. Nous fournissons des observations météorologiques à des aéroports et à d'autres emplacements importants du point de vue opérationnel à la grandeur du pays par l'entremise d'un programme d'observations météorologiques humaines et au moyen de stations d'observations automatisées. Ces observations satisfont aux normes rigoureuses de Transports Canada relativement à la formation du personnel, à la précision des capteurs utilisés, à la fréquence des observations et à la nécessité d'offrir une surveillance météorologique continue afin que les pilotes soient au courant des changements météorologiques pertinents.

Ces renseignements météorologiques sont disponibles dans notre site web et auprès de nos huit centres d'information de vol, qui fournissent des services spécialisés d'exposé météorologique à l'aviation aux pilotes partout au Canada, avant et pendant le vol.

Nous possédons et exploitons également des caméras météo à des emplacements précis d'un bout à l'autre du pays afin de rehausser nos services météorologiques à l'aviation. Ce programme est relativement nouveau et a été très bien reçu par les pilotes et les exploitants. Ces caméras à objectif grand-angle prennent une photo toutes les dix minutes. Les pilotes et les répartiteurs de vol peuvent ensuite voir ces photos à partir de notre site web, ce qui les aide à prendre les décisions appropriées avant un vol.

Il est alors possible de comparer une photo des conditions météorologiques en cours à une photo prise par beau temps. Des repères de distance et de hauteur peuvent également être superposés à l'image afin de permettre aux pilotes d'évaluer la visibilité dominante, la hauteur des nuages et la distance de visibilité. Quelques exemples de ces photos figurent dans la trousse d'information que j'ai remise au greffier.

Les pilotes en vol qui n'auraient pas la possibilité de consulter notre site web peuvent communiquer par radio avec nos centres d'information de vol afin que nos spécialistes spécialement formés puissent leur faire un exposé sur les conditions météorologiques en cours et celles prévues. Les spécialistes peuvent aussi consulter les plus récentes images prises par la caméra.

En 2002, nous avons mené des consultations auprès des exploitants d'hydravions en Colombie-Britannique au sujet de leurs exigences en matière de renseignements météorologiques. À la suite de ces discussions, nous avons ajouté des caméras météo à Estevan Point, Chatham Point, Nanaimo Harbour, Addenbroke Island et Bella Bella, ainsi qu'une station automatisée

staffed weather observation station at Masset. Additional cameras are planned for Egg Island, Knight Inlet, East Point on Saturna Island, and Salt Spring Island next year.

We also added a new forecast weather chart that is unique in Canada. A pilot flying visual flight rules, VFR, can receive a VFR route forecast for the B.C. coast. That began production in June 2006. This product incorporates all available information in a detailed coastal forecast map-based product that includes the weather factors relevant for operators flying in those areas. Those forecasts are updated every three hours. The areas specific to this forecast weather chart are within the package also supplied to you via the clerk.

In addition to the extensive information I have described, as Environment Canada officials may have explained a few weeks ago, it also involves employees at the 17 light stations in British Columbia. They take supplemental weather observations for aviation use. NAV CANADA provides funding for that program to the Meteorological Service of Canada. The weather is provided as part of marine weather reports and includes estimates of cloud height and amount, temperature and dew point; the reports are provided every three hours during daylight hours.

When operating a float plane on the B.C. coast, all of the available weather information along the route for the flight is valuable. In some cases, some people might say there is no such thing as not enough weather.

The weather information from light stations is one of the many sources that pilots use; however, it does have its limitations. The biggest limitation is that the observations are only taken once every three hours and the weather reports are not updated if the weather changes materially during that period. Many of us from different parts of the country know how fast weather can change.

As you can see from the information that has been provided, there is a comprehensive network of weather information available to West Coast operators, which has been built to meet the unique needs of aviation for real-time weather data. That network has been augmented significantly by the investment NAV CANADA has made in recent years since its commercialization. We have recognized the strategic locations of B.C. light stations and have, therefore, negotiated with the Department of Fisheries and Oceans to install weather cameras at some of those sites. This gives pilots the ability to “take a look for themselves” every 10 minutes, whereas before they may have had only limited weather data provided every three hours.

d'observations météorologiques à Bella Bella et une station d'observations météorologiques dotée en personnel à Masset. Nous prévoyons aussi installer des caméras additionnelles à Egg Island, à Knight Inlet East Point sur Saturna Island et à Saltspring Island l'an prochain.

Nous avons également mis sur pied une nouvelle carte de prévisions météorologiques unique au Canada. Une carte des prévisions météo des routes VFR a commencé à être produite pour la côte de la Colombie-Britannique en juin 2006. Ce produit regroupe toute l'information disponible dans une carte de prévisions côtières détaillée qui comprend les facteurs météorologiques pertinents pour les exploitants qui survolent ces régions. Ces prévisions sont mises à jour toutes les trois heures. Les lieux précis visés par cette carte de prévisions météorologiques sont indiqués dans la trousse documentaire que je vous ai fournie par l'entremise du greffier.

En plus de l'information météorologique détaillée que je viens de décrire, et comme les représentants d'Environnement Canada l'ont expliqué il y a quelques semaines, des employés à dix-sept stations de phare en Colombie-Britannique enregistrent des observations météorologiques supplémentaires destinées à l'aviation. NAV CANADA fournit du financement au Service météorologique du Canada pour ce programme. Ces renseignements météorologiques sont intégrés aux rapports de météorologie maritime et comprennent la hauteur estimée des nuages, leur quantité, la température et le point de rosée; en outre, ils sont mis à jour aux trois heures durant les heures de clarté.

Lorsque vous êtes aux commandes d'un hydravion sur la côte de la Colombie-Britannique, toute l'information météorologique disponible sur votre route est utile. D'aucuns affirment que, dans certains cas, on n'a jamais trop de renseignements météorologiques.

Les observations météorologiques diffusées par les stations de phare sont l'une des nombreuses sources d'information que consultent les pilotes. Cette information présente toutefois des limites. La limite la plus importante vient du fait que les observations ne sont effectuées qu'aux trois heures. Les rapports météorologiques ne sont donc pas mis à jour si les conditions changent de façon importante pendant cette période, et bon nombre des personnes ici présentes, qui proviennent de différentes régions du pays, savent à quel point les conditions météorologiques peuvent changer rapidement.

Comme vous pouvez le constater par l'information qui vous a été fournie, les exploitants de la côte Ouest disposent d'un vaste réseau d'information météorologique mis sur pied afin de satisfaire aux besoins uniques de l'aviation en matière de données météorologiques en temps réel. Depuis sa commercialisation, ce réseau a été élargi considérablement grâce aux investissements que NAV CANADA a faits au cours des dernières années. Nous avons constaté combien l'emplacement des stations de phare de la Colombie-Britannique est stratégique, et avons donc négocié avec le ministère des Pêches et des Océans afin d'installer des caméras météo à certaines d'entre elles. Ce projet a permis aux pilotes de « voir par eux-mêmes » les conditions météorologiques en cours toutes les dix minutes, alors qu'auparavant, ils ne disposaient peut-être que de données limitées fournies toutes les trois heures.

If the supplemental weather observations from the 17 light stations were not available, NAV CANADA would consult with the West Coast float plane operators to determine what, if any, additions to the existing weather network may be required to fill any gaps that are created by the loss of the supplemental reports.

I will be pleased to take any questions from senators.

**Senator Patterson:** I would like to welcome the witness who I know from his days in the North. This is pretty impressive stuff. What is the reliability of this equipment? This may be a silly question, but how do you keep the lenses of the cameras clean? What is required to keep this all going?

**Mr. Kellar:** I am not sure to which piece of equipment the question about reliability was directed, so I will specifically comment on two pieces.

First, the automatic weather observation system that we are now installing in all of Canada as part of our national weather installation program is proving to be significantly more reliable than its predecessor. We spent two years testing the new automated weather observation system in St. John's and Iqaluit, Nunavut, a few years ago. We presented our data to Transport Canada and were told that it met the standards and requirements, and we commenced installation across the country.

To date, I think we have installed well over 30 new AWOSs, automated weather observation systems, and we are on the tail end of our installation program in other parts of the country. We will verify the number that have been installed, because I am merely guessing based on the past summer.

The model of weather cameras that we are using is a relatively new addition. These are the cameras that supply a real-time, updated shot of the weather conditions with some visibility markers every 10 minutes. We used these extensively during the Olympics to assist B.C. float plane pilots and helicopter pilots navigating through the sea to sky corridor to and from Whistler, and we had nearly 100-per-cent reliability during that time.

However, as far as established reliability metrics, it would be fair to say that we have not had them in service for a sufficient length of time to clearly quantify the reliability standard we are getting. They are a tool, provided by trained weather observers in various locations, that is used to augment the surface weather reports and support the forecast model that the Meteorological Service of Canada uses.

Si les observations météorologiques supplémentaires fournies par les dix-sept stations de phare n'étaient pas disponibles, NAV CANADA consulterait les exploitants d'hydravions de la côte Ouest pour savoir si des ajouts au réseau d'information météorologique existant seraient nécessaires pour combler les lacunes que crée la perte des rapports supplémentaires.

Je serai heureux de répondre à toutes les questions que voudront me poser les sénateurs.

**Le sénateur Patterson :** J'aimerais souhaiter la bienvenue au témoin, que j'ai connu au cours de la période qu'il a passée dans le Nord. Ce dont vous venez de nous parler est assez impressionnant. Quelle est la fiabilité de ce matériel? Ma question paraîtra peut-être idiote, mais j'aimerais savoir comment vous vous y prenez pour que les lentilles des caméras demeurent propres? Qu'est-ce qui est nécessaire pour que tout cela continue à fonctionner?

**M. Kellar :** Je ne suis pas certain de savoir de quel appareil vous voulez connaître la fiabilité, et je vous parlerai donc plus précisément de deux de nos appareils.

Tout d'abord, le système automatisé d'observations météorologiques que nous sommes en train d'installer partout au Canada dans le cadre de notre programme d'installation du système national d'observations météorologiques se révèle considérablement plus fiable que notre système précédent. Il y a quelques années, nous avons mis à l'essai pendant deux ans le système automatisé d'observations météorologiques à St. John's et à Iqaluit, au Nunavut. Nous avons présenté nos données à Transports Canada, et on nous a dit qu'il répondait aux normes et aux exigences. Nous avons ensuite commencé à l'installer partout au pays.

À ce jour, je crois que nous avons installé bien plus de 30 nouveaux systèmes automatisés d'observations météorologiques, et, dans certaines régions du pays, notre programme d'installation tire à sa fin. Le nombre que je viens de vous fournir est une approximation fondée sur ce que nous avons fait l'été dernier — je vais vérifier nos données pour m'assurer du nombre exact de systèmes qui ont été installés.

Les caméras météo que nous utilisons sont d'un modèle relativement récent. Ces caméras fournissent en temps réel un instantané des conditions météorologiques et certains repères de visibilité, et ces renseignements sont mis à jour aux dix minutes. Nous avons beaucoup utilisé ces caméras durant les Jeux olympiques pour assister les pilotes d'hydravion et d'hélicoptère de la Colombie-Britannique qui arrivaient à Whistler par la voie des airs et se posaient sur la mer, et vice versa. Durant cette période, notre système a été d'une fiabilité presque totale.

Cependant, eu égard aux paramètres établis d'évaluation de la fiabilité, il serait honnête de souligner que nous n'utilisons pas ce matériel depuis suffisamment longtemps pour quantifier clairement notre rendement sur le plan de la fiabilité. Ces données, qui nous sont communiquées par des observateurs météorologiques spécialisés se trouvant dans divers lieux, sont des outils que nous utilisons pour compléter les bulletins météorologiques de surface et soutenir le modèle de prévisions qu'utilise le Service météorologique du Canada.

I think that operators who use them would encourage having more of them because any weather reporting is good weather reporting, but we have not had them in operation long enough to get a true flavour for their reliability.

Perhaps Mr. MacDonald has some specifics that I am not aware of.

**Jeff MacDonald, Director, Operations Planning and Programs, NAV CANADA:** We have 76 AWOS sites across the country. Some are legacy sites that are being replaced, as Mr. Kellar explained. We also have 139 sites across Canada that have the cameras, and some of these are being upgraded from analog to digital.

With respect to the lenses and things like that, we test them and ensure that the type of weather conditions that can happen in an area are addressed with the establishment of the cameras there. Within NAV CANADA, we establish maintenance response times for every piece of equipment that we have — that is, the number of hours within which we must react when there is a failure. The cameras are subject to those maintenance response times as well.

Having said that, if it is considered urgent, the maintenance response time can be elevated. We look at that on a dynamic basis and if something needs to be repaired faster, it will be repaired faster.

**Senator Cochrane:** Are these augmented stations for airline pilots?

**Mr. Kellar:** All of our aviation weather is for airline pilots, private pilots and commercial pilots of all types, and/or dispatchers.

**Senator Cochrane:** Our function is to find out whether lighthouses are reliable. Could this be used for lighthouses?

**Mr. Kellar:** The weather reporting that is being provided today out of lighthouses is not to the same scale as that provided for aviation, but we do make the marine weather reports available to pilots and aviation by way of our flight information centres at eight locations across the country. Particularly for the B.C. coast, the primary flight information centre is based in Kamloops. People transiting up and down the coast will speak on an en route frequency to the Kamloops flight information centre and get all information available, whether it is coming from one of our facilities, one of our cameras, or from the lighthouse operator who is including it in the marine system.

**Senator Cochrane:** How and how often do you service the cameras?

**Mr. Kellar:** We service the cameras when they break.

**Senator Cochrane:** How do you know that they have broken?

Je pense que les exploitants qui utilisent notre système aimeraient bien qu'en plus de ces systèmes soient installés, car tout bulletin météorologique est bon à prendre, mais nous n'utilisons pas ce système depuis assez longtemps pour avoir une idée véritable de sa fiabilité.

M. MacDonald peut peut-être vous fournir des précisions que je ne suis pas en mesure de vous donner.

**Jeff MacDonald, directeur, Planification et programmes de l'exploitation, NAV CANADA :** Nous avons des systèmes automatisés d'observation météorologique dans 76 sites partout au pays. Comme M. Kellar l'a expliqué, quelques-uns d'entre eux sont d'anciens sites qui ont été remplacés. En outre, nous avons au Canada 139 sites munis de caméras, et nous sommes en train de moderniser quelques-uns de ces sites en substituant la technologie numérique à la technologie analogique.

En ce qui concerne les lentilles et les autres choses du genre, je dirai que nous les mettons à l'essai et que nous veillons à ce que les caméras installées dans tel ou tel lieu sont appropriées aux conditions météorologiques qui peuvent survenir à cet endroit. NAV CANADA se fixe des délais d'intervention pour ce qui est de l'entretien de tous ces appareils. Par « délai d'intervention », j'entends le nombre d'heures dont nous disposons pour réagir en cas de défaillance technique. Ces délais d'intervention s'appliquent également à l'entretien des caméras.

Cela dit, en cas d'urgence, le délai d'intervention peut être diminué. Nous sommes constamment à l'affût, et si un appareil doit être réparé plus rapidement, il le sera.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce que ces stations servent aux pilotes de ligne?

**M. Kellar :** Tous nos services de météorologie aéronautique sont destinés à tous les types de pilotes de ligne, de pilotes privés et de pilotes commerciaux, de même qu'aux répartiteurs.

**Le sénateur Cochrane :** Notre tâche consiste à déterminer si les phares sont fiables. Les phares pourraient-ils utiliser votre système?

**M. Kellar :** Les bulletins météorologiques actuellement établis depuis des phares ne sont pas de la même ampleur que ceux destinés à l'aviation, mais les pilotes peuvent accéder aux bulletins d'observation météorologique maritime par le truchement de nos huit centres d'information de vol disséminés un peu partout au pays. Plus particulièrement, le principal centre d'information de vol de la côte de la Colombie-Britannique est situé à Kamloops. Les avions qui sillonnent l'espace aérien longeant la côte ont accès à une fréquence en route qui leur permet de s'adresser au centre d'information de vol de Kamloops et d'obtenir tous les renseignements disponibles, qu'ils soient fournis par l'une de nos installations, par l'une de nos caméras ou par un exploitant de phares qui les fait figurer dans le système d'observation météorologique marine.

**Le sénateur Cochrane :** Comment et à quelle fréquence réparez-vous les caméras?

**M. Kellar :** Nous les réparons en cas de défaillance.

**Le sénateur Cochrane :** Comment savez-vous qu'il y a une défaillance?

**Mr. Kellar:** You stop seeing a signal on the website. They are live on the website. As I said earlier, they are a relatively new technology and they are an additional tool to provide decision support to aviation. They augment the automated weather stations as well as the manned weather stations that are already out there. When they break, we fix them.

**Senator Cochrane:** You have someone monitoring your website all the time?

**Mr. Kellar:** That is correct, at our eight flight information centres across the country.

**Senator Cochrane:** And that services all of Canada?

**Mr. Kellar:** That is right.

**Senator Cochrane:** How long did you say this has been operating?

**Mr. Kellar:** For the B.C. coast, following the initial transition to NAV CANADA in 1996, we had a total of two automated weather stations. We had weather being reported at four flight service stations. We had five contract weather offices and three old-generation weather cameras, as well as, at that time, nineteen light stations reporting marine weather.

Today, we have three automated weather stations, four flight service stations, five contract weather observation locations with people, ten existing new-generation weather cameras versus the initial three, and another five planned for the following year, as well as only seventeen light stations now reporting marine weather in addition to that. In one location, DND is providing this aviation weather.

**Senator Cochrane:** Can we talk about funding? You say you are a private company?

**Mr. Kellar:** That is correct.

**Senator Cochrane:** Where does your funding come from?

**Mr. Kellar:** Our funding comes through a fee-charge system where the airlines or air operators operating in Canada, across Canada or above Canada contribute on a fee-based structure into NAV CANADA, and we operate as a non-share capital corporation. Private pilots who own an aircraft that is registered in Canada pay a fee for the annual use of our services. Foreign aircraft operators who transit over top of Canadian airspace pay a series of fees that contribute to the operation of the Canadian air navigation system, and domestic operators or transborder operators pay various fees based on a wide range of criteria, some of which could be aircraft size or weight.

**M. Kellar :** Notre site web cesse de recevoir le signal émis par la caméra. Le site web reçoit les signaux des caméras en temps réel. Comme je l'ai mentionné plus tôt, il s'agit d'une technologie relativement nouvelle qui constitue un outil supplémentaire nous permettant d'aider les pilotes à prendre des décisions. En outre, ces caméras servent de complément aux stations météorologiques automatisées et aux stations météorologiques pourvues de personnel qui existent déjà. Nous réparons ces caméras en cas de défaillance technique.

**Le sénateur Cochrane :** Quelqu'un surveille votre site web en permanence?

**M. Kellar :** C'est exact, depuis nos huit centres d'information de vol dispersés au pays.

**Le sénateur Cochrane :** Et l'ensemble du territoire canadien est desservi?

**M. Kellar :** C'est exact.

**Le sénateur Cochrane :** Depuis combien de temps avez-vous dit que cela fonctionnait?

**M. Kellar :** Pour ce qui est de la côte de la Colombie-Britannique, après la transition initiale vers NAV CANADA en 1996, nous avions en tout deux stations météorologiques automatisées. Des bulletins météorologiques étaient fournis à quatre stations d'information de vol. Nous recourions, en vertu d'un contrat, aux services de cinq bureaux météorologiques, et nous avions trois caméras météo de l'ancienne génération. En outre, à cette époque, nous exploitions 19 stations de phares qui établissaient des rapports d'observation météorologique marine.

À l'heure actuelle, nous exploitons trois stations météorologiques automatisées, quatre stations d'information de vol, cinq stations contractuelles d'observation météorologique pourvues de personnel, dix caméras météo de la nouvelle génération — comparativement aux trois que nous avions au départ —, et nous prévoyons en exploiter cinq autres au cours de l'année prochaine. En outre, nous exploitons 17 stations de phares — comparativement à 19 au départ — qui fournissent des bulletins d'observation météorologique marine. Dans l'un de ces sites, le MDN s'occupe des observations météorologiques aéronautiques.

**Le sénateur Cochrane :** Pouvons-nous parler du financement? Vous avez dit que NAV CANADA était une entreprise privée?

**M. Kellar :** C'est exact.

**Le sénateur Cochrane :** D'où provient votre financement?

**M. Kellar :** Nos activités sont financées au moyen de frais que nous percevons des lignes aériennes ou des exploitants aériens exerçant des activités au Canada, partout au Canada ou au-dessus du Canada. NAV CANADA est une société sans capital-actions qui offre des services tarifés. Les pilotes privés qui possèdent un aéronef enregistré au Canada versent une cotisation annuelle pour utiliser nos services. Les exploitants d'aéronefs de l'étranger qui transitent par l'espace aérien du Canada paient toutes sortes de frais qui contribuent au fonctionnement du système de navigation aérienne du Canada, et les exploitants d'aéronefs intérieurs ou transfrontaliers versent divers frais établis en fonction d'une vaste gamme de critères, par exemple la taille ou le poids de l'aéronef.

**Senator Cochrane:** Do you have smaller planes mostly or do you have larger aircraft like Air Canada?

**Mr. Kellar:** Both.

**Senator Cochrane:** How many employees?

**Mr. Kellar:** Approximately 5,000 now. We commenced privatization in 1996. I think we had 6,300 and we are around 5,200 currently, or 5,000 to 5,200. In the summer months, we tend to have more employees during the construction season.

**Senator Poirier:** I just have one question on the funding. I know you receive no government funding and you said where your funding comes from. Since you are also offering services to the mariners in certain areas that are using your services through NAV CANADA, are there any fees? Do they help fund? Is there any fee for them to use your services or is that free to them?

**Mr. Kellar:** I think I understand the question correctly. Anyone in Canada who wishes to have access to our weather does not pay if they wish to access the weather over the Internet or over our aviation weather website. There is no fee for accessing or acquiring the weather. The only fee that kicks into place is if you are operating an airplane in Canadian airspace or over Canadian airspace.

**Senator Poirier:** Does that mean that any aircraft coming from another country but flying into Canadian airspace also helps with funding?

**Mr. Kellar:** Yes. Pre-1996, there was no collection of fees for foreign aircraft operating into Canada. As of 1996, a foreign aircraft operator operating into Canada or across Canada contributes to the Canadian system.

**Senator Poirier:** Would you say your service is used quite frequently, on a daily basis, by the mariners?

**Mr. Kellar:** Yes, extensively across the country. Our system is used on an hourly or minute basis, extensively.

**Senator Poirier:** Would you assume that is their first stop for weather information?

**Mr. Kellar:** Your question was about aviation or mariners?

**Senator Poirier:** Mariners at this point.

**Mr. Kellar:** I will qualify. I have absolutely no knowledge of how much the mariners use our system.

**Senator Raine:** It is good that you are here. Thank you very much. Frankly, I am finding a big disconnect between what you are telling us and what we just heard when we visited users of the

**Le sénateur Cochrane :** Ceux qui ont recours à vos services exploitent-ils surtout de petits avions, ou de plus gros aéronefs comme ceux d'Air Canada?

**M. Kellar :** Les deux.

**Le sénateur Cochrane :** Combien de personnes votre entreprise emploie-t-elle?

**M. Kellar :** À l'heure actuelle, environ 5 000. Notre privatisation a commencé en 1996. À ce moment-là, nous comptons 6 300 employés, et à l'heure actuelle, à peu près 5 200 — de 5 000 à 5 200. Durant l'été, pendant la saison de la construction, nous avons habituellement plus d'employés.

**Le sénateur Poirier :** J'ai seulement une question à poser concernant le financement. Je sais que vous ne recevez aucun financement du gouvernement, et vous avez expliqué comment vous financiez vos activités. Vous offrez également des services aux marins dans certaines régions où on a recours aux services de NAV CANADA — ces services sont-ils payants? Le cas échéant, ces droits contribuent-ils au financement de votre entreprise? Les marins doivent-ils payer des droits pour utiliser ces services, ou leur sont-ils offerts gratuitement?

**M. Kellar :** Je crois bien comprendre votre question. Quiconque au Canada souhaite accéder à nos renseignements météorologiques peut le faire gratuitement en consultant Internet ou notre site web de météorologie aéronautique. Il n'en coûte rien pour obtenir nos données météorologiques. Nos seuls services payants sont ceux qui sont offerts aux exploitants d'avion qui circulent dans l'espace aérien canadien ou qui passent par cet espace aérien.

**Le sénateur Poirier :** Est-ce que cela signifie que tous les aéronefs en provenance d'un autre pays et qui traversent l'espace aérien du Canada contribuent aussi à votre financement?

**M. Kellar :** Oui. Avant 1996, nous ne percevions aucun droit des exploitants d'aéronefs de l'étranger qui pénétraient l'espace aérien du Canada. Depuis 1996, tout aéronef qui se pose au Canada ou qui traverse l'espace aérien du Canada contribue au financement du système canadien.

**Le sénateur Poirier :** Diriez-vous que les marins ont recours très fréquemment, c'est-à-dire quotidiennement, à vos services?

**M. Kellar :** Oui — ils utilisent beaucoup nos services, partout au pays. Notre système est achalandé — il est utilisé toutes les heures, toutes les minutes.

**Le sénateur Poirier :** D'après vous, représentez-vous leur source privilégiée d'information météorologique?

**M. Kellar :** Vous parlez des aviateurs ou des navigateurs?

**Le sénateur Poirier :** Je parlais des navigateurs.

**M. Kellar :** Je précise. Je n'ai absolument aucune idée de la mesure dans laquelle les navigateurs ont recours à notre système.

**Le sénateur Raine :** Je suis ravie que vous soyez ici. Merci beaucoup. Pour être honnête, j'estime qu'il y a un écart considérable entre ce que vous nous dites et ce que nous avons

services that are provided by lighthouses on the West Coast. We heard from resource companies, fishermen, mariners of all kinds and aviation companies.

The aviation companies especially were unequivocal. I will paraphrase some of their remarks: Local information very important. Though lighthouse weather reports are less frequent, they're more valuable. They give the visibility in the sea state. The automated ones only give the wind speed and direction. We rely on the marine reports from the lighthouses. Too often the automated ones say no information. We rely on the West Coast. This is the Float Plane Operators Association. They need the cloud cover and the visibility and the sea state. Cannot depend on automated weather stations. Lighthouse keepers are dependable.

I was just trying to quickly pull up some comments, but a recurring theme in what we heard is that, where weather is a critical component of their safety, whether it is on the ocean or in the air, it is critical for them to get that weather from the lighthouses.

My question for you is the following: There are 27 staffed lighthouses on our coast. Why do you not have hourly weather information coming in from every one of those lighthouses? The lighthouses are there. In the past, they used to provide hourly weather reports. The services are being downgraded. We are hearing from the people that you cannot replace a person with a machine, no matter how good they are, because they do not always work; just when you need them the most, they can have a malfunction or breakdown.

First, why are only 17 lighthouses reporting to you?

**Mr. Kellar:** I will give you what I believe is the answer, and if I miss anything, Mr. MacDonald will augment it. I am not sure there is a disconnect. As I mentioned earlier, most people in aviation will indicate there is no such thing as too much weather information. With respect to a human observation versus an automated observation, there are various opinions on that.

To answer your question of why we are only providing the weather to our aviation customers, if they are looking en route up and down the coast, out of 17 locations every three hours, this is what has been made available to us through our contract with the Meteorological Service of Canada. If there are more lighthouses that are providing weather, we are not aware of that, because

entendu tout récemment lorsque nous avons rencontré des utilisateurs des services fournis par des phares de la côte Ouest. Nous avons rencontré des pêcheurs, toutes sortes de marins et des représentants d'entreprises de l'industrie des ressources et de compagnies aériennes.

Ce que ces gens nous ont dit, surtout ceux des compagnies aériennes, était sans équivoque. Je vais paraphraser quelques-unes des observations qu'ils ont formulées. L'information locale est très importante. Les phares fournissent des bulletins météorologiques de manière moins fréquente, mais ces bulletins sont plus utiles — ils contiennent des renseignements sur la visibilité en fonction de l'état de la mer, alors que les bulletins automatisés ne contiennent que des renseignements sur la vitesse et la direction du vent. Nous nous fions aux rapports d'observations météorologiques marines fournis par les phares, car trop souvent, les bulletins météo automatisés ne contiennent aucun renseignement. Nous nous en remettons aux informations provenant de la côte Ouest. Ceux qui nous ont dit cela, ce sont des membres de l'Association des exploitants d'hydravion. Ils ont besoin d'obtenir les données sur la couverture nuageuse, la visibilité et l'état de la mer. Ils ne peuvent pas s'en remettre aux stations météorologiques automatisées. Les gardiens de phare sont fiables.

Je tentais simplement de faire ressortir quelques-unes des observations qui nous ont été formulées, mais il y a quelque chose qui revenait souvent, à savoir qu'il était crucial pour ces personnes d'obtenir des données météorologiques provenant de phares — qu'il s'agisse de données de nature maritime ou aérienne —, car les données météorologiques sont un élément essentiel de leur sécurité.

Ma question est la suivante : il y a 27 phares avec personnel sur notre côte. Pourquoi ne recevez-vous pas toutes les heures des données d'observations météorologiques de chacun de ces phares? Ces phares sont là. Dans le passé, ils fournissaient toutes les heures des bulletins météorologiques. Les services sont dévalorisés. Les gens nous disent que l'on ne peut pas remplacer une personne par une machine, peu importe la qualité de cette dernière, car elle ne fonctionne pas toujours — elle peut tomber en panne ou être défectueuse au moment où on a le plus besoin d'elle.

Tout d'abord, pourquoi ne recevez-vous de données météorologiques que de 17 phares?

**M. Kellar :** Je vais vous répondre du mieux que je le peux, et si ma réponse n'est pas complète, M. MacDonald vous fournira les éléments manquants. Je ne suis pas certain que l'écart dont vous avez parlé existe. Comme je l'ai mentionné plus tôt, la plupart des gens du secteur de l'aviation vous diront qu'on n'a jamais trop de renseignements météorologiques. Quant à la question de savoir si les rapports d'observation établis par des personnes sont plus valables que les rapports d'observation automatisés, les opinions divergent.

Pour répondre à la question de savoir pourquoi nous ne fournissons des renseignements météorologiques qu'à nos clients du secteur de l'aviation, je vous dirai que, s'ils consultent, pendant qu'ils sillonnent l'espace aérien au-dessus de la côte, les bulletins météorologiques diffusés aux trois heures par les 17 phares, c'est que ce sont là les données qui nous sont fournies dans le cadre du

when we started as a privatized air navigation system, we had 19. I am only making the assumption. We have lost two since then and we have seventeen. Our relationship is with MSC.

**Senator Raine:** What is MSC?

**Mr. Kellar:** Meteorological Service of Canada, Environment Canada.

**Senator Raine:** The lighthouse keepers, all 27 of them, send their weather reports every three hours?

**Mr. Kellar:** Marine weather through the meteorological service.

**Senator Raine:** They send their observations: wind speed, direction, temperature?

**Mr. Kellar:** As well as ceiling, if they have it.

**Senator Raine:** They send that somewhere?

**Mr. Kellar:** To the Meteorological Service of Canada through a marine weather report. It enters into our system.

**Senator Raine:** Through the Coast Guard?

**Mr. Kellar:** No. From the Meteorological Service of Canada, with NAV CANADA, we share weather data back and forth. We have 200-and-some airports or locations in the country where we report the weather every hour or, when the weather changes, within the hour. In Kamloops, we might report the weather every 20 minutes if there is a significant weather change. We are providing direct weather services at that location because our level of service requires that. We put all that data and weather information out there for the aviation operators.

The Meteorological Service of Canada interprets the weather and provides forecasts and other information. If they receive weather from other parts of the country that is not NAV CANADA-reported weather information, they make available what they feel they can make available to us to provide the operating community of aircraft whatever we can give them for weather, and that happens to be 17 current lighthouse weather reports every three hours.

One of the things we may want to clarify so that you understand clearly is that there is a significant difference in the standard and training required for a weather observer that is providing aviation weather, versus the weather that is being provided on the marine weather reporting system by the lighthouses. It is a very different structure of training and level of standard and in terms what is expected. That is a fact.

marché que nous avons passé avec le Service météorologique du Canada. S'il y a d'autres phares qui diffusent des renseignements météorologiques, nous ne sommes pas au courant de cela, car lorsque nous avons lancé notre système privatisé de navigation aérienne, nous avions 19 phares. Je formule simplement une hypothèse. Depuis ce temps, nous avons perdu deux phares, et il nous en reste 17. Nous sommes en relation avec le SMC.

**Le sénateur Raine :** Qu'est-ce que le SMC?

**M. Kellar :** Le Service météorologique du Canada, qui relève d'Environnement Canada.

**Le sénateur Raine :** Les 27 gardiens de phare transmettent leurs bulletins météorologiques aux trois heures?

**M. Kellar :** Ils transmettent leurs bulletins météorologiques maritimes par le truchement du service météorologique.

**Le sénateur Raine :** Ils transmettent leurs observations touchant la température et la vitesse et la direction du vent?

**M. Kellar :** Et le plafond nuageux, s'ils disposent de renseignements à ce sujet.

**Le sénateur Raine :** À qui transmettent-ils ces bulletins?

**M. Kellar :** Ils transmettent un bulletin d'observation météorologique maritime au Service météorologique du Canada. Ce bulletin est versé dans notre système.

**Le sénateur Raine :** Par la Garde côtière?

**M. Kellar :** Non. Par le Service météorologique du Canada, avec lequel NAV CANADA échange des données météorologiques. Nous fournissons chaque heure des données météorologiques à quelque 200 aéroports et sites au pays, ou de façon plus fréquente si la météo change. À Kamloops, il arrive que nous diffusions des bulletins météorologiques aux 20 minutes, lorsque la météo change de façon importante. À Kamloops, nous fournissons des services météorologiques directs parce que notre niveau de service l'exige. Nous mettons toutes ces données et informations météorologiques à la disposition des exploitants du secteur de l'aviation.

Le Service météorologique du Canada interprète les données météorologiques et fournit des prévisions et d'autres types de renseignements — s'il reçoit d'autres régions du pays des renseignements météorologiques qui ne sont pas fournis par NAV CANADA, il nous transmet les renseignements qu'il estime pouvoir nous fournir de manière à ce que nous puissions transmettre à la communauté des exploitants d'aéronefs le plus grand nombre de données météorologiques possibles, et ces données sont diffusées aux trois heures par les 17 phares que nous exploitons actuellement.

L'une des choses que nous devrions peut-être tirer au clair pour que vous puissiez bien comprendre de quoi il retourne, c'est que les observateurs météorologiques qui fournissent des services de météorologie aéronautique et ceux qui utilisent le système d'observation météorologique maritime des phares doivent répondre à des normes et posséder une formation très différente. La formation de ces deux types d'observateurs, les normes qu'ils doivent respecter et les informations que l'on s'attend à recevoir d'eux sont très différentes. C'est un fait.

**Senator Raine:** Is there any reason why lighthouse keepers cannot be trained to the standard required by NAV CANADA?

**Mr. Kellar:** No, there should not be a reason. We train people every day.

**Senator Raine:** I understand. Many of your observations are made by volunteers across our country?

**Mr. Kellar:** No. In parts of the country there is weather that is reported to a lesser standard. We do not ignore that information.

However, when it comes into the criteria that are used on hourly weather observations or “specials,” as they are referred to — because they happen throughout the hour and the weather has changed significantly to generate a special — the trained personnel, meeting a certain standard, are trained to report the actual weather. That goes into the system, into the Meteorological Service of Canada system for their interpretive use for forecasting and other.

To your question, is there any reason to think that someone working at a lighthouse could not be trained, the answer is, no, there is absolutely no reason they could not be trained.

From our understanding, in the early days between the lighthouse service, the marine weather every three hours, to the Meteorological Service of Canada, we understood this to be — and I think we still do — a supplemental activity to whatever their core job was. We appreciated the weather, and still appreciate the weather, every three hours or whatever they give us, to help the rest of our weather network. I am not sure what their full-time job is. We are in the air navigation business, not the lighthouse business.

**Senator Raine:** I can appreciate that, and this is one of the things that we are wrestling with. The lighthouses are located strategically where there are marine hazards, but they are located in 27 locations up the wild and wonderful B.C. coast. They are fixed, they are warm, they have power, and they have caring and intelligent personnel who are capable of doing all kinds of services.

I am hearing from you that you would welcome the opportunity to get hourly reports to NAV CANADA standards from those locations.

**Mr. Kellar:** We welcome weather, and the more weather the better. Those same people you spoke to last week, or whenever it was you were out there, have an active dialogue and relationship

**Le sénateur Raine :** Y a-t-il une raison qui explique pourquoi les gardiens de phare ne peuvent pas recevoir une formation qui répondrait à la norme exigée par NAV CANADA?

**M. Kellar :** Non, il n’y a aucune raison qui explique cela. Nous formons des gens tous les jours.

**Le sénateur Raine :** Je comprends. Bon nombre des observations météorologiques que vous recevez sont faites par des bénévoles disséminés un peu partout au pays?

**M. Kellar :** Non. L’information que nous recevons de certaines régions du pays répond à des normes moins élevées. Nous ne fermons pas les yeux sur cette information.

Cependant, des critères sont appliqués pour ce qui est de l’information utilisée dans le cadre de nos bulletins météorologiques horaires ou « spéciaux », comme nous les appelons — car ils sont diffusés entre deux bulletins horaires si la météo a changé de façon importante. Le personnel appelé à signaler la météo réelle reçoit une formation à cette fin et doit répondre à certains critères. Ces renseignements sont versés dans le système du Service météorologique du Canada, qui l’interprète pour faire des prévisions et à d’autres fins.

Pour répondre à la question de savoir s’il y a une raison de croire qu’un gardien de phare ne pourrait pas recevoir une formation, je vous dirai que non, il n’y a absolument rien qui nous porte à croire que ces gens ne pourraient pas être formés.

Ce que nous pensions — et je crois que nous le pensons toujours —, c’est que, au départ, avant les bulletins de météorologie maritime aux trois heures, et avant le Service météorologique du Canada, les gardiens de phare fournissaient des services météorologiques, mais ceux-ci n’étaient qu’un supplément à leurs activités de base. Nous reconnaissons la valeur — et nous le faisons toujours — des données météorologiques qu’ils nous fournissent aux trois heures et de tout type de renseignement qu’ils nous fournissent et qui contribue à alimenter notre réseau d’information météorologique. Je ne suis pas certain de savoir en quoi consiste leur emploi à temps plein. Nous sommes dans le domaine de la navigation aérienne, et non pas dans celui des phares.

**Le sénateur Raine :** Je peux comprendre cela, et c’est l’un des problèmes avec lesquels nous sommes aux prises. Les phares sont situés stratégiquement, aux endroits où surviennent des dangers en mer — ils sont situés à 27 endroits de la côte sauvage et magnifique de la Colombie-Britannique. Ces phares sont en bon état, ils sont chauffés, ils sont alimentés en électricité, et ils sont exploités par des employés soucieux et intelligents qui sont capables de fournir toutes sortes de services.

Si je comprends bien ce que vous avez dit, vous seriez ouverts à la possibilité que ces phares transmettent à NAV CANADA des bulletins horaires répondant aux critères de votre entreprise.

**M. Kellar :** Nous accueillons favorablement toute information météorologique, et plus nous en aurons, mieux ce sera. Nous entretenons un dialogue et une relation constants avec ces gens

with us. They are working on a list where they will see the possible enhancement of more aviation weather cameras, because they fly on visual flight rules. There are not eyes everywhere.

I can appreciate their interest in utilizing the services wherever there are humans to provide visibility on a structured format. The current structure within that lighthouse weather reporting is every three hours. If the weather was coming out every hour, we would be sharing it.

**Senator Raine:** It is funny, because they used to do it every hour, and somehow they have been cut back to doing it every three hours. The ones we have spoken to, I am pretty sure they would be happy to do it every hour.

**Mr. Kellar:** The only concern is there is a big difference between the aviation weather observation, every hour that we provide it in 200-and-some locations across the country, and the degree and standard of the weather that is being reported out of those 17 light stations. There is a big difference today, but that is today.

**Senator Raine:** We have heard that the AWOS, the automated weather observation system, is 99 per cent accurate. That is from, I think, the Canadian Coast Guard or Environment Canada.

**The Chair:** Coast Guard.

**Senator Raine:** When we talked to both the lighthouse keepers and the people who use their services, we heard frequently that they are not reliable, they do not have a complete picture of the weather, and when they are out, because of where they are located, it takes a long time to go and fix them.

**Mr. Kellar:** I have no idea what knowledge a lighthouse operator would have of an automated weather observation system.

**Senator Raine:** The mariners are saying that.

**Mr. Kellar:** Back to the mariners. Unfortunately, our mission in life as an air navigation service provider is to aviation.

**The Chair:** If I could interject for a minute, because the disconnect that Senator Raine is talking about is across the board. There are people out there who pay taxes to the Government of Canada and who want services from the Government of Canada. There is a Government of Canada and it has various branches. The problem that we have is that those branches are operating in silos. The silos, they may talk to each other, but they do not work together.

avec lesquels vous avez discuté la semaine dernière ou je ne sais plus quand, lorsque vous étiez là-bas. Ils sont en train de dresser une liste qui leur permettra de déterminer si l'accroissement du nombre de caméras météo représenterait une amélioration pour eux, car ils pilotent en se fondant sur les règles de vol à vue. Ce n'est pas partout qu'il y a des yeux.

Je comprends qu'ils sont intéressés à recourir aux services partout où des personnes sont présentes pour fournir des données structurées concernant la visibilité. À l'heure actuelle, les phares transmettent des bulletins météorologiques aux trois heures — s'ils étaient diffusés aux heures, nous les retransmettrions.

**Le sénateur Raine :** C'est curieux, car auparavant, ils diffusaient des bulletins aux heures, et pour une raison ou une autre, ils ont réduit leur nombre de bulletins, et n'en diffusent plus qu'aux trois heures. Je suis assez certaine que les personnes avec lesquelles nous avons discuté seraient heureuses de diffuser des bulletins aux heures.

**M. Kellar :** L'unique préoccupation, c'est que le niveau et les critères de qualité des données météorologiques diffusées par ces 17 stations de phare sont très différents de ceux des données d'observation météorologique aéronautique diffusées chaque heure que nous fournissons depuis nos quelque 200 sites disséminés au pays. À l'heure actuelle, il y a une grande différence à cet égard, mais cela pourrait changer.

**Le sénateur Raine :** On nous a dit que le système automatisé d'observation météorologique était précis à 99 p. 100. Si je ne m'abuse, ce sont des gens d'Environnement Canada ou de la Garde côtière canadienne qui nous ont dit cela.

**Le président :** De la Garde côtière.

**Le sénateur Raine :** Les gardiens de phare et ceux qui ont recours à leurs services nous ont souvent dit que les phares ne sont pas fiables, qu'ils ne fournissent pas des renseignements météorologiques exhaustifs et que, en cas de panne, en raison de l'endroit où ils sont situés, cela prend beaucoup de temps pour se rendre sur place et les réparer.

**M. Kellar :** J'ignore si un gardien de phare saurait utiliser un système automatisé d'observation météorologique.

**Le sénateur Raine :** C'est ce que disent les navigateurs.

**M. Kellar :** Nous revenons encore aux navigateurs. Hélas, la mission de notre entreprise est de fournir des services en matière de navigation aérienne, et, par conséquent, nous nous consacrons à l'aviation.

**Le président :** Si vous me permettez d'intervenir quelques instants, j'aimerais dire que l'écart dont parle le sénateur Raine est visible partout. Les gens versent de l'impôt au gouvernement du Canada, et ils veulent que le gouvernement du Canada leur fournisse des services. Il y a le gouvernement du Canada, et il y a ses diverses ramifications. Le hic, c'est que ces ramifications travaillent en vase clos — elles communiquent peut-être ensemble, mais elles ne travaillent pas ensemble.

Senator Raine is asking those questions in depth because we have just spent a week listening. You just heard the testimony that those lighthouse keepers will go. Every five years they have been told: “You guys are going. You are out of here.”

If you are going to have a partnership, how can you have a partnership with people who are constantly under threat? What we found was a diminution of services and not an expansion. What we are trying to do is expand the services that lighthouse keepers get. We are trying to figure out a way to do that.

Our frustration is, on the one hand, we have the Coast Guard cutting down services, and, on the other hand, we have opportunities for services, like the one you just mentioned, if you could train those people.

Senator Raine is right when she talks about the pilots we spoke to, all the way from Vancouver Island up to Prince Rupert, and we must have talked to 15 different pilots and an association. We are talking about small aircraft here, not about Airbuses. That is how people get from island to island on the West Coast. They would like to talk to the lighthouse keepers but, if they are not there, how will they talk to them?

**Mr. Kellar:** I can appreciate the committee’s task. We, unfortunately, or fortunately, depending how one might look at it, do not receive any money from the silos or the Canadian government. We are responsible to a fairly rigid group of customers, and our regulator is Transport Canada. We are responsible under some fairly rigid regulation on the quality of services we provide, one of them being weather. Although I may be able to appreciate some of what I am hearing, I am not sure how relevant it is to what we do.

**The Chair:** That is what everyone is saying, you see. NAV CANADA says, “not my problem,” Transport Canada says, “not my problem,” Environment Canada says, “not my problem,” and Parks Canada says, “not my problem.”

**Mr. Kellar:** All but one are paid by taxpayers and one is private.

**The Chair:** That is right. They are all paid by taxpayers. We are all paid by taxpayers.

**Mr. Kellar:** They are not all paid by taxpayers. All but one are paid by taxpayers. NAV CANADA is a private company. Let us just be specific, if I could.

Si le sénateur Raine pose des questions détaillées, c’est que nous venons tout juste de passer une semaine à écouter des gens. Vous venez tout juste d’entendre un témoignage selon lequel les gardiens de phare disparaîtront. Tous les cinq ans, on leur dit qu’ils disparaîtront, qu’ils ne feront plus partie du décor.

Vous pourriez établir un partenariat, mais comment établir un partenariat avec des gens qui ont une épée de Damoclès qui leur pend constamment au-dessus de la tête? Ce que nous avons constaté, c’est qu’il y avait non pas un accroissement, mais une diminution des services. Ce que nous tentons de faire, c’est d’accroître les services que reçoivent les gardiens de phare. Nous tentons de trouver une manière de faire cela.

Ce qui est frustrant, c’est que, d’une part, la Garde côtière diminue les services, et que, d’autre part, moyennant une formation, ces gens pourraient fournir des services comme ceux que vous venez tout juste de mentionner, car il existe des possibilités à cet égard.

Ce que le sénateur Raine dit à propos des pilotes avec lesquels nous avons discuté est vrai — et, de l’île de Vancouver jusqu’à Prince-Rupert, nous avons dû parler à 15 pilotes différents, de même qu’aux membres d’une association. Et je parle de pilotes de petits aéronefs, non pas de pilotes d’avion de type Airbus. Sur la côte Ouest, les gens se rendent d’une île à l’autre par aéronef. Ces pilotes aimeraient discuter avec les gardiens de phare, mais si ceux-ci ne sont pas dans les phares, comment pourront-ils discuter avec eux?

**M. Kellar :** Je peux comprendre en quoi consiste la tâche du comité. Pour notre part, malheureusement, ou heureusement, selon le point de vue, nous ne recevons pas d’argent du gouvernement du Canada ni de l’une ou l’autre de ses ramifications travaillant en vase clos. Nous sommes responsables devant un groupe assez rigide de clients, et Transports Canada est notre organisme de réglementation. Les services que nous fournissons doivent répondre à des critères de qualité passablement rigoureux, et l’un de ces services est la transmission de bulletins météorologiques. Je suis capable de comprendre certaines des choses que j’entends, mais je ne suis pas certain que cela présente un intérêt pour les activités que nous menons.

**Le président :** Vous voyez, c’est ce que tout le monde affirme. NAV CANADA dit : « ce n’est pas mon problème »; Transports Canada dit : « ce n’est pas mon problème »; Environnement Canada dit : « ce n’est pas mon problème »; et Parcs Canada dit : « ce n’est pas mon problème ».

**M. Kellar :** Toutes ces organisations sont financées par les contribuables, à l’exception d’une, qui est une entreprise privée.

**Le président :** C’est exact. Toutes ces organisations sont financées par les contribuables. Nous sommes tous financés par les contribuables.

**M. Kellar :** Elles ne sont pas toutes financées par les contribuables. L’une d’entre elles n’est pas financée par les contribuables. NAV CANADA est une entreprise privée. Soyons précis, si vous le permettez.

We absolutely appreciate the additional information we are getting via the Meteorological Service of Canada of the lighthouse observers. I think we were asked here to give our view towards aviation weather, and if you talk to the pilots who flew up the coast, you got a good view from those people flying the Turbo Otters, the Twin Otters and everything else. We speak to them a few times a year as well about where we are growing our weather information and what more we can make available.

Since our Olympics exercise, we have had a fairly active dialogue about growing the amount of information available. How we do that is by the fees we collect from the air operators as a private business.

**The Chair:** I interrupted Senator Raine. Please continue.

**Mr. Kellar:** I am not sure if I answered the end of your question.

**Senator Raine:** Senator Rompkey was right in that there has been kind of a concerted, ongoing devaluing of lighthouse keepers by the agency that they are part of, which must be demoralizing for them. In spite of that, many of the most experienced ones are still there — they work 24/7 and there they are.

It is a resource that I think, personally, NAV CANADA should be asking the question of the Meteorological Service of Canada: “How can we get more information from those lighthouse keepers into your system?” It makes sense. They are there. If you have a webcam, for instance, if you wanted to put webcams, it makes sense to put them where someone can look after them. It is right there, on their building, rather than not having them.

**Mr. Kellar:** Today we have a contract in place until 2021 to have weather provided out of the light stations every three hours, at the level they are trained. I do not have an opinion as far as whether they could be, should be, or will be, trained further. Right now, we are happy with what we are getting.

**The Chair:** Let us turn it around. If you were asked by a government agency to do more training and to make them more familiar with technology and so on, would you do that?

**Mr. Kellar:** If we were asked, we would go to our customers under a structured consultation process, which is risk-based, all the aeronautical study. We would have a discussion about what level of service could be enhanced and how, whether it is additional weather reports coming from lighthouses, additional

Nous nous réjouissons tout à fait de recevoir les renseignements supplémentaires que les gardiens de phare fournissent au Service météorologique du Canada. Je crois que l'on nous a demandé de nous présenter ici pour exposer notre point de vue en ce qui concerne la météorologie aéronautique, et si vous avez discuté avec les personnes qui pilotent des Turbo Otters, des Twin Otters et tous les autres appareils du genre qui sillonnent la côte, vous avez obtenu une bonne idée de la situation. Quelques fois par année, nous discutons nous aussi avec eux de l'accroissement du nombre de renseignements météorologiques que nous fournissons et du type de renseignements supplémentaires que nous pourrions fournir.

Depuis les Jeux olympiques, nous avons entretenu un dialogue assez constant avec eux en ce qui concerne l'accroissement de la quantité de renseignements disponibles. Ce sont les droits que, en tant qu'entreprise privée, nous percevons des exploitants aériens, qui nous permettent de procéder à cet accroissement.

**Le président :** Sénateur Raine, je vous ai interrompu. Veuillez poursuivre.

**M. Kellar :** Je ne suis pas certain d'avoir répondu à la dernière partie de votre question.

**Le sénateur Raine :** Ce que le sénateur Rompkey a dit est exact, dans la mesure où l'agence dont relèvent les gardiens de phare a procédé à une certaine forme de dévalorisation concertée et constante du travail des gardiens de phare, ce qui doit être démoralisant pour ces derniers. En dépit de cela, bon nombre des gardiens de phare possédant le plus d'années d'expérience sont toujours en poste — ils travaillent 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Ils sont toujours là.

Pour ma part, j'estime qu'il s'agit d'une ressource dont devrait tirer profit NAV CANADA. Vous devriez vous adresser au Service météorologique du Canada et lui poser la question suivante : « Comment pouvons-nous verser dans votre système davantage de renseignements fournis par ces gardiens de phare? » Cela est logique. Ces gardiens de phare sont là. Si vous voulez installer des caméras web, par exemple, il est logique de les installer à un endroit où quelqu'un peut s'en occuper — vous pourriez les installer là, dans leur bâtiment, plutôt que de vous en passer.

**M. Kellar :** Nous avons passé un marché valide jusqu'en 2021 et aux termes duquel les stations de phare nous fourniront aux trois heures des renseignements météorologiques correspondant au niveau de formation des observateurs de ces installations. Je n'ai aucune opinion sur la question de savoir si ces personnes pourraient ou devraient recevoir une formation supplémentaire, ou si elles en recevront effectivement une. À l'heure actuelle, nous sommes heureux des renseignements que l'on nous fournit.

**Le président :** Examinons la question sous un autre angle. Si un organisme gouvernemental vous demandait de dispenser une formation supplémentaire à ces gens et de les familiariser avec la technologie et tout le reste, accepteriez-vous de le faire?

**M. Kellar :** Si l'on nous demandait de le faire, nous consulterions nos clients dans le cadre d'un processus structuré et axé sur les risques — une étude aéronautique complète. Nous discuterions de la mesure dans laquelle le niveau de service pourrait être accru et des moyens à prendre à cette fin, de la question de

implementation of technology that is not human aided and so forth, on where it was. We would look at the traffic in certain parts of the area that we are assessing, and we would do a full risk analysis that we would eventually share with Transport Canada. That is how we conduct business when it comes to assessing levels of service. It is safety, risk based.

**Mr. MacDonald:** All the changes that happened since 2003 with weather cameras and AWOS were based on a full consultation process with our customers and ongoing through the aeronautical study process.

**The Chair:** Who would you have a dialogue with on the coast of British Columbia?

**Mr. Kellar:** It would be the following: the BC Aviation Council; all of the float operators — there are less now that some of them have merged — that operate on the coast; general aviation through COPA, the Canadian Owners and Pilots Association; general aviation through the CBAA, the Canadian Business Aircraft Association; and the Air Transport Association of Canada because they have some members that are residents of the coast. That is pretty much it as far as domestic organizations. Many of the operators that reside on the West Coast belong to more than one of those groups.

We are regularly getting feedback from some of the operators that you may have well travelled on last week, both by way of the BC Aviation Council and by way of the Air Transport Association of Canada. We have had a lot of discussion on services pre- and post-Olympics, and some of the things we have learned from the Olympics, such as enhancing more weather cameras in parts of the islands that never had people but might have electricity that they could stand to benefit from. That is not necessarily taking into account with respect to the light stations.

**The Chair:** The same problem does not exist on the East Coast, I assume — does it?

**Mr. Kellar:** Which problem would that be?

**The Chair:** The same situation, let us put it that way.

**Mr. Kellar:** We do not receive any marine weather observations out of any lighthouses on the East Coast through the Meteorological Service of Canada. Whether they are there and providing something, I am not sure.

**Senator Cochrane:** What has happened to the weather forecasting that airports used to provide from Transport Canada?

savoir si les phares fourniraient des bulletins météorologiques supplémentaires, si une technologie automatisée et d'autres choses du genre devraient être mises en place, et de l'endroit où elles devraient l'être. Nous examinerions le trafic aérien dans certaines parties de la région en question, et nous procéderions à une analyse complète des risques que nous assumerions conjointement avec Transports Canada. C'est de cette façon que nous procédons lorsque nous évaluons les niveaux de service. C'est une question de sécurité, qui est évaluée en fonction des risques.

**M. MacDonald :** Tous les changements que nous avons effectués depuis 2003 avec la mise en place des caméras météo et du système automatisé d'observation météorologique étaient fondés sur un processus complet de consultation de nos clients, processus qui s'est poursuivi jusqu'au processus d'études aéronautiques.

**Le président :** Avec quelles organisations de la côte de la Colombie-Britannique discuteriez-vous?

**M. Kellar :** Nous discuterions avec le BC Aviation Council; avec tous les exploitants d'hydravion qui exercent leurs activités sur la côte — il y en a moins qu'auparavant puisque quelques-uns d'entre eux ont fusionné; avec la COPA, la Canadian Owners and Pilots Association, et avec l'ACAA, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, deux organisations qui représentent des membres du secteur de l'aviation générale; et avec l'Association du transport aérien du Canada, car quelques-uns de ces membres vivent sur la côte. C'est à peu près tout en ce qui concerne les organisations intérieures. Bon nombre des exploitants établis sur la côte Ouest appartiennent à plus d'une de ces organisations.

Nous recevons régulièrement, par le truchement du BC Aviation Council et de l'Association du transport aérien du Canada, des commentaires de quelques-uns des exploitants qui ont peut-être bien assuré votre transport au cours de vos déplacements la semaine dernière. Nous avons eu beaucoup de discussions sur les services avant et après les Jeux olympiques, et sur certaines des leçons que nous avons tirées des Jeux olympiques, par exemple le fait de perfectionner davantage les caméras météo installées dans les parties des îles où il n'y a jamais eu personne, mais où il y a peut-être de l'électricité dont elles pourraient tirer parti. En ce qui a trait aux stations de phare, cela n'est pas nécessairement pris en considération.

**Le président :** Je suppose qu'on n'a pas le même problème sur la côte Est, n'est-ce pas?

**M. Kellar :** De quel problème parlez-vous?

**Le président :** Je suppose que la situation est différente, disons-le comme ça.

**M. Kellar :** Aucun phare de la côte Est ne nous fournit le moindre bulletin d'observation météorologique maritime par le truchement du Service météorologique du Canada. Quant à savoir s'il y a des phares là-bas et s'ils fournissent des renseignements, je ne saurais le dire.

**Le sénateur Cochrane :** Que s'est-il passé avec les prévisions météorologiques que les aéroports diffusaient auparavant en se fondant sur des données de Transports Canada?

**Mr. Kellar:** When you say what has happened, the answer is nothing. There are more of them, but Transport Canada does not provide them.

In 1996, when Transport Canada commercialized the air navigation services to NAV CANADA, at all of those airports we took over the responsibility for reporting the weather. We have since grown that number, and we report it every hour or, if the weather changes significantly within that hour, it all goes into the Meteorological Service of Canada, and they have employed forecasters who do forecasts, in some locations, 24-hour rolling forecasts, and in some locations 12-hour forecasts.

The simple answer is nothing has happened, other than it has increased, as far as locations. It is just not Transport Canada anymore. That is the real difference.

If you go on the Weather Network, or if you access the web, as many of us do, to see what is happening tonight in Ottawa, that same information is coming from the Meteorological Service of Canada as forecasters, but the raw data they start with is being reported at over 200 airports in the country by our observers or contract observers — we have many contract observers — every hour or fraction thereof where the weather has a significant change. Nothing has happened, other than it has increased.

**Mr. MacDonald:** If changes do occur, once again, we are required, by regulations, to go through this process of an aeronautical study to consult with the customers to make changes either to the weather service we provide or any air navigation service.

**Senator Cochrane:** When an airline pilot needs to find out what the weather is like 10 minutes before he arrives, do you give that information?

**Mr. Kellar:** Yes. He can contact the air traffic control tower, the en route air traffic control centre, the flight information centres I made reference to earlier, and most of the country is covered by a radio frequency where a pilot of an airline or a float operator on the West Coast can talk to someone to get the latest weather.

**Senator Cochrane:** In other words, they are subcontracting.

**Mr. Kellar:** Or they are our employees; it is a combination of both.

**M. Kellar :** Que s'est-il passé avec cela? Rien. Les aéroports en fournissent davantage, mais Transports Canada ne les communique pas.

En 1996, lorsque Transports Canada a commercialisé les services de navigation aérienne, c'est NAV CANADA qui a hérité de ces services et qui a pris la responsabilité de diffuser les renseignements météorologiques dans tous ces aéroports. Nous avons accru le nombre de bulletins météorologiques, et nous les diffusons chaque heure, ou plus fréquemment si la météo change de façon importante — nous transmettons ces renseignements au Service météorologique du Canada, qui dispose d'employés affectés à l'établissement de prévisions. Dans certains sites, il s'agit de prévision sur 24 heures, et dans d'autres, de prévisions sur 12 heures.

La réponse simple, c'est que rien n'est arrivé à ces prévisions météorologiques, sinon que leur nombre a augmenté, du moins le nombre de sites où elles sont établies. Le véritable changement tient à ce que ces prévisions ne sont plus uniquement fournies par Transports Canada.

Si vous consultez Météo Média ou un site web, comme bon nombre d'entre nous le faisons, pour vous enquêter du temps qu'il fera ce soir à Ottawa, vous obtiendrez des renseignements semblables à ceux qui sont fournis par les spécialistes des prévisions du Service météorologique du Canada, mais ceux-ci se fondent sur des données brutes que des observateurs de NAV CANADA ou des observateurs contractuels — nous faisons affaire avec une kyrielle d'observateurs contractuels — fournissent depuis plus de 200 aéroports du pays à chaque heure ou à une fréquence plus élevée en cas de modification importante de la météo. Rien ne s'est passé, sinon que le nombre de prévisions météorologiques a augmenté.

**M. MacDonald :** Je le répète, si nous effectuons des changements, que ce soit sur le plan des services météorologiques que nous fournissons ou sur celui de tout service de navigation aérienne, nous sommes tenus, conformément aux règlements en vigueur, d'effectuer une étude aéronautique et de consulter les clients.

**Le sénateur Cochrane :** Si un pilote de ligne doit savoir quelles sont les conditions météorologiques de tel ou tel endroit 10 minutes avant son arrivée, lui fournirez-vous ces renseignements?

**M. Kellar :** Oui. Ce pilote peut communiquer avec la tour de contrôle de la circulation aérienne, le centre de contrôle de la circulation des aéronefs en vol ou l'un des centres d'information de vol auxquels j'ai fait allusion précédemment, et il peut aussi accéder à une fréquence radio qui dessert presque tout le territoire canadien et qui permet au pilote d'un avion de ligne ou d'un hydravion sur la côte Ouest de communiquer avec quelqu'un pour obtenir les plus récents renseignements météorologiques.

**Le sénateur Cochrane :** En d'autres termes, il s'agit de sous-traitants.

**M. Kellar :** Ou de nos employés — c'est une combinaison des deux.

**Senator Raine:** I am almost positive that in the job description for the lighthouse keepers, every three hours they take weather observations and they send them in. In addition, any time the weather changes, they send that in as well. Obviously, it is not coming in to you in the form that makes it optimal for your use. They are not trained up to your standards, and you would rather have hourly. Am I correct in that?

**Mr. Kellar:** Yes, in part of what you said you are correct. They are not trained up to our standards. We get hourly weather in various locations in the vicinity of many of the lighthouses. I cannot answer if any, or which of those 17 lighthouses on the West Coast we would like to have hourly weather for, unless we conducted an aeronautical study with our customers and the stakeholders in the area to determine that. Either way, I could not answer that.

**Senator Raine:** Have you conducted an aeronautical study of what we call the "Marine Highway" up the West Coast of British Columbia?

**Mr. MacDonald:** Yes, in 2003 we did an aeronautical study. Many of the things we have implemented came out of that aeronautical study that was fully consulted, and risk assessments were completed on it. The weather cameras at those sites, the AWOS and the different types of local weather graphics that came out were implemented as a result of that study.

**Senator Raine:** Did you find any places up the coast where you are missing information? I am thinking of Cape Scott in the southern tip of the Haida Gwaii.

**Mr. Kellar:** Based on the aeronautical study and the level of service with consultation at that point in time, we employed the appropriate weather services to mitigate what risk was exposed.

If that has changed since 2002 to what you are referring to, it has not been brought to our attention by the aviation operators in that area. There is quite an active dialogue back and forth with those operators. When we did that in 2002, we would have identified areas of concern or risk and mitigated them by implementing the significantly expanded amount of weather information that we have done since it was operated by Transport Canada in 1996, or pre-2002 even. We have continued to expand it. I would never say "never." We have not heard of a new concern or risk in the particular area that you are making reference to, to the best of my knowledge, from our operators.

**Le sénateur Raine :** Je peux affirmer que, dans la description de tâches d'un gardien de phare, il est indiqué que celui-ci doit effectuer des observations météorologiques et les diffuser aux trois heures. En outre, chaque fois que la météo change, il doit transmettre un bulletin. De toute évidence, ces bulletins ne répondent pas à vos critères, et vous ne pouvez pas les utiliser de façon optimale. Les gardiens de phare n'ont pas la formation nécessaire pour fournir des bulletins répondant à vos critères, et vous aimeriez mieux que ces bulletins soient produits toutes les heures. Est-ce exact?

**M. Kellar :** Oui, une partie de ce que vous dites est exacte. La formation des gardiens de phare ne répond pas à nos critères. Nous recevons des bulletins météorologiques de diverses installations situées non loin de bon nombre des phares. Je ne peux pas répondre à la question de savoir si nous aimerions recevoir des bulletins météorologiques de ces 17 phares de la côte Ouest ni indiquer desquels phares nous aimerions recevoir ce type de bulletin avant d'avoir mené une étude aéronautique auprès de nos clients et des intervenants de la région. D'une façon ou d'une autre, je ne peux répondre à cette question.

**Le sénateur Raine :** Avez-vous mené une étude aéronautique sur ce que nous appelons la « route maritime » au nord de la côte Ouest de la Colombie-Britannique?

**M. MacDonald :** Oui, nous avons mené une étude aéronautique à ce sujet en 2003. Bon nombre des choses que nous avons mises en oeuvre découlaient de cette étude aéronautique strictement fondée sur des consultations. En outre, des évaluations du risque ont été menées à ce sujet. Les caméras météo installées sur ces sites, le système automatisé d'observations météorologiques et les divers types de graphiques météorologiques locaux ont été mis en oeuvre à la suite de cette étude.

**Le sénateur Raine :** Avez-vous découvert qu'il y avait des lieux du nord de la côte à propos desquels vous n'aviez pas suffisamment d'information? Je pense plus particulièrement au cap Scott, qui se trouve sur la pointe sud de Haida Gwaii.

**M. Kellar :** En nous fondant sur l'étude aéronautique et le niveau de service en matière de consultation dont nous disposions à ce moment-là, nous avons utilisé les services météorologiques appropriés pour atténuer les risques décelés.

Si, depuis 2002, les choses ont changé pour devenir ce que vous dites, je n'en ai pas été informé par les exploitants du secteur de l'aviation de la région. Nous entretenons un dialogue assez dynamique avec ces exploitants. Lorsque nous avons fait cela en 2002, nous avons décelé les aspects qui soulevaient des préoccupations ou des risques, et nous les avons dissipés en accroissant de façon considérable la quantité de renseignements météorologiques recueillis et diffusés depuis que nous avons repris, en 1996, le service auparavant exploité par Transports Canada, ou même depuis la période précédant 2002. Cet accroissement s'est poursuivi. Il ne faut jamais dire « jamais ». Pour autant que je sache, les exploitants auxquels nous avons affaire ne nous ont jamais fait part d'une nouvelle préoccupation ou d'un nouveau risque dans la région à laquelle vous avez fait allusion.

**Senator Raine:** When you did the consultations in 2003, did you have good consultations with the Canadian Coast Guard with regard to their plans for the lighthouses?

**Mr. MacDonald:** If you go back in history, the services or the supplementary weather reports being provided were being provided by Transport Canada at the time of transfer. It was under contract. When that happened, we accepted that responsibility and continue to do that.

Looking at the requirements in 2003 was based on, as you will recall, the decision to cancel that program. It was reinstated very quickly after that. We continued to do a study.

**Senator Raine:** Let me make it clear here. When you were doing the study, you were under the impression at that time that the Coast Guard would be de-staffing the lighthouses, were you not?

**Mr. MacDonald:** Yes.

**Senator Raine:** Perhaps the optimal use of the lighthouses has not been fully considered by NAVCAN.

**Mr. MacDonald:** I would not say that. At the time, in 2001, because the weather reporting was not up to the standards we have for aviation weather set by Transport Canada, the decision was made by Transport Canada to remove those supplemental weather reports. However, after reaction by the customers and the float plane operators and the people operating, it was reinstated in 2002.

After that, we undertook a study to look at all the requirements in that area, including the supplemental weather reporting done at the time, to see where we needed to augment with additional weather capability. That is what came out of that study.

**Mr. Kellar:** It would be fair to point out we interpret the information that we get every three hours, first, because of the level of information and the training that goes into providing it as supplemental. To this day, we are under the understanding they have a full-time job, and this was supplemental.

**The Chair:** You mean the lighthouse keepers?

**Mr. Kellar:** Yes. Second, we have not been informed that they will stop doing this.

**The Chair:** Okay.

**Mr. Kellar:** Other than by being asked to come to this committee.

**The Chair:** Let us tell you. We found that they have been under siege. As a matter of fact, this goes back to the 19th century. Lighthouse keepers have been at the bottom of the food chain,

**Le sénateur Raine :** Lorsque vous avez mené des consultations en 2003, avez-vous eu de bonnes discussions avec la Garde côtière canadienne à propos de ce qu'elle prévoit faire avec les phares?

**M. MacDonald :** Si l'on remonte dans le passé, avant le transfert des responsabilités, c'est Transports Canada qui fournissait les services météorologiques ou les bulletins météorologiques supplémentaires. Ces services étaient fournis à contrat. Au moment du transfert, nous avons accepté ces responsabilités, et nous continuons à les assumer.

Vous vous rappellerez que l'examen des exigences mené en 2003 était fondé sur la décision de supprimer ce programme. Il a été rétabli très peu de temps après cela. Nous avons continué de mener une étude.

**Le sénateur Raine :** Permettez-moi de tirer quelque chose au clair. Lorsque vous meniez l'étude, vous aviez l'impression que la Garde côtière allait automatiser les phares, n'est-ce pas?

**M. MacDonald :** Oui.

**Le sénateur Raine :** Peut-être que NAV CANADA n'a pas examiné en détail la question de l'utilisation optimale qui peut-être être faite des phares.

**M. MacDonald :** Je ne dirais pas cela. À ce moment-là, en 2001, Transports Canada a pris la décision de supprimer les bulletins météorologiques supplémentaires puisque les bulletins météorologiques ne répondaient pas aux normes qu'il avait fixées en matière de météorologie aéronautique. Cependant, vu la réaction des clients et des exploitants et des pilotes d'hydravion, ces bulletins ont été rétablis en 2002.

Par la suite, nous avons entrepris une étude portant sur toutes les exigences dans ce domaine, y compris celles touchant les bulletins météorologiques supplémentaires diffusés à cette époque, afin de déterminer à quels égards nous devons accroître nos capacités météorologiques. C'est ce qui a découlé de cette étude.

**M. Kellar :** Il serait juste de souligner que nous interprétons les renseignements que nous recevons aux trois heures, premièrement en raison de la formation et du niveau d'information qui sont requis pour fournir ces bulletins supplémentaires. À ce jour, d'après ce que nous croyons comprendre, ces gens occupent un emploi à temps plein, et ces bulletins météorologiques s'ajoutent à leur travail.

**Le président :** Vous parlez des gardiens de phare?

**M. Kellar :** Oui. Deuxièmement, nous n'avons pas été informés du fait qu'ils cesseraient de faire cela.

**Le président :** D'accord.

**M. Kellar :** Si on ne nous avait pas invités à nous présenter devant le comité, nous ne l'aurions pas su.

**Le président :** Permettez-moi de vous expliquer : nous avons découvert qu'ils étaient persécutés. En fait, cette persécution remonte au XIX<sup>e</sup> siècle. On considérait que les gardiens de phare

and have been treated as such. That is still happening because the Coast Guard feels they are not necessary. Technology is in, human beings are out. That is the simple message.

They are no longer needed. Here you are and we are talking about training these people. You ask what they do. Their services have been cut. Their boats have been taken away from them and they cannot do carpenter work anymore. There are all sorts of things they used to do that they cannot do now. They are told not to do it for labour relations reasons or one reason or another.

The reality is that their duties have shrunk. Tonight, we are talking about how we can enhance those duties. The problem we have here is that you are a private organization, so a government really has to come to you and say: "Would you do this?" I do not know whether the Coast Guard will do this.

**Mr. Kellar:** We are a private business that operates as a business and we have a service level to provide, which we do exceptionally well, particularly when it comes to weather.

That being said, we are continuously having discussions with various different departments of federal and provincial governments about different parts of our business. I suspect we will for years to come.

**The Chair:** I hope that your discussions with the Coast Guard take place very soon.

**Mr. Kellar:** It is important. Marine weather reports are with the Meteorological Service of Canada. We do not communicate with the Coast Guard. I do not mean we do not communicate with them. Every time a helicopter takes off, we communicate with them. I mean we pay annually for contractual relationships. We do so for those 17 lighthouses to provide us a modified observation from what we would provide every three hours. We pay it to the Meteorological Service of Canada.

**The Chair:** Yet they are not owned by the Meteorological Service of Canada.

**Mr. Kellar:** I suspect there is a contracting arrangement between the two federal departments.

**The Chair:** That is what I meant a minute ago by the frustrations we have. We keep going around in circles here; it is like nailing jelly to a wall. We cannot seem to get at anything substantial and get the right people talking to each other. That is part of our problem.

**Mr. Kellar:** We talk continuously and often with the Meteorological Service of Canada about information available cross this country. The 17 lighthouses we are talking about today

étaient au bas de l'échelle sociale, et on les a traités en conséquence. Les choses n'ont pas changé, car la Garde côtière estime qu'ils ne sont pas nécessaires. La technologie est en vogue, et les êtres humains sont démodés — voilà, pour l'essentiel, le message qu'on leur transmet.

Ils ne sont plus nécessaires. Vous vous présentez ici et vous parlez de leur dispenser une formation. Vous nous demandez en quoi consiste leur travail. Les services qu'ils fournissent ont été coupés. On leur a enlevé leurs bateaux, et ils ne peuvent plus exécuter de tâches de charpentier. Il y a toutes sortes de tâches qu'ils exerçaient dans le passé et qu'ils n'exercent plus. On leur dit qu'ils ne peuvent plus exécuter ces tâches pour des raisons de relations de travail ou pour n'importe quelle autre raison.

La réalité, c'est que leur nombre de tâches s'est atrophié. Ce soir, nous discutons de la manière dont nous pouvons mettre en valeur les tâches exécutées par les gardiens de phare. Le hic, c'est que l'organisation que vous représentez est une entreprise privée — il faut donc qu'une organisation gouvernementale s'adresse à vous et vous demande : « Seriez-vous disposés à faire cela? » J'ignore si la Garde côtière le fera.

**M. Kellar :** Nous représentons une entreprise privée qui fonctionne comme telle. Nous avons un niveau de service à offrir, ce que nous faisons exceptionnellement bien, surtout en matière de météo.

Cela dit, nous discutons continuellement des différents aspects de nos activités avec divers ministères fédéraux et provinciaux. Je suppose que ces discussions se poursuivront pendant encore des années.

**Le président :** J'espère que vous discuterez très bientôt avec la Garde côtière.

**M. Kellar :** C'est important. Les bulletins météorologiques maritimes relèvent du Service météorologique du Canada. Nous ne sommes pas en contact avec la Garde côtière. Je ne suis pas en train de dire que nous ne communiquons pas avec elle — chaque fois qu'un hélicoptère décolle, nous communiquons avec elle. Ce que je veux dire, c'est que nous payons annuellement pour des relations contractuelles. Nous le faisons pour que ces 17 phares nous fournissent des observations différentes de celles que nous diffuserions aux trois heures. Nous payons cela au Service météorologique du Canada.

**Le président :** Et pourtant, le Service météorologique du Canada n'en est pas propriétaire.

**M. Kellar :** Je suppose que les deux ministères fédéraux ont conclu une entente contractuelle.

**Le président :** C'est ce que je voulais dire il y a quelques instants lorsque j'ai évoqué nos frustrations. Nous ne cessons pas de tourner en rond — nous cherchons la quadrature du cercle. Nous semblons incapables d'en arriver à quelque chose de concret et de mener les bonnes personnes à nouer un dialogue. C'est une partie de notre problème.

**M. Kellar :** Nous discutons continuellement et fréquemment des renseignements disponibles partout au pays avec le Service météorologique du Canada. Les 17 phares dont nous parlons

are only 17 locations of many. We have a contractual arrangement for a certain degree of weather with the Meteorological Service of Canada.

I am trying to quantify this. We do not go out and shop multiple different federal governments for one service. When it comes to weather, Environment Canada are the experts and we report the data to them regularly.

**The Chair:** Those pilots who fly up and down that coast want to know the sea state at any one time. The weather in B.C. can change just like that. There is a fair amount of traffic, and the traffic is increasing as far as we can tell. They not only want to know what is happening in the air, what the temperature is and so on; the pilots want to know what is happening on the water.

**Mr. Kellar:** We are very familiar with that. We often do aeronautical studies that address just that. I think we are very much aligned with what the pilots want.

**Senator Raine:** This has been very interesting. I think we need to call Environment Canada back.

**The Chair:** We need to keep calling people.

**Senator Raine:** We were getting from the users of the information that the automated systems were not as reliable. They were often out of commission with no information coming through, especially during storm periods when they need them.

**Mr. Kellar:** Part of that reliability that they referenced is the reason we have a national program to replace 80-some of them with a new-generation automated weather station that has a different reliability factor. That is the automatic weather system we tested for two years before being approved by our regulator in Iqaluit, Nunavut, and St. John's in Newfoundland to ensure that the reliability was there, and the quality of the weather was there to meet the standards of our regulator, Transport Canada. That is why we embarked on a multi-million dollar project to put that in place in 86 locations in the country.

It is possible that some of the feedback regarding reliability could be attributed to the older generation. I am not sure. I do not know specifically what you are referring to. However, we were not satisfied with the reliability of the old generation of AWOS either, which is why we made the decision to put a capital plan together to replace them.

aujourd'hui ne représentent qu'une infime partie des phares qui existent. Nous avons conclu une entente contractuelle avec le Service météorologique du Canada touchant un certain nombre de services météorologiques.

Je tente de quantifier cela. Nous ne faisons pas de magasinage auprès de multiples ministères fédéraux avant d'obtenir un service. En matière de météorologie, l'expertise se trouve au sein d'Environnement Canada, et nous lui fournissons régulièrement des données.

**Le président :** Ces pilotes qui sillonnent la côte veulent connaître l'état de la mer à tout moment. En Colombie-Britannique, la météo peut changer en un clin d'oeil. Il y a beaucoup de circulation, et pour autant que nous sachions, elle est en croissance. Des pilotes ne veulent pas seulement savoir ce qui se passe dans les airs, c'est-à-dire connaître la température et les autres paramètres du genre; les pilotes veulent aussi savoir ce qui se passe sur l'eau.

**M. Kellar :** Nous savons très bien cela. Nous menons souvent des études aéronautiques portant justement sur cette question. Je crois que les renseignements que nous fournissons sont conformes aux renseignements que les pilotes veulent obtenir.

**Le sénateur Raine :** Cela a été très intéressant. À mon avis, nous devons demander à des représentants d'Environnement Canada de se présenter de nouveau devant le comité.

**Le président :** Nous devons continuer à demander à des gens de se présenter devant le comité.

**Le sénateur Raine :** Ceux qui utilisent l'information nous ont dit que les systèmes automatisés ne sont pas aussi fiables que les autres systèmes. Ils nous ont dit que ces systèmes étaient souvent hors service et qu'ils se retrouvaient sans renseignements lorsqu'ils ont besoin de ces renseignements, surtout durant les périodes de tempête.

**M. Kellar :** Ces lacunes sur le plan de la fiabilité auxquelles ces gens ont fait allusion expliquent en partie pourquoi nous avons mis en place un programme national visant à remplacer le système de quelque 80 sites par un système automatisé dernier cri d'une fiabilité différente. Ce système, c'est le système d'observation météorologique automatisé qui a été approuvé par notre organisme de réglementation à Iqaluit, au Nunavut, et à St. John's, à Terre-Neuve, après que nous l'avons mis à l'essai pendant deux ans pour nous assurer qu'il était fiable et que la qualité des données météorologiques qu'il nous permettait d'obtenir répondait aux normes de notre organisme de réglementation, Transports Canada. C'est la raison pour laquelle nous avons entrepris de mettre ce système en place dans 86 sites du pays, projet d'une valeur de plusieurs millions de dollars.

Il est possible que certains commentaires touchant la fiabilité concernaient l'ancien système. Je ne suis pas certain. Je ne sais pas précisément de quoi vous parlez. Cependant, je peux dire que nous n'étions pas nous non plus satisfaits de la fiabilité de l'ancien système automatisé d'observation météorologique, et c'est pourquoi nous avons décidé d'élaborer un plan d'immobilisations en vue de remplacer ce système.

**Senator Raine:** Everyone would agree that the more tools you have at your disposal the better. We are looking at the idea that heat, light and a human being in a location, surely, must be a valuable resource for you to look at when deploying all of your aids to navigation. We need a little bit more information on that.

**The Chair:** We have been at this for almost three hours.

**Senator Cochrane:** If the Meteorological Service of Canada would ask you to take on the role of supplying the weather information that the lighthouses now provide, would you be able to do that?

**Mr. Kellar:** I am not sure I understand that question.

**Mr. MacDonald:** You are saying that if the light stations did not exist and the reporting being done by the individuals today was gone, what would we do?

**Senator Cochrane:** Yes. Would NAV CANADA be prepared to, under contract with the government, take on that service?

**Mr. MacDonald:** As we said before, we would get back into working with our customers to reassess through the aeronautical study what the gaps and requirements are for that coast, and work with them to address those issues through our normal process.

**Senator Cochrane:** To see if it was feasible.

**Mr. MacDonald:** Yes.

**Mr. Kellar:** It is important to note today that such weather does not constitute “essential” as far as providing aviation weather to that area; it is additional, supplemental information. If that was removed, we would have to sit down, assess the traffic levels, operators and have everyone’s feedback to determine whether we needed to change that.

I will stress again that it is supplemental. It is not part of the core aviation weather requirement today.

**The Chair:** The float plane operators do not see it as supplemental.

**Mr. Kellar:** The way our relationships work with operators in all of Canada is that, if they have a concern they raise with us, we sit down and do an aeronautical study. It does not matter if it is removed, closed or open. That is the relationship we have with the operators in this country.

**Le sénateur Raine :** Tout le monde serait d’accord pour dire que plus vous aurez d’outils à votre disposition, mieux ce sera. Nous examinons l’idée selon laquelle un être humain dans un bâtiment chauffé et éclairé doit assurément représenter une ressource précieuse que vous auriez intérêt à prendre en considération au moment de déployer l’ensemble de vos services d’aide à la navigation. Nous avons besoin d’obtenir un peu plus de renseignements à ce sujet.

**Le président :** Nous discutons de cela depuis près de trois heures.

**Le sénateur Cochrane :** Si le Service météorologique du Canada vous demandait d’assumer le rôle consistant à fournir les renseignements météorologiques que les phares fournissent à ce moment-ci, seriez-vous capables de le faire?

**M. Kellar :** Je ne suis pas certain de comprendre la question.

**M. MacDonald :** Vous voulez savoir ce que nous ferions si les phares et les bulletins météorologiques qu’ils diffusent actuellement n’existaient plus?

**Le sénateur Cochrane :** Oui. Est-ce que NAV CANADA serait prête à conclure un marché avec le gouvernement afin de prendre en charge ce service?

**M. MacDonald :** Comme je l’ai dit précédemment, nous consulterions nos clients pour réévaluer, au moyen d’une étude aéronautique, les lacunes et les exigences spécifiques à cette côte, et nous collaborerions avec eux pour régler ces problèmes au moyen de notre processus normal.

**Le sénateur Cochrane :** Pour voir si cela est faisable.

**M. MacDonald :** Oui.

**M. Kellar :** À ce moment-ci, il est important de souligner que ces renseignements météorologiques ne sont pas « essentiels » — ces renseignements relatifs à la météorologie aéronautique de cette région constituent de l’information additionnelle, de l’information supplémentaire. Si ces renseignements n’étaient plus fournis, nous devrions prendre un moment pour évaluer les volumes de circulation et les exploitants, et pour demander à tous les intervenants de formuler des commentaires pour que nous puissions déterminer si nous devons prendre des mesures pour changer cette situation.

J’insiste de nouveau sur le fait qu’il s’agit de renseignements supplémentaires — ils ne font pas partie des renseignements météorologiques essentiels que doivent posséder les exploitants selon les exigences en vigueur.

**Le président :** Les exploitants d’hydravions ne considèrent pas ces renseignements comme des renseignements supplémentaires.

**M. Kellar :** Nos relations avec les exploitants de toutes les régions du Canada fonctionnent de la manière suivante : s’ils nous font part d’une préoccupation, nous l’examinons dans le cadre d’une étude aéronautique. Que cela soit supprimé, fermé ou ouvert n’a aucune importance. C’est de cette façon que fonctionnent nos relations avec les exploitants du pays.

**The Chair:** Thank you very much for coming. We have work to do. You have at least clarified some things for us. Thank you very much.

**Mr. Kellar:** Thank you for having us.

(The committee adjourned.)

**Le président :** Merci beaucoup de vous être présentés ici. Nous avons du pain sur la planche. Au moins, vous avez tiré au clair certaines choses. Merci beaucoup.

**M. Kellar :** Merci beaucoup de nous avoir invités.

(La séance est levée.)

OTTAWA, Thursday, November 25, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 9 a.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Bill Rompkey** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** I call this meeting to order. My name is Senator Bill Rompkey; I am Chair of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. We have been engaged in a study of lighthouses and lighthouse keepers, looking specifically at the absence or pending absence of lighthouse keepers on both coasts, particularly in Newfoundland and Labrador and British Columbia.

We travelled to both coasts; we travelled to Newfoundland and Labrador and visited lighthouses and we travelled to British Columbia and visited lighthouses all way from Vancouver Island up to Prince Rupert. We are in the final stages of our report for the Senate, with a copy to the Minister of Fisheries and Oceans on the issue of the staffing of lighthouses.

We have before us from Transport Canada, Donald Roussel, Director General, Marine Safety. We have from the Transportation Safety Board of Canada, Chief Operating Officer Jean L. Laporte and Senior Marine Investigator Brian Lewis. We will ask both organizations to make a presentation to us, after which we will get into questions.

I would now like members of the committee to introduce themselves, starting with Senator MacDonald.

**Senator MacDonald:** Mike MacDonald from Nova Scotia.

**Senator Hubley:** Elizabeth Hubley, Prince Edward Island.

**Senator Poy:** Vivienne Poy from Toronto.

**Senator Murray:** Lowell Murray, a senator from Ontario. I am not a member of this committee but I have some history on this issue and an interest in it, which explains my presence here this morning.

**Senator Poirier:** Rose-May Poirier from New Brunswick.

**Senator Raine:** I am Nancy Greene Raine from British Columbia.

OTTAWA, le jeudi 25 novembre 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 9 h pour étudier les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens).

**Le sénateur Bill Rompkey** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Je déclare la séance ouverte. Je suis le sénateur Bill Rompkey; je suis président du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Nous procédons actuellement à une étude sur les phares et les gardiens de phare et nous nous intéressons en particulier à l'absence réelle ou imminente des gardiens de phare sur les deux côtes, en particulier à Terre-Neuve-et-Labrador et en Colombie-Britannique.

Nous avons visité les deux côtes; nous sommes allés à Terre-Neuve-et-Labrador pour visiter des phares et nous sommes allés en Colombie-Britannique, où nous avons visité des phares de l'île de Vancouver jusqu'à Prince Rupert. Nous en sommes aux dernières étapes de la préparation du rapport que nous adresserons au Sénat, avec copie au ministre des Pêches et des Océans, sur le personnel des phares.

Nous accueillons aujourd'hui Donald Roussel, qui est directeur général de la Sécurité maritime à Transports Canada. Nous entendrons aussi, du Bureau de la sécurité des transports du Canada, l'administrateur en chef des opérations, Jean L. Laporte, et l'enquêteur maritime principal, Brian Lewis. Nous allons demander aux deux organisations de nous présenter leurs déclarations, puis nous passerons aux questions.

J'aimerais d'abord que les membres du comité se présentent, en commençant par le sénateur MacDonald.

**Le sénateur MacDonald :** Mike MacDonald, de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Hubley :** Elizabeth Hubley, Île-du-Prince-Édouard.

**Le sénateur Poy :** Vivienne Poy, de Toronto.

**Le sénateur Murray :** Lowell Murray, sénateur de l'Ontario. Je ne suis pas membre du comité, mais je m'intéresse à la question, ce qui explique ma présence ici aujourd'hui.

**Le sénateur Poirier :** Rose-May Poirier, du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Raine :** Je suis Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

**The Chair:** I remind all members again that we only have an hour, so we have to make questions concise and clear, as I know senators will.

[*Translation*]

**Donald Roussel, Director General, Marine Safety, Transport Canada:** Thank you, Mr. Chairman. My presentation will concern the organization that I represent and its role in navigation.

Transport Canada Marine Safety plays a significant role by establishing and maintaining regimes that provide for safe shipping and protecting the marine environment from damage due to shipping activities.

The most important aspect of our mandate is to protect the public interest and to ensure the safety of the travelling public and of ships carrying cargo. We do this by supporting, promoting and regulating marine practices that protect life, health, property and the marine environment in a context of an efficient and sustainable marine transportation system worthy of public confidence.

We have about 188 employees here in Ottawa and 477 employees in regional offices across Canada. We have an operating budget of approximately \$70 million. We develop and maintain regulations, examinations and training standards for the certification of seafarers, that is marine captains and officers. We also maintain a Canadian vessel registry. All Canadian ships are in Transport Canada's registry, under my service.

We deliver an internal technical training program to our ship inspector community, prevention-based programs to promote small vessel and recreation boating safety, and we conduct research in the marine transportation sector, for example, in the field of safety equipment.

Finally, we administer the Navigable Waters Protection Program and oversee pilotage matters under the aegis of four Crown corporations: the Laurentian, Great Lakes, Atlantic and Pacific pilotage authorities.

To provide these services, we collaborate with many partner organizations, such as industry associations, labour unions, special interest groups and federal and provincial governments.

As you can see, Transport Canada Marine Safety plays a central and important role in navigation safety. Lighthouses are but one type of aid that mariners employ to assist them in safe navigation. However, lighthouses, and other such aids to navigation, do not fall under Transport Canada's purview and are under the aegis of the Department of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard. Transport Canada Marine Safety contributes to navigation safety by administering regulations that

**Le président :** Je rappelle à tous les membres que nous n'avons qu'une heure, alors nos questions devront être concises et claires et je sais que je peux compter sur vous pour cela.

[*Français*]

**Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada :** Merci, monsieur le président. Ma présentation portera sur l'organisation que je représente et de son rôle relativement à la navigation.

La Sécurité maritime de Transports Canada joue un rôle important en établissant et en maintenant des régimes qui permettent d'assurer la sécurité de la navigation et de protéger l'environnement marin contre les dommages causés par les activités de la navigation.

L'aspect le plus important de notre mandat est de protéger l'intérêt public et d'assurer la sécurité des voyageurs et des navires qui transportent des cargaisons. Nous l'accomplissons en soutenant, encourageant et réglementant les pratiques maritimes qui permettent de protéger la vie, la santé, les biens et l'environnement marins dans le cadre d'un système de transport maritime efficace, durable et digne de la confiance du public.

Nous avons environ 188 employés à Ottawa, et 477 dans les régions du Canada. Notre budget de fonctionnement s'élève à environ 70 millions de dollars par année. Nous élaborons et mettons en application des normes en matière de réglementation d'exams, de formation pour la délivrance de certificats aux gens de mer, donc les capitaines et les officiers de marine. Nous tenons également un registre canadien d'immatriculation des bâtiments canadiens, donc tous les navires canadiens sont sous le registre de Transports Canada, sous mon service.

Nous offrons un programme de formation technique interne à nos inspecteurs de navire, des programmes de prévention visant à promouvoir la sécurité des petits bâtiments et des embarcations de plaisance, et effectuons des recherches dans le secteur du transport maritime, par exemple, dans le domaine des équipements de sécurité.

En conclusion, nous gérons le programme de protection aussi des eaux navigables et supervisons les questions relatives au pilotage sous l'égide des quatre corporations de la Couronne : l'administration du pilotage des Laurentides, des Grands Lacs, de l'Atlantique et du Pacifique.

Afin de fournir ces services, nous collaborons avec de nombreuses organisations telles que les associations de l'industrie, les armateurs, les syndicats, les groupes d'intérêts spéciaux et les gouvernements provinciaux et fédéraux.

Comme vous pouvez le constater, la Sécurité maritime de Transports Canada joue un rôle central et important en matière de sécurité de la navigation. Les phares constituent un type d'aide que les marins utilisent pour naviguer en toute sécurité. Toutefois, les phares et les autres types d'aide à la navigation ne relèvent pas de la compétence de Transports Canada et sont sous l'égide du ministère des Pêches et Océans et de la Garde côtière canadienne. La Sécurité maritime de Transports Canada contribue à la

vessels carry navigational equipment and charts, communicate safely, use navigation lights, whistles and signals, obey ship routing measures, and observe the rules of the road.

There is no impact on Transport Canada Marine Safety's operations from the automation of lighthouses.

**Jean L. Laporte, Chief Operating Officer, Transportation Safety Board of Canada:** Mr. Chairman, thank you for inviting the Transportation Safety Board of Canada to speak here this morning. I would like to take this opportunity to make a few opening remarks.

[English]

The Transportation Safety Board's mandate is to advance transportation safety by conducting independent investigations, including public inquiries when necessary, into selected occurrences in the four federally regulated transportation modes of marine, pipeline, rail and air. Our goal is to determine what happened and why in the hopes that it does not happen again. In other words, we investigate for causes and contributing factors. We also identify safety deficiencies, make recommendations to eliminate or reduce these deficiencies and report publicly on our work.

[Translation]

In March of this year, the TSB published a safety Watchlist, identifying nine transportation issues that pose the greatest risk to Canadians. Some of these issues were mode-specific, accidents involving loss of life on fishing vessels, for example, whereas others were multi-modal.

[English]

At the TSB, we view this safety *Watchlist* as a blueprint for change — a push, if you will, to help industry and regulators to work together at improving safety. That is exactly what has happened.

In the months after the release of the safety *Watchlist*, we met with industry members and associations and with Transport Canada. This has led to a number of successes. The government has given our recommendations the highest priority; concrete actions have been taken, and there are more under way. A copy of our safety *Watchlist* and the supporting fact sheets have been provided to you for information.

sécurité de la navigation en mettant en œuvre des règlements qui permettent de s'assurer que les bâtiments sont équipés d'instruments de navigation, de cartes, qu'ils communiquent en toute sécurité entre eux et avec les stations côtières, qu'ils utilisent les feux de navigation, les signaux, qu'ils obéissent aux mesures d'organisation du trafic des navires et observent les règles de navigation.

Dans le cas qui nous intéresse, l'automatisation des phares n'a pas d'impact sur les opérations de la sécurité maritime de Transports Canada.

**Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations, Bureau de la sécurité des transports du Canada :** Monsieur le président, je vous remercie d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à s'exprimer aujourd'hui. J'aimerais vous offrir quelques remarques.

[Traduction]

Le Bureau de la sécurité des transports a pour mandat de promouvoir la sécurité dans les transports en procédant à des enquêtes indépendantes, y compris des enquêtes publiques lorsqu'il le faut, sur certains événements dans les modes de transport qui sont de juridiction fédérale, à savoir le transport maritime, ferroviaire, aérien, et par pipeline. Nous cherchons à établir ce qui s'est produit et pourquoi, de manière à éviter que l'événement ne se reproduise. En d'autres mots, nous étudions les causes et les facteurs contributifs. Nous établissons également quelles sont les lacunes en matière de sécurité, nous formulons des recommandations pour éliminer ou réduire ces lacunes, et nous rendons compte de notre travail de manière publique.

[Français]

En mars dernier, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a publié sa liste de surveillance sur la sécurité, qui énumère neuf problèmes en matière de transports posant les plus grands risques aux Canadiens. Certains de ces problèmes relèvent d'un mode de transport en particulier, dont les pertes de vie à bord des bateaux de pêche, par exemple, alors que d'autres touchent plusieurs modes.

[Traduction]

Le BST considère la *Liste de surveillance* comme une pierre angulaire des changements, un catalyseur pour amener l'industrie et les organismes de réglementation à collaborer en vue d'améliorer la sécurité. Et c'est bien ce qui s'est produit.

Au cours des mois qui ont suivi la publication de la liste, nous avons rencontré des membres et des associations de l'industrie, ainsi que Transport Canada, et nous avons obtenu un succès considérable. Le gouvernement a accordé la priorité à nos recommandations, des mesures tangibles ont été prises, et d'autres actions sont encore à venir. Nous vous avons fourni une copie de la *Liste de surveillance* ainsi que des documents d'information afférents pour fins de référence.

We also advance safety in other ways. For instance, we periodically review trends and developments in transportation safety, identifying risks that need to be addressed by government and the industry.

One such review formed the basis of our ongoing investigation into fishing vessel safety. This safety issue's investigation, launched last year, seeks to explain why, from 2004 to 2009, Canada's fishing industry averaged one death per month; and to identify what can be done to ensure fishermen can come home safely to their families.

[Translation]

We have since completed the data-gathering stage, and after speaking with fishermen and industry members from Newfoundland to British Columbia, we are now analyzing this data.

[English]

A final report is some months away, but we have nonetheless identified several key issues, including operator knowledge of vessel stability, training, fatigue and fisheries resource management plans. None of these issues, however, is related specifically to lighthouses, nor are lighthouses featured as a risk in our safety *Watchlist*.

We have reviewed your committee's terms of reference for its study on lighthouses, and we have not identified any issues of mutual concern. Although it is possible that lighthouses might be peripherally involved in a transportation occurrence, the TSB has never made a recommendation involving lighthouses or lighthouse operations, nor have we issued a safety communication on the subject.

[Translation]

Lighthouses are not considered an area of, nor have any of TSB's marine investigations identified any risks associated with lighthouses that have the potential to degrade transportation safety.

[English]

In short, we are aware of no direct linkage between your study and our investigations. Thank you for your time. My colleague Brian Lewis and I are now prepared to answer any questions you may have.

**Senator Poy:** Thank you very much for your presentation. In your opinion, are lighthouse keepers, the ones who are still there, necessary for the safety of mariners and fishing vessels?

I understand what Mr. Laporte had just mentioned, that Transport Canada is not directly linked to lighthouses. However, I would like your opinion.

**Mr. Laporte:** From our perspective, as I indicated, lighthouses have never been identified as a contributing factor or a cause element in any of the investigations. Whether there is a lighthouse,

Nous faisons aussi la promotion de la sécurité d'autres façons. Nous étudions par exemple à l'occasion les tendances et les développements en matière de sécurité des transports pour relever les risques qui nécessitent une intervention de la part du gouvernement et de l'industrie.

L'une de ces études a servi de base à l'enquête actuellement en cours sur la sécurité des bateaux de pêche. Cette enquête sur des problèmes de sécurité, lancée l'année dernière, tente d'expliquer pourquoi, entre 2004 et 2009, il est survenu en moyenne un décès par mois dans l'industrie de la pêche et de déterminer ce que nous pouvons faire pour veiller à ce que les pêcheurs parviennent toujours à rentrer chez eux.

[Français]

Nous avons terminé l'étape de la collecte des données pour cette étude. Après avoir rencontré des pêcheurs et des membres de l'industrie, de Terre-Neuve à la Colombie Britannique, nous analysons actuellement ces données.

[Traduction]

Nous publierons le rapport final dans quelques mois, mais nous avons déjà isolé certaines questions essentielles, y compris les connaissances du conducteur sur la stabilité du bateau, la formation, la fatigue et les plans de gestion des ressources des pêches. Aucune de ces questions n'est cependant liée particulièrement aux phares, et les phares ne constituent pas un élément de risque dans notre *Liste de surveillance*.

Le BST a étudié le cadre de référence du comité sénatorial pour l'étude des phares, et n'a pas relevé de questions susceptibles de constituer un enjeu partagé. Bien qu'il soit possible que les phares puissent figurer en arrière-plan dans un événement de transport, le BST n'a jamais fait de recommandation au sujet des phares et de leur fonctionnement, et n'a pas non plus émis de communication de sécurité à cet égard.

[Français]

Les phares ne constituent pas un sujet de préoccupation et aucune enquête maritime du BST n'a relevé de risques liés aux phares qui seraient susceptibles de nuire à la sécurité des transports.

[Traduction]

Bref, nous ne pouvons établir aucun lien entre votre étude et nos enquêtes. Merci de votre attention. Mon collègue Brian Lewis et moi-même sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

**Le sénateur Poy :** Merci beaucoup de cet exposé. À votre avis, est-ce que les gardiens de phare, ceux qui sont encore là, sont nécessaires à la sécurité des marins et des bateaux de pêche?

Je crois que M. Laporte vient de dire que Transports Canada n'a pas de liens directs avec les phares, mais j'aimerais quand même savoir ce que vous en pensez.

**M. Laporte :** Selon nous, comme je l'ai dit, les phares n'ont jamais été considérés comme un facteur contributif ou un élément causal dans une enquête. Qu'il y ait un phare, qu'il fonctionne et

whether it is operating, whether it is manned or not has not been identified as a safety issue or concern in any of our investigations. That is not to say that they do not provide value; but as part of our work, we have not identified issues of concern to us.

**Senator Poy:** You only have an investigation when there is a problem, am I right?

**Mr. Laporte:** Yes.

**Senator Poy:** Would you think that lighthouse keepers would have contributed to the safety of mariners and, therefore, you do not have a problem? That is looking at it the other way.

**Mr. Laporte:** That is possible, but I do not have any data to support any conclusions one way or the other. Yes, lighthouses typically have been part of the overall safety infrastructure. We would have to presume they play a useful role, but we do not have any data to support anything further on that.

**Mr. Roussel:** To give you a little insight, I am sure your Canadian tour of the lighthouses —

**Senator Poy:** I was not on that tour, but carry on.

**Mr. Roussel:** I am convinced the people you met gave you numerous stories or facts that they saved lives of people around the coast. As Mr. Laporte mentioned, lighthouses are very important. I did mention it, too; lighthouses are extremely important in navigation systems.

The decision to have people within the lighthouses or not is not within the realm of my department. I will not go further in offering an opinion on that topic.

**Senator Poirier:** I understand that it is not within your mandate to look after the lighthouses and that it is within the DFO's mandate. You stated that you were not aware if the lighthouses were offering any extra security that you would need or any extra safety that you would need, or something along that line. Have you ever approached or talked to the lightkeepers to understand exactly what they do, and to see if there is something in what they do that could have been of benefit to you? Has that communication ever happened between your department or your branch and the lighthouse keepers?

**Mr. Roussel:** Transport Canada has the Canadian Marine Advisory Council, CMAC, which is our platform for consultations with stakeholders in marine safety policies and security.

We met the stakeholders, including unions, seafarers and their representatives. Some lighthouse keepers' representatives were at the national CMAC, and they made a formal statement that their work is important. At the last CMAC meeting in November, representatives of the West Coast union made a formal statement to our committee that the role of lighthouse keepers is very important in this country and they contribute to the safety of Canadians.

**Senator Poirier:** As far as your department is concerned, whether they are there or not, you do not feel you need them to enhance your safety or what you are offering, is that right?

qu'il y ait quelqu'un ou non, cela ne constitue pas une question de sécurité ni une préoccupation dans nos enquêtes. Je ne dis pas qu'ils ne servent à rien, mais dans notre travail, nous n'avons jamais relevé de questions qui nous préoccupent.

**Le sénateur Poy :** Vous faites enquête seulement lorsqu'il y a un problème, n'est-ce pas?

**M. Laporte :** Oui.

**Le sénateur Poy :** Pensez-vous que les gardiens de phare ont contribué à la sécurité des marins et que c'est pour cette raison qu'il n'y a pas de problème? Je regarde les choses de l'angle opposé.

**M. Laporte :** C'est possible, mais je n'ai pas de données pour appuyer une conclusion dans un sens ou dans l'autre. Oui, les phares font habituellement partie de l'infrastructure générale de la sécurité, et nous devons supposer qu'ils ont une utilité, mais nous n'avons pas de données pour étayer cela.

**M. Roussel :** Pour vous donner une idée, je suis certain que pendant votre tournée des phares canadiens...

**Le sénateur Poy :** Je n'y ai pas participé, mais poursuivez.

**M. Roussel :** Je suis convaincu que les gens que vous avez rencontrés vous ont relaté des histoires et des faits, qu'ils vous ont dit qu'ils ont sauvé des vies le long des côtes. M. Laporte l'a dit, les phares sont très importants. Je l'ai mentionné également, les phares sont extrêmement importants dans les systèmes de navigation.

La décision de maintenir ou non du personnel dans les phares ne relève pas de mon ministère, et je ne me prononcerai pas sur le sujet.

**Le sénateur Poirier :** Je comprends que les phares ne s'inscrivent pas dans votre mandat, qu'ils relèvent du MPO. Vous avez dit ne pas savoir si les phares offraient une sécurité accrue dont on aurait besoin ou un supplément de sûreté qui serait nécessaire, quelque chose de ce genre. Avez-vous déjà questionné des gardiens de phare pour comprendre exactement ce qu'ils font et pour voir s'ils font certaines choses qui pourraient vous être utiles? Est-ce qu'il y a déjà eu une telle communication entre votre ministère ou votre service et les gardiens de phare?

**M. Roussel :** Nous menons nos consultations auprès des intervenants dans le secteur des politiques de sécurité et de la sécurité maritime par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien, le CCMC, qui est un organisme de Transports Canada.

Nous avons rencontré les intervenants, y compris des syndicats, des marins et leurs représentants. Certains représentants des gardiens de phare sont venus au CCMC et ils ont fait une déclaration officielle pour dire que leur travail est important. À la dernière réunion du CCMC, en novembre, des représentants du syndicat de la côte Ouest ont fait une déclaration officielle devant le comité et ils ont affirmé que le rôle des gardiens de phare était très important dans notre pays et qu'il contribuait à la sécurité des Canadiens.

**Le sénateur Poirier :** Quelle que soit leur importance, votre ministère n'a pas l'impression d'en avoir besoin pour améliorer la sécurité ou les services que vous offrez, c'est bien cela?

**Mr. Roussel:** The lighthouse is important.

**Senator Poirier:** No, I mean the lighthouse keepers.

**Mr. Roussel:** We think they probably contribute but we do not keep data on that. I do not have information on how they contribute to the safety of Canadians.

**Senator Poirier:** Has there ever been an interest in your department to get that type of data to see if they would be beneficial to you?

**Mr. Roussel:** No, we have not looked into that.

**Senator Raine:** Thank you for coming, although I am a little shocked at some of your statements. They are unequivocal, especially Mr. Roussel's statement, "There is no impact on Transport Canada marine safety operations from the automation of lighthouses."

In our travels talking to the marine users, people from every aspect whether it is shipping or aviation or using the marine coastal highway — particularly in British Columbia, from small boaters, kayakers, recreational users and fishermen, they all unequivocally said do not de-staff the lights. We need those people. We need those eyes and ears there. It is not just a light, it is a station with a human being in it, using all the technology that they have available to help.

Personally, I am a bit shocked by the statements that I am hearing. Having said that, I would like to go to Mr. Lewis and ask have you any personal experiences with lightkeepers?

**Brian Lewis, Senior Marine Investigator, Transportation Safety Board of Canada:** Thank you, senator, yes; I have such experience. In 2006, I was still with the Transportation Safety Board, but not in Ottawa; I was in Vancouver. In August 2006, around midnight, there was a horrendous collision between a 25-metre northbound fishing vessel in a confluence of very dangerous water called Discovery Passage and Johnstone Strait. As it was proceeding northward, there was also a barge being towed by a tug that was proceeding southward. There was a collision. The fishing vessel ran into one of the barges and ripped a hole in the right-hand bow of that vessel for about 12 feet, nearly killing one of the crewmembers, of which there were four, who was in the bunk down forward. That accident happened very close to a lighthouse called Chatham Point Lighthouse. The sound was so loud from the collision that it woke the lightkeeper, who took her assistant and went out in a small craft. They were very helpful in making sure that the crew was safe, one of whom was not. She ministered to that person, who was later hospitalized. The lightkeeper also went around the whole of the vessel and assessed all the damage, went on board and secured oil containers that had been dislodged and tipped over on the deck of the ship. She was also the eyes and ears of the JRCC, the Joint Rescue Co-ordination Centre, in Victoria, B.C.

**M. Roussel :** Le phare est important.

**Le sénateur Poirier :** Non, je parle des gardiens de phare.

**M. Roussel :** Nous pensons qu'ils apportent probablement une contribution, mais nous ne tenons pas de statistiques à cet égard. Je n'ai pas d'information sur leur contribution à la sécurité des Canadiens.

**Le sénateur Poirier :** Est-ce que votre ministère a déjà envisagé de recueillir ce genre de données pour voir s'ils étaient utiles?

**M. Roussel :** Non, nous ne l'avons pas envisagé.

**Le sénateur Raine :** Merci d'être venus, mais je suis un peu étonnée de certains de vos propos. Ils sont bien tranchés, en particulier ceux de M. Roussel, qui déclare que « l'automatisation des phares n'a donc aucune répercussion sur les opérations de Sécurité maritime de Transports Canada ».

Pendant nos déplacements, lorsque nous avons parlé avec des utilisateurs du secteur maritime, des gens de tous les horizons, par exemple ceux du domaine du transport maritime, de l'aviation, ceux qui utilisent les routes maritimes de la côte — en particulier en Colombie-Britannique, les plaisanciers, les kayakistes, les pêcheurs... Tous nous ont dit de ne pas éliminer les gardiens de phare; nous avons besoin de leurs yeux et de leurs oreilles. Ce n'est pas seulement un feu, c'est un poste avec un être humain à l'intérieur qui utilise toute la technologie à sa disposition pour fournir de l'aide.

Personnellement, je suis un peu choquée par les déclarations que vous nous faites. Cela dit, j'aimerais demander à M. Lewis s'il a eu des contacts personnels avec des gardiens de phare?

**Brian Lewis, enquêteur maritime principal, Bureau de la sécurité des transports du Canada :** Merci, madame le sénateur, oui; j'ai eu de tels contacts. En 2006, j'étais déjà au Bureau de la sécurité des transports, mais pas à Ottawa; j'étais à Vancouver. En août 2006, vers minuit, il y a eu une terrible collision mettant en cause un bateau de pêche de 25 mètres qui remontait vers le nord, au confluent d'eaux très dangereuses, le passage Discovery et le détroit Johnstone. Alors qu'il se dirigeait vers le nord, une barge tirée par un remorqueur faisait route vers le sud. Il y a eu une collision. Le bateau de pêche a ouvert la proue de la barge sur près de 12 pieds du côté droit et il a failli tuer l'un des membres d'équipage — ils étaient quatre — qui se trouvait dans une couchette, à l'avant. Cet accident s'est produit tout près du phare de Chatham Point. Le bruit de la collision a été tel qu'il a réveillé la gardienne de phare et, avec son assistant, elle est sortie en mer à bord d'un petit bateau. Ils se sont révélés très utiles. Ils ont demandé si tous les membres de l'équipage étaient sains et saufs, et l'un d'eux ne l'était pas. Elle a prodigué des soins à cette personne qui a ensuite été hospitalisée. La gardienne de phare a aussi fait le tour du navire et évalué les dommages, elle est montée à bord et elle a attaché des contenants d'huile qui s'étaient déplacés et renversés sur le pont du navire. Elle a aussi assuré la liaison avec le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, le CCCOS, à Victoria, en Colombie Britannique.

All in all, that lighthouse keeper was very helpful to that crew. As Mr. Laporte remarked within the Transportation Safety Board we determine, hopefully well, the causes and contributing factors of accidents. That accident did not include the work of the lighthouse keeper. Although she was very helpful, the causes and contributing factors that we would discover about why the fishing vessel hit the barge had nothing to do with the lighthouse keeper.

I want to make it as clear as I can about this kind of dichotomy that you have raised about some of the statements made. While our work is to determine the causes and contributing factors, the major work done on that occasion by the lighthouse keeper is not part of the causes and contributing factors.

**Mr. Laporte:** There is another case. Over the past 20 years, two of our reports mention the involvement of lighthouse keepers. We have provided copies of those two TSB investigation reports to the clerk of the committee for reference. As Mr. Lewis mentioned, it was more a case of helping in the aftermath of the accident, not contributing to the accident.

**Senator Raine:** Thank you. I will make a comment. In our travels, virtually everyone that spoke to us mentioned instances where they had either witnessed or heard of, and I am sure it is not folklore, the important role played by lighthouses in marine safety. I am not talking about causing accidents, because I do not think they cause accidents. When accidents or near accidents happen, the fact that they are close by plays an important role in the saving of lives.

Do you know what it costs to process a body bag? The cost of an accident that takes someone's life can include an autopsy and a possible inquiry. It is not an insignificant cost to taxpayers.

We are looking at lighthouses. It almost seems that what they do is not valued by our system. This is a classic example of everyone having their job to do. The lighthouses go across many disciplines in many jurisdictions, but are not valued. Please comment.

**Mr. Roussel:** Information on the evaluations of loss of life by Treasury Board standards is available in the public domain. It is rated at about \$6 million when you save a life by all sorts of means.

I want to correct my statement. My end statement to the committee is:

*[Translation]*

There is no impact on Transport Canada Marine Safety's operations from the automation of lighthouses.

*[English]*

I am talking about the automation of lighthouses, whether they are manned or unmanned. It is clear in the mind of the committee and out there that those people have saved lives. They contribute to

Lors de cet accident, la gardienne de phare a beaucoup aidé l'équipage. Comme M. Laporte l'a fait remarquer, le Bureau de la sécurité des transports détermine, et nous espérons que nous le faisons bien, les causes et les facteurs contributifs des accidents. Le travail de la gardienne de phare n'était pas lié à cet accident. Même si son intervention a été très utile, les causes et les facteurs contributifs que nous allions découvrir pour expliquer la collision entre le navire de pêche et la barge n'avaient rien à voir avec la gardienne de phare.

Je veux être aussi clair que possible au sujet du genre de dichotomie que vous avez soulevé concernant certaines de nos affirmations. Notre travail consiste à déterminer les causes et les facteurs contributifs, l'intervention cruciale de la gardienne de phare à cette occasion ne faisait pas partie de ces causes et de ces facteurs.

**M. Laporte :** Il y a eu un autre cas. Au cours des 20 dernières années, deux de nos rapports ont fait état de l'intervention de gardiens de phare. Nous avons fourni des copies de ces deux rapports d'enquête du BST à la greffière du comité, à titre d'information. Comme l'a dit M. Lewis, il s'agissait plutôt d'une aide après coup, rien qui ait contribué à l'accident.

**Le sénateur Raine :** Merci. J'ai un commentaire à faire. Lors de nos tournées, pratiquement tous ceux à qui nous avons parlé ont mentionné des cas dont ils avaient été témoins ou dont ils avaient entendu parler — et je suis certaine qu'il ne s'agit pas de légendes — où des gardiens de phare avaient joué un rôle important pour la sécurité maritime. Je ne parle pas de provoquer des accidents, parce que je ne pense pas qu'ils le fassent. Lorsque des accidents surviennent ou sont évités de justesse, le fait qu'ils se trouvent à proximité est un élément important pour sauver des vies.

Savez-vous ce qu'il en coûte d'utiliser une housse mortuaire? Le coût d'un accident qui entraîne une perte de vie peut comprendre une autopsie et même une enquête. Ce n'est pas un coût négligeable pour les contribuables.

Nous étudions les phares. Il semble que ce que leur valeur n'est pas reconnue dans notre système. C'est l'exemple classique, tout le monde a son travail à faire. Les phares recourent de nombreux secteurs d'activité dans de nombreuses administrations, mais leur valeur n'est pas reconnue. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

**M. Roussel :** L'information sur les évaluations pour perte de vie selon les normes du Conseil du Trésor est du domaine public. Le fait de sauver une vie, quel que soit le moyen, est coté à six millions de dollars.

Je veux corriger mon affirmation. Ce que j'ai dit au comité dans ma conclusion, c'était que :

*[Français]*

L'automation des phares n'a pas d'impact sur les opérations de la sécurité maritime.

*[Traduction]*

Je parle de l'automatisation des phares, peu importe qu'il y ait ou non du personnel. Il est évident que les membres du comité et toutes ces personnes de l'extérieur considèrent que les gardiens de

saving lives in the Canadian domain. It is not folklore; it is fact. This committee has probably documented that; however, the link to the safety of navigation and the regulatory regime is another matter. It is not up to me, Transport Canada or the Transportation Safety Board of Canada to determine that because it is beyond our mandates.

**Senator MacDonald:** Gentlemen, thank you for coming today. I listened to the statements. I realize you have to work within your mandate. You spoke to the issue of the light station, the presence of the light and whether it should be automated, and the fact that it does a job either way. I believe that to be true. A lighthouse will work whether it is automated or run by a lightkeeper.

One of the issues for us is not the automation of the light, but rather the presence of people on the coast. We are a country with a great deal of coastline and in which every province, including Saskatchewan, has a lighthouse. Saskatchewan has a lighthouse on a few lakes. Obviously, when you get to the extremes of the coast, navigation is more important.

One of the distinguishing characteristics of the West Coast is that the body of water between Vancouver Island and the mainland is truly a sea highway. There is no highway north of the Lower Mainland. During my first day ever in Victoria, I was watching float planes come in. I was struck by the knowledge that in peak season in the summer, 250 such planes make regular trips back and forth across that body of water. All of the people operating these planes speak regularly to the lightkeepers before they take off. The lightkeepers are the main point of contact on the ground with regard to weather, which is variable and changes rapidly.

I will not go into the issues of the problems associated with the breakdown of automated weather stations; it was obvious to us when speaking to the users' — people with 30 to 40 years of experience on the coast such as pilots, fishermen, mariners and large recreational groups.

I read your report and realized that some of them fear the people in transportation because it is not part of your mandate.

Back in the mid 1990s, the Canadian Coast Guard was taken out from Transport Canada and placed in the Department of Fisheries and Oceans. I would really like your opinion on the advisability of that change, and whether it hampers you in getting the information, you need to do your job.

**Mr. Laporte:** We have excellent cooperation from Transport Canada, the Canadian Coast Guard and from the people within DFO. All the federal organizations work very cooperatively and openly with us. There is really no issue in terms of obtaining information for us to do our work.

When there is an occurrence we try to collect as much information as possible about what happened. We talk to everyone who has information to contribute. If there were a

phare sauvent des vies. Ils contribuent à sauver des vies dans les eaux canadiennes. Ce n'est pas une légende, c'est un fait. Le comité a sans doute des documents à l'appui de cela. Toutefois, le lien avec la sécurité de la navigation et le régime de réglementation est une autre question qui ne relève pas de moi, de Transports Canada, ni du Bureau de la sécurité des transports du Canada, parce que cela ne s'inscrit pas dans nos mandats.

**Le sénateur MacDonald :** Messieurs, merci d'être venus. J'ai écouté vos déclarations. Je sais que vous devez vous en tenir à vos mandats. Vous avez parlé de la question des phares, de la présence du phare et du fait qu'il devrait ou non être automatisé et que, d'une façon ou d'une autre, il remplit une fonction. Je crois que c'est vrai. Un phare remplit sa fonction, qu'il soit automatisé ou non, et qu'il soit habité ou pas.

Une des questions qui nous intéresse, ce n'est pas l'automatisation des feux mais plutôt la présence de gens sur la côte. Nous avons de très longues côtes, et il y a des phares dans toutes nos provinces, même en Saskatchewan. La Saskatchewan a des phares sur quelques lacs. Évidemment, sur les côtes aux extrémités du pays la navigation est plus importante.

La côte Ouest se caractérise entre autres par le fait que l'étendue d'eau entre l'île de Vancouver et le continent est véritablement une voie maritime. Il n'y a pas de route au nord du Lower Mainland. Le jour où je suis arrivé à Victoria, j'ai regardé les hydravions amerrir. J'ai été étonné de voir qu'en haute saison, en été, 250 de ces hydravions survolent régulièrement ce plan d'eau. Tous les gens qui exploitent ces hydravions parlent régulièrement aux gardiens de phare avant le décollage. Les gardiens de phare sont leur principal point de contact au sol pour la météo, qui est variable et change rapidement.

Je ne vais pas traiter des problèmes liés aux pannes des stations météo automatisées; ils nous sont apparus évidents lorsque nous avons parlé avec les utilisateurs — des gens qui ont 30 ou 40 ans d'expérience sur la côte, des pilotes, des pêcheurs, des marins et d'importantes organisations de loisirs.

J'ai lu votre rapport et j'ai constaté que certains d'entre eux craignaient les gens des transports parce que cela ne fait pas partie de votre mandat.

Au milieu des années 1990, la responsabilité de la Garde côtière canadienne a été transférée de Transports Canada à Pêches et Océans Canada. J'aimerais vraiment savoir ce que vous pensez de la pertinence de ce changement et si vous avez maintenant plus de difficulté à obtenir l'information dont vous avez besoin pour faire votre travail à cause de ce changement.

**M. Laporte :** Transports Canada, la Garde côtière canadienne et les gens du MPO entretiennent d'excellentes relations de coopération avec nous. Tous les organismes fédéraux travaillent de concert et ouvertement avec nous. Il n'y a vraiment pas de problèmes pour ce qui est d'obtenir de l'information pour faire notre travail.

Lorsqu'il y a un incident, nous essayons de réunir autant de renseignements que possible sur ce qui s'est passé. Nous parlons à tous ceux qui ont de l'information à offrir. S'il y a un phare avec

staffed lighthouse, then we would likely speak with those individuals in the course of our investigation to collect information, just as we would of any other witnesses, crewmembers or other people involved.

Other than that, we cannot really comment on the restructuring of government services. That is beyond our scope and we really do not have enough information to be able to comment. However, we do have full cooperation; that is not an issue.

**Senator MacDonald:** I have two other things to ask. First, you talk about collecting information after an accident occurs, but surely there must be some emphasis on preventing accidents. I am getting at the ability of these people to help prevent tragedies and the information they can relay to people on the coasts.

Even though you say it may not be within your jurisdiction to decide whether the Canadian Coast Guard should be out of Transport Canada and in DFO or some other department, you must have an opinion on that move.

**Mr. Laporte:** I will give you an example. Right now we are doing safety issues investigation on fishing vessel safety. Mr. Lewis can provide details on that. Essentially, we find too many people are dying; on average, one person a month has died over the past five years. That is why we have launched this special investigation.

The approach we have taken is to go out and talk to people across the country. Mr. Lewis and his colleagues have gone out and they run focused discussions with stakeholders across the country. DFO people have cooperated with us and in that study and continue to do so. They have attended some of those sessions with us. To the extent of our mandate, we are trying to work collaboratively in a proactive manner to prevent accidents from happening and to stop people from losing their lives.

As I said, we have very good cooperation. It is not an issue where the Canadian Coast Guard people reside. They work with us in a proactive and reactive manner in a very positive way.

**Senator MacDonald:** I think there are so many unanswered questions in this area. I believe there is a real jurisdictional problem. I went out West and came back a changed person after speaking to all these people.

I am not naive about this stuff. I grew up on the coast in sight of a lighthouse in a family full of sailors and mariners. I embrace technology and fully support its ability to improve people's lives. However, we spoke to such a cross-section of people involved with living and working on the water, between the mainland and Vancouver Island and all the small islands on the West Coast, in a particularly harsh environment. There are people with much greater knowledge than I have in the area.

I feel it is incumbent upon us to make their case and bring it to the officials in government; whether in Transport Canada, DND, Public Safety, the Canadian Coast Guard or DFO, to let them know there is an issue and problem.

du personnel, nous parlerons à ces personnes au cours de notre enquête pour recueillir de l'information, tout comme nous le ferions avec les autres témoins, les membres d'équipage, et cetera.

Sinon, nous ne pouvons vraiment pas commenter la restructuration des services gouvernementaux. Cela ne relève pas de nous et nous n'avons pas suffisamment d'information pour pouvoir nous prononcer. Toutefois, la coopération est pleine et entière. Ce n'est pas un problème.

**Le sénateur MacDonald :** J'ai deux questions à poser. Premièrement, vous parlez de recueillir de l'information après un accident, mais il faut certainement aussi mettre l'accent sur la prévention des accidents. Je parle de la capacité qu'ont ces gens de contribuer à prévenir la tragédie et de l'information qu'ils peuvent relayer aux personnes sur les côtes.

Vous dites qu'il n'est peut-être pas de votre ressort de décider si la Garde côtière canadienne doit être transférée de Transports Canada au MPO ou à un autre ministère, mais vous devez bien avoir une opinion sur la question.

**M. Laporte :** Je vous donne un exemple. Actuellement, nous faisons une enquête sur des questions touchant la sécurité des navires de pêche. M. Lewis peut vous donner des détails là-dessus. Essentiellement, nous avons constaté qu'il y avait trop de décès; en moyenne, il y a eu une perte de vie par mois au cours des cinq dernières années. C'est pour cette raison que nous avons lancé cette enquête spéciale.

À cette fin, nous avons décidé d'aller rencontrer des gens dans tout le pays. M. Lewis et ses collègues font des tournées et ils tiennent des discussions ciblées avec des intervenants dans tout le pays. Les gens du MPO ont collaboré avec nous à cette étude et ils continuent de le faire. Ils ont assisté à certaines des séances avec nous. Dans les limites de nos mandats, nous essayons de collaborer de façon proactive pour prévenir les accidents et les pertes de vie.

Comme je l'ai dit, la coopération est excellente. Peu importe l'endroit où se trouvent les gens de la Garde côtière canadienne, ils travaillent avec nous de manière proactive et réactive et de façon très positive.

**Le sénateur MacDonald :** Je crois que bien des questions restent sans réponse dans ce domaine. Je crois qu'il y a vraiment des problèmes de compétence administrative. Je suis allé dans l'Ouest et j'en suis revenu changé après avoir parlé avec toutes ces personnes.

Je ne suis pas naïf. J'ai grandi sur la côte, à côté d'un phare, dans une famille de marins et de navigateurs. J'adore la technologie et je suis pleinement convaincu qu'elle est capable d'améliorer la vie des gens. Toutefois, nous avons parlé à un très large éventail de personnes qui vivent et travaillent sur l'eau, entre le continent et l'île de Vancouver et sur toutes les petites îles de la côte Ouest, dans un milieu particulièrement difficile. Ces gens en savent beaucoup plus que moi dans ce domaine.

Je crois qu'il nous incombe de défendre leur cause et de la présenter aux fonctionnaires fédéraux; que ce soit à Transports Canada, au MDN, à Sécurité publique, à la Garde côtière canadienne ou au MPO, pour qu'ils sachent qu'il y a un problème.

We call them lighthouse keepers, but it is the wrong term now. They used to be lighthouse keepers and they had many responsibilities, but it seems like the system has spent the last 20 years chipping away at their duties, automating the lights and telling them they are redundant. In some areas of the country, they are not redundant and I strongly believe more than a corporal's guard of them are needed to make the coasts as safe as we would like them to be.

**The Chair:** Before I go to Senator Hubley and then Senator Murray, I want to insert that part of our problem is that everyone says it is not my problem. The Coast Guard says we do not need them. Environment Canada says we use them, but we do not have any responsibility for them. Transport Canada does not have a responsibility for them. They are orphans. Let us know if you have any ideas as to how we could bring government interests, departments and functions together somehow. That is something we are wrestling with.

**Senator Hubley:** I think you will find that we each have a bit of an edge on our questions because we have come to realize there is something not happening here that should be happening. Something is not joined together and I feel that is posing a problem for all Canadians.

I listened to your mandate in the speech you gave this morning. You talked about protecting life, health, property, et cetera. Every agency we have talked to has said that is their mandate, as well. However, it is also the story we heard from the fishermen and the lightkeepers and the experiences they have had.

They do not get credit for their instant weather reports that perhaps helps others avoid an accident or saves some lives in that instance. That is just part of their duties. They do that and they could be doing a lot more if given the resources. Perhaps the responsibilities they had at one time could be restored, although they have changed as Senator MacDonald has indicated.

Regardless I will refer back to Senator Rompkey's question: Do you have any way of assuring us we can get a communication going that will utilize something that is an asset to Canadians, certainly on the West Coast with the increase in recreational water travel. The stories of the things they have dealt with under various circumstances were at best bizarre. On the East Coast in Newfoundland, the fishing community wants that.

Though I do not want to bring up the heritage issue, lighthouses have been icons to Canadians for many years. We love our lighthouses. They identify communities and they are named for communities. Hopefully the communities will be able to step in and do something with them.

However, I still think there is a role for lighthouse keepers as long as we are surrounded by water and as long as we have people who earn their living and livelihood on the sea. We have to look seriously at the lighthouse situation and the manning of those lighthouses.

Nous les appelons gardiens de phare, mais le terme est inexact maintenant. Ils gardaient autrefois le phare et ils avaient de nombreuses responsabilités, mais il semble que, depuis 20 ans, le système s'efforce de réduire leurs tâches, d'automatiser les phares et de leur dire qu'ils sont redondants. Dans certaines régions du pays, ils ne sont pas redondants, et je crois fermement qu'il en faut plus qu'une poignée pour que les côtes soient aussi sûres que nous le voulons.

**Le président :** Avant de passer au sénateur Hubley, puis au sénateur Murray, j'aimerais dire qu'une partie de notre problème vient de ce que chacun considère que ce n'est pas son problème. La Garde côtière affirme qu'elle n'en a pas besoin. Environnement Canada dit qu'elle fait appel à eux, mais qu'elle n'en est pas responsable. Transports Canada n'a pas de responsabilité à leur égard. Ce sont des orphelins. Dites-nous si vous avez des idées sur la façon dont nous pourrions réunir les intérêts, les ministères et les fonctions du gouvernement. C'est un problème épineux.

**Le sénateur Hubley :** Je crois que vous allez découvrir que toutes nos questions sont un peu incisives, parce que nous nous sommes rendu compte qu'il faut faire quelque chose. Il y a un certain flou, et je crois que cela crée un problème pour tous les Canadiens.

J'ai écouté ce que vous disiez de votre mandat dans votre déclaration, ce matin. Vous avez parlé de protéger la vie, la santé, la propriété, et cetera. Les responsables de toutes les agences à qui nous avons parlé nous ont dit que c'était aussi leur mandat. Toutefois, c'est également ce que nous ont dit les pêcheurs et les gardiens de phare qui nous ont parlé de leurs expériences.

On ne reconnaît pas la valeur des rapports météo ponctuels que font les gardiens de phare qui, peut-être, permettent d'éviter un accident ou de sauver des vies, en l'occurrence. Cela fait partie de leurs fonctions. Ils font cela, et ils pourraient faire bien plus si on leur donnait des ressources. Peut-être que les responsabilités qu'ils avaient autrefois pourraient être restaurées, même si elles ont évolué, comme l'a indiqué le sénateur MacDonald.

Néanmoins, je reviens à la question du sénateur Rompkey : pouvez-vous nous assurer d'une façon ou d'une autre qu'il serait possible d'établir la communication afin d'utiliser quelque chose qui constitue un atout pour les Canadiens, certainement sur la côte Ouest, vu l'essor de la navigation de plaisance? Le récit de ce qu'ils ont vécu dans certaines circonstances était à tout le moins étrange. Sur la côte Est, à Terre-Neuve, la communauté des pêcheurs le veut.

Je ne veux pas traiter de l'aspect patrimonial, mais les phares sont des emblèmes pour les Canadiens depuis des années. Nous adorons nos phares. Ils marquent l'identité des collectivités et ils portent le nom de ces collectivités. J'espère que les collectivités pourront prendre des initiatives et en faire quelque chose.

Toutefois, je pense encore que les gardiens de phare auront un rôle à jouer tant que nous serons entourés d'eau et qu'il y aura des gens qui gagneront leur vie sur l'eau. Nous devons examiner attentivement la situation des phares et la présence de personnel dans ces installations.

**Mr. Laporte:** I really do not have much to add to my previous comments. Our work is to look at why and what happened when something happens. In all the work we have done over the past 20-some years, lighthouses have not played a key role in the occurrences we have investigated. We do not investigate the good things that happen, so I cannot really comment.

**The Chair:** I do not want to be trite, but it reminds me of the Lone Ranger. The Lone Ranger used to come into situations and resolve them but he would never want any credit for it; he just rode off into the sunset.

The lighthouse keeper is like that. Mr. Lewis said they are responsible but it is not part of the investigation of the problem. I think they are in that category.

**Senator Murray:** One of the witnesses we heard from when we were in British Columbia is the chair of the Island Trust Council, which is a kind of municipal government or a group of municipal governments. She expressed the view that Canada lags behind the United States in the regulation of marine shipping.

Unfortunately, we did not pursue that issue with her. Do any of you have a view on that?

**Mr. Roussel:** That is a very interesting statement because my colleague from the Transportation Safety Board of Canada can give numerous examples of how we are performing in relation to other countries. He mentioned that we lost, on average, one fisherman a month from 2005 to 2009.

Of course, it is a tragedy for all those families who lost those fishermen. However, when we look at how we are performing against other countries in the world, we are outpacing any of those countries in safety records by leaps and bounds. They can give examples of that. We are the safest country for fishermen pretty well in the world.

To get to the Lone Ranger issue or the Lone Ranger segue, you have looked at the lighthouse, the people and you have gathered facts. There are other models around the world. We are mixing a lot of things here. You are mixing information on safety to navigation, safety to air travel and lifesaving interventions. If you go to the U.K. and walk around the coast, you will see a post box which will say "Lifesaving Society" and you put money in it. They have lifesaving stations where needed that are totally self-operating with small contributions from the government. They have lifesaving stations that are manned by people.

You looked at one model in Canada, but did the committee look at other models across the country?

You were engaged in an endeavour, and by the comments you are coming back to us with and asking our opinion, you clearly have gathered a lot of information on the use of lighthouses and the people that are in it. However, that brings a lot broader questions that you may need to explore, or request that it is explored, on how all these interrelations between navigation safety, air safety, lifesaving stations and so forth are encompassed, how they are servicing the general public.

**M. Laporte :** Je ne peux vraiment rien ajouter de plus à mes commentaires. Notre travail consiste à établir ce qui s'est passé quand un incident survient et à en expliquer les causes. Dans tout ce que nous avons fait, ces 20 dernières années, les phares n'ont jamais figuré de façon notable dans les incidents que nous avons étudiés. Nous ne faisons pas enquête sur les situations qui n'ont pas mal tourné, alors je ne peux rien dire.

**Le président :** Je ne veux pas faire dans la banalité, mais cela me rappelle le Lone Ranger. Le Lone Ranger arrivait toujours à point nommé pour régler une crise, mais il n'attendait pas les remerciements; il s'en allait sur son cheval vers le soleil couchant.

C'est un peu la même chose pour le gardien de phare. M. Lewis a dit qu'ils étaient responsables, mais que cela n'a rien à voir avec le problème. Je crois qu'ils entrent eux aussi dans cette catégorie.

**Le sénateur Murray :** Lors de nos audiences en Colombie-Britannique, la présidente du Island Trust Council, une sorte d'administration municipale, ou un regroupement d'administrations municipales, est venue témoigner. Elle a dit que le Canada accusait du retard sur les États-Unis dans la réglementation de la navigation maritime.

Malheureusement, nous n'avons pas exploré cette question avec elle. Qu'en pensez-vous?

**M. Roussel :** C'est une affirmation très intéressante, car mon collègue du Bureau de la sécurité des transports du Canada peut vous donner de nombreux exemples sur notre rendement relativement à d'autres pays. Il a vous dit que nous avons perdu en moyenne un pêcheur par mois entre 2005 et 2009.

Évidemment, c'est une tragédie pour toutes les familles de ces pêcheurs. Toutefois, si nous comparons notre rendement à celui d'autres pays dans le monde, notre dossier de sécurité est nettement supérieur. Les gens du BST peuvent donner des exemples de cela. Nous sommes pour ainsi dire le pays le plus sûr au monde pour les pêcheurs.

Parlons du Lone Ranger, de cette comparaison. Vous avez étudié les phares, rencontré des gens et réuni des faits. Il y a d'autres modèles au monde. Nous mêlons un peu les sujets, ici. Nous mêlons l'information sur la sécurité de la navigation, la sécurité du transport aérien et les interventions qui sauvent des vies. Si vous allez au Royaume-Uni et que vous vous promenez le long de la côte, vous verrez des boîtes posées sur des poteaux et portant la mention « Lifesaving Society ». C'est pour y déposer de l'argent. Il y a là-bas des postes de sauvetage qui fonctionnent entièrement grâce à de petites contributions du gouvernement. Ce sont des postes de sauvetage administrés par la population.

Vous avez étudié un modèle au Canada, mais est-ce que votre comité s'est penché sur d'autres modèles au pays?

Vous aviez une tâche à accomplir et, à en juger par les commentaires que vous nous faites et les opinions que vous nous demandez, vous avez certainement réuni une foule de renseignements sur l'utilisation des phares et de leur personnel. Toutefois, cela soulève des questions plus vastes que vous devriez peut-être examiner ou faire examiner sur les liens entre la sécurité maritime, la sécurité aérienne, les postes de sauvetage, et cetera, et sur leur utilité pour le public en général.

What you are facing at the moment — and you described it well — is a funnel-type approach that takes you where you are now.

**Senator Murray:** Forgive me, Mr. Roussel, but the issue comes across to us rather more simply. We are hearing from aviators, mariners, recreational boaters and others who, in the words of the old hymn, are in peril on the sea or in the air. They are telling us that they need, especially in certain areas of the West and the East Coast, eyes and ears to supplement all the technology that is there.

Senator MacDonald alluded in passing to the automated weather stations. I think it is those stations that came in for the most criticism from the users — these aviators, mariners, fishermen, recreational boaters and so on. They tell us that these automated weather stations crash under the worst possible weather conditions; that it sometimes takes forever to get them repaired, perhaps because of the weather conditions and the burdens that are on the Coast Guard; that even when they are up and running, their information is incomplete in that they do not report on sea state, visibility and some other aspects that important to the users; and, in fact, that some of the information they produce turns out to be inaccurate or to have been overtaken by changes in the treacherous weather conditions on those coasts. We heard it again and again that getting the information in real time from someone with eyes and ears on the coast is vital to them.

I would be disinclined to advise the political authority in this country to tell those people that we in Ottawa think they are wrong — all this for a net saving of \$8 million, according to the Minister of Fisheries when she was here some months ago.

The chair has alluded to this, but the difficulty is that when you confront the Coast Guard on these issues, they will say we have light stations, most of them automated now, but weather stations are not Coast Guard, and they belong to someone else. That is Environment Canada, NAVCAN or whoever. For ecology — catching oil spills and reporting them, catching birds and animals that suddenly crop up covered in oil or whatever — that is another department. Heritage? Good heavens. Tourism? Not in the Coast Guard mandate.

The fact is that the people in the lights perform many of these functions, including search and rescue; sometimes they get involved in it and, frankly, the Coast Guard does not want them in that. The Coast Guard has search and rescue; they have boats they send out and I think it is fair to remark that they discourage lightkeepers from getting involved with that, to the extent they have taken away their boats.

By the way, this has gone on for years; it goes back about 25 years. Some of the people who came to us said this is the fourth or fifth time I have had to come forward to a committee to defend staffed light stations. You wonder what on earth is behind it, given

Ce à quoi vous êtes confrontés actuellement — et vous l'avez bien décrit —, c'est une approche du genre entonnoir qui vous a menés là où vous êtes.

**Le sénateur Murray :** Pardonnez-moi, monsieur Roussel, mais la question nous paraît beaucoup plus simple. Nous avons écouté des pilotes, des marins, des plaisanciers et d'autres qui, comme on dit, risquent leur vie sur la mer ou dans les airs. Ils nous disent qu'ils ont besoin d'yeux et d'oreilles pour compléter l'information fournie par toute la technologie dont ils disposent, en particulier dans certains secteurs des côtes Est et Ouest.

Le sénateur MacDonald a fait allusion aux postes météo automatisés. Je crois que ce sont ces postes qui ont été le plus critiqués par les utilisateurs — ces pilotes, ces marins, ces pêcheurs, ces plaisanciers, et cetera. Ils nous ont dit que ces postes météo automatisés tombent en panne lorsque les conditions météo sont au pire; qu'il faut parfois une éternité pour les faire réparer, peut-être en raison des conditions météo et de toutes les tâches qui incombent à la Garde côtière; que même lorsqu'ils fonctionnent bien, ils fournissent une information incomplète puisqu'ils ne disent rien de l'état de la mer, de la visibilité et de certains autres aspects importants pour les utilisateurs; de fait, une partie de l'information que ces stations produisent se révèle même inexacte ou a changé dans les dangereuses conditions météo de ces côtes. Nous l'avons entendu à répétition, il est essentiel de pouvoir obtenir une information transmise en temps réel par quelqu'un qui a des yeux et des oreilles sur la côte.

Je n'ai pas vraiment envie de conseiller aux responsables politiques du pays de dire à ces gens qu'à Ottawa, nous pensons qu'ils ont tort — tout cela pour une économie nette de huit millions de dollars, d'après ce que nous a dit la ministre des Pêches, il y a quelques mois.

Le président en a parlé, mais la difficulté c'est que lorsque vous confrontez la Garde côtière sur ces questions, elle vous dit qu'il y a des phares et que la plupart sont maintenant automatisés, mais que les postes météo ne sont pas de son ressort, ils relèvent de quelqu'un d'autre. Ils relèvent d'Environnement Canada, de NAVCAN, je ne sais plus trop. Pour ce qui est de l'environnement — repérer les déversements pétroliers et les signaler, ramasser les oiseaux et les animaux qui arrivent couverts de pétrole —, c'est un autre ministère. Le patrimoine? Oubliez ça. Le tourisme? Pas dans le mandat de la Garde côtière.

Le fait est que les gardiens de phare remplissent nombre de ces fonctions, y compris la recherche et le sauvetage; parfois, ils y participent et, franchement, la Garde côtière n'en veut pas. La Garde côtière a le mandat de la recherche et du sauvetage; elle a des navires qu'elle envoie pour cela, et je pense qu'il est juste de dire qu'elle décourage les gardiens de phare d'intervenir, dans la mesure où elle leur a enlevé leurs bateaux.

En passant, cela dure depuis des années; cela remonte à 25 ans environ. Certaines des personnes que nous avons rencontrées nous ont dit que c'était la quatrième ou la cinquième fois qu'elles se présentaient devant un comité pour défendre les phares avec

the relatively small amounts of money involved. It has been going on for a very long time and it is a puzzle as to why it is happening.

The Coast Guard is a special operating agency; you know what that is. The Clerk of the Privy Council was here last night at the Standing Senate Committee on National Finance and I quizzed him a bit about these special operating agencies. It seems to me if the lighthouse people are performing these various functions, which do not fall within the mandate of the Coast Guard but fall within the mandate of other departments or agencies of government, as a special operating agency they ought to be able to make perhaps contractual arrangements and even recoup their costs for performing some of these other functions.

Instead of that, I think it is fair to say that what is happening is that the Coast Guard management has been doing everything they can to make the lighthouse keepers irrelevant so as to make their disappearance inevitable.

**The Chair:** Who would like to reply?

**Mr. Lewis:** I will not reply because I have no authority whatsoever over what the senator has just spoken about. However, it does bring up a very general comment: None of us here thinks that vigilance is not a good and necessary thing. Senator MacDonald talked about difficult and dangerous waters. That is true. Vigilance in a marine setting, the only setting with which I am familiar, is always a good thing. No one can dispute that and I have not heard any of us dispute that.

When we are called, we all try and do a very good job with what we are supposed to be doing for the government. I can speak for the Transportation Safety Board of Canada: "The causes and contributing factors of that accident are X, so that will not happen again." That is all we do. We are not regulators. People talk to us because we have confidentiality. That is what we do really well and we stick with it. However, Mr. Laporte has already said we cannot answer those questions you have asked because that they are not within our purview. This is who we are. However, I have not heard anybody say vigilance is not a good thing. Whatever way that happens, which will not be up to us, we certainly do not disagree that vigilance is a good thing, in whatever form it takes.

**Senator Raine:** It is interesting. You were called as witnesses and I think you are now hearing us as witnesses.

I am happy to hear you are doing an inquiry into the accidents about the fishermen because it is serious. As part of your review, I would urge you to review the reliability of the automated weather stations. As humans are being replaced with these automated stations, there is an assumption that they are better than humans. We are hearing evidence that they are not.

personnel. On se demande ce qui se passe, vu les sommes relativement modestes qui sont en cause. Cela dure depuis bien longtemps, et on peut se demander pourquoi.

La Garde côtière est un organisme de service spécial; vous savez ce que c'est. Le greffier du Conseil privé était ici hier soir, il comparaisait devant le Comité sénatorial permanent des finances nationales, et je l'ai interrogé un peu sur ces organismes de service spécial. Il me semble que si le personnel des phares remplit ces diverses fonctions qui ne figurent pas dans le mandat de la Garde côtière mais plutôt dans celui d'autres ministères ou organismes du gouvernement, à titre d'organisme de service spécial, elle devrait pouvoir prendre des dispositions contractuelles et même recouvrer les coûts d'exécution de certaines de ces autres fonctions.

Je pense plutôt qu'il est juste de dire que la direction de la Garde côtière a fait tout en son pouvoir pour rendre les gardiens de phare inutiles de sorte que leur disparition devienne inévitable.

**Le président :** Qui veut répondre à cela?

**M. Lewis :** Je ne vais pas répondre, parce que je n'ai pas d'autorité sur la question que le sénateur vient d'exposer. Toutefois, cela m'inspire un commentaire très général : aucun d'entre nous ne pense que la vigilance n'est pas une bonne chose, une chose nécessaire. Le sénateur MacDonald a dit que les eaux étaient difficiles et dangereuses. C'est vrai. La vigilance dans un contexte maritime, le seul contexte que je connaisse vraiment bien, c'est toujours une bonne chose. Personne ne le conteste, et je n'ai entendu personne nier cela.

Lorsqu'on nous appelle, nous essayons tous de faire de notre mieux ce que nous sommes censés faire pour le gouvernement. Je peux parler pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada : « les causes et les facteurs contributifs de l'accident sont X, pour que cela ne se reproduise plus. » C'est tout ce que nous faisons. Nous ne sommes pas responsables de la réglementation. Les gens nous parlent parce que nous assurons la confidentialité. C'est ce que nous faisons vraiment bien, et nous nous y tenons. Toutefois, et M. Laporte l'a dit, nous ne pouvons pas répondre aux questions que vous posez parce qu'elles ne relèvent pas de nous. C'est ce que nous sommes. Je n'ai cependant entendu personne dire que la vigilance n'était pas une bonne chose. Quoi qu'il se produise, cela ne relèvera pas de nous, mais nous ne dirions certainement pas que la vigilance est sans importance, quelle que soit la forme qu'elle prend.

**Le sénateur Raine :** Cela est intéressant. Vous avez été convoqués comme témoins, et je pense que vous nous considérez maintenant comme des témoins.

Je suis heureuse d'apprendre que vous menez une enquête sur les décès des pêcheurs, parce que cela est grave. Dans le cadre de votre examen, je vous conseille vivement d'étudier la fiabilité des postes météo automatisés. Ces postes automatisés sont en train de remplacer les êtres humains, et on suppose qu'ils sont meilleurs que les humains. Or, d'après les témoignages que nous avons entendus, ils ne le sont pas.

I was a little concerned because yesterday we heard evidence that NAVCAN, which is doing a remarkable job in what they do and I appreciate the role they play, are saying not to worry because they will replace those old ones with better ones. We are hearing that nothing can replace the eyes and ears of that up-to-date weather.

I want to read something from one of the witnesses. It is short and will put things in perspective:

I have lived my whole life on this coast. In my family are six generations here on this coast. We have always counted on the lightkeepers and our lighthouses. Our need of them has not changed. We still need them — human lightkeepers — to keep us safe on this wild coast. In life nowadays, so much electronic substitutions are failing us. We are grateful that the lighthouses have not quite been completely gutted yet. Here is a real system that works; it is not broken. It is humanly run and well done and yet there have been unreasonable and in fact unconscionable attempts to scrap it. This could only seem reasonable or sane in a far away government office. Thank you for coming here to understand.

That was addressed to us.

I hope you will see that having lightkeepers is not only sound and practical but essential — the lifesaving kind of essential. Having them is very sensibly Canadian.

The woman goes on: “My sister used to commercially fish, and she asked me to read this for you.” This is an anecdote from her sister. She is a fisher on a commercial fish boat on the west coast of Vancouver Island.

The group of boats we were fishing with had all been listening to the same terribly wrong weather report on the automated system when we heard a skipper on one of the other boats yell into his radio phone: “One of your damn ripples just came over my bow and broke on the wheelhouse!” I cannot imagine working out there without the real reports from the lightkeepers.

**Senator Murray:** First, there seems to be an assumption on the part of some of the officials we talked to in the Canadian Coast Guard, in particular, that everybody on the water is equipped with the very latest technology. That is not true, is it? Am I not right in that smaller boats, recreational boats and so on sometimes have very minimal technology?

**Mr. Roussel:** Yes.

**Senator Murray:** Therefore, they have perhaps more need for the systems.

**Mr. Roussel:** Depending on the type of boat and their requirements, the technology can be fairly limited, yes.

J'étais un peu inquiète parce qu'hier, nous avons entendu le témoignage de responsables de NAVCAN, un organisme qui fait un travail remarquable dans son domaine, je le reconnais. Ces gens nous ont dit qu'il ne fallait pas s'inquiéter parce que les anciens sites seraient remplacés par de meilleurs. On nous a dit que rien ne pouvait remplacer les yeux et les oreilles pour connaître la météo à la minute près.

Je veux vous lire quelque chose, un témoignage. Il est bref et il situe bien le problème :

J'ai vécu toute ma vie sur cette côte. Nous sommes ici depuis six générations. Nous avons toujours compté sur les gardiens de phare et sur les phares. Nos besoins n'ont pas changé. Nous avons encore besoin d'eux — les gardiens — pour assurer notre sécurité sur cette côte sauvage. De nos jours, il y a tellement de solutions électroniques qui nous laissent tomber. Nous sommes heureux de voir que les phares n'ont pas encore été complètement démantelés. C'est un système véritable, qui fonctionne bien; il n'est pas défectueux. Il est exploité par des humains qui font bien leur travail, et pourtant il y a eu des tentatives déraisonnables et inacceptables pour les éliminer. Cela peut sembler raisonnable ou censé uniquement dans un bureau du gouvernement loin des côtes. Merci d'être venus ici pour comprendre la situation.

C'est un témoignage qui nous a été adressé.

J'espère que vous verrez qu'il est non seulement utile et pratique d'avoir des gardiens de phare, mais vital — en ce sens qu'ils peuvent sauver des vies. C'est une solution bien canadienne que de les garder.

Et cette femme poursuit : « Autrefois, ma sœur faisait la pêche commerciale et elle m'a demandé de vous lire cela. » C'est une anecdote présentée par sa sœur. Elle travaille sur un navire de pêche commerciale sur la côte Ouest de l'île de Vancouver.

Les bateaux avec lesquels nous pêchions avaient tous écouté le même rapport météo terriblement erroné, diffusé par le système automatisé, lorsque nous avons entendu un capitaine hurler dans son radiotéléphone : « Une de vos foutues petites vagues vient de passer par-dessus ma proue pour s'écraser contre la timonerie! » Je ne peux pas imaginer travailler là-bas sans rapports météo véritables, produits par des gardiens de phare.

**Le sénateur Murray :** Premièrement, il me semble que certains des fonctionnaires à qui nous avons parlé, en particulier ceux de la Garde côtière canadienne, supposent que tous ceux qui vont sur l'eau sont équipés d'une technologie de pointe. Ce n'est pas vrai, n'est-ce pas? Ai-je raison de dire que les petits bateaux, les bateaux de plaisance, et cetera, utilisent parfois très peu la technologie?

**M. Roussel :** Oui.

**Le sénateur Murray :** Donc, ils ont peut-être plus besoin des systèmes.

**M. Roussel :** Selon le type de bateau et leurs besoins, la technologie peut être assez limitée, oui.

**Senator Murray:** When we were in Prince Rupert, the people there had gotten a report that the Canadian Coast Guard were looking to replace a 70-foot ship boat with a 40-foot boat. When they were not crying about this, they were laughing about it. They thought it was so absurd that a boat they thought had been designed for the Columbia River would be plying the rough waters off coast of Prince Rupert, in the interests of standardizing the Coast Guard fleet. Do you know anything about that? Would you be concerned about that, Mr. Roussel, if it were true?

**Mr. Roussel:** I have no information on that.

**The Chair:** Would the TSB have a position on that?

**Mr. Laporte:** Only after a disaster were to happen.

**The Chair:** You would have an opinion on it after the accident happened.

**Mr. Lewis:** No, we do not have an opinion on that because you could have a 40-foot vessel that could be more seaworthy than a 70-foot vessel. It is not determined by length, so I have no comment whatsoever on which is the better vessel.

**The Chair:** We are coming to the ending of our time. Senator MacDonald will ask a brief question.

**Senator MacDonald:** Picking up on what Senator Murray mentioned, we also have a lot of people out there who may have the best of equipment but they have little knowledge of what they are doing on the water. There are more and more of these people all the time. Once their equipment fails, they are like a cork out there, bobbing around with no experience on the water. This was another issue brought to our attention.

It is particularly an issue on the West Coast. There is a proliferation of sea kayakers and other people out there for new recreational activity, but they are not mariners with experience. I want to put that on the record because the Transportation Safety Board of Canada people should be fully cognizant of that.

**The Chair:** Thank you. We are coming to the end. I think that Senator Murray's summary is good for all of us and is something we should keep in mind. That is the platform I think from which we have to operate.

We have heard now from quite a number of agencies, from NAV CANADA, Environment Canada, the Canadian Coast Guard, Parks Canada, the Transportation Safety Board of Canada, Transport Canada and other agencies. All of those agencies said, "We would use them if they were there, but they do not belong to us and are not our responsibility."

We have six or seven different branches of government that would like to use the lighthouse keepers but nobody wants to own them. Our challenge is how we get a Government of Canada response. If you can help us with this please do; we are begging for help. All of us around this table are paid for by the taxpayers of Canada, and the Government of Canada, for which we all work one way or the other, has a responsibility to serve people.

**Le sénateur Murray :** Lors de notre passage à Prince Rupert, nous avons entendu des rumeurs voulant que la Garde côtière canadienne s'apprête à remplacer un bateau de 70 pieds par un bateau de 40 pieds. Lorsqu'ils ne poussaient pas les hauts cris à cette idée, les gens en riaient. Ils trouvaient parfaitement absurde qu'un bateau qui, selon eux, avait été conçu pour le fleuve Columbia soit utilisé pour naviguer dans les eaux agitées au large de Prince Rupert, simplement pour normaliser la flotte de la Garde côtière. Êtes-vous au courant de cela? Est-ce que cela vous inquiéterait, monsieur Roussel, si c'était vrai?

**M. Roussel :** Je ne suis pas au courant.

**Le président :** Est-ce que le BST a une position là-dessus?

**M. Laporte :** Seulement s'il se produit une catastrophe.

**Le président :** Vous n'avez pas d'opinion avant qu'il y ait un accident.

**M. Lewis :** Non, nous n'avons pas d'opinion à ce sujet, parce que vous pourriez avoir un bateau de 40 pieds qui serait beaucoup plus apte à naviguer qu'un bateau de 70 pieds. La longueur n'a rien à voir, alors je ne peux pas dire quel serait le meilleur navire.

**Le président :** Notre séance est presque terminée. Le sénateur MacDonald posera encore une brève question.

**Le sénateur MacDonald :** Pour reprendre ce que disait le sénateur Murray, il y a aussi bien des gens, là-bas, qui ont peut-être un équipement perfectionné mais qui connaissent mal l'océan. Il y a de plus en plus de ces gens. Lorsque l'équipement fait défaut, ils sont comme des bouchons de liège, ils n'ont pas l'expérience de la mer. C'est un autre problème que l'on a porté à notre attention.

C'est un problème en particulier sur la côte Ouest. Il y a une prolifération de kayakistes et d'autres personnes qui se livrent à des activités récréatives mais qui ne sont pas des marins d'expérience. Je veux que cela figure dans le compte rendu, parce que le Bureau de la sécurité des transports du Canada devrait en être pleinement conscient.

**Le président :** Merci. Notre séance s'achève. Je crois que le résumé du sénateur Murray nous convient à tous et que nous devrions garder cela à l'esprit. Je crois que c'est la plate-forme sur laquelle nous devons nous appuyer.

Nous avons entendu un nombre considérable d'organismes, NAV CANADA, Environnement Canada, la Garde côtière canadienne, Parcs Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada, Transports Canada, et cetera. Tous ces organismes nous ont dit qu'ils utiliseraient les gardiens de phare s'il y en avait, mais que les gardiens de phare ne relèvent pas d'eux et qu'ils n'en sont pas responsables.

Nous avons six ou sept organismes gouvernementaux distincts qui aimeraient utiliser les services des gardiens de phare, mais aucun ne veut en être responsable. Notre défi, c'est d'obtenir une réaction du gouvernement du Canada. Si vous pouvez nous aider, faites-le; nous implorons votre aide. Ici, nous sommes tous payés par les contribuables canadiens, et le gouvernement du Canada, pour lequel nous travaillons tous d'une façon ou d'une autre, est au service de la population.

However, we are frustrated on how to get the Government of Canada to serve the people of Canada on that front. That is our frustration, so if you can help us with that, please do. That is what we must wrestle with.

Thank you very much for coming. You have clarified things for us.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Tuesday, November 30, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 18:22 p.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Dennis Glen Patterson** (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Deputy Chair:** Good evening ladies and gentlemen.

We are a little late getting started today due to Senate business and I thank the witnesses for waiting for us.

Members of the committee, it has been requested, in light of the late start today, that we hear from the two witnesses consecutively and save our questions for after their presentations. Is that agreeable to members of the committee?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chair:** First is Mr. Jim Abram, Director, Discovery Islands-Mainland Inlets of the Strathcona Regional District; followed by Ms. Kaity Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General of International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.

I would like to welcome Mr. Jim Abram. He is also a former president of the Union of B.C. Municipalities, founder and former president of the B.C. Lightkeepers and a local retired lightkeeper of 25 years, and he is based on Quadra Island.

Senators, you have received a copy of Mr. Abram's presentation in both official languages, and the committee clerk has also received some supporting documents that form part of Mr. Abram's presentation that include newspaper articles, a report published by Transport Canada in 1988, a report published by the Coastal Communities Network in 1997 and three letters. These are available in English. The committee clerk has brought copies of these documents and they are placed on the table at the front of the room for those who wish to have copies.

Mr. Abram, the floor is yours.

**Jim Abram, Director, Discovery Islands-Mainland Inlets, Strathcona Regional District:** Mr. Chair, honourable members and all staff present, as has been said, I am the member from the

Toutefois, nous semblons avoir de la difficulté à déterminer comment le gouvernement du Canada doit servir la population dans ce domaine. Nous en sommes frustrés, alors si vous pouvez nous aider, s'il vous plaît faites-le. Nous avons un problème à régler.

Merci beaucoup d'être venus. Vous nous avez apporté des précisions utiles.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le mardi 30 novembre 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 18 h 22 pour étudier les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens).

**Le sénateur Dennis Glen Patterson** (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le vice-président :** Bonsoir, mesdames et messieurs.

Nous débutons un peu tard ce soir à cause des affaires du Sénat. Je remercie les témoins de nous avoir attendus.

Je signale aux membres du comité qu'on nous a demandé, vu le début tardif aujourd'hui, d'entendre les deux témoins à la suite, et de poser nos questions après les exposés. Les membres du comité sont-ils d'accord?

**Des voix :** D'accord.

**Le vice-président :** Nous entendrons d'abord M. Jim Abram, directeur, Discovery Islands-Mainland Inlets du Strathcona Regional District; puis Mme Kaity Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale de l'International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.

Je souhaite la bienvenue à M. Jim Abram. Il est aussi ancien président de l'Union of BC Municipalities, fondateur et ancien président des gardiens de phare de la Colombie-Britannique et gardien de phare pendant 25 ans dans sa région, maintenant à la retraite. Il est établi à l'île Quadra.

Sénateurs, vous avez reçu une copie de la présentation de M. Abram dans les deux langues officielles. La greffière du comité a aussi reçu des documents à l'appui qui font partie de la présentation de M. Abram, dont des articles de journaux, un rapport publié par Transports Canada en 1988, un rapport publié par le Coastal Community Network en 1997 et trois lettres. Ces documents sont disponibles en anglais. La greffière du comité a apporté des copies des documents et les a placées au devant de la salle pour ceux qui souhaitent obtenir des copies.

Monsieur Abram, vous avez la parole.

**Jim Abram, directeur, Discovery Islands-Mainland Inlets, Strathcona Regional District :** Monsieur le président, honorables sénateurs et employés, comme on l'a dit, je suis membre du

Strathcona Regional District, which is the local government for the area. I represent a very long and challenging stretch of the B.C. coastline, and it is over 1 million square kilometres of land and water connecting countless islands and inlets.

I am the former president of the Union of B.C. Municipalities and was on their executive for 10 years. The UBCM represents all 190 local governments in the province of B.C. That is full membership; everyone is a member of UBCM.

I was also a lightkeeper from 1978 until I retired in 2003. During that time, I founded the B.C. lightkeepers local of the Public Service Alliance of Canada. I was the president from its inception until I retired.

Strictly due to the loss of essential safety services on this coast, I have led every campaign since 1985 to stop the Canadian Coast Guard's programs to de-staff light stations. The Coast Guard plan was short-sighted. The public, then and now, demands and expects staffed light station services.

I have been so proud to have served my country as a lightkeeper and have always felt that the Coast Guard motto, as in my title, "Safety First, Service Always" was such an appropriate banner to work under.

I was first elected to local government in 1988, after a successful defeat of the first Canadian Coast Guard plan to eliminate staff on light stations on the B.C. coast. The community where I live came to me because they believed in me and felt that I could deal with the major issues that they were facing at that time in their own community.

I have served 22 continuous years in that elected local government position. The people whom I represent work, play and live on or near the water. It is part of their being. We have approximately 30,000 kilometres of coastline in B.C. Much of that coastline is uninhabited or sparsely so, but all of it is traversed by the marine and aviation communities, including First Nations, who need to get from one place to another. The waterways are our highways.

There are 27 staffed light stations strategically located along that coastline for good reason. Unfortunately, we have lost a number of stations over the years due to the ill-conceived plans of the Coast Guard. These remaining stations are so important to our marine and aviation safety, and the sovereignty of this great nation, that we cannot afford as a nation to lose one more station.

The safety network provided by the staffed stations will be compromised if there are any further reductions. That network is a system. It is continuous from Alaska to Washington and no more gaps can be created by this attempt by Coast Guard senior

Strathcona Regional District, l'administration locale de la région. Je représente une très longue section accidentée du littoral de la Colombie-Britannique. La région que je représente couvre une superficie de plus d'un million de kilomètres carrés de terre et d'eau, reliant d'innombrables îles et anses.

Je suis ancien président de l'union des municipalités de la Colombie-Britannique et j'ai fait partie de son conseil exécutif pendant 10 ans. L'UBCM représente les 190 administrations locales de la province. Autrement dit, tout le monde est membre de l'UBCM.

J'ai été également gardien de phare de 1978 jusqu'à ma retraite en 2003. Durant cette période, j'ai fondé la section locale 20232 de l'UCET de l'Alliance de la fonction publique du Canada représentant les gardiens de phare de la Colombie-Britannique dont j'ai été le président depuis sa création jusqu'à ma retraite.

À cause de la disparition de services de sécurité essentiels sur cette côte, j'ai dirigé chaque campagne depuis 1985 pour que l'on mette un terme aux programmes de la Garde côtière canadienne visant à automatiser les phares. Le plan de la Garde côtière canadienne était un plan à courte vue. Le public, alors et aujourd'hui, exige et espère des services de phares pourvus en effectifs.

Je suis très fier d'avoir servi mon pays en tant que gardien de phare et j'ai toujours eu le sentiment que la devise de la Garde côtière, « Sécurité d'abord, service constant », était une bannière fort opportune sous laquelle travailler.

J'ai été élu pour la première fois dans une administration locale en 1988 après avoir vaincu le premier plan de la Garde côtière canadienne visant à éliminer les effectifs des phares le long de la côte de la Colombie-Britannique. La collectivité s'est adressée à moi car elle croyait en moi et avait le sentiment que je pouvais régler les principaux enjeux auxquels elle était confrontée à l'époque.

J'ai occupé ces fonctions de représentant élu pendant 22 années d'affilée. Les gens que je représente travaillent, jouent et vivent sur l'eau ou près de l'eau. Cela fait partie de leur existence. Nous comptons environ 30 000 kilomètres de littoral dans la province. Une bonne partie de ce littoral est inhabité ou n'est que partiellement habité, mais la totalité est traversée par les milieux de la marine et de l'aviation, y compris les Premières nations, qui doivent se rendre d'un lieu à un autre. Les voies navigables sont nos autoroutes.

On dénombre 27 phares pourvus en effectifs situés dans des lieux stratégiques le long du littoral, et ce, pour de bonnes raisons. Malheureusement, nous avons perdu un certain nombre de phares au fil des ans en raison des plans peu judicieux de la Garde côtière canadienne. Les phares restants revêtent une très grande importance pour la sécurité du transport maritime et aérien et pour la souveraineté de ce grand pays. Nous ne pouvons pas nous permettre en tant que pays de perdre un phare de plus.

Le réseau de sécurité qu'offrent les phares pourvus en effectifs sera sérieusement compromis s'il y a d'autres fermetures. Ce réseau est un véritable « système ». Il est continu depuis l'Alaska jusqu'à l'État de Washington et on ne peut plus ouvrir de brèche

management to convince you otherwise. They are misleading in their attempts and their characterization of the lack of consequences. There will be consequences.

I would like to quote from the one group of public servants that knows lightkeepers best. I included this letter in your package. The Marine Communications and Traffic Services workers are the Canadian Coast Guard radio operators. They are on duty 24 hours, 7 days a week. They deal with lightkeepers continuously 24/7 and, as I said, I have included their November 12 submission in your package and I would like to quote one statement from that package.

The services that lightkeepers provide to the marine and aviation community, outside of keeping the light, are invaluable. Any move towards reducing these valuable services will result in loss of property, vessels and lives.

These people are in the best position on our coast to note the importance because they deal with all of it.

This sentiment was expressed continuously to the Senate committee on their fact-finding tour. It is in all the letters that you received and the new letters that I am presenting today. You will hear it over and over. This is what the users of the services are telling you.

The other comment that was made so often to the committee is why is the government pursuing this initiative when there is Conservative government policy in place today to support the retention of light stations, their personnel and their aids to navigation? The people who ask this do not understand that it is the Coast Guard bureaucracy that is bringing this initiative forward time and again; it is not the government.

I would like to present to you today the 1987 report on the Future Role of Light Stations in British Columbia or FURL report. It was commissioned 23 years ago after a failed attempt at de-staffing by the Coast Guard senior management from 1985 to 1987. The intent of the report was, if we are going to keep staff on light stations, how do we make best use of them and how do we share the funding of their services amongst departments?

I have seen in the transcripts of other witnesses who have appeared before you that this issue is one thing they want to talk about. It was talked about and recommendations were made 23 years ago. Out of this report came recommendations that were followed up by direction from the minister to implement them. Yet, 23 years later, the Coast Guard is still trying to de-staff light stations without ever having implemented the recommendations.

People ask how this can be allowed to happen. How many more attempts will bureaucracy make at de-staffing light stations against government policy and public demand for services of staffed light stations? The public is asking the question of the senators who I do not feel can answer the question because the actions of the Coast Guard defy logic.

en dépit de la tentative faite par la haute direction de la Garde côtière de vous convaincre du contraire. Celle-ci vous induit en erreur dans ses tentatives et sa caractérisation de l'absence de conséquences. Il y aura des conséquences.

J'aimerais citer le groupe de fonctionnaires qui connaît le mieux les gardiens de phare : les employés des Services de communications et de trafic maritimes; les opérateurs radio de la Garde côtière canadienne. La lettre figure dans les documents que je vous ai remis. Ces fonctionnaires entretiennent des rapports constants avec les gardiens de phare, 24 heures par jour, 7 jours par semaine, et j'ai annexé leur mémoire du 12 novembre 2010 à ma présentation. J'aimerais vous lire une de leurs déclarations.

Les services que fournissent les gardiens de phare au transport maritime et au transport aérien, en dehors d'assurer la garde du phare, sont inestimables. Toute tentative de réduire ces services précieux aboutira à la perte de biens matériels, de navires et de vies humaines.

Ils sont le mieux en mesure de noter l'importance de ces services pour notre côte parce qu'ils s'en occupent.

Ce sentiment a été exprimé continuellement devant le comité sénatorial lors de sa mission d'étude. On le retrouve dans toutes les lettres que vous avez reçues et que je vous présente aujourd'hui. Vous l'entendrez répéter à maintes et maintes reprises. C'est ce que vous disent les usagers des services.

L'autre observation qui a été formulée si souvent devant le comité est comment se fait-il que le gouvernement poursuive cette initiative alors qu'il existe une politique du gouvernement conservateur visant à favoriser la conservation des phares, de leurs effectifs et de leurs aides à la navigation? Personne ne semble comprendre que c'est la bureaucratie de la Garde côtière qui propose maintes et maintes fois cette même initiative. Ce n'est pas le gouvernement.

J'aimerais vous présenter aujourd'hui le Rapport sur le rôle futur des phares (RRFP) de 1987. Ce rapport a été commandé il y a 23 ans après une vaine tentative d'automatiser les phares par la haute direction de la GCC entre 1985 et 1987. L'objet de ce rapport, si nous voulons maintenir des effectifs dans les phares, était de savoir comment en faire le meilleur usage et comment partager le financement de leurs services entre les ministères.

J'ai lu les transcriptions des témoignages d'autres témoins qui ont comparu devant vous à ce sujet et qui confirment qu'ils veulent en parler. On en a parlé et des recommandations ont été faites il y a 23 ans. Ce rapport contenait des recommandations que le ministre a donné l'ordre de mettre en œuvre, et, pourtant, 23 ans plus tard, la GCC continue d'essayer d'automatiser les phares sans avoir jamais donné suite aux recommandations du rapport.

Et les gens de se demander : « Comment un tel phénomène peut-il se produire? » Combien d'autres tentatives la bureaucratie fera-t-elle pour automatiser les phares, ce qui va à l'encontre des politiques publiques et de la demande publique de services de phares pourvus en effectifs? Le public pose cette question aux sénateurs, qui ne peuvent pas y répondre étant donné que les mesures de la GCC défont toute logique.

The future role of light stations report is clear: enhance the services. This report was done by members of every agency that dealt with light stations. Every federal and non-federal agency that had something to do with a light station participated in this regard and gave recommendations. Here we have the FURL report telling you 23 years ago to enhance the services.

The presentations to the Senate committee were clear: retain and enhance the services of lightkeepers. The services of lightkeepers should be expanded to include more protection and monitoring of our coastal environment and to assist other agencies in delivering their programs. It may not be a well-known fact, but programs such as seawater sampling for temperature and salinity, seismographic data collection and tsunami warning systems are part of a lightkeeper's day.

They could do so much more, and this has already been studied and agreed upon but never acted upon. If you look at this report, it will tell you again and again the things that lightkeepers should be able to do, and there should be memorandums of understanding between departments to help pay for it so we do not have this "situation which evolved into the current crisis (i.e. one department finding that the costs of manned lights is not justified, while others insist that the services provided are important)." If it is not to happen again, you have to do that. You have to have that agreement.

I also need to mention the security to our environment provided by staffed light stations and the security to our coast as coast watchers contributing to our national sovereignty. If the Coast Guard is successful in their program of de-staffing light stations, how will you replace the eyes that were the first to spot the Nestucca oil spill disaster averting greater damage to our environment than what took place? How will you replace the eyes that noted suspicious activity by boat resulting in the largest successful drug bust in Canada? How will you replace the eyes that spotted the first freighters smuggling human cargo into Canada?

These lights are in strategic locations. They are entry points to this country. They all have the ability to watch and know the vessels that come into their areas, and anything suspicious gets reported to the Coast Guard radio, the RCMP and the Department of National Defence. All of those agencies work with the lightkeepers.

I am also presenting to you the report entitled *Our Lives Our Lightkeepers* which was a special report done by the Coastal Community Network, which Pat Carney helped found, published in September of 1997. I have included the executive summary and the conclusions and recommendations in your packages. I would like to quote one comment from their preface, which reads:

Le Rapport sur le rôle futur des phares est parfaitement clair. Il faut améliorer les services. Ce rapport a été préparé par des membres de toutes les organisations qui avaient affaires aux phares. Tous les organismes fédéraux et non fédéraux qui avaient quelque chose à voir avec un phare ont participé et fait des recommandations. Nous avons un rapport sur le rôle futur des phares qui a dit il y a 23 ans qu'il fallait améliorer les services.

Les mémoires au comité sénatorial étaient parfaitement limpides : conserver et améliorer les services des gardiens de phare. Il faut élargir les services des gardiens de phare pour mieux protéger et surveiller le milieu côtier et aider d'autres organismes à exécuter leurs programmes. Peu de gens savent que des programmes comme l'échantillonnage de l'eau de mer pour en mesurer la température et la salinité, la collecte de données sismographiques et les systèmes d'alerte aux tsunamis font partie du quotidien des gardiens de phare.

Les gardiens pourraient en faire beaucoup plus, comme en témoignent les études et les recommandations à ce sujet, qui n'ont jamais été suivies d'effets. Ce rapport ne cesse de répéter ce que les gardiens de phare devraient pouvoir faire et qu'il devrait y avoir des protocoles d'entente entre les ministères pour payer les coûts, afin de ne pas se retrouver dans la situation qui a provoqué la crise actuelle, soit un ministère qui trouve que les coûts des phares dotés d'effectifs n'est pas justifié, tandis que d'autres insistent que les services fournis sont importants. Pour que cela ne se reproduise plus, il faut de telles ententes.

Je dois également mentionner la sécurité de notre environnement que l'on doit aux phares pourvus en effectifs de même que la sécurité de notre littoral tandis que les observateurs du littoral contribuent à la souveraineté nationale. Si la tentative d'automatiser les phares de la GCC aboutit, comment s'y prendra-t-elle pour remplacer les yeux qui ont été les premiers à repérer le déversement d'hydrocarbures du Nestucca, évitant ainsi de causer de plus gros dégâts à l'environnement que ce n'a été le cas? Comment s'y prendra-t-elle pour remplacer les yeux qui ont remarqué les activités suspectes d'un bateau qui se sont soldées par la plus importante saisie de stupéfiants au Canada? Comment remplacerez-vous les yeux qui ont repéré les premiers navires de charge qui introduisaient des cargaisons humaines en contrebande au Canada?

Ces phares se trouvent à des endroits stratégiques. Ils sont des points d'entrée au pays. Ils peuvent tous surveiller et voir les navires qui viennent dans leur région, et tout mouvement suspect est signalé à la radio de la Garde côtière, à la GRC et au ministère de la Défense nationale. Tous ces organismes travaillent avec les gardiens de phare.

Je vous présente également le rapport intitulé *Nos vies, nos gardiens de phare*, rapport spécial publié en septembre 1997 par le Coastal Community Network, que Pat Carney a contribué à fonder. J'ai inséré le résumé analytique et les conclusions et les recommandations dans vos dossiers. J'aimerais citer une remarque tirée de la préface qui se lit comme suit :

No other federal government policy has received such widespread and vociferous opposition as the policy to de-staff B.C.'s light stations. There is consensus in coastal communities that this policy is misguided and that the minuscule financial savings will cost lives in the long term.

In conclusion, I would like to bring to your attention some letters that have been submitted by the users of the services provided by lightkeepers. From the largest tug and barge company from Mexico to Alaska, Seaspan Corporation, to the scientists at the DFO biological station who collect the data from light stations regarding the seawater temperature and salinity that I mentioned, and to the municipal governments representing the entire port area of Vancouver, the entire Lower Mainland of B.C., an area of over 2.2 million people, all are unanimously in support, in writing, of keeping staff on light stations.

I am sure that you will be impressed by the diversity of the groups that have responded to this opportunity to give input to the Senate to allow you to make an informed decision regarding the staffing of light stations. I am also confident that your decision will be one that reflects the needs of the people of Canada.

I sincerely hope that you will put this issue to rest once and for all. The services of lightkeepers cannot be replaced by any other means. This is the most cost-effective, efficient, reliable method to deliver these services and more, and we do not need to review it again. This is the fourth time it has been reviewed, and it is always with the same reaction from the public and always with some erosion of the service. We cannot afford that.

The title of my presentation "Safety First, Service Always" reflects my pride in having served my country as a Coast Guard lightkeeper for 25 years. In spite of all the challenges that we have faced over the years and that you as senators now face regarding the de-staffing of light stations, I think we all have the same objective: to serve our country. By retaining staff on our light stations, we can fulfil our commitment to public safety and to the public that we serve.

I would like to thank you for your time and efforts regarding this issue. I know it has been very difficult for you. You have done a lot of travel, spent a lot of time and taken a lot of flack, but you have done a great job. I appreciate it. I also welcome any questions that you may have of me, and I sincerely hope that somewhere in your questions we will touch upon the presentations that have already been made to you by other government departments and NAV CANADA because you have been left with some very misleading information that needs correction. I have to say that. I am sorry.

**The Deputy Chair:** Thank you, Mr. Abram. I am sure there are questions, but as we have agreed, we will now call on Ms. Kaity Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General of the International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.

Aucune autre politique du gouvernement fédéral n'a suscité une opposition aussi généralisée et farouche que la politique visant à automatiser les phares de la Colombie-Britannique. Toutes les localités côtières s'accordent à penser que cette politique est malavisée et que les économies financières minuscules finiront à long terme par coûter des vies humaines.

En conclusion, j'aimerais signaler à votre attention certaines lettres que j'ai reçues de la part des usagers des services fournis par les gardiens de phare : depuis la plus grande entreprise de remorqueurs et chalands entre le Mexique et l'Alaska, la Seaspan Corporation, jusqu'aux scientifiques de la station biologique du MPO qui recueillent des données auprès des phares sur la température et la salinité de l'eau de mer, que j'ai déjà évoquée, jusqu'aux administrations municipales qui représentent toute la région portuaire de Vancouver, soit une région qui compte plus de 2,2 millions d'habitants. Ils appuient tous, à l'unanimité et par écrit, le maintien des gardiens dans les phares.

Je suis sûr que vous serez frappés par la diversité des groupes qui ont profité de cette occasion de faire part de leurs réflexions au Sénat pour vous permettre de prendre une décision judicieuse au sujet de l'automatisation des phares. Je suis sûr que votre décision reflétera fidèlement les besoins des habitants du Canada.

J'espère sincèrement que vous classerez ce dossier une bonne fois pour toutes. Les services des gardiens de phare ne sauraient être remplacés par un autre moyen. C'est la méthode la plus rentable, la plus efficace et la plus fiable de prestation de ces services et de bien d'autres encore. Nous n'avons pas besoin d'examiner le dossier à nouveau. C'est la quatrième fois qu'il est étudié, toujours avec la même réaction et avec une certaine érosion du service. Nous ne pouvons pas nous permettre cela.

Le titre de mon exposé, « Sécurité d'abord, service constant », traduit la fierté que j'éprouve à avoir servi mon pays comme gardien de phare de la Garde côtière pendant 25 ans. En dépit de toutes les difficultés auxquelles nous nous sommes heurtés au fil des ans et que vous devrez résoudre, en votre qualité de sénateurs, au sujet de l'automatisation des phares, je pense que nous visons tous le même objectif qui est de servir notre pays. En maintenant les gardiens dans nos phares, nous pourrions tenir notre engagement à l'égard de la sécurité publique et du public que nous servons.

Merci de votre temps et de vos efforts au sujet de ce dossier. Je sais qu'il a été très difficile pour vous. Vous vous êtes beaucoup déplacés, vous avez consacré beaucoup de votre temps et vous avez entendu de nombreuses critiques, mais vous avez fait un travail formidable. Je l'apprécie. Je répondrai à toutes les questions que vous pourrez me poser et j'espère sincèrement que certaines de vos questions porteront sur les exposés déjà présentés par des ministères et par NAV CANADA parce qu'on vous a donné des renseignements très trompeurs, qu'il faut rectifier. Je dois le dire. Je suis désolé.

**Le vice-président :** Merci, monsieur Abram. Je suis certain qu'il y a des questions, mais tel que convenu, nous entendrons maintenant Mme Kaity Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale de l'International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.

[Translation]

**Kaity Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General of the International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. (ISAC):** Mr. Chair, I would like to thank you for the opportunity to speak to this initiative. I also wish to thank Ms. Labonté who organized this meeting. My presentation should take about 15 minutes.

[English]

I am the President and Secretary-General of the International Ship-Owners Alliance of Canada. I am also Director of the International Maritime Centre, Vice-President and Director of the Vancouver Maritime Arbitrators Association, and Trustee of the Insurance Dispute Resolution Services of B.C.

I appear before you today on behalf of the International Ship-Owners Alliance of Canada. This group represents local and international merchant ship owners, managers, operators of ships who collectively control a fleet of over 500 ocean-going vessels and employ over 10,000 sea-going and shore-based employees.

When this issue came before us, I embarked on a full consultation process with my membership. The ISAC group agreed to fully support the continued staffing of light stations. Not a single member opposed the continued staffing of light stations. One of our tug and barge members that regularly transits through B.C.'s communities from Washington to Alaska, stated the following, which neatly sums up the collective sentiment for the ISAC group:

The issue of lighthouse staffing is a very important subject . . . with the light stations, they need to get past the issue of the light itself. Of course, lights can be automated, but that isn't the point. With our vast and unpopulated coast, there are so many other features of having sites staffed. Everything from security through weather services makes the staffing worthwhile. We are a coastal nation. We need a human presence "on" our coast.

We formally submitted our letter on August 3, 2010, which I will not read but will provide a brief synopsis. ISAC supports the Conservative government's policy of 2008, "which upholds the retention of light stations, their personnel and their aids to navigation," and supports the resolutions passed unanimously by the Federation of Canadian Municipalities and the Union of B.C. Municipalities, which calls upon:

The Prime Minister to cease all efforts to de-staff light stations and instead commit to maintaining light station staffing levels. . .to ensure the safety of the working and traveling public and the vibrancy of our growing coastal economy.

[Français]

**Kaity Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale, International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. (ISAC) :** Monsieur le président, je voudrais vous remercier de l'occasion de nous exprimer sur ce projet. J'aimerais également remercier Mme Labonté d'avoir organisé cette rencontre. Ma présentation devrait prendre 15 minutes.

[Traduction]

Je suis présidente et secrétaire générale de l'International Ship-Owners Alliance of Canada. Je suis également administratrice du Centre maritime international, directrice et vice-présidente de la Vancouver Maritime Arbitrators Association et administratrice des Insurance Dispute Resolution Services de la Colombie-Britannique.

Je me présente devant vous aujourd'hui au nom de l'International Ship-Owners Alliance of Canada. Cette organisation représente des armateurs canadiens et internationaux, des gestionnaires et des exploitants de navires qui, collectivement, gèrent une flotte de plus de 500 navires océaniques et emploient plus de 10 000 personnes, personnels navigant et terrestre confondus.

Lorsque la question a été soulevée chez nous, j'ai entrepris de consulter tous nos membres. L'ISAC a décidé de soutenir inconditionnellement le maintien du personnel dans les phares. Pas un seul membre ne s'est opposé au maintien du personnel dans les phares. L'un de nos membres qui exploite une entreprise de remorquage de chalands passant régulièrement par diverses localités côtières de la Colombie-Britannique, de l'État de Washington à l'Alaska, avait ceci à dire :

La dotation en personnel des phares est une question très importante [...] il faut aller au-delà du phare en tant que jeu de navigation. Bien sûr que les phares peuvent être automatisés, mais là n'est pas la question. Vu l'étendue de nos côtes et la faible densité de population, il y a bien d'autres raisons pour doter les phares en personnel; que l'on pense seulement aux conditions météorologiques et à la sécurité. Nous sommes un pays côtier; nous avons besoin d'une présence humaine sur nos côtes.

Nous avons officiellement présenté notre lettre le 3 août 2010; je ne vous la lirai pas, mais je vais vous la résumer. L'ISAC appuie la politique de 2008 du gouvernement conservateur qui consiste à soutenir le maintien des phares, de leur personnel et de leurs aides à la navigation et appuie la résolution adoptée à l'unanimité par la Fédération canadienne des municipalités et l'Union of BC Municipalities, qui demande :

Au premier ministre de cesser toutes les démarches d'automatisation des phares et de s'engager plutôt à y maintenir indéfiniment les niveaux d'effectif afin de garantir la sécurité des travailleurs et des voyageurs et d'assurer le dynamisme et la croissance de l'économie côtière.

As you know, there are 27 light stations on the West Coast, some of which are in isolated areas, inaccessible except by air or sea and, although remote, contain vibrant industries such as forestry, mining, power generation, fishing, aquaculture, tourism and ecotourism, which alone is a \$1.5-billion industry in B.C.

Not only are lightkeepers essential in remote and isolated areas, they are equally as important in larger centres with higher traffic volumes, where safe movement of people and goods is a priority.

I believe we can all agree that automated equipment cannot provide the level of certainty that staff can offer. Mechanical failure can and does occur. Lighthouse keepers provide a number of vital marine safety services to mariners that cannot be duplicated by automated devices. The role of lightkeepers includes providing accurate real-time weather reports, including weather and storm monitoring, marine traffic communications, fishing fleet monitoring, recreational use monitoring, helping mariners with mechanical problems, and search and rescue. Their strategic locations allow for monitoring of drug smuggling, human trafficking and other criminal activities. Also I wish to note the importance of heritage values and the collection of scientific information. I understand that the services are provided to at least nine other agencies and departments of government.

You have also received a letter from Seaspans Corporation, Canada's largest marine transportation company, which also supports the staffing of light stations. Their chairman, Mr. Washington, states as follows:

... during a time where our nation is building on Gateways and growing a marine industry for Canada, this is not the time to be dismantling or de-staffing light stations, but rather providing improved infrastructure to benefit our nation's prosperity.

In discussions with the labour unions that supply services to our sector, their message has been clear, that they strongly support the staffing of light stations. I reference letters that were submitted to this committee by the International Longshore and Warehouse Union Local 400, which represents the majority of unlicensed seafarers in B.C. working in companies from Vancouver to Prince Rupert.

Terry Engler, President of the ILWU, states that they are totally opposed to the de-staffing of the remaining light stations. He states:

... the economic growth of Canada and specifically B.C. are directly tied to the growth of the petroleum industry and the public must be assured that this industry is safe and can be done in a way that our environment will be protected. We should be re-staffing light stations and expanding their

Vous savez sans doute que l'on compte 27 phares pourvus de personnel sur la côte ouest, dont certains sont situés dans des régions isolées et accessibles uniquement par la mer ou la voie des airs; l'économie de ces régions compte sur des industries prospères comme l'exploitation forestière, les mines, la production d'électricité, la pêche, l'aquaculture, le tourisme et l'écotourisme, qui représente à lui seul une industrie de 1,5 milliard de dollars en Colombie-Britannique.

Les gardiens de phare sont essentiels dans ces régions éloignées et isolées, mais ils le sont également dans les lieux plus habités où la circulation maritime est plus dense et où la sécurité des déplacements des biens et des personnes est de la plus haute importance.

Tous conviendront avec moi qu'un matériel automatisé ne peut offrir la garantie d'un gardien. Les pannes mécaniques et électroniques peuvent se produire et elles finissent par arriver. Les gardiens de phare offrent aux marins toute une gamme de services essentiels que ne peuvent offrir les phares automatisés. Les gardiens de phare produisent des rapports météorologiques exacts et en temps réel et de l'information sur les fronts atmosphériques, aident les marins qui éprouvent des difficultés mécaniques et lancent des opérations de recherche et sauvetage. Grâce à leur situation stratégique, les phares et leurs gardiens permettent la surveillance de la contrebande de stupéfiants ou du trafic d'êtres humains et d'autres activités criminelles. Enfin, n'oublions pas la valeur patrimoniale des phares et le fait qu'ils permettent la collecte d'information scientifique. Je crois comprendre que les services sont offerts à au moins neuf autres ministères et organismes.

Vous avez également reçu une lettre de Seaspans Corporation, première société de transport maritime au Canada, qui appuie également la dotation en personnel des phares. Voici ce que dit le président du conseil de Seaspans, M. Washington :

[...] au moment où le pays met l'accent sur les portes d'entrée et développe son industrie maritime, le moment est plutôt mal choisi pour fermer ou automatiser des phares et les priver de personnel; il faudrait plutôt renforcer l'infrastructure afin de favoriser la prospérité nationale.

Au cours des entretiens que nous avons eus avec les syndicats associés à notre secteur, un solide appui à la dotation en personnel des phares a été exprimé très clairement. Je vous renvoie aux lettres envoyées à ce comité par l'International Longshoremen's and Warehousemen's Union, section 400, qui représente la majorité des marins non brevetés de la Colombie-Britannique, lesquels travaillent dans des sociétés situées de Vancouver à Prince Rupert.

Le président de l'ILWU, Tony Engler, dit que les membres sont farouchement opposés à l'automatisation des phares qui restent :

[...] la croissance économique du Canada et en particulier de la Colombie-Britannique est directement liée à la croissance de l'industrie pétrolière, et le public doit être assuré que l'industrie est sûre et peut mener ses activités d'une manière qui garantit la protection de notre environnement. Nous

services to include the housing of marine response clean-up equipment and coordination. Lighthouse keepers would be perfect liaisons between the industry and coastal communities.

Mr. Engler concludes by saying:

. . . this industry is too important to our country and to my members and we need to build public support for increasing safety and environmental protection and de-staffing of light stations will only harm this industry.

I wish to quote from Richard Goode, Provincial President of the B.C. Ferry and Marine Workers' Union, representing over 4,000 members and one of Canada's largest marine unions. These workers are the people who staff B.C.'s coastal ferry system. Mr. Goode references that the marine trade activity out of B.C. amounts to 70 cents of every dollar generated from Canada's national marine industry. Mr. Goode states:

. . . for the safety and security of vessels traveling through remote areas or urban areas, staffed light stations are imperative. Not only do our members help to service the transport needs of coastal communities, they live in these areas. A seasoned mariner is well aware of the dramatic and unexpected changes in weather that can affect sailings. If something were to go wrong with the equipment in a non-staffed lighthouse, the conditions would not permit sending someone to fix the problem.

He points out that many countries with large coastlines that have moved away from staffed light stations have had to replace the human presence by adding a strong military component.

In my discussions with various members of the BC Ferry and Marine Workers' Union, I was told that they regularly use weather reports from the staffed stations and they connect our coastal communities on our marine highways. The ferry service is the lifeline of coastal communities and commerce that is largely connected by waterways rather than by roads. It is common practice for them to establish a human observer on the bow of a vessel when crossing in conditions of limited visibility; at the same time they are sounding their foghorn at regular intervals. These vessels are equipped with state-of-the-art technology, but this "backup" practice nevertheless continues according to maritime regulation.

I wish to focus on the importance of the environment and Canada's environmental legislation. In 2005, criminal strict liability was introduced into our legislation for ship source pollution. In 2009, the Environmental Enforcement Act provided for a robust enforcement regime, including fines on a strict liability basis of up to \$12 million a day. While our industry supports robust environmental legislation, it is absolutely essential that spill response occurs rapidly to ensure, first and foremost, protection of the environment, as well as to attempt to avoid criminalization

devrions en fait réaffecter du personnel dans des phares et élargir leur mandat de manière à permettre l'entreposage de matériel d'intervention et de dépollution et la coordination des activités. Les gardiens de phare sont tout indiqués pour assurer la liaison entre l'industrie et les collectivités côtières.

M. Engler conclut en ces termes :

[...] cette industrie est trop importante pour notre pays et pour mes membres; nous devrions mobiliser l'opinion publique en améliorant la sécurité et la protection de l'environnement; l'automatisation des phares nuira à l'industrie.

Je vais maintenant vous citer M. Richard Goode, président provincial de la BC Ferry and Marine Workers' Union, qui représente plus de 4 000 membres et l'un des principaux syndicats de marins du Canada. Ces travailleurs sont ceux-là mêmes qui font marcher le réseau de traversiers de la province. M. Goode souligne que l'activité maritime de la Colombie-Britannique représente 70 p. 100 des revenus de l'industrie maritime canadienne.

[...] les phares pourvus en personnel sont absolument indispensables à la sécurité des bateaux qui naviguent dans les régions éloignées aussi bien que dans les zones urbanisées. Nos membres contribuent à répondre aux besoins de transport des collectivités côtières et ils y vivent. Un marin d'expérience est très conscient des changements spectaculaires et inattendus des conditions météorologiques qui peuvent peser sur la navigation. En cas de panne dans un phare automatisé, les conditions météorologiques ne permettent pas toujours d'envoyer une équipe de réparation.

Il fait remarquer que bon nombre de pays aux longs littoraux qui ont délaissé les phares avec gardiens ont dû compenser cette perte en augmentant considérablement la présence de militaires.

Dans le cadre de mes discussions avec des membres de la BC Ferry and Marine Workers' Union, j'ai appris qu'ils utilisent régulièrement les rapports météo produits par les phares gardés, qui sont les liens entre les collectivités côtières sur les routes maritimes. Le service de traversiers est le fil conducteur des localités côtières et des activités commerciales qui sont en grande partie reliées par la voie des eaux, plutôt que par des routes. C'est une pratique courante de poster une vigie à la proue quand le bâtiment fait une traversée par mauvaise visibilité, tout en laissant entendre la corne de brume à intervalles réguliers. Tous ces bâtiments sont équipés des dernières technologies, mais cette pratique de secours est néanmoins maintenue, conformément au règlement sur la navigation.

Je tiens aujourd'hui à faire ressortir l'importance de l'environnement et des lois environnementales canadiennes. En 2005, il a été instauré le principe de la responsabilité criminelle stricte dans le cas de pollution provenant d'un navire. En 2009, la loi sur l'application en matière d'environnement mettait en place un solide régime comportant des amendes pouvant atteindre 12 millions de dollars par jour. Notre industrie appuie des lois environnementales rigoureuses, mais il est absolument essentiel que, en cas de déversement, les interventions se fassent rapidement,

and astronomical fines. Therefore, expediency is of critical importance, given that each day the pollution remains in the water it is classed as a new offence, a new penalty, and a new fine.

In 1989, Carmanah lighthouse was the first reporting station of oil from the Nestucca spill. This early warning gave agencies at least a three-day start on the clean-up process. Rapid response cannot be underestimated. With a continual increase in marine traffic, marine environmental monitoring is more important than ever.

Furthermore, it would be a welcome initiative to house oil spill response equipment with light stations that are strategically located along our extensive coastline. *The Vancouver Sun* article of November 27, 2010, which I have attached, is extremely disturbing. It states:

... the Coast Guard lacks the training, equipment and management systems to fulfill its duties to respond to offshore pollution incidents such as oil spills, an internal audit reveals.

While Transport Canada is the lead federal agency responsible for Canada's Marine Oil Spill Preparedness and Response regime, DFO, namely the Canadian Coast Guard, is responsible for managing responses to ship-source oil spills and for ensuring that the response is appropriate. The Canadian regime is built on the principle of cascading resources: response organizations, Coast Guard and international aid.

With these current results of this audit, it would seem sensible to enhance the current regime of lightkeepers to build on a gross weakness within the Coast Guard, a weakness which, given our robust enforcement regime, is absolutely unacceptable.

With government investments of over \$2.5 billion for the Pacific Gateway and further investments for Atlantic corridors to facilitate trade through our ports, it is important that measures are taken to strengthen the infrastructure, recognizing the need to be environmentally responsible while remaining competitive in the global marketplace. In 2009 in Port Metro Vancouver alone, \$75.2 billion worth of cargo was handled; \$10.5 billion contributed directly into Canada's GDP, along with \$22 billion in economic output. Also of note was the \$1.2 billion that was paid in tax revenues to the three levels of government.

Briefly, I would like to mention that, as you probably already know, on the West Coast there is an aggressive environmental movement to ban tanker traffic. In fact, today a delegation called on the federal government to ban oil tankers and called on government to legislate a ban. I am not sure if you saw it, but

de manière à garantir, par-dessus tout, la protection de l'environnement et aussi à éviter d'être tenu criminellement responsable et de payer des amendes pharamineuses. La rapidité est donc de la plus haute importance, car, pour chaque jour pendant lequel le produit polluant demeure dans l'eau, une nouvelle infraction est notée et il y a une nouvelle amende.

En 1989, le phare de Carmanah a été le premier poste à signaler la présence de pétrole provenant de la barge Nestucca. Cet avertissement précoce a permis aux organismes de commencer les opérations de nettoyage au moins trois jours plus tôt. On ne saurait sous-estimer l'importance d'une intervention rapide. Vu l'augmentation constante de la circulation maritime, la surveillance de l'environnement est plus importante que jamais.

À ce propos, il serait judicieux de garder des équipements d'intervention en cas de déversement dans les phares qui sont situés en des endroits stratégiques le long de notre littoral. L'article du *Vancouver Sun* du 27 novembre 2010, que je vous ai remis, est on ne peut plus inquiétant. On peut y lire que :

[...] la Garde côtière ne dispose ni de la formation, ni du matériel, ni des systèmes de gestion requis pour s'acquitter de ses fonctions en matière d'intervention dans le cas d'incidents comme des déversements d'hydrocarbures, selon une vérification interne.

Transports Canada est l'organisme fédéral responsable en vertu du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, mais il appartient au MPO, plus particulièrement à la Garde côtière canadienne, de diriger les interventions en cas de déversements provenant de navires et de veiller à ce que l'intervention corresponde aux besoins. Le régime canadien repose sur le principe de l'escalade des ressources : les organisations d'intervention, la Garde côtière et l'aide internationale.

Compte tenu des conclusions de cette vérification, il semblerait logique de vouloir améliorer le système des gardiens de phare et ainsi de corriger une grave lacune de la Garde côtière, une lacune tout à fait inacceptable compte tenu de la solidité de notre régime d'application des lois.

Avec des investissements gouvernementaux de plus de 2,5 milliards de dollars pour la Porte d'entrée du Pacifique et les autres sommes consacrées aux corridors commerciaux de l'Atlantique, destinés à faciliter le commerce et la production de nos ports, il est important de prendre des mesures pour renforcer l'infrastructure, compte tenu de la nécessité de faire preuve de conscience environnementale tout en demeurant concurrentiels à l'échelle mondiale. En 2009, dans le seul Port Metro Vancouver, il a été manutentionné des marchandises d'une valeur de 75,2 milliards de dollars, 10,5 milliards de dollars ont été ajoutés directement au PIB national et 22 milliards de dollars de production économique ont été générés. Il ne faut pas oublier également le montant de 1,2 milliard de dollars en recettes fiscales qui a été versé aux trois ordres de gouvernement.

Brièvement, mais vous le savez probablement déjà, il existe sur la côte ouest un vigoureux mouvement visant à interdire la circulation des pétroliers. De fait, aujourd'hui même, une délégation a demandé au gouvernement fédéral d'interdire les pétroliers et d'adopter une loi en ce sens. Je ne sais pas si vous êtes

I have the news clipping as well. This is of great concern as there are numerous measures we could instigate to bring comfort to communities before we get to the discussion of banning; for example, additional escort tugs, increased pilots, specified sea lanes, and retention of coastal watch by staffed light stations.

In addition to this movement, DFO has embarked on a DFO marine spatial planning of 88,000 square kilometres of coastline from Campbell River to Prince Rupert where most light stations are located. This initiative, the Pacific North Coast Integrated Management Area, PNCIMA — and I sit on the advisory committee — will undoubtedly result in the marking of sea lanes for vessel traffic. Lightkeepers could assist in the monitoring of traffic given the strategic placement of these lighthouses. Given that these structures already exist, given that the lightkeepers have extensive experience in coastal watch, enhancing their service to bring comfort to communities that are opposed to tankers in their waters would seem very logical and cost-effective.

An interesting point is the mandatory requirement for all air traffic to report their positions to a control centre while marine vessel traffic reporting is only voluntary. Lightkeepers' duties could be amended and enhanced to monitor traffic as it transits and report to Vessel Traffic Centre.

Again, electronic equipment can and does fail, and therefore retention of staff on light stations adds a valuable resource. Every effort is made by our industry to ensure the building in of redundancy measures in case of failure, and there is a continual effort to ensure backup systems are in place for any anticipated incident.

I want to reference INTERTANKO. INTERTANKO is the International Association of Independent Tanker Owners, is not for profit, was established in 1970, and they are the voice of independent tanker owners. They represent more than 75 per cent of the global independent tanker fleet. Their primary goal at this global level is to lead the continuous improvement of the tanker industry's performance, striving to achieve goals of zero fatalities, zero pollution. We can assure you that safe transit without incident is a top priority for our industry. Therefore, we strongly support the retention of staff on light stations.

Another important note is that lightkeepers play a vital role in search and rescue with numerous reports of having saved recreational boaters and commercial and recreational fishermen. When such vessels are adrift, they are normally in commercial shipping lanes, and large vessels require large distances to alter course in order to avoid collision. Therefore, the safe passage of commercial traffic cannot be underestimated. As mentioned above, we need to get past the issue of the light itself. A light alone does not a light station make.

au courant, mais j'ai également les coupures de presse pertinentes. C'est très inquiétant, car il existe de nombreuses mesures que nous pourrions prendre pour rassurer les collectivités avant d'en arriver à parler d'interdiction. On peut citer, entre autres, l'ajout de remorqueurs escorteurs, l'augmentation du nombre de pilotes, l'imposition de voies de navigation précises et la collaboration de vigies côtières dans les phares.

Par ailleurs, le MPO a entrepris de créer une zone marine comptant 88 000 kilomètres de littoral dans laquelle se trouvent la plupart des phares, de Campbell River à Prince Rupert, dans le cadre de la Zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique, la ZGICNP. Cette initiative, pour laquelle je siège au sein du comité consultatif, aboutira assurément à la détermination de voies de navigation pour la circulation maritime. Les gardiens de phare pourraient participer à la surveillance de la circulation, compte tenu de l'emplacement stratégique des phares. Étant donné que ces structures existent déjà, que les gardiens sont très expérimentés en matière de surveillance de la côte, l'élargissement de leur mandat dans le but de rassurer les groupes opposés au passage des pétroliers dans leurs eaux semblerait logique et économique.

Il est intéressant de souligner que tous les aéronefs sont tenus de signaler leur position à un centre de contrôle, mais que cela est facultatif pour les navires. On pourrait élargir les fonctions des gardiens de phare afin qu'ils surveillent la circulation de passage et fassent rapport à un centre de contrôle de la circulation maritime.

Je vous le rappelle, les équipements électroniques finissent par tomber en panne et c'est là que les gardiens de phare prennent encore plus de valeur. Dans notre secteur, nous faisons ce que nous pouvons pour intégrer des systèmes redondants, en cas de panne, et nous nous dotons de systèmes de secours pour pratiquement tous les incidents imaginables.

J'aimerais signaler INTERTANKO. Cette association internationale sans but lucratif a été créée en 1970 pour représenter les propriétaires de pétroliers indépendants. Elle représente plus de 75 p. 100 de la flotte mondiale des propriétaires de pétroliers indépendants. Son principal objectif à ce niveau mondial consiste à mener l'amélioration continue du rendement de l'industrie des pétroliers, en s'efforçant qu'il n'y ait aucune perte de vie et aucune pollution. Nous pouvons vous assurer que le passage en toute sécurité et sans incident est une grande priorité de notre industrie. Nous appuyons donc fortement le maintien de gardiens dans les phares.

Les gardiens de phare jouent également un rôle crucial en matière de recherche et sauvetage; combien de plaisanciers, de marins et de pêcheurs sportifs ont eu la vie sauve grâce à des gardiens de phare? Lorsque de petites embarcations sont en panne, elles se trouvent habituellement dans des chenaux de navigation; or, pour changer de cap franchement et éviter l'abordage, un grand bateau a besoin d'une grande distance; la sécurité de la circulation commerciale est donc de la plus haute importance. Comme je l'ai dit précédemment, il faut aller au-delà du simple feu; un phare avec son gardien est bien plus qu'un simple feu pour la navigation.

If I can leave you with one request, it would be to bring this long-standing issue that has spanned decades to a close and simply retain staffing on light stations as per our Conservative government's policy. I am sure you can appreciate that this issue has cost our industry significant amounts with respect to consultation. I can only imagine the cost generated through governments for this process. I also understand that Coast Guard officials have been designated over the years solely for the purpose of carrying out the task of de-staffing. The cost to our industry and the taxpayer has been enormous and every effort should be made to bring this issue to a close.

Lightkeepers' job descriptions should be expanded in order to officially recognize and support the important role they play in marine safety, environmental monitoring, communications and search and rescue, and they should be equipped and trained to carry out these essential duties.

[Translation]

Rather than looking for better reasons to get rid of lighthouse keepers, we should endeavour to find ways of maximizing their role.

[English]

In closing I want to thank this committee for conducting this sophisticated review which took this committee to both coasts of Canada in order to ensure consideration of the views of the coastal communities, which have made it clear that they want staff retained on light stations to provide safety services. This committee also took time to consider the diverse activities in the area, as well as the commerce that significantly contributes to Canada's wealth. We must ensure that the full scope of the issue is understood, particularly during this era of heightened environmental awareness and interest in ecological stewardship.

It is not just about the light.

**Senator Poy:** Thank you both for your presentations.

At the moment, where the light stations have been replaced by a light on a stick, who is responsible for reporting oil spills?

**Mr. Abram:** Right now, the fact that a number of light stations have been de-staffed is, in my opinion, very unfortunate. Those stations did contribute to all of these other services that we have talked about. There really is no monitoring at those sites at this particular time.

With regard to the Lower Mainland of B.C., the Vancouver area, in the last round of de-staffing which ended in 1998, a number of the stations that are right around Vancouver Harbour and on the opposite side of the Georgia Strait, around the bottom of Vancouver Island, were de-staffed. It is unfortunate because that is one of the areas with the majority of traffic. Any reduction in reporting time will be considered catastrophic with the tidal action, the wind action and the storm action that happens in those

Si je ne vous présente qu'une demande aujourd'hui, ce serait de mettre définitivement un terme à ce débat, qui dure depuis des décennies, et de décréter le maintien du personnel des phares, conformément à la politique du gouvernement conservateur. Vous savez aussi bien que moi que cette question a déjà coûté très cher à notre industrie, ne serait-ce que pour mener les consultations. J'ose à peine imaginer les dépenses engendrées par le processus de consultation pour tous les ordres de gouvernement. Je crois également comprendre que des cadres de la Garde côtière ont été désignés, au cours des années, et chargés exclusivement de procéder à l'automatisation des phares. L'industrie et les contribuables canadiens ont déjà assez payé; que l'on s'emploie maintenant à mettre un terme à ce débat.

Il faudrait élargir les descriptions de travail des gardiens de phare afin de reconnaître ouvertement et de soutenir le rôle important qu'ils jouent en matière de sécurité maritime, de surveillance de l'environnement, de communications et de recherche et sauvetage; il faudrait également leur fournir du matériel approprié et la formation qui leur permettront de s'acquitter de ces fonctions essentielles.

[Français]

Plutôt que de trouver de meilleures raisons de se défaire des gardiens de phare, nous devrions trouver de meilleures façons de maximiser leur utilité.

[Traduction]

En terminant, je tiens à vous remercier d'avoir organisé cet examen approfondi qui aura amené le comité sur les côtes est et ouest du pays dans le but d'entendre les points de vue des collectivités côtières qui ont exprimé clairement leur désir de conserver les gardiens de phare pour des questions de sécurité. Le comité a également pris le temps de tenir compte des différentes activités menées dans la région et du commerce qui contribue largement à la richesse nationale. Nous devons veiller à faire comprendre l'ensemble du dossier, surtout en cette époque de conscience environnementale accrue et d'intérêt pour la gérance environnementale.

Il ne s'agit pas simplement d'un feu pour la navigation.

**Le sénateur Poy :** Merci tous les deux pour vos exposés.

À l'heure actuelle, là où les phares ont été remplacés par un feu, qui est chargé de signaler les déversements de pétrole?

**M. Abram :** Actuellement, le fait que certains phares n'ont plus de gardien est très malheureux, à mon avis. Ces phares contribuaient à tous les autres services que nous avons évoqués. Il n'y a en réalité aucune surveillance à ces endroits actuellement.

En ce qui concerne le Lower Mainland, la région de Vancouver, lors de la dernière phase d'automatisation, qui s'est terminée en 1998, certains des phares qui se trouvent près du port de Vancouver et de l'autre côté du détroit de Géorgie, vers le bas de l'île de Vancouver, ont été automatisés. C'est malheureux parce que c'est l'une des régions où se concentre la plus grande partie de la navigation. Un signalement moins rapide sera catastrophique avec l'action des marées, du vent et des tempêtes, qui sont

areas. I just received a message from home last night. They have had winds up to 60 knots, which are more than 60 miles per hour in the area for the last two days, with big tides. The tides have been over 16 feet with the tide change. That oil can go phenomenal distances in a short time.

Without quick response, I think we will see some possible disasters if anything happens.

**Senator Poy:** Are you saying that right now no one is responsible in areas where the lightkeepers have been replaced?

**Mr. Abram:** It would basically be up to the traveling public, the commercial traffic, possibly vessels that are tasked like DFO or Coast Guard vessels that might be out there. It would also be up to the actual tanker, the vessel itself, to report immediately. However, in some cases accidents happen and people try to deal with the situation immediately and lightkeepers have done that.

**Ms. Arsoniadis-Stein:** To supplement what Mr. Abram said, in such a case we are dealing with a distress situation, so it has been evident there has been an accident, a collision, possibly the electronics on the vessel have failed, so it could be that the vessel cannot actually call in to report. It would be in this type of situation.

**Senator Poy:** Both of you have, in your presentations, mentioned all the other responsibilities of the lightkeepers aside from just providing light. What kind of training do the existing lightkeepers have? Mr. Abram, I believe you have been one. Did you have special training to do search and rescue, and reporting weather and salinity of water?

**Mr. Abram:** Yes, that is correct, we did. The Coast Guard used to have a very vigorous training program for each of the different responsibilities. As far as weather reporting, the transcript from the Atmospheric Environment Service talks about how the lightkeepers are not trained. NAV CANADA talks about how they are not trained. However, they all received training in aviation weather reporting under World Meteorological Organization rules and they had trainers come out to the stations and live with us for around 10 days; live 24 hours a day, in and out of the house, no matter what was going on, to see a different type of cloud, or to see a different type of weather situation. These were all skilled people who taught us how to do weather reports.

We are all trained in first aid, boating safety and the use of a station boat for assistance to search and rescue. All of those training programs used to take place. They have been gradually eliminated by the Coast Guard since 1998 because the Coast Guard did not want to see any more positive activity happen at a light station because it gave justification for that station to stay staffed. That is very sad to say, but that is the way it has been.

**Senator Poy:** When you first became a lightkeeper, was there a requirement for a certain level of education?

**Mr. Abram:** I am not sure about the actual education level.

fréquentes dans ces régions. J'ai justement reçu un message de chez moi hier soir. Il y a eu des vents de face de 60 nœuds, soit plus de 60 milles à l'heure dans la région depuis deux jours et de grosses marées. Les marées dépassaient 16 pieds. Le pétrole peut franchir des distances incroyables en très peu de temps.

Sans un signalement rapide, je pense qu'il pourrait y avoir des catastrophes.

**Le sénateur Poy :** Personne n'est responsable actuellement dans les régions où les gardiens de phare ont été remplacés?

**M. Abram :** Ce serait essentiellement les plaisanciers, les navires commerciaux, peut-être les navires du MPO ou de la Garde côtière qui se trouveraient dans la région. Il reviendrait aussi au pétrolier de signaler lui-même le déversement immédiatement. Mais dans certains cas, il y a des accidents et les gens essaient de régler le problème immédiatement, et c'est ce que faisaient les gardiens de phare.

**Mme Arsoniadis-Stein :** J'ajouterais à la réponse de M. Abram qu'il peut s'agir d'une situation de détresse. Il est évident qu'il y a eu un accident, une collision, le matériel électronique du navire est peut-être en panne, mais le navire ne peut pas appeler pour signaler le problème. Ce serait ce genre de situation.

**Le sénateur Poy :** Vous avez décrit tous les deux dans vos exposés les autres responsabilités des gardiens de phare en plus d'assurer le fonctionnement du phare. Quelle est la formation des gardiens de phare actuels? Monsieur Abram, je pense que vous avez été gardien. Aviez-vous reçu une formation spéciale pour effectuer des opérations de recherche et de sauvetage, pour observer les conditions météorologiques et la salinité de l'eau?

**M. Abram :** Oui. La Garde côtière avait un programme de formation très poussé pour chacune des diverses responsabilités. En ce qui concerne la météo, les témoignages du Service de l'environnement atmosphérique disent que les gardiens ne sont pas formés. NAV CANADA dit qu'ils ne sont pas formés. Mais les gardiens ont tous reçu une formation en observation météorologique pour l'aviation en vertu des règles de l'Organisation météorologique mondiale. Des moniteurs sont venus dans les phares et ont vécu avec nous pendant une dizaine de jours. Ils étaient là jour et nuit, dans le phare et à l'extérieur, par n'importe quel temps, pour observer des types de nuages différents ou des situations météorologiques différentes. C'étaient des gens qualifiés qui nous ont enseigné comment faire des observations météorologiques.

Nous avons tous une formation en premiers soins, en sécurité nautique et en ce qui concerne l'utilisation d'une embarcation du phare pour effectuer des opérations de recherche et de sauvetage. Tous ces programmes de formation étaient en place. Ils ont été éliminés graduellement par la Garde côtière depuis 1998 parce que la Garde côtière ne voulait plus d'activité positive dans un phare puisque cela justifiait le maintien des gardiens. C'est très triste à dire, mais c'est ce qui s'est passé.

**Le sénateur Poy :** Quand vous êtes devenu gardien de phare, exigeait-on un certain niveau d'études?

**M. Abram :** Je ne me souviens plus du niveau qui était demandé.

**Senator Poy:** How were people chosen to be lightkeepers?

**Mr. Abram:** There are ads put out that they were accepting applications at the Canadian Coast Guard office in Victoria, and they would do interviews and compile a list of 20 people they felt were suitable candidates. This was after a rigorous interview process, where you went through a whole hiring committee type situation and you were interviewed by different people. You had to be sort of a Jack or Gill of all trades. You had to be able to deal with diesel mechanics, regular gas mechanics, carpentry; all of those types of things in order to be able to even be considered. You also had to pass what the Coast Guard called psychological testing to see if you would be suitable for living in isolation, which is very difficult sometimes, when two families are plunked down in the middle of nowhere and expected to live together in peace and harmony. That sometimes works and sometimes it does not.

That list of 20 people was developed and then throughout the year, as positions became available, the top person on the list would be offered the position and if they wanted that particular station they would take it. If they did not they would stay on the list and they would go to the next person.

The hiring was also done internally between the lightkeepers. If one lightkeeper wanted to move from station X to station Y, then they would put in their application also. It was a regular federal government competition process.

**Senator Poy:** Would they hire single people or would they want to hire people who are married and have a family? It is kind of lonely to be on your own.

**Mr. Abram:** When I started it was always families, and it was not until later, when they started getting to the point where they were having fewer and fewer people apply because of the pall of possible de-staffing, they started accepting application from single people and they have a number of people working now who are single who move around to different stations. It seems to work okay, but the thing that people do not seem to realize is that on a two-person station, if there are two families, two people are being paid, but there are at least four people who are actually doing the job and then there are kids. The kids, believe me, my daughter alone has saved a number of people by seeing them fall in the water and reporting them immediately to me or my wife. This is a situation where many people are employed for very little money and they do a 24/7 job, 365 days a year.

**Senator Runciman:** Were you a lightkeeper when you ran for municipal office?

**Mr. Abram:** I was a lightkeeper in 1978. I ran for municipal office in 1988, so yes, I was.

**Senator Runciman:** Were you posted in one of the more remote locations?

**Mr. Abram:** No, it was not until I moved to Cape Mudge light station on Quadra Island that I was able to do that. I moved to Cape Mudge in 1985, which was when the Coast Guard came up with its first program to de-staff. We fought that for two years

**Le sénateur Poy :** Comment les gens étaient-ils choisis pour devenir gardiens de phare?

**M. Abram :** Il y avait des annonces indiquant qu'ils acceptaient des candidatures au bureau de la Garde côtière canadienne à Victoria. Il y avait des entrevues et ils établissaient une liste de 20 personnes qu'ils considéraient comme de bons candidats. Il y avait un processus d'entrevue rigoureux, devant un comité, et des questions étaient posées par différentes personnes. Il fallait être touche-à-tout. Il fallait pouvoir faire de la mécanique diesel, de la mécanique à essence, de la menuiserie, toutes sortes de métiers pour pouvoir être considéré. Il fallait aussi passer ce que la Garde côtière appelait un test psychologique pour voir si l'on pouvait vivre dans un lieu isolé, ce qui est parfois très difficile, quand deux familles vont s'installer au milieu de nulle part et doivent vivre ensemble, dans la paix et l'harmonie. Cela fonctionne parfois, mais pas toujours.

Cette liste de 20 personnes était établie, puis, tout au long de l'année, à mesure que des postes se libéraient, la première personne sur la liste se faisait offrir le poste et si elle acceptait d'aller au phare en question, elle prenait le poste. Sinon, elle restait sur la liste et le poste était proposé au suivant sur la liste.

Il y avait aussi des mutations à l'interne entre les gardiens de phare. Quand un gardien voulait aller du phare X au phare Y, il présentait sa demande. Il y avait un concours normal du gouvernement fédéral.

**Le sénateur Poy :** Embauchaient-ils des célibataires ou voulaient-ils des gens mariés, avec une famille? On peut souffrir de solitude quand on vit seul.

**M. Abram :** Quand j'ai commencé, c'était toujours des familles. Ce n'est que plus tard, quand ils ont commencé à avoir de moins en moins de candidats, parce qu'il était question d'une éventuelle automatisation des phares, qu'ils ont commencé à accepter des candidatures de célibataires, et il y a actuellement quelques gardiens célibataires qui se déplacent d'un phare à l'autre. Cela semble bien fonctionner, mais ce que les gens n'ont pas semblé voir, c'est que dans un phare à deux gardiens, s'il y a deux familles, deux personnes sont payées, mais au moins quatre font le travail, et il y a les enfants. Croyez-moi, ma fille a sauvé de nombreuses vies en voyant des gens tomber à l'eau et en le signalant immédiatement à ma femme ou à moi-même. C'est une situation où de nombreuses personnes travaillent pour un très faible salaire, 24 heures par jours, 7 jours par semaine et 365 jours par année.

**Le sénateur Runciman :** Étiez-vous gardien de phare lorsque vous avez été candidat aux élections municipales?

**M. Abram :** J'étais gardien de phare dès 1978. J'ai été candidat aux élections municipales en 1988, alors la réponse est oui.

**Le sénateur Runciman :** Occupiez-vous un poste dans un phare éloigné?

**M. Abram :** Non, je n'ai pas pu le faire avant d'aller au phare de Cape Mudge sur l'île Quadra. Je suis déménagé à Cape Mudge en 1985, au moment où la Garde côtière est arrivée avec son premier programme d'automatisation. Nous avons lutté pendant

successfully; however, we did lose a few stations. That is when I was approached by the community to run for office, which I did.

**Senator Runciman:** You said you lost a few stations and there were 27 currently operating. How many were automated?

**Mr. Abram:** When I started in 1978, there were 43 stations. At the time I was hired, I believe there were eight that were already under way to be de-staffed and decommissioned. That was already a done deal when I first started working for Coast Guard.

Then, in 1985 and 1987, there were 35, so it would have been eight stations. None of them were de-staffed at that time. In 1990-91 they tried to de-staff again and none were lost, and then in 1994 to 1998 they embarked on all 35 of them and they took 8 immediately, just gone, so now we are done to 27 stations.

**Senator Runciman:** What was the rationale for dealing with them piecemeal rather than all as one package?

**Mr. Abram:** Each time, the Coast Guard bureaucrats would go to the minister with the proposal to do all of them, on both coasts. Each time the user public would come back and say, "I am sorry; we cannot do without them." In the few cases where they did lose stations, they were lost for different reasons.

**Senator Runciman:** You referenced the Coast Guard bureaucracy driving this over the decades, but then you also said that having manned stations is the most cost-effective method. Why is the Coast Guard driving this if what you are suggesting is the most cost-effective method?

**Mr. Abram:** Would you like an honest answer?

**Senator Runciman:** Sure. That is the only one I would want.

**Mr. Abram:** They have been driving this program forever because it is the easiest for them to try to pick off because of what has happened in other countries, because of what has happened in the Atlantic provinces. It is, according to them, kind of an easy target, and they would like to use that money elsewhere in their budget. Each time they have de-staffed, they have not saved any money, first, but every time they de-staffed, there has been more administrative staff and less operational staff afterwards.

I would have to assume that this was sort of a shuffling of dollars received by the Coast Guard for their budget and it was now going more to the administration than to the operations. We see that with the radio stations and the Coast Guard rescue stations. It is the same situation.

**Senator Runciman:** I will not be on this committee when it makes its final recommendations, but I think what you should perhaps propose as an addition to your recommendation to retain these currently manned sites the suggestion that the committee consider re-manning some of these vulnerable sites that you consider pose a real hazard to shipping traffic and safety.

deux ans et nous avons eu gain de cause; mais nous avons perdu quelques phares. C'est à cette époque qu'on m'a demandé de me lancer dans l'arène municipale, ce que j'ai fait.

**Le sénateur Runciman :** Vous dites que vous avez perdu quelques phares et il y en a 27 actuellement. Combien ont été automatisés?

**M. Abram :** Quand j'ai débuté en 1978, il y avait 43 phares. Quand j'ai été embauché, je crois que huit devaient déjà être automatisés et abandonnés. C'était déjà prévu quand j'ai commencé à travailler pour la Garde côtière.

Puis, en 1985 et en 1987, il y en avait 35, soit 8 phares de moins. Aucun d'eux n'a été automatisé à l'époque. En 1990-1991, ils ont tenté l'automatisation à nouveau et aucun phare n'a été perdu, puis de 1994 à 1998, ils se sont attaqués aux 35 et en ont abandonné 8 immédiatement, de sorte qu'il y a maintenant 27 phares.

**Le sénateur Runciman :** Quel était le raisonnement pour procéder par étape au lieu de tout faire en bloc?

**M. Abram :** Chaque fois, les bureaucrates de la Garde côtière ont proposé au ministre de tout faire en même temps, sur les deux côtes. Chaque fois, les utilisateurs ont dit qu'ils ne pouvaient pas se passer des phares. Pour les quelques cas où des phares ont été perdus, les raisons varient.

**Le sénateur Runciman :** Vous affirmez que les bureaucrates de la Garde côtière ont mené cette action depuis des décennies, mais vous dites également que les phares dotés de gardiens sont la méthode la plus rentable. Pourquoi la Garde côtière mène-t-elle cette action si vous pensez que c'est la méthode la plus efficace par rapport aux coûts?

**M. Abram :** Vous voulez une réponse franche?

**Le sénateur Runciman :** Évidemment. Je n'en veux pas d'autre.

**M. Abram :** Ils poursuivent ce programme depuis des lustres parce que c'est ce qui leur paraît le plus facile à éliminer vu ce qui s'est passé dans d'autres pays et dans les provinces de l'Atlantique. D'après eux, c'est une proie facile et ils aimeraient utiliser cet argent ailleurs dans leur budget. Chaque fois qu'ils ont automatisé les phares, ils n'ont rien économisé du tout et, en plus, chaque fois, il y a eu ensuite plus de personnel administratif et moins de personnel opérationnel.

Je suppose qu'ils déplacent les dollars obtenus par la Garde côtière pour leur budget et mettent davantage l'accent sur l'administration que sur les opérations. On le constate pour les stations radio et les stations de recherche-sauvetage de la Garde côtière. La situation est identique.

**Le sénateur Runciman :** Je ne participerai plus aux travaux de ce comité lorsqu'il fera ses recommandations finales, mais je pense que vous devriez peut-être suggérer, en plus de la recommandation de maintenir les phares où il y a des gardiens actuellement, que l'on rétablisse les gardiens dans certains de ces phares vulnérables qui, selon vous, présentent un réel danger pour la navigation et la sécurité maritime.

**Mr. Abram:** We would love to see that happen. We have mentioned it a number of times. I think the committee heard on their fact-finding mission from a number of users that they would like to see the same thing. They named a few specific stations. Right now, I think the public and the local governments like myself feel that we are basically under siege and it is kind of a difficult position to come back and say we not only want to keep but increase. I totally agree with you. There are a few that should absolutely be re-staffed.

**Senator Watt:** When you mention that 27 lighthouses are still very much in operation, I would imagine you have people there earning wages.

**Mr. Abram:** Absolutely. The lightkeepers are the lowest paid public servants in Canada. I know the minister and others have said that this would be done by attrition and that lightkeepers would be found jobs elsewhere. There are no other jobs that you can slide a lightkeeper into. I know this for a fact because when they got rid of me 23 days before my actual twenty-fifth year of retirement, my choice was to slide into some other job, a lateral transfer, and there was no other job in Canada that was of my pay scale and you cannot go up in pay scale in a lateral transfer. It is very disheartening for lightkeepers when they are being paid an average of \$35,000 to \$40,000 a year.

**Senator Watt:** In addition to not knowing what will happen to them.

**Mr. Abram:** Yes. They never know what their future will be, and they are continually enhancing their services voluntarily and continually being told by their employer that they are worthless. This is just not the way you treat people.

**Senator Watt:** Of those 27 remaining lighthouse, are they mainly in British Columbia?

**Mr. Abram:** There are 27 in British Columbia and 23 in Newfoundland.

**Senator Watt:** Is the situation pretty well the same in Newfoundland?

**Mr. Abram:** There are certainly regional differences; there always have been.

**Senator Watt:** However, staff are there earning wages the same as in British Columbia?

**Mr. Abram:** Yes, they are being paid. Like I said, there are regional differences in what services are delivered, the type of traffic. In Newfoundland there is less air traffic, aviation in the way of float plane and helicopter, but more tanker traffic. There are over 20,000 tanker transits in Canada — 17,000 of them are in Newfoundland, 3,000 are in B.C. There is a shift there. B.C. is loaded with float plane and helicopter traffic but has fewer tankers.

The important point to note here is that the Conservative policy to keep staff on light stations is a national policy. It is not regional. It is a national policy and all of the light stations are

**M. Abram :** Nous en serions ravis. Nous l'avons mentionné à quelques reprises. Je pense que, dans sa mission d'étude, le comité a entendu plusieurs utilisateurs affirmer qu'ils voudraient la même chose. Ils ont désigné quelques phares. À l'heure actuelle, le public et les administrations locales comme la mienne ont l'impression de vivre un siège et il est assez difficile de revenir à la charge et de dire que nous voulons non seulement garder les gardiens, mais aussi les augmenter. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Il y en a quelques-uns où il faudrait absolument remettre des gardiens.

**Le sénateur Watt :** Quand vous dites que 27 phares fonctionnent encore, j'imagine qu'il y a dans ces phares des gardiens rémunérés.

**M. Abram :** Absolument. Les gardiens de phare sont les fonctionnaires les plus mal payés au Canada. Je sais que le ministre et d'autres ont affirmé qu'il y aurait une attrition et que les gardiens de phare se trouveraient du travail ailleurs. On ne peut pas placer un gardien de phare dans un autre poste. Je le sais par expérience, parce que, lorsqu'ils se sont débarrassés de moi 23 jours avant mes 25 ans de service, j'avais le choix d'accepter une mutation latérale, mais il n'y avait pas d'autre emploi au Canada dans mon échelle salariale et on ne peut pas monter dans l'échelle salariale quand on accepte une mutation latérale. C'est très décourageant pour les gardiens de phare, quand ils sont payés en moyenne de 35 000 \$ à 40 000 \$ par année.

**Le sénateur Watt :** En plus de ne pas savoir ce qui les attend.

**M. Abram :** Oui. Ils ne savent jamais quel sera leur avenir et ils améliorent continuellement les services, de leur propre chef, tout en se faisant dire par leur employeur qu'ils sont inutiles. Ce n'est pas ainsi qu'on doit traiter les gens.

**Le sénateur Watt :** Les 27 phares qui restent se trouvent-ils principalement en Colombie-Britannique?

**M. Abram :** Il y en a 27 en Colombie-Britannique et 23 à Terre-Neuve.

**Le sénateur Watt :** La situation est-elle semblable à Terre-Neuve?

**M. Abram :** Il y a des différences régionales; il y en a toujours eu.

**Le sénateur Watt :** Mais le personnel est payé comme en Colombie-Britannique?

**M. Abram :** Oui, ils sont payés. Il y a des différences régionales dans les services offerts et le type de trafic. À Terre-Neuve, il y a moins de trafic aérien, d'hydravions et d'hélicoptères, mais plus de trafic de pétroliers. Il y a plus de 20 000 passages de pétroliers au Canada, soit 17 000 à Terre-Neuve et 3 000 en Colombie-Britannique. Il y a cet écart. En Colombie-Britannique, il y a un intense trafic et d'hélicoptères, mais moins de pétroliers.

Ce qu'il importe de souligner ici, c'est que la politique conservatrice de laisser des gardiens dans les phares est une politique nationale, pas régionale. C'est une politique nationale et

treated identically. Hopefully this process will bring that out and the Conservative government will agree to reaffirm its policy and keep all staff on all light stations on both coasts.

**The Deputy Chair:** I have one point I will interject here. I believe that what you and Ms. Arsoniadis-Stein were referring to is the Conservative Party stated policy, not the Conservative government's policy. I am not questioning you on that, but I think it should be called the platform or the party policy rather than the government policy.

**Mr. Abram:** If I could have clarification on that, I have a letter here from Stephen Harper from 2003 to a lightkeeper absolutely supporting staffed light stations. He was Leader of the Opposition then, and then the platforms that you talk about of 2005 and 2008, one was in opposition and one was in government.

If a party is in government and they come up with a policy, is it party policy or is it government policy? I do not know. I am asking.

**The Deputy Chair:** There is a big difference between party policy and government policy. Party policy is not always government policy, but to my knowledge, and I am a Conservative senator, there is party policy on this subject, as you described, but I do not believe that there is government policy. If there was government policy, maybe we would not need to be here. Our committee is being asked by the minister to advise the government. It is just a fine point I wanted to put on the record to clarify.

**Mr. Abram:** I appreciate your doing that Senator Patterson. I hope that this process turns party policy into government policy.

**Senator Hubley:** I was fortunate to have visited both coasts, first to Nova Scotia and Newfoundland and then to British Columbia. I would like to speak about the visit to British Columbia because it was the first time that we had a consistent opportunity to speak to lightkeepers.

One could only be impressed with the amount of work that they do on behalf of the traveling public in remote areas and not so remote areas, work that I felt was completely overlooked and not recognized by the Coast Guard. I think the mariners know the stories, but I do not think the Canadian public does. The emphasis was very much on the importance of keeping eyes on the skies and eyes on the sea. As someone said, our aircraft are equipped with what is the most sophisticated navigational equipment known to man, and yet we would not fly them without a pilot.

Because of the skills required to man a station, we thought perhaps a course on it could be offered in a community college or other such setting.

We saw all the same needs for manned light stations on the East Coast as we saw on the West Coast, but they were not there. I do not know whether we moved too quickly to let go of that part of our support system. When we have increased travel through the Northwest Passage and we are trying to open up the Atlantic

tous les phares sont traités de la même façon. J'espère que ce processus le fera ressortir et que le gouvernement conservateur acceptera de confirmer cette politique et de maintenir tous les gardiens dans tous les phares sur les deux côtes.

**Le vice-président :** Permettez-moi d'intervenir. Je crois que ce à quoi vous avez fait allusion, et Mme Arsoniadis-Stein aussi, c'est la politique déclarée du Parti conservateur, pas la politique du gouvernement conservateur. Je ne vous interroge pas à ce sujet, mais je pense qu'il faudrait parler du programme électoral ou de la politique du parti et non de la politique du gouvernement.

**M. Abram :** J'ai ici une lettre que Stephen Harper a adressée en 2003 à un gardien de phare et dans laquelle il appuie le maintien des gardiens. Il était chef de l'opposition à l'époque et, en ce qui concerne les programmes électoraux dont vous parlez pour 2005 et 2008, dans le premier il était dans l'opposition et dans l'autre, au gouvernement.

Si un parti gouverne et présente une politique, est-ce la politique du parti ou du gouvernement? Je ne le sais pas. Je pose la question.

**Le vice-président :** Il y a une grande différence entre une politique de parti et une politique du gouvernement. Une politique de parti n'est pas toujours une politique du gouvernement, mais à ma connaissance, et je suis sénateur conservateur, il y a une politique du parti à ce sujet, que vous avez décrite, mais je ne crois pas qu'il y ait une politique du gouvernement. S'il y avait une politique du gouvernement, nous ne serions peut-être pas ici. Le ministre a demandé à notre comité de conseiller le gouvernement. C'est un point que je voulais clarifier aux fins du compte rendu.

**M. Abram :** Je vous en remercie, sénateur Patterson. J'espère que ce processus transformera une politique de parti en une politique du gouvernement.

**Le sénateur Hubley :** J'ai eu la chance de visiter les deux côtes, d'abord la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, puis la Colombie-Britannique. J'aimerais parler de la visite en Colombie-Britannique parce que c'est la première fois que nous avons vraiment eu la possibilité de parler à des gardiens de phare.

On ne peut qu'être impressionné par la somme de travail qu'ils abattent au nom de ceux qui voyagent dans les régions éloignées mais aussi moins éloignées, un travail qui m'a paru complètement oublié et mal reconnu par la Garde côtière. Je pense que les marins sont au courant, mais pas le public canadien. On a beaucoup insisté sur l'importance de garder l'œil ouvert sur le ciel et sur la mer. Comme l'a dit quelqu'un, nos avions sont munis des appareils de navigation les plus perfectionnés, mais personne n'imaginerait de voler sans pilote.

À cause des compétences exigées pour garder un phare, nous avons peut-être pensé qu'un cours pourrait être offert dans un collège communautaire ou ailleurs.

Nous avons tous vu les mêmes besoins pour des gardiens dans les phares, autant sur la côte Est que sur la côte Ouest, mais il n'y en avait pas. Je ne sais pas si nous avons agi trop rapidement en abandonnant cet élément de notre système de soutien. Quand la navigation augmente dans le passage du Nord-Ouest et que nous

Gateway to bring more ships in through the Maritimes, it seems to me that light stations have to be part of the navigational system.

We have, of course, heard from the Coast Guard. We are getting two different stories. It is difficult for us to pull them together, and we have to make recommendations fairly quickly. You look at the manned stations from a different side.

Is there anything else you would like to share with us this evening?

**Mr. Abram:** I have a lot to share with you this evening. Are you referring to the misleading aspect that I mentioned?

**Senator Hubley:** We have learned that equipment that lightkeepers were used to having in their stations that allowed them to carry out certain functions, such as a boat, has been taken away. That makes no sense to me at all.

Lightkeepers have told us that when they saw weather that could be dangerous to mariners, they reported that weather immediately; they did not have to wait. I believe that the number of weather reports they are giving has changed from one every hour to one every three hours. That is an erosion of their responsibilities, and that erosion is taking away from the importance their job of keeping the public safe had in the past. I would speak to the quality of the lights on the poles and to the fact that foghorns are disappearing as well.

We have to decide how we can integrate what we have heard into a report. You did suggest that we may have received information that is not as accurate as you would like it to be, from a lightkeeper's perspective.

Would you like to share that with us?

**Mr. Abram:** I would love to share it with you, and it is not only from a lightkeeper's perspective but from the perspective of a citizen of Canada and the perspective of a local government representative.

I would love to sit in this room with all of you and all of the people who have presented to you and have a discussion about what was said, in order to bring out the facts, not the fiction. That is the only way you will get to the truth.

The fact is that the Coast Guard figured out, after 1998, that if they were to get rid of keepers on stations, the keepers had to be considered useless. They had to be someone who was there to do nothing but mow the lawn.

Things were eroded, as you said. Reporting requirements were lowered. Aviation weather reports were stopped. We were all trained by meteorological experts to do aviation weather reports. Our aviation reports went into the world system and were used everywhere. However, suddenly the contract for light stations dwindled to what it is now. Next they took away the aviation report entirely and lightkeepers had to fight to get back a

essayons d'ouvrir la porte de l'Atlantique pour faire naviguer un plus grand nombre de navires dans les Maritimes, il me semble que les phares doivent faire partie du système de navigation.

Nous avons évidemment entendu la Garde côtière. Nous entendons deux sons de cloche. Il est difficile de faire la part des choses, et nous devons présenter des recommandations assez rapidement. Vous voyez les phares et leurs gardiens d'un point de vue différent.

Y a-t-il autre chose que vous voulez nous dire ce soir?

**M. Abram :** J'ai bien des choses à vous dire ce soir. Faites-vous allusion aux renseignements trompeurs que j'ai évoqués?

**Le sénateur Hubley :** Nous avons appris que l'équipement dont disposaient les gardiens dans leur phare pour exercer certaines fonctions, une embarcation par exemple, a été enlevé. À mes yeux, cela n'a aucun sens.

Les gardiens de phare nous ont raconté que lorsqu'ils s'aperçoivent que les conditions météorologiques peuvent être dangereuses pour les marins, ils le signalent immédiatement; ils n'attendent pas. Je crois que le nombre d'observations météorologiques qu'ils fournissent est passé d'une à l'heure à une toutes les trois heures. C'est une érosion de leurs responsabilités et cette érosion réduit l'importance de leur fonction de maintien de la sécurité du public qu'ils assumaient par le passé. Je pense à la qualité des feux et au fait que les cornes de brume disparaissent elles aussi.

Nous devons décider comment nous intégrerons ce que nous avons entendu dans un rapport. Vous avez indiqué que nous avons obtenu de l'information pas aussi exacte que vous le souhaiteriez, du point de vue d'un gardien de phare.

Pouvez-vous nous donner des explications?

**M. Abram :** Je serais ravi de le faire et pas seulement du point de vue d'un gardien de phare mais aussi du point de vue d'un citoyen du Canada et d'un représentant d'une administration locale.

J'aimerais me retrouver dans cette salle avec vous et avec tous ceux qui ont témoigné devant vous pour discuter de ce qui a été dit, afin de rétablir les faits plutôt que de faire de la fiction. C'est la seule façon de faire sortir la vérité.

Le fait est que la Garde côtière s'est imaginée, après 1998, que pour se débarrasser des gardiens de phare, il fallait les considérer inutiles. Il fallait qu'ils soient des gens qui n'avaient rien d'autre à faire que tondre la pelouse.

La situation s'est érodée, comme vous l'avez dit. Les exigences en matière de rapport ont été abaissées. Les observations météorologiques pour l'aviation ont cessé. Nous avons tous été formés par des experts pour faire des observations météorologiques pour l'aviation. Nos observations allaient dans le système mondial et étaient utilisées partout. Mais soudainement, le contrat pour les phares est devenu ce qu'il est maintenant. Puis, ils ont supprimé

supplemental weather report, which added a few of the aviation criteria to a marine weather report. It helped the aviators, but it was nowhere near what they had before.

Previously, we reported on all the different layers of cloud and which type of cloud each layer was. Every cloud has different properties; some are dangerous and some are not. They knew all about the visibility and what was causing it to be reduced. They knew the dew point, the temperature, and the wind speed and direction. We made remarks so that a float plane would know if there was a bad tide rip in front of a light station. That is crucial for them, because they cannot land in it.

Those things were taken away; the system was eroded. When NAV CANADA tells you that they can only get weather reports from lightkeepers every three hours, that is absolute bunk. They get scheduled weather reports every three hours from lightkeepers, and they can get a report from a lightkeeper minute by minute if they want it. All they have to do is call. Every aviator and mariner can do the same thing.

Lightkeepers are required and morally obliged to tell mariners and aviators when the weather changes. The Coast Guard has put in criteria that has made it almost impossible for a lightkeeper to report a significant change in the weather. They refused to allow radio operators, who are also Coast Guard employees, to accept the weather reports unless they meet certain criteria, and their criteria are ridiculous. They wanted to see a 25-knot change in wind before a lightkeeper would be allowed to present a report. As an official weather observer, I can tell you that a 10-knot change in wind speed with a change in the direction of a tide can mean completely different conditions, and if a mariner does not know about the changes from the previous three-hour report, they could die. It is as simple as that.

The same is true for aviators. If they do not know that a fog bank has just moved in to the south of the station while everything else is completely clear and that they will not be able to get through, they are out of luck. This could cause injury, death and loss of property, and it definitely hurts commerce.

That is very important in our area where there is a large sea plane contingent. Many times they can fly with a light station weather report when they cannot fly with an airport report, because the airport is at 346 feet above sea level and the light station is at sea level. You can have a 200-foot ceiling, but planes can fly back and forth under it all day long as long as they have good visibility, and commerce continues. People travel to work and people go recreational or commercial fishing. If they called the airport or used the automatic weather station, they would be told that there was zero visibility and zero ceiling. It is inaccurate.

entièrement l'observation météorologique pour l'aviation, et les gardiens de phare ont dû se battre pour obtenir une observation météorologique supplémentaire, qui a ajouté quelques critères pour l'aviation à une observation pour la marine. Cela a aidé les aviateurs, mais ce n'est rien comparativement à ce qu'ils avaient avant.

Auparavant, nous faisons des observations sur toutes les couches de nuages et sur le type de nuage dans chaque couche. Tous les nuages ont des propriétés différentes; certains sont dangereux, d'autres pas. Les gardiens connaissent la visibilité et ce qui la réduisait. Ils connaissent le point de rosée, la température, la vitesse et la direction du vent. Nous faisons des observations afin qu'un hydravion sache où il y avait des remous de marée dangereux devant un phare. C'est crucial pour eux, parce qu'ils ne peuvent pas amerrir là où il y a des remous.

Tout cela a disparu; le système s'est érodé. Quand NAV CANADA vous dit qu'ils obtiennent seulement des observations météorologiques des gardiens de phare toutes les trois heures, c'est de la foutaise. Ils obtiennent les observations prévues toutes les trois heures et une observation de minute en minute, s'ils le veulent. Il leur suffit d'appeler. Tous les aviateurs et les marins peuvent faire la même chose.

Les gardiens de phare sont tenus et moralement obligés d'avertir les marins et les aviateurs quand la météo change. La Garde côtière a mis en place des critères qui font qu'il est presque impossible pour un gardien de phare de signaler un changement important de la météo. Ils ont refusé de permettre aux opérateurs radio, qui sont aussi des employés de la Garde côtière, d'accepter des observations météorologiques à moins qu'elles ne respectent certains critères, et leurs critères sont ridicules. Ils voulaient que la vitesse du vent ait changé de 25 nœuds avant que le gardien de phare puisse présenter une observation. En tant qu'observateur officiel de la météo, je peux vous assurer qu'un changement de vitesse du vent de 10 nœuds accompagné d'un changement de sens de la marée peut signifier des conditions tout à fait différentes, et que si un marin n'est pas informé du changement depuis la dernière observation, trois heures plus tôt, il peut mourir. C'est aussi simple que cela.

C'est la même chose pour les aviateurs. S'ils ne savent pas qu'un banc de brume vient de s'approcher au sud du phare, que tout le reste est clair et qu'ils ne pourront pas passer, ils risquent gros. Il pourrait y avoir des blessures, des décès et des dommages aux biens, et cela nuit certainement au commerce.

C'est très important dans notre région, où il y a de nombreux hydravions. Bien souvent, ils peuvent voler en se fondant sur une observation météorologique d'un phare, alors qu'ils ne le pourraient pas avec une observation d'un aéroport parce que l'aéroport se trouve à 346 pieds au-dessus du niveau de la mer et que le phare est au niveau de la mer. Il peut y avoir un plafond de 200 pieds, et les avions peuvent voler malgré tout, tant qu'ils ont une bonne visibilité, et le commerce continue. Les gens se déplacent pour aller travailler ou pour faire de la pêche récréative ou commerciale. S'ils appelaient l'aéroport ou utilisaient la station météo automatique, ils se feraient dire que la visibilité est nulle et que le plafond est de zéro. C'est inexact.

You mentioned the station boat. My station boat was taken away after I fought for five years to keep it. Every time, I had to go out and get the public support to keep the station boat, because they knew all the times we went out. Whether it was broken-down boats caught in the tide rip or whatever we did, we pulled people out the water; but no, that cannot happen any longer. We cannot have that boat on the station because you are chalking up incidents that are reported to the Coast Guard. There are duplicate forms. You can get them yourself from the Coast Guard. The light stations have them on file, and they show each time they did any kind of a rescue incident. If you take away the tools, people cannot perform those functions.

It is a sad situation when someone instigates a program that could get in the way of public safety and the service to the public that the lightkeepers offer. It is beyond comprehension for me.

If this process says there will be no further de-staffing of light stations, I would almost guarantee you that within a couple of years, the Coast Guard will be back with fewer services at the light stations, so that the next time they try it, it will be a little easier.

**Senator Hubley:** With regard to the promotion of ecotourism on both coasts, that includes a lot of boating and boaters, and they are not always as qualified as you might like to think they are. We heard stories of kayakers, groups of people, friends, coming out to British Columbia and wanting to have an adventure on the water. The kayaks are there. They can rent them and away they go, with little thought that they might be in a desperate situation where they could lose their lives. These were some of the stories that the lightkeepers shared with us. It is the same on the East Coast. We put a great deal of money into tourism, and ecotourism is part of that. If you are going to have people on the water, it is incumbent on us to keep them safe, if we can, and that is a role that the light stations can certainly play. This is something that is perhaps overlooked from time to time.

**Senator Watt:** The issue that I am about to raise is probably more related to the committee as a whole. I think DFO owes us an explanation. I have been listening to people make the case that it is time for change. At the same time, I am also hearing how important it is to ensure that what exists today should not only continue but improve.

I am from the Arctic. I know what you are talking about. I know what it is like not having any lighthouses. It is scary at times. You put your life on the line. British Columbia's coast is beautiful, but it is rugged country, from what I have seen. The activities on the eastern side are not any better either, because at times unprotected prevailing winds come up, with no warning. I share your concerns.

Perhaps this committee needs not only clarification but also an explanation from DFO. If they have already made up their minds, they are being simplistic. What is this committee doing? We are wasting time and good money. We need to scrutinize and question the DFO, and probably the minister will also have to be brought

Vous avez mentionné l'embarcation du phare. L'embarcation de mon phare a été enlevée après que je me suis battu pendant cinq ans pour la garder. Chaque fois, j'ai dû demander l'appui du public pour garder le bateau du phare parce qu'ils savaient à quel point nous sortions souvent. Que ce soit pour un bateau endommagé et pris dans le remous de la marée ou pour une autre raison, nous sortions les gens de l'eau; mais non, cela ne se fait plus. Nous ne pouvons plus avoir ce bateau au phare parce que les incidents sont inscrits dans les dossiers de la Garde côtière. Il y a des doubles des formulaires que vous pouvez obtenir vous-mêmes auprès de la Garde côtière. Les gardiens de phare les ont en dossier et ils les montrent chaque fois qu'ils font une opération de sauvetage. Si vous leur enlevez les outils, ils ne peuvent plus exécuter ces fonctions.

C'est bien triste que quelqu'un puisse mettre en place un programme qui pourrait compromettre la sécurité publique et le service au public offert par les gardiens de phare. Cela dépasse mon entendement.

Si votre processus conclut qu'il n'y aura plus de d'automatisation des phares, je mettrais presque ma main au feu que, d'ici quelques années, la Garde côtière offrira encore moins de services aux phares, alors la prochaine fois qu'ils essaieront, ce sera un peu plus facile.

**Le sénateur Hubley :** En ce qui concerne la promotion de l'écotourisme sur les deux côtes, il faut beaucoup d'embarcations et de plaisanciers, et ils ne sont pas toujours aussi qualifiés qu'on le pense. Nous avons entendu parler de kayakers, de groupes, d'amis, qui viennent en Colombie-Britannique et qui veulent vivre une aventure sur l'eau. Il y a des kayaks. Ils les louent et se lancent en mer, sans penser qu'ils pourraient se retrouver dans une situation désespérée et y laisser leur peau. Les gardiens de phare nous ont raconté des histoires comme celle-là. C'est la même chose sur la côte Est. Nous investissons beaucoup dans le tourisme, et l'écotourisme en fait partie. Quand les gens vont sur l'eau, il nous incombe de les garder en sécurité, si nous le pouvons, et c'est certainement un rôle que les phares peuvent jouer. On l'oublie peut-être parfois.

**Le sénateur Watt :** La question que je vais soulever touche probablement l'ensemble du comité. Je pense que le MPO nous doit une explication. J'ai entendu les gens expliquer qu'il est temps de changer. En même temps, je comprends aussi combien il est important de s'assurer que ce qui existe aujourd'hui est non seulement maintenu mais aussi amélioré.

Je viens de l'Arctique. Je sais de quoi vous parlez. Je sais ce que cela veut dire ne pas avoir de phares. Cela donne le frisson parfois. On met sa vie en danger. La côte de la Colombie-Britannique est superbe, mais c'est une côte déchiquetée, d'après ce que j'ai vu. Les activités sur la côte Est ne sont pas mieux parce qu'il arrive que des vents se mettent à souffler sans prévenir et qu'il n'y a pas d'endroits où s'abriter. Je comprends vos inquiétudes.

Le comité devrait peut-être demander au MPO non pas seulement une clarification mais aussi une explication. S'ils ont déjà fait leur idée, ils sont simplistes. À quoi sert notre comité? Que fait notre comité? Nous gaspillons du temps et de l'argent. Nous devons interroger le MPO, et le ministre devrait

before the committee to set the record straight. You mentioned that you have a copy of a letter that you received from the Prime Minister. I guess that was before he was Prime Minister.

**Mr. Abram:** That is correct.

**Senator Watt:** At times we hear that the functionaries make decisions for the politicians, and this is one area where perhaps that has been happening. Do you have any comment on what we should do and how we should play our game?

**Mr. Abram:** I certainly do. As a local government representative, I feel it is unfortunate for the politicians involved in these processes, and it has been the Conservative Party and the Liberal Party. I empathize with you, as another politician, that “staff” — I will use that simplistic term, meaning senior management-type people — have actually embarked upon a process that somehow has gotten past the gate, and then it becomes the public saying that it is your fault as politicians.

As I said in my statement, it is not the government’s fault that these things have happened. Somehow, the senior management have convinced people that they can save some money. I have to ask the committee: How many different figures have you heard about what it costs to run light stations and how much will be saved? I have heard three, and these were media reports from, supposedly, the minister or the commissioner or whomever. They are all different. How can the figures change from day to day? There has been no cost-benefit analysis done of this program, ever. Without that, how can you possibly say you will save money? If it costs \$4 million to run light stations, and you say it costs \$8 million and you are going to save this money, what is not being talked about is the amount of money that needs to be put into the station, first, to make it “de-staffable;” and second, how the station will be maintained.

I brought some photos. I am not sure if they were passed around. I would like you to see the photos of a station that is ten minutes, in flight time, from the Coast Guard base in Victoria. The Coast Guard base is in Victoria, British Columbia. Ten minutes away is this light station called Discovery Island. It was de-staffed in 1998. I would like you to see what has happened to that station in those few short years. If they cannot maintain a station ten minutes away, what will they do to the ones that are elsewhere?

In the middle of Georgia Strait, there was one station that was done at the same time, in 1998. It is called Sister Island. The station was completely vandalized. All of the solar equipment, generators and backup batteries were stolen. Then the place was totally vandalized. Windows were broken in the lighthouse and the light was broken. It cost them over a million dollars to put it back just to a workable state. Had the lightkeeper been there, none of that would have happened. They never had any vandalism, ever.

A whole range of cost issues are not being mentioned, such as when you have to send a helicopter, like the one senators flew in, the Bell 212 helicopter, at a cost of over \$3,000 an hour, with four to six technicians who are being paid \$60 or \$70 an hour to go to a light station to change a light bulb. They have to take three or

probablement lui aussi être convoqué afin d’en avoir le cœur net. Vous avez indiqué que vous avez une copie d’une lettre que vous avez reçue du premier ministre. Je suppose que c’était avant qu’il devienne premier ministre.

**M. Abram :** C’est exact.

**Le sénateur Watt :** On nous dit parfois que les fonctionnaires prennent des décisions pour les politiciens, et c’est peut-être ce qui arrive ici. Avez-vous une idée de ce que nous devrions faire et de la manière dont nous devrions jouer notre jeu?

**M. Abram :** Bien sûr. En tant que représentant d’une administration locale, je trouve que c’est malheureux pour les politiciens qui participent à ces processus, aussi bien le Parti conservateur que le Parti libéral. J’ai de la compassion pour vous, en tant que politicien moi aussi. Le « personnel » — j’emploie ce terme simpliste pour désigner la haute direction — s’est lancé dans un processus qui est allé trop loin, et le public prétend que c’est la faute des politiciens.

Comme je l’ai affirmé dans mon exposé, ce qui est arrivé n’est pas de la faute du gouvernement. La haute direction a trouvé le moyen de convaincre les gens qu’ils peuvent faire des économies. Je dois demander au comité : combien de chiffres différents avez-vous entendus au sujet du coût de l’exploitation des phares et des économies qui seront réalisées? J’en ai vu trois, dans les médias, qui auraient été fournis par le ministre ou le commissaire ou je ne sais qui. Ils sont tous différents. Comment ces chiffres peuvent-ils changer d’un jour à l’autre? Il n’y a jamais eu d’analyse coûts-avantages du programme, jamais. Sans elle, comment peut-on dire qu’on fera des économies? S’il en coûte 4 millions de dollars pour faire fonctionner un phare, et qu’on dit que cela coûte 8 millions de dollars et qu’on économisera cette somme, ce qu’on ne dit pas c’est le montant qu’il faut investir dans le phare, d’abord pour l’automatiser et ensuite pour l’entretenir.

J’ai apporté des photos. Je ne sais pas si elles ont été distribuées. J’aimerais que vous jetiez un coup d’œil sur les photos d’un phare qui se trouve à 10 minutes de vol de la base de la Garde côtière à Victoria. La base de la Garde côtière est à Victoria, en Colombie-Britannique. À 10 minutes de là, il y a ce phare appelé Discovery Island. Il a été automatisé en 1998. J’aimerais que vous voyiez ce qui est arrivé à ce phare en ces quelques années. S’ils ne peuvent pas entretenir un phare à 10 minutes de la base, que feront-ils de ceux qui sont ailleurs?

Au milieu du détroit de Géorgie, il y avait un phare qui a été automatisé à la même époque, en 1998. Il s’appelle Sister Island. Ce phare a été complètement vandalisé. L’équipement solaire, les génératrices, les batteries de secours ont été volés. Puis, le phare a été vandalisé lui aussi. Les fenêtres du phare ont été cassées et les feux ont été brisés. Il a fallu plus de 1 million de dollars pour remettre le phare en état. S’il y avait eu un gardien, rien de tout cela ne serait arrivé. Il n’y avait jamais de vandalisme, jamais.

Une foule de coûts ne sont pas mentionnés. Par exemple, quand il faut envoyer un hélicoptère, comme celui à bord duquel les sénateurs ont volé, le Bell 212, à un coût de plus de 3 000 \$ l’heure, avec quatre à six techniciens payés 60 \$ ou 70 \$ l’heure pour aller changer une ampoule dans un phare. Il faut trois ou

four extra people because they all have to be within their trade. They do not know what is wrong at the station; they just know something is wrong.

A lightkeeper, if there is something the lightkeeper cannot fix, can call the base and tell them what the problem is. Who do you have to send? It might only be one person. It might be delivered by truck the next day, to a station that you can drive to.

The lightkeepers on staffed stations keep the stations running no matter what. Of the three stations that I was at over 25 years, I never had a light that was down for more than half an hour. Some of the de-staffed lights have been out for more than a month before Coast Guard has been able to get out there to fix them.

That notice to shipping goes out. People hear about it, but they still do not see the light. The Coast Guard has also reduced the intensity of the lights. You used to see every light for at least 15 miles. Now they have decided that some lights can be five miles, some can be two miles.

The first time they reduced the light at Cape Mudge, where I live, which was a 15-mile light, they reduced it to a 5-mile light. Three miles away is the Quadra Island ferry crossing. The first day, I received a call from the skipper of the ferry telling me that our light was out. I said, "No, I am looking right at it and it is on." He argued with me and I said, "No, they have reduced the intensity of the light." He said, "I am 3 miles away and I cannot see your 5-mile light."

I gave him the number to call and they reported it, but so far we have these new LED lights that are being forced upon the user public because they are easier to solarize. They use less power. The solar units cost at least \$250,000 per unit. At Cape Mudge, the station I was at, they have been solarized since 1998 using the solar bulb and they are on hydro power on the island. They have hydro power there. They never needed to spend the money ever. For 12 years, they have been running that on a solar system with a lightkeeper there, with hydro power, and the cost of running it on hydro is dollars per year, not hundreds of thousands of dollars.

**The Deputy Chair:** Perhaps it would be helpful if I quickly mentioned that the Minister of Fisheries and Oceans did ask us to study this issue. I think we can assume that the minister is awaiting our advice.

I noted your comment, Senator Watt. The committee could consider requesting a government response to the report once it is published. As Senator Hubley said it is a challenge, but we are aiming to complete our report before the end of this calendar year.

I would like to ask Ms. Arsoniadis-Stein a question. I was not on the West Coast visit, but it was notable that one presentation to the committee from the shipping industry suggested savings from de-staffing could help the Coast Guard to finance high-tech improvements that would benefit navigation for larger vessels. That presentation came from the head of the Chamber of Shipping of British Columbia, Mr. Steven Brown.

quatre autres personnes parce que chacun fait un métier différent. Ils ne savent pas ce qui ne fonctionne pas; seulement que quelque chose ne fonctionne pas.

Un gardien de phare qui ne peut pas réparer quelque chose appelle la base et décrit le problème. Qui faut-il envoyer? Parfois, une seule personne. Parfois, le matériel peut être livré par camion le lendemain quand il y a une route jusqu'au phare.

Les gardiens font fonctionner les phares coûte que coûte. Aux trois phares où j'ai travaillé pendant plus de 25 ans, jamais un feu n'a été en panne pendant plus d'une demi-heure. Certains phares automatisés sont restés en panne pendant plus d'un mois avant que la Garde côtière puisse aller les réparer.

Un avis aux navires est émis. Les gens en entendent parler, mais ils ne voient toujours pas le feu. La Garde côtière a aussi réduit l'intensité des feux. On avait l'habitude de voir les feux sur une distance d'au moins 15 milles. Maintenant, ils ont décidé que certains feux peuvent être visibles à 5 milles et d'autres à 2.

La première fois qu'ils ont réduit le feu à Cape Mudge, où je vis, la visibilité à 15 milles a été réduite à 5 milles. Le traversier de l'île Quadra passe 3 milles plus loin. Le premier jour, j'ai reçu un appel du capitaine du traversier me disant que notre feu était éteint. Je lui ai répondu que je regardais dans la direction du feu et que je le voyais. Il s'est entêté et m'a dit qu'ils avaient réduit l'intensité du feu. Il se trouvait à 3 milles du feu et ne pouvait pas voir un feu censé être visible à 5 milles.

Je lui ai donné le numéro où appeler et il a fait un signalement, mais jusqu'ici, les nouveaux feux DEL sont imposés aux utilisateurs parce qu'il est plus facile de les faire fonctionner à l'énergie solaire. Ils demandent moins d'électricité. Les unités solaires coûtent au moins 250 000 \$ chacune. À Cape Mudge, le phare où j'étais, le feu est alimenté à l'énergie solaire depuis 1998, à l'aide de l'ampoule solaire, et il y a de l'hydro-électricité sur l'île. Il n'y a jamais eu besoin de dépenser un sou. Depuis 12 ans, le phare fonctionne à l'énergie solaire, il y a un gardien qui a de l'électricité hydro-électrique et la facture d'électricité est de quelques dollars par année, pas des centaines de milliers de dollars.

**Le vice-président :** Il serait peut-être utile que je rappelle rapidement que le ministre des Pêches et des Océans nous a demandé d'étudier cette question. Je pense que nous pouvons supposer que le ministre attend notre avis.

Je prends note de votre observation, sénateur Watt. Le comité pourrait envisager de demander une réponse du gouvernement au rapport lorsqu'il sera publié. Le sénateur Hubley a raison de dire que c'est un défi, mais nous visons à achever notre rapport avant la fin de l'année civile.

J'aimerais poser une question à Mme Arsoniadis-Stein. Je n'ai pas fait la visite sur la côte Ouest, mais il était notable qu'un exposé présenté au comité par l'industrie du transport maritime semblait indiquer que les économies découlant de l'automatisation pourraient aider la Garde côtière à financer des améliorations technologiques qui faciliteraient la navigation des gros bâtiments. Cet exposé a été présenté par le directeur de la Chamber of Shipping of B.C., M. Steven Brown.

It is a different perspective than you presented today on behalf of the International Ship-Owners Alliance of Canada. Could you perhaps assist the committee to understand what segment of the industry might be represented by whom, and perhaps account for what seems to be a different viewpoint from what we have heard so far?

**Ms. Arsoniadis-Stein:** The B.C. Chamber of Shipping does represent a variety of interests. For example, you will see that the pilots are members, the Port of Vancouver is on the board, you have brokers, agents, and ship-owners. It covers a broad sector.

The International Ship-Owners Alliance of Canada is strictly ship-owners. All the members of the International Ship-Owners Alliance of Canada are members of the chamber because we are part of a greater community. In fact, I attend all the owners' committee meetings of the owners' committee at the chamber of shipping.

This issue did not reach our membership for consultation from the B.C. Chamber of Shipping. The ship-owners, to my knowledge, were not consulted. I consulted with all of the International Ship-Owners Alliance of Canada members on this point, and I even asked, later on, if they had any other news from the B.C. Chamber of Shipping. You will note that our letter was written, I believe, August 3.

**The Deputy Chair:** Correct; August 3, 2010.

**Ms. Arsoniadis-Stein:** Twenty days later the chamber of shipping registered their position. Our group was not aware of this position by the chamber of shipping.

I will read from their letter.

At the end of the day, government has a responsibility to the population at large to ensure financial resources are allocated effectively, in this case towards the numerous high priority projects that are now under way.

My understanding is that the B.C. coast pilots have been asking government for additional funding for their navigational aids, which I think should be granted. If there is a need, this is not somewhere we want to be cutting costs. That should not be linked to the budget of the light stations and the lightkeepers. The pilots are members of the chamber.

I can only assume — and I do not wish to speak for them — that the pilots' position was taken into consideration, and hence the letter that we see. I can assure you that our membership was not consulted.

Maybe I can pass it on to Mr. Abram with respect to further elaboration.

**Mr. Abram:** This was purely, in my mind, a political letter. This had nothing to do with the reality of whether or not staff was needed on light stations or whether or not the maritime community needed staff on light stations.

I went to the B.C. coastal pilots — and this is where we will get into some of the information you were asking about. In 1995, the British Columbia coastal pilots wrote a letter, signed by a director, Captain Peter Vivian, which completely supported light

Le point de vue est différent de celui que vous avez présenté aujourd'hui au nom de l'International Ship-Owners Alliance of Canada. Pouvez-vous aider le comité à comprendre quel segment de l'industrie est représenté par qui, et décrire ce qui peut expliquer ce qui semble être un point de vue différent de ce que nous avons entendu jusqu'ici?

**Mme Arsoniadis-Stein :** La B.C. Chamber of Shipping représente divers intérêts. Par exemple, vous verrez que les pilotes en font partie, tout comme le port de Vancouver, les courtiers, les agents et les propriétaires de navires. L'éventail est large.

L'International Ship-Owners Alliance of Canada regroupe uniquement des armateurs. Tous les membres de l'International Ship-Owners Alliance of Canada sont membres de la Chambre parce que nous faisons partie d'une communauté plus large. De fait, j'assiste à toutes les réunions du comité des propriétaires à la Chambre.

Cette question n'a pas fait l'objet de consultations auprès des membres de la B.C. Chamber of Shipping. À ma connaissance, les propriétaires de navires n'ont pas été consultés. J'ai consulté tous les membres de l'International Ship-Owners Alliance of Canada à ce sujet, et je leur ai même demandé par la suite s'ils avaient d'autres nouvelles de la B.C. Chamber of Shipping. Vous remarquerez que notre lettre date du 3 août, si je ne m'abuse.

**Le vice-président :** C'est exact; le 3 août 2010.

**Mme Arsoniadis-Stein :** Vingt jours plus tard, la Chambre a présenté sa position. Notre groupe n'était pas au courant de cette position de la Chambre.

Je citerai sa lettre.

En bout de piste, le gouvernement a une responsabilité envers la population en général d'affecter efficacement les ressources financières, dans ce cas-ci vers les nombreux projets très prioritaires en cours actuellement.

Si je comprends bien, les pilotes côtiers de la province ont demandé du financement supplémentaire pour les aides à la navigation, et je pense que ce financement devrait être accordé. S'il y a un besoin, ce n'est pas là qu'on veut réduire les coûts. Cela ne devrait pas être relié au budget des phares et de leurs gardiens. Les pilotes sont membres de la Chambre.

Je ne peux que supposer — et je ne veux pas parler en leur nom — que la position des pilotes a été prise en considération, d'où la lettre. Je peux vous assurer que nos membres n'ont pas été consultés.

M. Abram a peut-être des précisions à apporter.

**M. Abram :** À mon avis, c'était une lettre purement politique. Elle n'avait rien à voir avec la question de savoir s'il faut des gardiens ou non dans les phares ou si la communauté maritime avait besoin de gardiens dans les phares.

Je suis allé voir les pilotes côtiers de la province — et c'est là que se trouvent certains des renseignements que vous demandez. En 1995, les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique ont écrit une lettre, signée par un directeur, le capitaine Peter Vivian, qui

stations. It not only completely supported light stations; it went through the entire coast. This letter, I believe, has been presented to you. If not, I will leave a copy with you. It went through the entire coast and it told exactly how each light station is used by the coast pilots and how important they were and to not de-staff any of them.

They appeared at the public hearings that Coast Guard held, of which I was a part. I was on the committee, along with four managers and four lightkeepers. They appeared in Vancouver and Victoria and gave testimony. They absolutely use those stations, because some of the electronics on some of the ships that came into the areas were either non-functioning or non-existent. That is where the light station, foghorn, light, et cetera, come in.

The situation came up where I went to Vancouver to ask the B.C. coast pilots to please reaffirm their 1995 letter for this process of de-staffing. I talked to someone — I am unsure of the title, the executive director, the head staff person; he is not on a board. I was told point-blank, quite clearly, no hiding it or anything, that their people in Ottawa had met with the commissioner's office, and they were told clearly that if they wanted their new navigational aids in a couple of areas in the B.C. coast — I believe it was Kitimat and Vancouver, mainly because of tanker traffic, I believe — they would need to support the de-staffing of light stations, otherwise the money would not be made available to them for those particular aids to navigation. That was conveyed to their board and, I think rightfully so, their board reacted out of I would say fear. If they cannot get the aids they need in those particular areas for their specific purposes, then they probably would support the de-staffing of light stations. This is speculation, but they went to the Chamber of Shipping and spoke with them, and the chamber did not support the staffing of light stations.

I found that to be very distasteful, that the commissioner of the day — not the commissioner who is there now — would even suggest such a thing. It is one thing to ask for support on a program but is another to suggest that another program will not be supported if you do not support the first one. That is not right.

You wanted me to be honest and I have been. I am probably going to get killed when I get home.

**The Deputy Chair:** I think your remarks before this committee are protected by parliamentary privilege.

**Mr. Abram:** I hope so.

**The Deputy Chair:** We thank you for your candour. I did not expect anything less, knowing Mr. Abram.

Hearing no further questions, I would like to very much thank the two witnesses. Since we are bringing our work on the staffing issue to a close this fall, at the request of the minister, I think you will be the last witnesses we will hear formally.

It may be useful to remind members of the public who may be observing these proceedings that we will still examine the heritage lighthouse aspect of our work in the new year, but have agreed to do an interim report on the staffing issue before the end of this current year.

appuyait complètement les phares. En plus d'appuyer les phares, la lettre portait sur toute la côte. Je crois que cette lettre vous a été remise. Si elle ne l'a pas été, je vous en laisserai une copie. Elle portait sur toute la côte et elle expliquait comment chaque phare est utilisé par les pilotes côtiers, à quel point ils sont importants et qu'il ne fallait enlever aucun gardien.

Ils ont comparu aux audiences publiques de la Garde côtière, auxquelles j'ai assisté moi aussi. Je faisais partie du comité, ainsi que quatre gestionnaires et quatre gardiens de phare. Ils ont témoigné à Vancouver et à Victoria. Ils utilisent ces phares parce que certains appareils électroniques ne fonctionnent pas sur les bateaux qui naviguent dans ces régions ou n'existent pas. C'est là que le phare, la corne de brume, les feux, et cetera, entrent en jeu.

La question a refait surface quand je suis allé à Vancouver pour demander aux pilotes côtiers de la province de confirmer leur lettre de 1995 pour le processus d'automatisation des phares. J'ai parlé à quelqu'un — je ne me souviens plus exactement de son poste, le directeur général, le chef du personnel, quelqu'un qui ne siège pas au conseil. Il m'a affirmé de but en blanc, clairement, sans rien cacher, que leurs représentants à Ottawa avaient rencontré le bureau du commissaire et qu'on leur avait dit clairement que s'ils voulaient leurs aides à la navigation dans quelques secteurs de la côte de la Colombie-Britannique — je crois que c'était à Kitimat et Vancouver, principalement à cause du trafic des pétroliers — ils devraient appuyer l'automatisation des phares, sinon, les crédits ne seraient pas dégagés pour ces aides à la navigation. L'information a été transmise au conseil et le conseil a réagi, à juste titre je crois, par la peur. S'ils ne pouvaient pas obtenir les aides dont ils ont besoin dans ces régions, pour leurs besoins particuliers, ils appuieraient probablement l'automatisation des phares. Ce sont des conjectures, mais ils sont allés à la Chamber of Shipping et ils en ont parlé et la Chambre n'a pas été favorable au maintien des gardiens de phare.

J'ai trouvé très déplaisant que le commissaire de l'époque — pas le commissaire actuel — ose faire une telle suggestion. C'est une chose de demander un appui pour un programme, mais c'en est une autre de laisser entendre qu'un autre programme ne sera pas appuyé si l'on n'appuie pas le premier. Ce n'est pas bien.

Vous vouliez que je sois franc et je l'ai été. Je vais probablement me faire tuer en rentrant à la maison.

**Le vice-président :** Je pense que vos observations au comité sont protégées par le privilège parlementaire.

**M. Abram :** Je l'espère.

**Le vice-président :** Nous vous remercions de votre candeur. Je n'en attendais pas moins, connaissant M. Abram.

Vu qu'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais remercier sincèrement nos deux témoins. Puisque nos travaux relatifs à la dotation se terminent, à la demande du ministre, je pense que vous êtes les derniers témoins que nous aurons entendus.

Il serait peut-être utile de rappeler au public qui regarde nos délibérations que nous examinerons encore les phares patrimoniaux l'an prochain, mais que nous avons convenu de déposer un rapport provisoire sur la dotation avant la fin de cette année.

There will be no committee meeting next week, as I understand it, and we are expecting to review our draft report the week of December 14.

**Mr. Abram:** Before you adjourn, I have a number of documents here that I do not believe have been received by the committee. I have brought copies of them and would like to table them at this point, if that is a possibility. They can be distributed to you by your clerk.

**The Deputy Chair:** That would be very much appreciated, including the 1995 letter that you just mentioned, which I am not sure we have received. The clerk will be glad to receive those.

**Mr. Abram:** I thank you and all of the senators and staff who have dealt with this issue. It has been of course very near and dear to my heart, but it is very near and dear to the Canadian public's heart. I look forward to the outcome of your deliberations to see what happens and where we go from there.

**The Deputy Chair:** The meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

Le comité ne se réunira pas la semaine prochaine, si je comprends bien, et nous devrions examiner l'ébauche de notre rapport dans la semaine du 14 décembre.

**M. Abram :** Avant de lever la séance, je signale quelques documents que le comité ne semble pas avoir reçus. J'en ai apporté des exemplaires et j'aimerais les déposer. Votre greffière peut vous les distribuer.

**Le vice-président :** Ce serait très apprécié, y compris la lettre de 1995 que vous venez de mentionner parce que je ne sais pas si nous l'avons reçue. La greffière sera ravie de les recevoir.

**M. Abram :** Je vous remercie, ainsi que tous les sénateurs et les employés qui se sont penchés sur cette question. C'est un sujet qui me tient évidemment à cœur, mais aussi à cœur du public canadien. J'ai hâte de voir le résultat de vos délibérations et ce qui arrivera par la suite.

**Le vice-président :** La séance est levée.

(La séance est levée.)



**Tuesday, November 30, 2010**

*Strathcona Regional District:*

Jim Abram, Director, Discovery Islands-Mainland Inlets.

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.:*

Kaity Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General.

**Le mardi 30 novembre 2010**

*Strathcona Regional District :*

Jim Abram, directeur, Discovery Islands-Mainland Inlets.

*International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. :*

Kaity Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

---

#### WITNESSES

**Tuesday, November 23, 2010**

*Consultative Group on Heritage Lighthouse Protection Act,  
Parks Canada:*

Hon. Pat Carney, P.C. (Former Senator), Chair.

*Cove Island Lightstation Heritage Association:*

Robert Square, Chair.

*Saturna Island Heritage Committee:*

Richard Blagborne, Chairman.

*NAV Canada:*

Rudy Kellar, Vice-President Operations;

Jeff MacDonald, Director, Operations Planning and Programs.

**Thursday, November 25, 2010**

*Transport Canada:*

Donald Roussel, Director General, Marine Safety.

*Transportation Safety Board of Canada:*

Jean L. Laporte, Chief Operating Officer;

Brian Lewis, Senior Marine Investigator.

#### TÉMOINS

**Le mardi 23 novembre 2010**

*Groupe consultatif sur la Loi pour la protection des phares patrimoniaux,  
Parcs Canada :*

L'honorable Pat Carney, C.P., (ancien sénateur), présidente.

*Cove Island Lightstation Heritage Association :*

Robert Square, président.

*Saturna Island Heritage Committee :*

Richard Blagborne, président.

*NAV Canada :*

Rudy Kellar, vice-président, Exploitation;

Jeff MacDonald, directeur, Planification et programmes de l'exploitation.

**Le jeudi 25 novembre 2010**

*Transports Canada :*

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.

*Bureau de la sécurité des transports du Canada :*

Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations;

Brian Lewis, enquêteur principal maritime.