



Third Session
Fortieth Parliament, 2010-11

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Fisheries and Oceans

Chair:

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

Tuesday, December 14, 2010 (in camera)
Tuesday, February 15, 2011
Thursday, February 17, 2011

Issue No. 8

Fifteenth, sixteenth and seventeenth 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)

INCLUDING:

THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE
*(Seeing the Light: Report on Staffed Lighthouses in
Newfoundland and Labrador and British Columbia)*

WITNESSES:
(see back cover)

Troisième session de la
quarantième législature, 2010-2011

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Pêches et des océans

Président :

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

Le mardi 14 décembre 2010 (à huis clos)
Le mardi 15 février 2011
Le jeudi 17 février 2011

Fascicule n° 8

Quinzième, seizième et dix-septième 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)

Y COMPRIS :

LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ :
*(Pleins feux sur les phares gardés de la Colombie-
Britannique et de Terre-Neuve-et-Labrador :
Un rapport du comité)*

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:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(or Tardif)	Nancy Ruth
Hubley	Poirier
* LeBreton, P.C.	Poy
(or Comeau)	Raine
Losier-Cool	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 Manning replaced the Honourable Senator Marshall (*February 16, 2011*).

The Honourable Senator Marshall replaced the Honourable Senator Manning (*February 14, 2011*).

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 :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(ou Tardif)	Nancy Ruth
Hubley	Poirier
* LeBreton, C.P.	Poy
(ou Comeau)	Raine
Losier-Cool	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 Manning a remplacé l'honorable sénateur Marshall (*le 16 février 2011*).

L'honorable sénateur Marshall a remplacé l'honorable sénateur Manning (*le 14 février 2011*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, December 14, 2010
(17)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met in camera this day at 7:02 p.m., in room 505, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Hubley, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Raine, Rompkey, P.C., and Watt (10).

In attendance: Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Ceri Au, Communications Officer, Communications Directorate.

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)

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

After debate, it was agreed that the draft report entitled *Seeing the Light: Report on Staffed Lighthouses in Newfoundland and Labrador and British Columbia* be adopted as amended and that the Subcommittee on agenda and procedure be authorized to approve the final version of the report taking into account the changes discussed today.

At 8:50 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, February 15, 2011
(18)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:30 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, MacDonald, Marshall, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Raine, Rompkey, P.C., and Watt (11).

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

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

Also present: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 14 décembre 2010
(17)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à huis clos, à 19 h 2, dans la salle 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Hubley, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Raine, Rompkey, C.P., et Watt (10).

Également présents : Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Ceri Au, agente de communications, Direction des communications.

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 actuel et 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.*) (Phares canadiens)

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

Après débat, il est convenu que le projet de rapport modifié intitulé *Pleins feux sur les phares gardés de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve-et-Labrador : Un rapport du comité* soit adopté et que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver la version finale du rapport en tenant compte des modifications apportées aujourd'hui.

À 20 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 15 février 2011
(18)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, 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, MacDonald, Marshall, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Raine, Rompkey, C.P., et Watt (11).

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.

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:

Southampton Marine Heritage Society:

Mike Sterling, Former Chairman;
Vicki Tomori, Board Member.

Bruce Coast Lighthouse Partners:

Mike Fair, Treasurer.

Corporation des gestionnaires des phares de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent:

Peter Noreau, President.

B.C. Ministry of Tourism, Trade and Investments:

Pam Copley, Community Heritage Planner, B.C. Heritage Branch (by video conference).

Ms. Tomori, Mr. Sterling and Mr. Fair made statements and answered questions.

At 6:32 p.m., the committee suspended.

At 6:40 p.m., the committee resumed.

Mr. Noreau made a statement and answered questions.

At 7:20 p.m., the committee suspended.

At 7:25 p.m., the committee resumed.

Ms. Copley made a statement and answered questions.

At 8:00 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, February 17, 2011

(19)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 9:00 a.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, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Raine and Rompkey, P.C. (9).

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

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

Also present: The official reporters of the Senate.

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 :

Southampton Marine Heritage Society :

Mike Sterling, ancien président;
Vicki Tomori, membre du conseil d'administration.

Bruce Coast Lighthouse Partners :

Mike Fair, trésorier.

Corporation des gestionnaires des phares de l'estuaire et du golfe Saint-laurent :

Peter Noreau, président.

Ministère du tourisme, du commerce et de l'Investissement de la Colombie Britannique :

Pam Copley, planificatrice en conservation du patrimoine communautaire, Direction du patrimoine de la Colombie-Britannique (par vidéoconférence).

Mme Tomori, M. Sterling et M. Fair font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 18 h 32, la séance est suspendue.

À 18 h 40, la séance reprend.

M. Noreau fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 19 h 20, la séance est suspendue.

À 19 h 25, la séance reprend.

Mme Copley fait une déclaration, puis répond aux questions.

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

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 17 février 2011

(19)

[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 Cochrane, Hubley, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Raine et Rompkey, C.P. (9).

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.

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:

As a panel:

Treasury Board of Canada Secretariat:

Marc O'Sullivan, Assistant Comptroller General, Acquired Services and Assets Sector;

Shirley Jen, Senior Director, Real Property and Materiel Policy Division.

Parks Canada:

Larry Ostola, Director General, National Historic Sites;

Patricia E. Kell, Director, National Historic Sites Policy Branch.

Mr. O'Sullivan and Mr. Ostola made statements and, together with Ms. Jen and Ms. Kell, answered questions.

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

ATTEST:

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 :

Table ronde :

Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada :

Marc O'Sullivan, contrôleur général adjoint, Secteur des services acquis et des actifs;

Shirley Jen, directrice principale, Division des biens immobiliers et du matériel, Secteur des services acquis et des actifs.

Parcs Canada :

Larry Ostola, directeur général, Lieux historiques nationaux;

Patricia E. Kell, directrice, Direction des politiques des lieux historiques nationaux.

MM. O'Sullivan et Ostola font chacun une déclaration puis, avec Mmes Jen et Kell, répondent aux questions.

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

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Danielle Labonté

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Monday, December 20, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans has the honour to table its

SIXTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, March 25, 2010 to examine and to report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans, herewith tables its interim report entitled: *Seeing the Light: Report on Staffed Lighthouses in Newfoundland and Labrador and British Columbia.*

Respectfully submitted,

Le président,

BILL ROMPKEY

Chair

(Text of the report appears following the evidence)

RAPPORT DU COMITÉ

Le lundi 20 décembre 2010

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans a l'honneur de déposer son

SIXIÈME RAPPORT

Votre comité, autorisé par le Sénat le jeudi 25 mars 2010 à examiner, afin d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada, dépose ici son rapport intérimaire intitulé : *Pleins feux sur les phares gardés de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve-et-Labrador : Un rapport du comité.*

Respectueusement soumis,

(Le texte du rapport paraît après les témoignages)

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, February 15, 2011

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:30 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: I call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. Some of our guests have to catch flights, so we need to ensure that we give them adequate time. I am Senator Rompkey, chair of the committee. The other members may introduce themselves.

Senator Raine: I am Nancy Raine, from British Columbia.

Senator Murray: I am Lowell Murray, from Ontario.

Senator Cochrane: I am Ethel Cochrane, from Newfoundland and Labrador.

The Chair: Thank you. In our continuing search for the truth on lighthouses and the Heritage Lighthouse Protection Act, we will hear from representatives from the provinces of Quebec and Ontario. Representatives from the provinces of New Brunswick and Prince Edward Island were scheduled to attend today as well but had to change their plans at the last minute and cannot be with us. We have received written submissions from the president of the Prince Edward Island Lighthouse Society and from the founder of the New Brunswick Lighthouse Society. These submissions will be sent to the members of the committee for consideration as part of this study.

I welcome our witnesses from the Southampton Marine Heritage Society in Ontario, Mike Sterling, Former Chairman; and Vicki Tomori, Board Member; and from the Bruce Coast Lighthouse Partners, Mike Fair, Treasurer.

Please, proceed with presentations, after which we will have questions.

Vicki Tomori, Board Member, Southampton Marine Heritage Society: I would like to thank the members of the Senate committee for giving us this opportunity to speak tonight. Perhaps you can follow me with the picture booklet provided in your package. I will give a little pictorial of the work that has been accomplished by the Southampton Marine Heritage Society.

The society is a not-for-profit group of volunteers dedicated to the preservation and enhancement of the marine heritage history. The objective of our society is to identify, preserve and restore material items of marine historical significance and to raise sufficient funds to support these endeavours.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 15 février 2011

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, 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 ouverte cette réunion du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Certains invités ont dû prendre l'avion pour venir ici. Nous devons donc nous assurer de leur donner suffisamment de temps pour s'exprimer. Je suis le sénateur Rompkey, président du comité. Les autres membres peuvent se présenter.

Le sénateur Raine : Je suis Nancy Raine, de la Colombie-Britannique.

Le sénateur Murray : Je suis Lowell Murray, de l'Ontario.

Le sénateur Cochrane : Je suis Ethel Cochrane, de Terre-Neuve-et-Labrador.

Le président : Merci. Dans notre quête constante de la vérité sur les phares et la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, nous entendrons des représentants du Québec et de l'Ontario. Nous étions censés recevoir aujourd'hui des représentants du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard, mais ils ont dû modifier leur emploi du temps à la dernière minute et ils ne pourront pas se joindre à nous. Nous avons reçu des mémoires de la présidente de la Prince Edward Island Lighthouse Society et du fondateur de la New Brunswick Lighthouse Society. Ces mémoires seront soumis à l'examen des membres du comité dans le cadre de cette étude.

Je souhaite la bienvenue aux témoins de la Southampton Marine Heritage Society de l'Ontario, Mike Sterling, ancien président, et Vicki Tomori, membre du conseil d'administration, et au témoin de Bruce Coast Lighthouse Partners, Mike Fair, trésorier.

Je vous invite à présenter votre exposé, après quoi nous aurons des questions à vous poser.

Vicki Tomori, membre du conseil d'administration, Southampton Marine Heritage Society : Je remercie les membres du comité sénatorial de nous donner la possibilité de nous exprimer ce soir. Vous pouvez, si vous le voulez, suivre mon intervention dans le livret de photographies qui se trouve dans votre trousse. Je vais vous donner une illustration du travail accompli par la Southampton Marine Heritage Society.

La société est un groupe de bénévoles sans but non lucratif qui se consacre à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine maritime. L'objectif de notre société est de repérer, de préserver et de restaurer des éléments du patrimoine marin ayant une valeur historique et d'amasser des fonds en vue de soutenir ces projets.

In 1997 our group started its work. The first picture in the booklet shows Chantry Island with a tugboat. As you can see, there is no roof on the keeper's cottage. After 1956 the light was automated, and it was no longer necessary to have a keeper live on the island during the summer. It did not take long for the fall and ruin of the keeper's cottage. In 1997, our group travelled to Chantry Island to begin a complete restoration of the cottage.

On the next page, you can see that the cottage roof had fallen in, and the walls and floor had crumbled into a pile of rubble that settled in the basement. With the permission of five levels of government, we were able to find the original plans and rebuild the cottage. The timbers needed for the cottage were not available at our local lumber yard, so our volunteers cut the trees down and milled the wood in order to do the work according to the specifications of the original build.

One of our local contractors has a barge, and he offered to transport our equipment to the island, so the guys could put things together. You can see in one picture that we had a very elaborate dock to offload all supplies to the island.

In August 2001, we took the past lighthouse keeper's families on the first tour to Chantry Island. Since then we have run tours all summer long. We have had over 12,000 visitors to the island to visit not only the lighthouse but also the keeper's cottage. The boat we use was found stored in the shed. It was an old water rescue boat. Our volunteers spent numerous hours restoring the boat. This will be our tenth year doing tours. We ordered a brand new boat to be delivered this spring.

We have other projects for our group. We also help to manage the Saugeen River Range Lights. There is a picture of the range light in the booklet. Our job this spring is to repaint the front range light at Saugeen. The picture of the rear range light shows a bunch of school kids, including my children. There had been a plan for some workers to strip the shingles from the range light and put aluminum siding on it. When our group found out what was planned, we had our kids stand around the range light to stop the workers from doing the job. We did not want them putting aluminum siding on an otherwise historical facility because the next step would have been tearing it down altogether and erecting a steel pole with a light on it, which is not what our community is about. We stood on guard, and the Coast Guard ended up listening to us. A local service club offered to pay for the shingles, and to this day we have wooden shingles on our historical light.

The next page shows the McNab Point Range Light, which we manage. Our volunteers did a restoration on it in 2009. The Stokes Bay Range Light was relocated in 2009 to the Bruce County Museum and Cultural Centre located in Southampton.

There are other special projects, such as the Chantry Island tours. The Canadian Tourism Commission sponsored a contest called LOCALS KNOW. Chantry Island was nominated, and we ended up being the top location voted for. We ended up being

En 1997, notre groupe a commencé son travail. La première photo dans le livret montre l'île Chantry et un remorqueur. Comme vous le voyez, il n'y a pas de toit sur la maison du gardien. Après 1956, le phare a été automatisé et il n'était plus nécessaire qu'un gardien vive sur l'île l'été. Le pavillon du gardien s'est vite détérioré. En 1997, notre groupe est allé à l'île Chantry pour entreprendre une restauration complète de la maison.

À la page suivante, vous voyez que le toit s'était effondré, les murs et les planchers n'étaient plus qu'un amoncellement de gravats empilés dans la cave. Avec l'autorisation de cinq paliers de gouvernements, notre groupe a retrouvé le plan original et a entrepris de reconstruire la maison. Comme le bois nécessaire aux travaux était introuvable chez le marchand de bois local, nos bénévoles ont abattu des arbres et scié des planches pour pouvoir exécuter les travaux conformément au plan original.

Un de nos entrepreneurs locaux possède un chaland et il a offert de transporter notre équipement jusqu'à l'île pour que les gars puissent procéder aux travaux de construction. Vous voyez dans une photo que nous avons un quai très complexe pour décharger tout le matériel sur l'île.

En août 2001, nous avons emmené les familles des anciens gardiens faire la première visite guidée à l'île Chantry. Depuis, nous offrons des visites guidées tout l'été. À ce jour, plus de 12 000 personnes sont venues à l'île visiter non seulement le phare, mais aussi la maison du gardien. Nous avons trouvé le bateau que nous utilisons dans un hangar. C'était un vieux bateau de sauvetage. Nos bénévoles ont passé des heures à le remettre en état. Ce sera la dixième année que nous offrons des visites. Nous avons commandé un bateau neuf, qui sera livré ce printemps.

Nous avons d'autres projets pour notre groupe. Nous participons aussi à la gestion des feux d'alignement de Saugeen. On en trouve une photo dans le livret. Notre tâche, ce printemps, sera de repeindre le feu de direction avant. Dans la photo du feu de direction arrière, on voit une ribambelle d'écoliers, parmi lesquels se trouvent mes enfants. Il était question de faire enlever les bardeaux de la station de phare et de les remplacer par un revêtement d'aluminium. Lorsque notre groupe a découvert le projet, nous avons demandé à nos enfants d'occuper le secteur autour du poste pour empêcher les ouvriers de faire leur travail. Nous ne voulions pas qu'ils posent un revêtement d'aluminium sur une structure historique parce que l'étape suivante aurait été de la démolir pour ériger un poteau en acier doté d'une lumière, ce qui n'aurait pas cadré avec les valeurs de notre collectivité. Nous avons gardé le phare et la Garde côtière a fini par nous écouter. Un organisme d'entraide local a offert de payer les bardeaux et nous avons maintenant des bardeaux de bois sur notre phare historique.

À la page suivante, nous voyons le feu de direction de Pointe McNab, que nous gérons. Nos bénévoles l'ont restauré en 2009. Le feu de direction de Stokes Bay a été relocalisé en 2009. Il est aujourd'hui au Musée et Centre culturel de Bruce County, situé à Southampton.

Il y a d'autres projets spéciaux, comme les visites guidées de l'île Chantry. La Commission canadienne du tourisme a organisé un concours intitulé « DES SECRETS D'ICI ». L'île Chantry a été mise en candidature, et c'est elle qui a recueilli le plus de votes.

Canada's Best Hidden Travel Gem for 2010. We are proud of that because we worked hard, and we want to take as many people as we can to see Chantry Island.

We have done other projects. We built a 12-foot information kiosk and a 14-foot travelling lighthouse, and we created a to-scale replica of the Big Tub Lighthouse located in the Vaughan Mills Shopping Centre. In 2006 we hosted the International Lighthouse Conference, and we had delegates come from Italy to speak about lighthouses. People are really enthused about lighthouses; no matter where they are from, everyone loves lighthouses.

The last thing I would like to offer to the committee is that, as a community of volunteers, staff and council representatives, we would like to see a funding strategy put into place with public policy recommendations in order to help these communities. Even though you can have a great group of volunteers that will do enormous amounts of work, you still need something in place to help them, because no one will be able to stand alone and afford major repairs on a lighthouse.

Our group has set money aside every year. We have \$50,000 set aside for the future of our lighthouse, and we have opted not to spend that on our boat. We are doing fundraising for the new boat; we have donations for it, and we have a good rapport with our municipality, which is the Town of Saugeen Shores. We work very hard with them to make this work.

I would like to turn it over now to Mr. Sterling, who will tell you how a group of people accomplished all these projects.

Mike Sterling, Former Chairman, Southampton Marine Heritage Society: Thank you. I want to say at the outset that we have had nothing but wonderful cooperation from the Department of Fisheries and Oceans, DFO; the Coast Guard; the municipality; the Province of Ontario; and the federal government. They have been wonderful to us.

This whole endeavour started out in 1997 with a series of 16 town meetings over the summer. Ms. Tomori was on council then, and they hired Professor David Douglas from the University of Guelph to manage what we wanted to see in 10 years.

In the first few sessions, people were worried about traffic lights and things like that. Pretty soon it coalesced into three major projects: the restoration of our high street, our business district; the restoration of the beach and the beach dunes; and the restoration of Chantry Island, the icon of the area.

At that time, we were a group of about five people. I was the chair of the committee, and I decided then and there not to ask for any corporate donations of any size and not to ask for any grants. The rationale behind that was that I wanted the community to get behind it. If they thought we were getting money that was taken away from health care or whatever, they would not put their oars in the water with us.

Elle a été déclarée « petit bijou » numéro un à visiter au Canada en 2010. Nous en sommes fiers parce que nous n'avons pas ménagé les efforts et nous voulons permettre au plus grand nombre de gens possible de voir l'île Chantry.

Nous avons mené d'autres projets. Nous avons construit un phare de 12 pieds qui sert de kiosque d'information et un phare itinérant de 14 pieds, et nous avons créé une réplique à l'échelle du phare Big Tub, installé dans le centre commercial de Vaughan Mills. En 2006, nous avons organisé un Congrès international de phares. Des conférenciers invités sont venus d'Italie parler de leurs phares. D'où qu'ils viennent, les gens sont fascinés par les phares. Tout le monde les adore.

La dernière chose que j'aimerais dire au comité, c'est que nos bénévoles, notre personnel et les membres du conseil aimeraient qu'une stratégie de financement fasse partie de vos recommandations de politique publique. Vous avez beau avoir un groupe formidable de bénévoles qui accomplit un travail titanesque, il faut des mesures pour les aider parce que personne ne pourra tout faire seul et payer les réparations majeures d'un phare.

Notre groupe a mis de l'argent de côté chaque année. Nous avons mis de côté 50 000 \$ pour l'avenir de notre phare, somme que nous avons choisi de ne pas consacrer au bateau. Nous faisons une collecte de fonds pour le nouveau bateau, pour lequel nous avons reçu des dons, et nous sommes en bons termes avec la municipalité, qui est la ville de Saugeen Shores. Nous travaillons très fort avec elle pour que nos projets réussissent.

J'aimerais maintenant céder la parole à M. Sterling, qui va vous dire comment un groupe de personnes a mené tous ces projets à bien.

Mike Sterling, ancien président, Southampton Marine Heritage Society : Merci. D'entrée de jeu, je tiens à dire que nous avons toujours bénéficié d'une collaboration extraordinaire de la part du ministère des Pêches et des Océans, de la Garde côtière, de la municipalité, de la province de l'Ontario et du gouvernement fédéral. Ils ont été extraordinaires avec nous.

Toute cette entreprise a démarré en 1997 par une série de 16 assemblées publiques tenues durant l'été. À l'époque, Mme Tomori siégeait au conseil. Le conseil a retenu les services du professeur David Douglas de l'Université de Guelph pour gérer ce que nous voulions voir dans 10 ans.

Au cours des premières séances, les gens parlaient surtout des feux de signalisation et d'autres choses semblables. Très bientôt, trois grands projets ont émergé : la restauration de notre grande rue, notre district commercial, la restauration de la plage et de ses dunes et la restauration de l'île Chantry, élément emblématique de notre région.

À l'époque, notre groupe se composait d'environ cinq personnes. Je présidais le comité et j'ai tout de suite décidé de ne pas solliciter de dons d'entreprises de quelque taille que ce soit et de ne pas faire de demandes de subventions. La raison était que je voulais l'appui de la collectivité. Si elle pensait que nous obtenions de l'argent détourné des services de santé ou d'autres services, elle n'appuierait pas nos efforts.

Therefore, we developed a business plan. I had been a small business starter, having started three high-tech businesses, so we put together a little plan. To date, we have raised \$770,000 through a combination of donations from individuals, fundraisers and things like tours that we run.

The execution of the plan took place between 1997 and August 11, 2001. We had the plan to be open for tours in 2001, and we made that date.

This is not to say that we did not get cooperation from the municipality. They helped us with an insurance umbrella, so our volunteers were insured. That is a big deal, and that worked very well.

I made a presentation to Randy Childerhose out of Parry Sound. He listened to the presentation and said, "You will have to leave me alone for half an hour. I will go." He gave us an agreement so we could get going. It is very important in these projects to do something, because people do not like to see people applying for grants; they like to see some effort.

Therefore, we presented him with this business plan. He said, "Let us see what you can do. We will rein you in if we do not think you will do a good job." We did that, and now we manage Chantry Island, four range lights and three boats. We have restored a boathouse, built a new boathouse on the island as a replica of the old one, and we run a tour gift shop.

The economic impact on the community has been substantial from tourism up and down the Bruce Coast with the Bruce Coast Lighthouse Partners. As Ms. Tomori said, we ran the 2006 International Lighthouse Conference. We now have about 250 volunteers in various capacities, and we have expanded.

We were lucky enough to be the site of a new shipwreck discovery: The HMS *General Hunter* was a British brig that participated in the Battle of Lake Erie. It was captured by Admiral Perry and ended up on our beach, buried nine feet below the surface. We excavated that with the help of a professional archaeologist. In 2012, we will have a marine heritage festival at our local museum that will feature the HMS *General Hunter* and all our lighthouse work.

I would like to thank the government agencies, all the way from our municipality right up to the federal government, for the help they have given. Once we got this restoration done, they came in as a second level and said, "There is some contamination around here. We need to clean that up in order to divest ourselves of this." They did that. There were some structural things in the lighthouse that were professionally done with our guidance. We got nothing but help from the government. It has been a wonderful experience for me to be involved in this.

Mike Fair, Treasurer, Bruce Coast Lighthouse Partners: Good evening. I am here on behalf of the Bruce Coast Lighthouse Partners, BCLP. This is just one piece of the product that we have been able to produce.

Nous avons donc élaboré un plan d'activités. J'ai déjà lancé des PME, trois entreprises de haute technologie. Nous avons donc concocté un plan. Jusqu'à maintenant, nous avons amassé 770 000 \$ sous forme de dons de particuliers, dans le cadre de collectes de fonds et grâce à certaines activités, comme les visites guidées que nous faisons.

Le plan a été exécuté entre 1997 et le 11 août 2001. Nous voulions commencer à offrir des visites guidées à partir de 2001 et nous y sommes arrivés.

Ce n'est pas que nous n'ayons pas bénéficié de la collaboration de la municipalité. Elle nous a aidés en nous offrant une protection d'assurance, de sorte que nos bénévoles étaient assurés. C'est beaucoup, et les résultats ont été très bons.

J'ai fait un exposé à Randy Childerhose, près de Parry Sound. Il a écouté et a dit : « Vous devrez me laisser seul pendant une demi-heure. Je vais y aller. » Il nous a donné son accord pour que nous puissions commencer. Il est très important, dans ces projets, de faire quelque chose, parce que les gens n'aiment pas voir des gens faire des demandes de subventions; ils veulent nous voir à l'oeuvre.

Nous lui avons donc présenté notre plan d'activités. Il a dit : « Voyons de quoi vous êtes capables. Nous allons vous rappeler à l'ordre si nous pensons que vous ne ferez pas du bon travail. » Nous l'avons fait et, maintenant, nous gérons l'île Chantry, quatre feux d'alignement et trois bateaux. Nous avons rénové un hangar à bateau, construit un nouveau hangar à bateau sur l'île, exactement comme l'ancien, et nous exploitons une boutique de cadeaux.

Les retombées économiques dans la collectivité provenant du tourisme, sur toute la côte de Bruce, grâce aux Bruce Coast Lighthouse Partners, ont été considérables. Comme l'a dit Mme Tomori, nous avons organisé le Congrès international de phares de 2006. Nous comptons maintenant quelque 250 bénévoles exerçant des fonctions diverses et nous sommes en expansion.

Nous avons eu la chance d'être le site de la découverte d'une nouvelle épave : le HMS *General Hunter*, un brick britannique qui a participé à la bataille du lac Érié. Il a été capturé par l'amiral Perry et a fini sur la plage. Il était enfoui sous neuf pieds de sable. Nous avons entrepris une fouille avec l'aide d'un archéologue. En 2012, nous organiserons, à notre musée local, un festival du patrimoine maritime qui mettra en vedette le HMS *General Hunter* et notre travail sur les phares.

J'aimerais remercier les organismes gouvernementaux, de notre municipalité jusqu'au gouvernement fédéral, pour l'aide qu'ils nous ont donnée. Une fois les travaux de restauration terminés, ils sont intervenus pour dire : « Il y a de l'interférence ici. Nous devons prendre nos distances. » C'est ce qu'ils ont fait. Certains travaux structurels ont été effectués par des professionnels dans le phare sous notre supervision. Nous avons reçu beaucoup d'aide du gouvernement. Ce fut une expérience magnifique pour moi de participer à ce projet.

Mike Fair, trésorier, Bruce Coast Lighthouse Partners : Bonjour, je suis ici au nom de Bruce Coast Lighthouse Partners, ou BCLP. Je vais vous présenter une partie seulement de ce que nous avons accompli.

The Bruce Coast Lighthouse Partners meet monthly. We discuss and collaborate on joint marketing initiatives. The lighthouse partners also exchange ideas and discuss problems and solutions regarding operations and capital projects. Our partnership includes representatives from Kincardine Lighthouse in the town of Kincardine, Chantry Lighthouse and the Southampton Marine Heritage Society, Bruce County Museum and Cultural Centre in Southampton, Bruce County Tourism in Wiarton, Cabot Head Lighthouse, Cove Island, Flower Pot Island, Lion's Head Light, and Point Clark Lighthouse National Historic Site. Combined, our visitors would be over 100,000 people annually. For more information on our lighthouses, you can go to www.brucecoastlighthouses.com.

The objectives of the Bruce Coast Lighthouse Partners are to promote the lighthouses on the Bruce Coast as the lighthouse destination in Great Lakes Canada; to encourage the preservation of lighthouses and associated marine heritage along the Bruce Coast; to encourage the public use of lighthouses and marine heritage facilities and the associated economic benefits; and to encourage information sharing, networking and professional development amongst the partnership.

The partnership has been active for about 12 years, and we were incorporated 9 years ago. It is likely a great example of joint marketing and collaboration to the rest of the province, and maybe the nation. The partnership was incorporated for many reasons. However, financial benefit to qualify for grant funding was a priority as well.

We did our first project in 2002. That was the Cultural Strategic Development Plan. It was to assist ourselves, the Bruce Coast Lighthouse Partners, to increase our market readiness through improvement of the visitor experience and enhancement of the interpretation of Bruce County's marine heritage and to increase our capacity for self-sustainability.

In 2003, we had the Bruce Coast Lighthouse Partners and the Ontario Power Generation public-private partnership for mass marketing. We distributed 110,000 placemats to over 50 local restaurants in Southern Ontario. We did that to ensure that the people around us knew where we were, because we were a hidden gem. That is where we started.

From 2003 to the present we have a joint marketing initiative with Bruce County Tourism, and we created the Bruce Coast Lighthouse Tour campaign, marketing the Bruce Coast Lighthouse Tour as the lighthouse destination in Great Lakes Canada. We have a site, passport.explorethebruce.com, for more information on that project.

In 2006 we did a joint marketing initiative with the Lake Huron Shoreline Tourism Partners, a funding partnership to implement a common signing strategy within the Bruce Coast Lighthouse Partners. We wanted to make sure that when people

Le Bruce Coast Lighthouse Partners se réunit chaque mois. Nous discutons d'initiatives de marketing communes et nous y collaborons. Les partenaires échangent également des idées et discutent des problèmes et de solutions concernant les activités et les projets d'immobilisations. Notre partenariat comprend des représentants du phare de Kincardine dans la ville de Kincardine, du phare de l'île Chantry et de la Southampton Marine Heritage Society, du Musée et Centre culturel de Bruce County à Southampton, de Bruce County Tourism à Wiarton, du phare de Cabot Head, de l'île Cove, de l'île Flowerpot, du phare de Lion's Head et du site historique national du phare de la pointe Clark. Le nombre des visiteurs que nous accueillons au total dépasse les 100 000 par année. Pour en savoir plus sur nos phares, vous pouvez visiter le site à www.brucecoastlighthouses.com.

Les objectifs de Bruce Coast Lighthouse Partners sont de promouvoir les phares sur la côte Bruce et d'en faire une destination pour voir les phares de la région des Grands Lacs, d'encourager la préservation des phares et du patrimoine maritime le long de la côte Bruce, d'encourager l'utilisation publique des phares et des installations du patrimoine maritime et de favoriser les avantages économiques qui en découlent, d'encourager l'échange d'information, le réseautage et le perfectionnement professionnel au sein du partenariat.

Le partenariat est actif depuis une douzaine d'années et a été constitué en personne morale il y a neuf ans. C'est probablement un excellent exemple de marketing conjoint et de collaboration pour le reste de la province et peut-être pour le pays. Le partenariat a été constitué en personne morale pour de nombreuses raisons. Toutefois, l'avantage financier que représente le fait d'avoir droit à des subventions était aussi une priorité.

Nous avons mené notre premier projet en 2002. Il s'agissait du plan de développement stratégique culturel. Il visait à nous aider, Bruce Coast Lighthouse Partners, à renforcer notre position sur le marché en améliorant l'expérience des visiteurs et l'interprétation du patrimoine maritime du comté de Bruce et à accroître notre capacité d'autosuffisance.

En 2003, Bruce Coast Lighthouse Partners et l'Ontario Power Generation ont formé un PPP pour faire du marketing de masse. Nous avons distribué 110 000 napperons à plus de 50 restaurants dans le Sud de l'Ontario. Nous l'avons fait pour que les gens sachent où nous étions situés puisque nous étions un trésor caché. Nous avons commencé par cela.

Depuis 2003, nous participons à une initiative de marketing avec Bruce County Tourism et nous avons créé la campagne des visites guidées des phares de la côte Bruce afin de positionner ce circuit comme la destination pour voir des phares dans la région des Grands Lacs. Nous avons un site Internet — passport.explorethebruce.com — qui contient de l'information sur ce projet.

En 2006, nous avons participé à une initiative de marketing avec Lake Huron Shoreline Tourism. C'était un partenariat de financement visant à mettre en place une stratégie de signalisation commune aux partenaires de Bruce Coast Lighthouse Partners.

visit one site they are led to another. We did that through signage. If you visit one, you get to see a little piece of another one, and it would draw you on.

In 2010, we were in the middle of a Rural Economic Development project, which is securing matching RED funds of \$67,500 in partnerships with the Bruce County Museum and Cultural Centre and a few of the partners that required capital upgrades, exhibit design and creation and joint marketing at conferences and trade shows that would be distributed to several of the partnerships that required the project funding. For example, in Point Clark we are redoing and revitalizing displays that were becoming stagnant.

In 2011, currently, we are right in the middle of a Trillium fund. We are going back to the beginning and are doing a strategic plan initiative now. We are creating a five-year strategic plan to guide the partnership from 2011 to 2016. The expected outcomes are a promotion and marketing plan, a product development plan, a strengthening of volunteer involvement through the process, an assessment of our own bylaws and constitution, and also the identification of self-sustaining funding sources.

Partnership is what the BCLP is all about. The Point Clark Lighthouse is a national historic site. It is owned by Parks Canada and operated by the Township of Huron-Kinloss as a museum through the summer months. We offer guided tours of the lighthouse and carry out the minor maintenance. We also have an agreement with the Coast Guard, the Department of Fisheries and Oceans, to provide the continued operation of the automated light at Point Clark. The Coast Guard is responsible for the maintenance of the lighthouse, in cooperation with Parks Canada. This was a great partnership in the past, and we will continue to work together in the future.

Other public-private partnerships have also been established between the municipality of Saugeen Shores and Chantry Island, Northern Bruce Peninsula and Cabot Head, Big Tub at Tobermory, plus the Lion's Head Light, the Town of Kincardine and the Kincardine Yacht Club for the Kincardine Light, Cape Croker and Chippewas of Nawash First Nations No. 27 and Parks Canada for Cove Island and Flowerpot Island Lightstation.

Partnerships are what we have built upon. We meet annually to look at our direction in the future, and we understand that not all lighthouses can be restored and maintained for future generations. The financial implications are not feasible. However, to understand the important role in marine history and navigation, the Heritage Lighthouse Protection Act must address the need to provide the opportunity for some of our unique cultural and historic icons to be preserved for future generations.

The opportunity for lighthouse preservation must be available to all lighthouses. If there is not enough interest or financial commitment, a business plan could be developed by a local population, whether it is friends or at the municipal or county

Nous voulions nous assurer que les personnes qui visitent un site soient amenées à en visiter un autre. Nous l'avons fait au moyen d'une signalisation. En visitant un site, vous avez un aperçu d'un autre site, où vous êtes tenté d'aller.

En 2010, nous étions au coeur d'un projet de développement économique rural qui permet d'obtenir un financement de contrepartie de 67 000 \$ en partenariat avec le Musée et Centre culturel de Bruce County et quelques-uns des partenaires qui en avaient besoin pour moderniser des installations, concevoir et créer des expositions et mener des activités de marketing conjoint menées à divers congrès et salons et dont les fonds seraient distribués à plusieurs des partenariats qui avaient besoin de financement pour des projets. Par exemple, à la pointe Clark, nous sommes en train de refaire et de revitaliser des expositions qui stagnaient.

Pour ce qui est de 2011, nous bénéficions en ce moment d'un fonds Trillium. Nous retournons au point de départ pour un exercice de planification stratégique. Nous sommes en train d'élaborer un plan stratégique de cinq ans pour orienter le partenariat de 2011 à 2016. Cet exercice devrait se traduire par un plan de marketing et de promotion, un plan de mise au point de produits, un renforcement de la participation bénévole, une évaluation de notre règlement interne et de notre constitution et aussi le repérage de sources de financement durables.

Le partenariat est la raison d'être de BCLP. Le phare de la pointe Clark est un site historique national. Il appartient à Parcs Canada et il est exploité par le canton de Huron-Kinloss comme musée tout au long de la période estivale. Nous offrons des visites guidées du phare et en assurons l'entretien courant. Nous avons également conclu une entente avec la Garde côtière, le ministère des Pêches et des Océans, pour assurer le fonctionnement continu du phare automatisé à la pointe Clark. La Garde côtière est responsable de l'entretien du phare, en collaboration avec Parcs Canada. C'était un excellent partenariat et nous maintiendrons notre collaboration.

D'autres PPP ont été créés entre la municipalité de Saugeen Shores et l'île Chantry, Northern Bruce Peninsula et Cabot Head, Big Tub près de Tobermory et le phare de Lion's Head, la ville de Kincardine et le club de yacht pour le phare de Kincardine, Cape Croker et la Première nation Chippewas de Nawash n° 27 et Parcs Canada pour l'île Cove et la station de phare de l'île Flowerpot.

Nous avons toujours misé sur les partenariats. Nous nous rencontrons chaque année pour revoir notre orientation future et nous savons que ce ne sont pas tous les phares qui peuvent être restaurés et conservés pour les générations futures. C'est financièrement impossible. Toutefois, pour qu'on comprenne leur rôle important dans l'histoire maritime et la navigation, la Loi sur la protection des phares patrimoniaux doit répondre à la nécessité de rendre possible la préservation de certains de nos emblèmes historiques et culturels uniques pour les générations futures.

Tous les phares doivent pouvoir être préservés. En l'absence d'un intérêt ou d'un engagement financier suffisants, un groupe local, que ce soit des amis ou la municipalité ou le comté, pourrait élaborer un plan d'activités, puis il devrait disposer d'une base

level, then a solid foundation for a decision-making process must be available to the local population to pursue the preservation. Of course, a sustainable federal funding program could be developed to provide a portion of the financial support required for long-term preservation of the remaining lights.

With funding comes responsibility and accountability, which has highlighted the need for the Bruce Coast Lighthouse Partners to continue to work together developing a future planning process. Our tour continues.

The Chair: Thank you. Before I go to questions, I might just say to my colleagues who have just arrived that we had to start early because our guests have a flight to catch. I thought it was best to start as soon as we had quorum.

I am pleased to welcome Senator Patterson, the vice-chair of the committee; Senator Marshall; Senator MacDonald from Cape Breton, where he will tell you the first lighthouse was erected in 1734 or something like that; Senator Watt; Senator Nancy Ruth, who is our go-to person on the Great Lakes; Senator Losier-Cool; Senator Poirier; and Senator Hubley.

Senator Murray: Will Mr. Noreau speak now or later?

The Chair: Mr. Noreau does not have to catch a flight.

Peter Noreau, President, Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent: I am in no rush.

The Chair: He offered to stay on and guide us through future deliberations, if that is okay. Perhaps we should use the time to ask our guests who have to catch a flight.

Senator Cochrane: I am impressed with the group and what you have done. It all started as volunteers; is that right?

Ms. Tomori: It still is volunteers.

Senator Cochrane: What about the province, the Ministry of Tourism, Trade and Investment in B.C.?

How did you manage to get all the cooperation from so many to get started?

Mr. Sterling: We approached them with a plan. Incrementally, every plan we had, they had a lasso on us, so if we wandered off in the weeds they could pull back.

Senator Cochrane: Who is "they"?

Mr. Sterling: For instance, the Coast Guard. Chantry Island is an international bird sanctuary. There are 10,000 mating pairs there in May and June, so it is a very delicate environmental situation.

We approached them with concrete things. We did something and they gave us more rope. We kept moving that way. That occurred all the way up from the municipality and the mayor. The mayor came to me and stuck his face right in mine and said, "If will let you do this, will you finish it?" I said, "Yes, we will." It is a matter of trust, building trust and then continuing and not asking

solide pour prendre des décisions pour poursuivre la préservation. Bien entendu, un programme fédéral de financement viable pourrait être créé pour assurer une partie du soutien financier requis pour la préservation à long terme des phares qui restent.

Le financement suppose des responsabilités et des comptes à rendre, d'où la nécessité que les partenaires de Bruce Coast Lighthouse Partners continuent de travailler ensemble à élaborer un processus de planification. Nous continuons.

Le président : Merci. Avant de passer aux questions, je signale à mes collègues qui viennent d'arriver que nous avons dû commencer plus tôt que prévu parce que nos invités ont un avion à prendre. J'ai pensé qu'il était préférable de commencer dès que nous aurions le quorum.

Je suis heureux d'accueillir le sénateur Patterson, le vice-président du comité, le sénateur Marshall, le sénateur MacDonald du cap Breton, où, vous dira-t-il, le premier phare a été érigé vers 1734, le sénateur Watt, le sénateur Nancy Ruth, qui est notre personne-ressource sur les Grands Lacs, le sénateur Losier-Cool, le sénateur Poirier et le sénateur Hubley.

Le sénateur Murray : M. Noreau va-t-il parler tout de suite ou plus tard?

Le président : M. Noreau n'a pas d'avion à prendre.

Peter Noreau, président, Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent : Je ne suis pas pressé.

Le président : Il a offert de rester et de nous orienter tout au long des délibérations. Nous devrions peut-être prendre le temps de demander qui, parmi nos invités, a un avion à prendre.

Le sénateur Cochrane : Je suis impressionné par le groupe et ce que vous faites. Au début, vous ne fonctionniez qu'avec des bénévoles, n'est-ce pas?

Mme Tomori : C'est toujours le cas.

Le sénateur Cochrane : Que dire de la province, du ministère du Tourisme, du Commerce et de l'Investissement de la Colombie-Britannique?

Comment êtes-vous arrivés à obtenir la collaboration d'un si grand nombre d'intervenants au début?

M. Sterling : Nous avons un plan lorsque nous les avons pressentis. Ils suivaient chacun de nos projets de sorte que si nous nous écartions de notre chemin, ils pouvaient se retirer.

Le sénateur Cochrane : De qui parlez-vous?

M. Sterling : Citons par exemple la Garde côtière. L'île Chantry est un sanctuaire d'oiseaux reconnu internationalement. En mai et en juin, on y trouve 10 000 couples d'oiseaux. C'est donc une situation très délicate sur le plan écologique.

Nous les avons pressentis en leur proposant des mesures concrètes. Nous sommes passés à l'action et ils nous ont donné plus de liberté. Nous avons continué de cette façon. C'est ainsi que les choses se sont passées, à tous les échelons, à commencer par la municipalité et le maire. Le maire est venu me voir, m'a regardé droit dans les yeux et a dit : « Si nous vous laissons faire,

for money. The first time we approached town council, the first thing out of my mouth was that we were not asking for any money at this point in time. We were asking for a red light or green light, not a murky amber light that puts us in limbo.

Ms. Tomori: You were asking about volunteers and how we could get that many people to do that much work.

Senator Cochrane: Yes.

Ms. Tomori: It is incredible because the demographics in our communities include many retirees. I work at the town office, and if they are new to town you ask them if they have decided where they are going to volunteer. Our community is known as the capital of volunteerism. We have a ton of different service groups, and we accomplish a lot.

We have a volunteer fair, and we invite the ones we have presently and ask them to bring friends, and we have sign-up sheets. We need someone to garden at Chantry Island and someone to clean the lighthouse, sweep it down for us every Friday morning. It is a boat trip to go out with a broom. We actually have a little problem because we only have so many jobs, and we almost have too many volunteers. We have to be careful about how many we ask for, how we advertise for volunteers.

Senator Cochrane: Do you have someone over the whole group?

Ms. Tomori: We have a board of directors of 10 people who manage the program, because we are running a business. We have taken in over \$275,000 in tours alone. We have decided to have a little gift shop with the tour base because they will be there anyway, so we might as well sell souvenirs. Over the years we have sold over \$75,000 worth of souvenirs, some of which are handcrafted by volunteers who knit, sew, sculpt or paint. We have an abundance of input that way. We are run by a board of directors of 10 that manages the project.

Senator Cochrane: Who does the tours? Are they volunteers as well?

Ms. Tomori: Yes, they are. Our captain, our crew and our tour guides are all volunteers. They are former doctors and lawyers who owned a boat and had a hankering to drive a boat.

With our group now, we have different legislation. It keeps changing. Therefore, the captains have to have a certain level in order to operate, and we found a guy that can teach it. He is one of our captains and he can teach the course. Instead of paying

irez-vous jusqu'au bout? ». J'ai répondu : «Oui, nous le ferons. » Il s'agit de susciter la confiance, puis de continuer sans demander d'argent. La première fois que nous avons pressenti le conseil municipal, la première chose que j'ai dite est que nous ne demanderions pas d'argent pour le moment. Nous demandions un feu rouge ou vert et non un feu jaune, qui nous plongerait dans l'incertitude.

Mme Tomori : Vous avez posé une question au sujet des bénévoles et de la façon dont nous avons pu convaincre autant de gens de travailler autant.

Le sénateur Cochrane : Oui.

Mme Tomori : Ce qui est formidable, c'est que nous avons un grand nombre de retraités dans nos collectivités. Je travaille au bureau d'administration municipale et nous demandons toujours aux nouveaux venus où ils comptent faire du bénévolat. Notre collectivité est reconnue comme la capitale du bénévolat. Nous avons une multitude de groupes philanthropiques et leurs accomplissements sont innombrables.

Nous avons un salon du bénévolat. Nous demandons à nos bénévoles d'y amener des amis et nous avons des formulaires d'inscription. Nous avons besoin de quelqu'un pour faire du jardinage à l'île Chantry et d'une personne pour nettoyer le phare, pour y donner un coup de balai tous les vendredis matins. Il faut prendre le bateau pour s'y rendre. Nous avons actuellement un petit problème parce que nous avons un nombre limité de tâches et nous avons presque trop de bénévoles. Nous devons faire attention au nombre de bénévoles que nous sollicitons et à la publicité que nous faisons pour en recruter.

Le sénateur Cochrane : Avez-vous quelqu'un qui chapeaute l'ensemble du groupe?

Mme Tomori : Nous avons un conseil d'administration composé de 10 personnes qui gère le programme, parce que c'est une entreprise que nous dirigeons. Nous avons touché plus de 275 000 \$ sur les visites guidées seulement. Nous avons décidé d'ajouter une petite boutique de cadeaux au point de départ. Autant en profiter pendant que les visiteurs sont là. Il nous a semblé normal de leur offrir des souvenirs durant leur passage. Au fil des ans, nous avons vendu pour plus de 75 000 \$ de souvenirs, dont certains sont fabriqués à la main par des bénévoles qui s'adonnent au tricot, à la couture, à la sculpture ou à la peinture. Cela nous permet aussi de recueillir beaucoup de commentaires. Nous sommes dirigés par un conseil d'administration de 10 personnes qui gère le projet.

Le sénateur Cochrane : Qui fait faire les visites guidées? Est-ce que ce sont aussi des bénévoles?

Mme Tomori : Oui, ce sont des bénévoles. Notre capitaine, notre équipage et nos guides touristiques sont tous des bénévoles. Ce sont d'anciens médecins et avocats qui possèdent un bateau et qui rêvaient d'en piloter un.

Avec notre groupe maintenant, nous sommes assujettis à différentes lois. Elles changent constamment. Les capitaines doivent donc avoir atteint un certain niveau et nous avons trouvé un homme pour leur donner des leçons. Il est l'un de nos

\$600 per person for the course, we pay for the books, and our captain teaches the course. It is well organized, and we have an enormous amount of strength in the community.

Senator Cochrane: Right from the beginning, you had cooperation from Coast Guard and Parks Canada and so on?

Mr. Sterling: Yes, wonderful cooperation.

The Chair: The Coast Guard still owns the lighthouse, does it?

Mr. Sterling: The Coast Guard manages the lighthouse, yes. We do all the work on it. They have been wonderful to us, really.

Ms. Tomori: We attribute the success with those governing bodies to our approach, to how we approach them to ask for things. We do not demand. We just say, “We could use this.” When you see that picture of the boat, it is not a joke but a real picture of those guys in a rowboat. It was dilemma, what to do with the boat. Then they found a water rescue boat, so they went to the town and said, “Would you mind if we used that boat?” It was stuck in a garage. I think they did about \$1,000 damage getting it out of the shed, which they had to fix up, but the town has been supportive. It was a decommissioned water rescue boat, and it suited the bill.

Senator Cochrane: What is the reaction regarding the automated lighthouse? Has it been just as effective as the lighthouse with people staying in it?

Mr. Sterling: Our light was electrified in 1954. The last lighthouse keeper left at that time, and the town has become used to it being unmanned. However, it is still the icon of the community, so people wanted it preserved. They preserved the memory of Ronie Spencer and all the lighthouse keepers. That is a big deal in the community. However, there is no current reaction to its being unmanned in our community because it has been electrified for a long time.

Senator Cochrane: You are saying that it has been just as effective as the manned ones?

Mr. Sterling: Yes.

Senator Raine: It is great to hear of your successes. I would like to find out who owns the lighthouses. Maybe we could go to the whole string of them. With the Heritage Lighthouse Protection Act, will you actually be formalizing and taking ownership of the lighthouses in your societies?

Mr. Sterling: The act is moving along and we have been negotiating — at least the Town of Saugeen Shores has been negotiating for divestiture.

Ms. Tomori: For our four lighthouses.

Senator Raine: Is that going well?

capitaines et peut donner le cours. Plutôt que de payer une personne 600 \$ pour donner le cours, nous payons les livres et notre capitaine donne le cours. Le cours est bien structuré et nous pouvons compter sur de nombreuses forces dans la collectivité.

Le sénateur Cochrane : Dès le début, vous avez bénéficié de la collaboration de la Garde côtière, de Parcs Canada et ainsi de suite?

M. Sterling : Oui, c’est une merveilleuse collaboration.

Le président : Le phare appartient encore à la Garde côtière, n’est-ce pas?

M. Sterling : La Garde côtière gère le phare, oui. Nous nous occupons de tous les travaux sur le phare. La Garde côtière nous a vraiment aidés.

Mme Tomori : Nous attribuons notre réussite avec ces organismes à notre approche, à la façon dont nous avons fait nos demandes. Nous n’exigeons rien. Nous disons simplement : « Telle chose nous serait utile. » Lorsque vous voyez la photo du bateau, ce n’est pas une blague. C’est bien la photographie d’hommes dans un canot à rames. Nous ne savions pas quoi faire du bateau. Puis, ils ont trouvé un bateau de sauvetage. Ils ont alors demandé à la ville s’ils pouvaient s’en servir. Il était immobilisé dans un garage. Je pense qu’ils ont fait pour environ 1 000 \$ de dommages en le sortant du hangar. Ils ont dû faire des réparations, mais la ville a apporté son soutien. C’était un bateau de sauvetage hors service et il faisait l’affaire.

Le sénateur Cochrane : Comment réagit-on à l’automatisation du phare? Est-il aussi efficace que les phares qui ont un gardien?

M Sterling : Notre phare a été électrifié en 1954. Le dernier gardien du phare est alors parti et la ville s’est habituée à le voir inhabité. Toutefois, il demeure l’emblème de la collectivité, ce qui explique que les gens veulent qu’il soit préservé. Ils ont préservé la mémoire de Ronie Spencer et de tous les gardiens du phare. C’est une grosse affaire dans la collectivité. Cependant, le fait qu’il n’y ait plus de gardien ne dérange pas les gens parce que le phare fonctionne à l’électricité depuis longtemps.

Le sénateur Cochrane : Êtes-vous en train de dire qu’il est tout aussi efficace que lorsqu’il y avait un gardien?

M. Sterling : Oui.

Le sénateur Raine : C’est formidable d’entendre parler de vos réussites. J’aimerais savoir à qui appartiennent les phares. Nous pourrions peut-être les passer un à un. Avez-vous l’intention, en vertu de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, de remplir les formalités nécessaires pour prendre possession des phares dans vos sociétés?

M. Sterling : La loi continue d’évoluer et nous négocions — en tout cas, la ville de Saugeen Shores négocie — une cession.

Mme Tomori : Pour nos quatre phares.

Le sénateur Raine : Les négociations vont-elles bon train?

Ms. Tomori: Yes. We are moving in the right direction with that. How about the other ones? Do you know anything about those?

Mr. Fair: Point Clark is a national historic site, so it is not divested. I believe the Town of Kincardine has ownership of their light now, and there are a few others. There is the light in Cabot Head, which right now I believe the municipality has a lease on, which they have turned around and sublet to the Friends of Cabot Head. I do not know much detail about Cove Island. I believe Flower Pot Island is in Parks Canada, and then there is Cove Island as well. I am not sure about their status.

The Chair: This was just a regular divestiture process of the government, was it? They just divested with two municipalities? Is that what happened?

Mr. Fair: Some have already taken place, and some are on the new place. We are fortunate between our county level of government and the municipal level of government. They have become quite involved with the lighthouses. We are fortunate that our area understands tourism and the importance of the lighthouses to our tourism industry.

Senator Raine: All of us are concerned that the intention of the act is good, but it might not work properly. I am happy to hear that in your case you think it is working properly, and you will be able to take ownership of the lighthouses yourself and carry on with what you are doing. I presume that if you had a non-profit society in the other areas, that could happen in those places as well.

Mr. Fair: I hope so. Unfortunately, we have some, like Cove Island and Flower Pot Island, where friends groups might be involved, but unfortunately they might not be financially strong enough to take on the endeavour. That is the big concern here.

It is so much easier when you are working with the local municipal government or at the county level; it is difficult when you do not have support for some of the offshore lighthouses. For example, the visitation that Flower Pot Island takes on throughout the summer is huge. Tobermory is a buzz every day throughout the summer months with tours to Flower Pot Island.

Senator Hubley: Thank you for your presentations. I would like to follow up on the senator's comments. What do you charge for tours? What would a tour include? Does it mean the boat trip out? Does it mean the visitation? What sort of dollars are we looking at here?

Ms. Tomori: We charge \$28.25 per person on our boat, but our situation is unique because the island is a bird sanctuary, so we have restrictions; we are allowed only nine passengers per boatload twice a day in July because of the birds. In order to make that work, we have a guide, a captain and a crew member and then the nine paying passengers. It really makes it a unique trip, and we get many people having to come back or reschedule.

Mme Tomori : Oui. Nous avançons dans la bonne direction. Que dire des autres? En savez-vous quelque chose?

M. Fair : La pointe Clark est un site historique national. Il n'y a donc pas eu de cession. Je crois que la ville de Kincardine est maintenant propriétaire de son phare et c'est le cas aussi pour quelques autres villes. Il y a le phare à Cabot Head, pour lequel, je crois, la municipalité a conclu un bail pour ensuite le sous-louer aux Amis de Cabot Head. Je ne sais pas grand-chose au sujet de l'île Cove. Je crois que l'île Flowerpot relève de Parcs Canada, puis il y a l'île Cove. Je ne sais pas ce qu'il en est dans leur cas.

Le président : Cela n'a été qu'une procédure ordinaire de cession de la part du gouvernement, n'est-ce pas? Ils les ont simplement cédés à deux municipalités? Est-ce exact?

M. Fair : Certaines cessions ont déjà eu lieu et d'autres sont sur la table. Nous avons de la chance avec l'administration de notre comté et celle de notre municipalité. Elles s'intéressent beaucoup aux phares. Nous avons de la chance que notre région comprenne le tourisme et l'importance des phares pour notre industrie touristique.

Le sénateur Raine : Nous tenons tous à ce que l'intention de la loi soit bonne, mais il se pourrait qu'elle ne fonctionne pas correctement. Je suis heureuse d'entendre que, dans votre cas, vous trouvez qu'elle donne des résultats, et vous pourrez prendre possession des phares et poursuivre votre travail. Je présume que si vous aviez un organisme sans but lucratif dans un autre domaine, ce serait la même chose.

M. Fair : J'espère. Malheureusement, il y en a, comme l'île Cove et l'île Flowerpot, où des sociétés d'amis pourraient se dévouer, mais pourraient ne pas être suffisamment solides sur le plan financier pour se lancer dans cette entreprise. C'est la préoccupation majeure ici.

C'est tellement plus facile lorsque vous travaillez avec l'administration municipale locale ou l'administration du comté. C'est difficile lorsque vous n'avez pas de soutien, comme pour certains phares côtiers. Par exemple, le nombre de visiteurs qu'accueille l'île Flowerpot l'été est énorme. Il y a une effervescence à Tobermory chaque jour, tout l'été, en raison des visites à l'île Flowerpot.

Le sénateur Hubley : Merci de vos exposés. J'aimerais donner suite aux commentaires des sénateurs. Combien coûtent les visites? Qu'est-ce qui est inclus? La sortie en bateau est-elle incluse? Est-ce pour la visite seulement? De quel ordre sont les prix?

Mme Tomori : Nous demandons 28,25 \$ par personne qui prend notre bateau, mais notre situation est unique parce que l'île est un sanctuaire d'oiseaux. Nous avons donc des restrictions. Nous ne pouvons transporter que neuf passagers par traversée, à raison de deux traversées par jour en juillet, à cause des oiseaux. Pour que cela fonctionne, nous avons un guide, un capitaine et un équipier, puis les neuf passagers qui payent. C'est un voyage vraiment unique et bon nombre doivent revenir ou le reporter.

It is a two-hour tour altogether. It is a boat ride to the island, and the tourists get off the boat at the island. The crew member takes them up into the lighthouse, so they get to see out from the top of the lighthouse, and then the other guide takes them through the keeper's cottage and the gardens. Because we are right on the shoreline, there are all sorts of shipwreck talk and different things for them to discuss back and forth.

Senator Hubley: Are all of your lighthouses connected for a lighthouse tour? They are. Do you get tours, people coming specifically or bus tours coming just to visit lighthouses generally?

Mr. Fair: To a certain degree. Some of our lighthouses are quite limited to get to, for example Cove Island and Flower Pot Island. For Parks Canada, you would pay a fee to Parks Canada, then you would pay a fee to the boat tour company, and then you would get driven over to the island and get dropped off. For the volunteers, the friends of the group, their source of revenue is donations at the light station and selling water.

Senator Hubley: I am wondering about the potential for generating revenue at these stations. Will it ultimately cover the maintenance costs that you agreed to do? You did suggest that there was other maintenance that other people looked after, but you look after general maintenance, I believe?

Mr. Fair: Right. At Point Clark, for example, in our partnership with Parks Canada we do minor maintenance. We look after the furnace, the water heaters, things like that.

Senator Hubley: Parks Canada looks after painting?

Mr. Fair: The big stuff. Some of the painting.

Senator Hubley: What sort of things would Parks Canada look after?

Mr. Fair: They used to do a lot more of the painting and a lot more regularly, but their resources are limited as well at times.

Right now we charge \$5 per person at Point Clark. We are on the mainland so we are accessible to the public. We do quite a few bus tours throughout the summer to places like Cabot Head on the basis of donations. If 20,000 people come, they bring in a decent amount of money, but whether it is enough for the long term to do some of the bigger capital upgrades just depends. It helps us to keep up with the minor maintenance, and we hope that the big stuff will look after itself. Every once in a while we have to spend a lot of money on the big stuff too.

Senator Murray: For the record, if the light is active it belongs to the Crown, whether it is on a stick or in a lighthouse or wherever else. The others that you are talking about, Mr. Fair, belong to municipalities. They are no longer active lights.

Mr. Sterling: Some of them are private aids to navigation, such as Kincardine Lighthouse.

Senator Murray: They are no longer the property of the Crown.

C'est une activité de deux heures, tout compris. Il y a la traversée en bateau jusqu'à l'île, où les touristes débarquent. Le membre de l'équipage les amène au phare pour qu'ils puissent admirer la vue depuis le sommet du phare, puis l'autre guide les amène dans la maison du gardien et les jardins. Comme nous sommes directement sur le littoral, on parle beaucoup d'épaves de navires et les sujets ne manquent pas pour alimenter la discussion.

Le sénateur Hubley : Est-ce que tous vos phares sont connectés pour une visite? Ils le sont. Y a-t-il des gens ou des autobus de gens qui viennent juste pour visiter les phares en général?

M. Fair : Jusqu'à un certain point. Certains de nos phares ne sont pas faciles d'accès, par exemple ceux sur l'île Cove et l'île Flowerpot. Pour Parcs Canada, vous paieriez des droits à Parcs Canada, puis des droits à la compagnie de transport par bateau, puis vous vous feriez conduire sur l'île. Les bénévoles, les amis du groupe, tirent leurs revenus des dons à la station de phare et de la vente d'eau.

Le sénateur Hubley : Je m'interroge sur la possibilité de générer des revenus à ces stations. Couvriront-ils les coûts de l'entretien que vous avez accepté de prendre en charge? Vous avez laissé entendre que d'autres personnes s'occupaient d'entretien, mais vous vous occupez de l'entretien général, je crois?

M. Fair : C'est exact. À la pointe Clark, par exemple, dans le cadre de notre partenariat avec Parcs Canada, nous faisons les travaux mineurs d'entretien. Nous nous occupons de la chaudière, des chauffe-eau et d'autres choses du genre.

Le sénateur Hubley : C'est Parcs Canada qui s'occupe de la peinture?

M. Fair : Les gros travaux. Une partie de la peinture.

Le sénateur Hubley : De quel genre de choses s'occupe Parcs Canada?

M. Fair : Parcs Canada faisait beaucoup plus de peinture et beaucoup plus régulièrement, mais ses ressources sont aussi parfois limitées.

En ce moment, le prix est de 5 \$ par personne à la pointe Clark. Comme nous ne sommes pas sur une île, nous sommes accessibles au public. Nous faisons un grand nombre de visites en autobus tout au long de l'été à des endroits comme Cabot Head et recueillons des dons en échange. Si 20 000 personnes viennent, cela rapporte une bonne somme, mais de là à dire qu'à long terme c'est suffisant pour payer les gros travaux de rénovations, cela dépend. Cela nous aide à assurer les travaux mineurs d'entretien et nous espérons que les gros travaux pourront se financer. De temps à autre, nous devons aussi faire de grosses dépenses pour de gros travaux.

Le sénateur Murray : Pour le compte rendu, si le feu est en service, il appartient à la Couronne, qu'il soit sur un poteau ou dans un phare ou ailleurs. Les autres dont vous parlez, monsieur Fair, appartiennent aux municipalités. Ils ne sont plus en service.

M. Sterling : Certains sont des aides privées à la navigation, comme le phare Kincardine.

Le sénateur Murray : Ils n'appartiennent plus à la Couronne.

Mr. Sterling: That is right.

Senator Murray: Chantry Island has been de-staffed and automated since 1954. Things started falling apart over a period of time. Forty years later, you came and began quite a restoration project. You said that this was done with permission from five levels of government.

One of my concerns, which perhaps others have as well, is the fact that as soon as the Heritage Lighthouse Protection Act was proclaimed, the Department of Fisheries and Oceans or the Coast Guard or other agency designated just about every active light, except those that are staffed, as surplus to their requirements. This has caused a great deal of confusion among potential applicants to take over these properties about what they will do.

More than that, it seems that if the department is serious and truly declares them surplus, the same thing will happen to these lights that happened at Chantry Island; the property will start to deteriorate and all the rest of it.

What advice do you have for groups that are forming or might form about how they should handle this? What should their relationship be with the government or the Coast Guard in terms of lights that are automated and still active?

Mr. Sterling: I have gone through this. I have given 89 talks across Canada.

Senator Murray: Summarize one for us.

Mr. Sterling: I gave two talks to a lighthouse group down near Burlington, Ontario, where they have a lovely little John Brown historic light. My advice to them was to get started. They seemed to want to deal with the top level of government. They were dealing with Sheila Copps. They want to deal with Union Gas Limited to give them some big upfront donations. The advice is to get started, and private donations will come in sizable amounts. We have \$350,000 from people. My advice seems trivial, but if they just get going, they can deal with government later, which will be cooperative if they have already started. I am talking about the working levels of these organizations.

Senator Murray: In the case of Chantry Island, the government owns the lighthouse, the light and, I presume, the property. You do not own the land, really.

Mr. Sterling: We lease the property from the government.

Senator Murray: You lease the property from the federal government. When you want to make various changes and improvements, I presume you have to negotiate with the government.

Mr. Sterling: We talk to them. They became so trusting that a phone conversation does it.

Senator Murray: What is this about Canadian Heritage not being in a position to look after its own properties, Mr. Fair? That is what you are telling us, I understand.

M. Sterling : C'est exact.

Le sénateur Murray : Le phare de l'île Chantry a été privé de gardien et est automatisé depuis 1954. À la longue, les choses ont commencé à se détériorer. Quarante ans plus tard, vous êtes intervenu et avez entamé tout un projet de restauration. Vous avez dit l'avoir fait avec la permission de cinq niveaux de gouvernement.

Une chose me préoccupe, et en préoccupe peut-être d'autres aussi : c'est le fait que dès la promulgation de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, le ministère des Pêches et des Océans ou la Garde côtière ou un autre organisme a déclaré excédentaire pratiquement chaque phare en service, sauf ceux qui ont un gardien, ce qui a causé beaucoup de confusion parmi les demandeurs potentiels pour reprendre ces phares quant à ce qu'ils feront.

Plus encore, il semble que, si le ministère est sérieux et les considère vraiment comme excédentaires, il arrivera à ces phares la même chose qu'à l'île Chantry. Leur structure commencera à se détériorer et tout le reste.

Quels conseils donneriez-vous aux groupes qui se forment ou qui pourraient se former sur la façon de s'y prendre? Quelles relations devraient-ils avoir avec le gouvernement ou la Garde côtière pour les phares automatisés et encore en service?

M. Sterling : Je l'ai fait. J'ai donné 89 conférences dans tout le Canada.

Le sénateur Murray : Résumez-en une pour nous.

M. Sterling : J'ai donné deux conférences à un groupe intéressé aux phares près de Burlington, en Ontario, où ils ont un charmant petit phare historique construit par John Brown. Je leur ai conseillé de se mettre à l'oeuvre. Ils semblaient vouloir traiter avec le plus haut niveau de gouvernement. Ils traitaient avec Sheila Copps. Ils voulaient que la Union Gas Limited leur fasse tout de suite de généreux dons. Le conseil est de commencer et les dons privés afflueront. Nous avons reçu 350 000 \$ de particuliers. Mon conseil semble futile, mais s'ils démarrent, ils pourront traiter plus tard avec le gouvernement, qui collaborera d'autant plus qu'ils auront déjà démarré. Je parle des niveaux opérationnels de ces organisations.

Le sénateur Murray : Dans le cas de l'île Chantry, le gouvernement est propriétaire du phare, du feu et, je présume, du terrain. Le terrain ne vous appartient pas, vraiment.

M. Sterling : Le gouvernement nous loue le terrain à bail.

Le sénateur Murray : Le gouvernement fédéral vous loue le terrain à bail. Lorsque vous voulez apporter d'importants changements et améliorations, je présume que vous devez négocier avec le gouvernement.

M. Sterling : Nous discutons avec eux. Ils nous font tellement confiance maintenant que tout se règle au téléphone.

Le sénateur Murray : Pourquoi Patrimoine canadien n'est pas en position de s'occuper de ses propres biens, monsieur Fair? C'est ce que vous nous dites, si je comprends bien.

Mr. Fair: I find that sometimes funding might not be what it used to be in Parks Canada. Funding levels can go up or down. For Point Clark we are awaiting a major restoration project. We are hoping to see the funding for it. They are talking about \$1.5 million.

Senator Murray: We are talking about a national historic site.

Mr. Fair: Yes.

Senator Murray: Where is your organization in all of this?

Mr. Fair: I work for the Township of Huron-Kinloss. My job is to manage it as a museum and hire the students and staff to work in it.

Senator Murray: What do you manage as a museum?

Mr. Fair: I manage the lightkeeper's house. Point Clark Lighthouse is a museum, and we do tours up the tower.

Senator Murray: It is no longer an active light.

Mr. Fair: The lighthouse is still an active light. It is automated.

Senator Murray: The Coast Guard has some responsibility for it.

Mr. Fair: Right. It was upgraded a few years ago with a new automated light.

Senator Murray: They look after it and presumably visit it a couple of times a year and do whatever they have to do.

Mr. Fair: Yes.

Senator Murray: The rest of the property is a national historic site. Either Parks Canada is looking after it or they are not doing so. What do you have to do?

Mr. Fair: No, it is not to that degree. Unfortunately, the resources are a little bit thin at times. However, there is some movement between Parks Canada and the Department of Fisheries and Oceans that Point Clark is looking at. The tower has excessive spalling, to the point that they closed it in 2010, so we could not take tours up the tower. I understand that there is a tender document. They are looking at construction. They have done the construction drawings with the engineer's recommendations. We hope that they will come forth this spring.

Senator Marshall: Congratulations. You are telling an incredible story. My first question is about money. Ms. Tomori, you talked about fundraising \$770,000. I would like you to speak to that briefly.

Mr. Fair, you talked about where your money comes from, and I am certainly interested. It is like a story of power of the people. If you can give me some information, I would be interested in knowing.

M. Fair : Je trouve que, parfois, le financement n'est peut-être pas ce qu'il était à Parcs Canada. Les niveaux de financement peuvent monter ou descendre. Pour la pointe Clark, nous sommes en attente pour un grand projet de restauration. Nous espérons que nous aurons le financement nécessaire. Ils parlent de 1,5 million de dollars.

Le sénateur Murray : Nous parlons d'un site historique national.

M. Fair : Oui.

Le sénateur Murray : Où se situe votre organisme dans tout cela?

M. Fair : Je travaille pour le canton de Huron-Kinloss. Mon travail consiste à le gérer comme un musée et à embaucher des étudiants et du personnel pour y travailler.

Le sénateur Murray : Qu'est-ce que vous gérez comme un musée?

M. Fair : Je gère la maison du gardien du phare. Le phare de la pointe Clark est un musée et nous faisons monter les gens dans la tour.

Le sénateur Murray : Ce phare n'est plus en service.

M. Fair : Le phare est encore en service. Il est automatisé.

Le sénateur Murray : La Garde côtière assume une partie de la responsabilité.

M. Fair : Exact. Il a été modernisé il y a quelques années avec un nouveau feu automatique.

Le sénateur Murray : Ils s'en occupent et, on peut supposer, s'y rendent plusieurs fois par année et font ce qu'ils ont à faire.

M. Fair : Oui.

Le sénateur Murray : Le reste des lieux est un site historique national. Soit Parcs Canada s'en occupe soit il ne le fait pas. Que devez-vous faire?

M. Fair : Non, ce n'est pas à ce point. Malheureusement, les ressources sont parfois minimes. Toutefois, il y a des mouvements entre Parcs Canada et le ministère des Pêches et des Océans sur lesquels on compte à la pointe Clark. La tour s'effrite trop, au point où elle a été fermée en 2010. Nous ne pouvions plus y faire monter des visiteurs. Je crois comprendre qu'un appel d'offres a été lancé pour des travaux de construction. Ils ont fait des dessins d'exécution en suivant les recommandations d'un ingénieur. Nous espérons avoir des nouvelles ce printemps.

Le sénateur Marshall : Félicitations. Vous racontez une histoire incroyable. Ma première question porte sur l'argent. Madame Tomori, vous avez dit avoir levé 770 000 \$. J'aimerais que vous en parliez brièvement.

Monsieur. Fair, vous avez parlé de vos sources de revenus et cela m'intéresse certainement. C'est comme une histoire sur le pouvoir du peuple. Si vous pouviez me donner de l'information, je serais intéressée d'en savoir plus.

Ms. Tomori: The money is a combination of \$275,000 worth of tours, \$75,000 from the sale of souvenirs in the tour base, and then we had donors and we had fundraisers, such as barbecues, fish fries and other events.

Senator Marshall: Who arranged all of these fundraising activities?

Ms. Tomori: Mr. Sterling was behind much of it, and the board of directors. There are other community groups as well, such as the ladies group in Southampton since 1956. They are called the Chantry Island Chambettes. They have given us money from their various fundraisers. They have a sleepover once a year at Chantry Island and each of their members pays \$100 to go. Unique things are done that involve the island.

Senator Marshall: There is that commitment to raise money.

Ms. Tomori: Yes.

Senator Marshall: Mr. Fair, perhaps you can tell us a little bit about the money.

Mr. Fair: Let us take the Point Clark Lighthouse as an example. We run a deficit to open it up for two and a half months for the summer season for a museum. We run anywhere from a \$5,000 to a \$10,000 deficit. The municipality is prepared to do that.

Senator Marshall: The municipality picks that up, does it?

Mr. Fair: Yes. We consider it a beacon for tourism. The Lake Huron Shoreline Tourism Partners and Sunsets.com have been funding partners. Bruce County Tourism is one of our biggest funding partners. Bruce County Museum and Cultural Centre, the archives, is another one, as is the province.

Senator Marshall: Congratulations. It is an excellent brochure, I must say.

Senator Poirier: Thank you for being here. I apologize for being a few minutes late and missing the beginning of your presentation. From what I heard, you are active and an inspiration to many others out there who might want to head down the same path.

You spoke about the \$750,000. Is that an amount you collect annually?

Ms. Tomori: No, that would be our total to date, from 1997 to 2010. We are not open for 2011 yet.

Senator Poirier: In terms of your capability of operation cost, I know you have a lot of volunteers. How many volunteers do you need a day in order to operate? That would include your gift shop, boat tours, guides and everything.

Mme Tomori : Sur cet argent, 275 000 \$ provenaient des visites guidées, et 75 000 \$ de la vente de souvenirs aux visiteurs, puis nous avons reçu des dons et nous avons organisé des collectes de fonds, comme des barbecues, des repas de poisson et d'autres événements.

Le sénateur Marshall : Qui a organisé toutes ces activités de collecte de fonds?

Mme Tomori : M. Sterling, qui était responsable d'un grand nombre, et le conseil d'administration. Il y a d'autres groupes communautaires, comme le groupe des dames de Southampton, qui existe depuis 1956. Elles s'appellent les Chantry Island Chambettes. Elles nous ont donné de l'argent provenant de leurs diverses collectes de fonds. Elles organisent chaque année une nuitée à l'île Chantry et chaque membre de leur groupe paye 100 \$ pour être de la partie. Des activités uniques sur le thème de l'île sont organisées.

Le sénateur Marshall : On ne ménage pas les efforts pour recueillir des fonds.

Mme Tomori : Non.

Le sénateur Marshall : Monsieur Fair, vous pourriez peut-être nous parler un peu des fonds.

M. Fair : Prenons par exemple le phare de la pointe Clark. Nous accumulons un déficit pour l'ouvrir deux mois et demi pendant l'été pour un musée. Nous avons un déficit de 5 000 \$ à 10 000 \$. La municipalité est d'accord.

Le sénateur Marshall : La municipalité l'éponge, n'est-ce pas?

M. Fair : Oui. Nous considérons le phare comme un lieu touristique. Lake Huron Shoreline Tourism Partners et Sunsets.com sont des partenaires financiers. Bruce County Tourism est l'un de nos plus importants partenaires financiers. Le Musée et Centre culturel de Bruce County, les archives, en est un autre, tout comme la province.

Le sénateur Marshall : Félicitations. Je dois dire que c'est une excellente brochure.

Le sénateur Poirier : Merci d'être venus. Je m'excuse de mon léger retard et d'avoir manqué le début de votre exposé. D'après ce que j'ai entendu, vous êtes actif et vous êtes une source d'inspiration pour bien d'autres qui pourraient vouloir emprunter la même voie.

Vous avez parlé de 750 000 \$. Est-ce une somme que vous levez chaque année?

Mme Tomori : Non, c'est le total que nous avons amassé jusqu'à maintenant, de 1997 à 2010. Nous ne sommes pas encore ouverts pour 2011.

Le sénateur Poirier : Pour ce qui est de votre capacité à assumer le coût de fonctionnement, je sais que vous avez un grand nombre de bénévoles. Combien vous en faut-il par jour pour fonctionner, y compris pour la boutique de cadeaux, le transport en bateau, les guides et tout le reste.

Who looks after the insurance for the boat, the liability if something should happen to these people you are hauling over, the maintenance and care of your gift shop and the ordering of your supplies? Is that all done by volunteers? Do you have any paid employees at all?

Ms. Tomori: We apply for student grants. I manage the tour base myself; I work, but I manage it as a volunteer. I try to get two summer students, and we apply for grants for them; sometimes we get them and sometimes we do not. We get a \$2 an hour subsidy for sure, but sometimes we can get full wages for a few weeks.

It is imperative to involve the youth and have them help. It is a lesson for them and an awesome job for these summer students. Some of them have volunteered for us in the past, so it is a pleasure to be able to hire them in the summer and give them a few hours. One of our students is capable of being a captain on the boat. They are dedicated and loyal.

I have the same people among my volunteers in the tour base. The same people volunteer every Monday morning for the whole summer. It is not that every day you will have a different variety. There is continuity there. We have someone in charge of the captains, another volunteer in charge of the crew and another in charge of the tour guides. It is not daunting on one person.

Another thing we worry about and are conscious of is burnout. The last thing we want to do is burn out our volunteers. In August, for example, we could have as many tours a day as we want because the restriction for the bird sanctuary is off. However, we do not. We put one more on at 9:30 a.m., but we do not go crazy because we do not want to burn out our volunteers and have the tours not happen.

Senator Poirier: Is it your organization that covers the liability and insurance costs?

Ms. Tomori: Yes. Of the \$750,000 we have taken in, our expenses were probably \$668,000.

Senator Poirier: You also mentioned having nine people per day on your boat for the tour.

Ms. Tomori: Nine paying passengers and a captain, crew and tour guide. The boat holds 12 people.

Senator Poirier: Is it one trip a day?

Ms. Tomori: We do two trips in the afternoon in July, seven days a week. In August, we do three trips a day, seven days a week. In the shoulder season — May and June — we do weekends, and in September we do only the first two weekends.

We rely on weather, and it can be treacherous to try to get out there. We cancel when we need to. Last year, for example, we had 36 boatloads cancel because of weather. We try to get them to the range lights or somewhere else — redirect them to keep them as customers.

Qui s'occupe des assurances pour le bateau, l'assurance responsabilité au cas où quelque chose arriverait à des passagers que vous transportez, de l'entretien et de la tenue de votre boutique de cadeaux et des commandes de fournitures? Est-ce que tout cela est fait par des bénévoles? Avez-vous des employés?

Mme Tomori : Nous faisons des demandes de subventions pour employer des étudiants. Je m'occupe du lieu de départ des visites moi-même, mais à titre de bénévole. J'essaie de recruter deux étudiants pour l'été et nous faisons des demandes de subventions pour les embaucher. Parfois nous en obtenons, parfois non. Nous obtenons certes une subvention de 2 \$ l'heure, mais il arrive que nous obtenions le salaire complet pour quelques semaines.

Il est impératif que des jeunes participent, qu'ils mettent la main à la pâte. C'est instructif pour eux et c'est un emploi d'été génial. Certains ont déjà travaillé pour nous comme bénévoles. Nous sommes donc heureux de pouvoir les embaucher l'été et leur donner quelques heures de travail. Un de nos étudiants peut assumer la fonction de capitaine du bateau. Ils sont dévoués et loyaux.

Je travaille toujours avec les mêmes bénévoles au lieu de départ des visites. Les mêmes personnes proposent leurs services comme bénévoles tous les lundis matin pendant tout l'été. Les gens ne changent pas tous les jours. Il y a continuité. Une personne est en charge des capitaines, une autre se charge de l'équipage et une autre se charge des guides touristiques. Ce n'est pas lourd pour personne.

Il y a autre chose qui nous préoccupe et dont nous sommes conscients et c'est l'épuisement. La dernière chose que nous voulons c'est épuiser nos bénévoles. En août, par exemple, nous pourrions faire autant de visites guidées par jour que nous le voulons parce que les restrictions en raison du sanctuaire d'oiseaux sont levées. Mais nous ne le faisons pas. Nous ajoutons une visite à 9 h 30, mais nous n'exagérons pas parce que nous ne voulons pas épuiser nos bénévoles, ce qui mettrait fin aux visites.

Le sénateur Poirier : Est-ce votre organisation qui paye les primes d'assurance responsabilité et d'autres assurances?

Mme Tomori : Oui. Sur les 750 000 \$ que nous avons encaissés, nous avons dépensé probablement 668 000 \$.

Le sénateur Poirier : Vous avez aussi mentionné que vous transportiez neuf personnes par jour en bateau pour la visite.

Mme Tomori : Neuf passagers payants et un capitaine, un équipier et un guide touristique. Le bateau prend 12 personnes.

Le sénateur Poirier : Vous faites un voyage par jour?

Mme Tomori : Nous faisons deux voyages en après-midi, en juillet, sept jours sur sept. En août, nous faisons trois voyages par jour, sept jours sur sept. Durant l'entre-saison — en mai et en juin — nous offrons les voyages la fin de semaine et, en septembre, nous n'offrons les voyages que les deux premières fins de semaine.

Nos activités dépendent des conditions météo et il peut être périlleux de tenter une sortie. Au besoin, nous les annulons. L'année dernière, par exemple, nous avons annulé 36 sorties en bateau en raison du temps. Nous tentons alors d'amener les visiteurs aux feux d'alignement ou ailleurs, de leur faire voir autre chose pour ne pas perdre de clients.

Senator Poirier: How long does your tour last? You said it was \$28.25 per person. Is that an hour or two hours?

Ms. Tomori: Two hours.

Senator Poirier: You said that in that two-hour tour you also talk about your coastline, things that could happen and shipwrecks. Who helps you do the research so that you have enough interesting information to provide on the tours? Is this research done by volunteers? Is there a database, or does Parks Canada fill in?

Ms. Tomori: Initially, the research was started by John Weichel, who used to be a newspaperman — he wrote columns for newspapers. He actually became a historian at the museum. He did all the research and had all the information so that we could come up with a script. That helps with the success of our volunteers. If you give them a script, they know what they are talking about; they have the history and all of that right there.

Senator Poirier: Too bad we could not find you a nice volunteer to help spread this good news to all of Canada.

Senator MacDonald: I guess that is for us to do.

First, I cannot tell you how much I admire the work you have done. Sometimes we almost lose hope trying to find a solution to this. I can speak for my colleagues here that we are concerned about the lighthouses in this country for their value in heritage and tourism. They do have intrinsic value. What you have done exemplifies that and shows that communities feel the same way. It is a matter of finding the template we can apply. It is so multifaceted with Parks Canada's involvement, municipal involvement and Coast Guard involvement. It is a matter of trying to find the proper solution for these things.

I want to ask a question about your fee structure. What percentage of your money do you raise from fees? For example, I notice you have a group rate. For some sites you have a fee; for others people can volunteer money; and for some you have no fee at all. Why have you taken that approach, and why would you not have some small fee for each one?

Mr. Fair: Cabot Head Lighthouse is run the Friends of Cabot Head. They do not charge a fee but just accept donations. They find that they likely generate more money from donations than they would if they put a fee to it. Another of their fundraising efforts is having people live at the lighthouse. You live in the lighthouse at Cabot Head and you might pay a fee to live there for a week. However, you will weed the flowerbeds; sell pop and water; and do this, that and the other thing. That is part of your job, and you pay to do that. What a concept.

Senator MacDonald: You mentioned the Point Clark Lighthouse, which is a national historic site. The chair mentioned that the lighthouse in my hometown of Louisbourg is a national historic site. I am sure we have the same levels of

Le sénateur Poirier : Combien de temps dure votre visite? Vous avez dit que cela coûtait 28,25 \$ par personne. Est-ce une heure ou deux?

Mme Tomori : Deux heures.

Le sénateur Poirier : Vous avez dit que, durant cette visite de deux heures, vous parlez aussi de votre littoral, de choses qui pourraient se produire et d'épaves de navire. Qui vous aide à faire les recherches pour que vous ayez suffisamment d'information intéressante à transmettre aux visiteurs? Ces recherches sont-elles faites par des bénévoles? Y a-t-il une base de données ou est-ce Parcs Canada qui vous fournit l'information?

Mme Tomori : Initialement, c'est John Weichel, ancien journaliste — il écrivait des chroniques pour des journaux — qui a commencé les recherches. Il est en fait devenu historien au musée. Il a fait toutes les recherches et détenait toute l'information de sorte que nous avons pu rédiger un texte. Cela aide les bénévoles à bien faire leur travail. Si vous leur donnez un texte, ils savent de quoi ils parlent. Ils se mettent tout de suite au courant de l'histoire et de tout ce qu'il faut savoir.

Le sénateur Poirier : C'est dommage que nous n'ayons pas pu vous trouver un gentil bénévole pour répandre cette bonne nouvelle dans tout le Canada.

Le sénateur MacDonald : Je pense que c'est notre travail.

D'abord, je ne peux vous dire à quel point j'admire le travail que vous avez fait. Il arrive que nous perdions presque espoir de trouver une solution. Je peux dire pour mes collègues ici que nous nous préoccupons des phares dans notre pays en raison de leur valeur patrimoniale et touristique. Ils ont une valeur intrinsèque. Ce que vous avez fait le montre et montre que les collectivités en pensent autant. Il s'agit de trouver un modèle à suivre. C'est une question à multiples facettes en raison de la participation de Parcs Canada, de la municipalité et de la Garde côtière. Il s'agit de trouver la bonne formule.

Je veux poser une question au sujet de votre barème de prix. Quel pourcentage de votre argent tirez-vous des frais d'admission? Par exemple, je remarque que vous avez un tarif de groupe. Pour certains sites, vous avez des frais d'entrée, pour d'autres, les gens peuvent faire un don et certains sites sont même gratuits. Pourquoi avez-vous adopté cette approche et pourquoi n'auriez-vous pas des frais peu élevés à chaque site?

M. Fair : Le phare de Cabot Head est sous la direction des Amis de Cabot Head. Ils ne font pas payer l'entrée, mais acceptent les dons. Ils estiment qu'ils génèrent probablement plus d'argent en sollicitant des dons que s'ils faisaient payer l'entrée. Ils recueillent également des fonds en permettant à des gens de vivre dans le phare. Vous vivez dans le phare de Cabot Head et vous payez pour y passer une semaine. Toutefois, vous devez sarcler les plates-bandes, vendre des boissons gazeuses et de l'eau et faire d'autres choses. Cela fait partie de votre travail et vous payez pour le faire. C'est toute une idée.

Le sénateur MacDonald : Vous avez mentionné le phare de la pointe Clark, qui est un site historique national. Le président du comité a mentionné que le phare dans ma ville natale, Louisbourg, est un site historique national. Je suis certain que

government we have to deal with. You said the interior tours of the Point Clark Lighthouse were stopped last year. Do they have to do some work?

Mr. Fair: Yes.

Senator MacDonald: When it comes to large capital expenditures of that kind, does the Coast Guard participate, or is it just Parks Canada?

Mr. Fair: I cannot tell you where the funding is coming from. All I know is that the tender documents have been released, and we are hoping that I will hear word. I have not been actively involved in that process. It has been Parks Canada and the Department of Fisheries and Oceans, DFO.

Senator MacDonald: Time is short. I have so many questions. Thank you for coming. You might hear from us again.

The Chair: I was just thinking that we might try to do that, although we have time problems ourselves.

Senator Patterson: What you have done is so impressive. I would like you to elaborate on a couple of things, Ms. Tomori. Can you tell us a bit about the international conference? What kind of people did you meet, and what kind of international fraternity is there?

Ms. Tomori: We struck a committee to organize it, and two of our representatives travelled around to see speakers speak. They did not just phone people and say, "Come and speak at our conference." They went and cherry-picked or headhunted — or however you want to say it — and got really good speakers with very good presentations.

We also were connected through the Internet with a couple from Italy who wanted to come to the conference and who offered to speak about Italian lighthouses. I think it was through Mr. Sterling that they contacted us. They flew to Ontario at their own expense. I think we put them up, or found somewhere for them to stay. The community embraced the fact that they would travel that far just to come and speak about lighthouses. It means as much to the Italians as it does to us.

Among the people who came there were tons of Americans. I could not believe it. Because the conference was happening at the museum, I was at the tour base. At about six o'clock in the morning, there was a gentleman at the door who had arrived early and wanted to see every lighthouse he could, because he still wanted to be at the nine o'clock session. We gave him maps and directions. It was amazing. There were many people from the United States. They had a great time. It was an awesome thing.

Senator Patterson: You seem to be describing a passion, an enthusiasm, an obsession, some might say. Do we have a nerve we can touch to establish some kind of a trust or a national initiative to gather this energy that some people have?

nous devons traiter avec les mêmes niveaux de gouvernement. Vous avez dit que les visites intérieures du phare de la pointe Clark avaient cessé l'année dernière. Y a-t-il des travaux à faire?

M. Fair : Oui.

Le sénateur MacDonald : Pour des dépenses d'immobilisations aussi importantes, est-ce que la Garde côtière participe ou est-ce seulement Parcs Canada?

M. Fair : Je ne peux pas vous dire d'où le financement provient. Tout ce que je sais, c'est que des documents d'appel d'offres ont été publiés et que nous espérons que j'en aurai des échos. Je n'ai pas participé activement à ce processus. C'est Parcs Canada et le ministère des Pêches et des Océans qui s'en sont occupés.

Le sénateur MacDonald : Le temps file. J'ai tellement de questions. Merci d'être venus. Il se peut que nous recommuniquions avec vous.

Le président : Je pensais justement que nous pourrions essayer de faire cela, bien que nous ayons nous-mêmes des contraintes de temps.

Le sénateur Patterson : Ce que vous avez fait est si impressionnant. J'aimerais que vous nous donniez plus de détails sur certaines choses, madame Tomori. Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur le congrès international? Quel genre de personnes y avez-vous rencontrées et quel genre de fraternité internationale existe-t-il?

Mme Tomori : Nous avons formé un comité organisateur et deux de nos représentants sont allés entendre des conférenciers à différents endroits. Ils ne se sont pas contentés de téléphoner à des gens pour les inviter à présenter une conférence à notre congrès. Ils sont allés sur place pour repérer des personnes et ont trouvé de très bons conférenciers qui ont présenté de très bons exposés.

Nous entretenons aussi des liens par Internet avec un couple d'Italie qui voulait venir au congrès et qui ont offert d'y parler des phares italiens. Je pense qu'ils nous ont contactés par l'intermédiaire de M. Sterling. Ils sont venus en Ontario à leurs frais. Nous leur avons trouvé un endroit où loger, si j'ai bonne mémoire. La collectivité était enthousiasmée de voir qu'ils venaient d'aussi loin juste pour venir parler de phares. Les Italiens leur accordent autant d'importance que nous.

Parmi les gens qui sont venus, il y avait beaucoup d'Américains. J'avais peine à le croire. Comme le congrès se déroulait au musée, j'étais au point de départ des visites. Vers 6 heures, un homme s'est présenté à la porte. Il s'était présenté tôt parce qu'il voulait voir tous les phares qu'il pouvait voir avant la séance de 9 heures, qu'il ne voulait pas manquer. Nous lui avons remis des cartes et des directions. C'était stupéfiant. Il y avait beaucoup de monde venu des États-Unis. Ces gens ont passé un excellent séjour. C'était génial.

Le sénateur Patterson : Vous semblez décrire une passion, un enthousiasme, on pourrait même dire une obsession. Y a-t-il un point sensible que nous pouvons toucher pour établir une sorte de fonds ou une initiative nationale pour rassembler l'énergie qui anime certaines personnes?

Mr. Sterling: I was a little worried about appealing locally. The fruit falls from the tree, and it is local. We were interested in convincing our local people that it could be done early on, and my message was economic for them rather than heritage. Our motivation is heritage, but to them I sold the economics of having us do this. It would be beneficial to the community.

I think, if you can combine the economic component, it is like a two-dimensional vector with two components. One is the heritage component, but do not forget that the local economic component will convince people who are seemingly unconvinced at the start.

Senator Patterson: Thank you.

The Chair: It is past 6:30. I know Senator Raine has a question, but Mr. Noreau will stay with us. Do you have a quick question?

Senator Raine: It is just a quick question. I know there are mechanisms in other areas for fundraising, for instance, Ducks Unlimited Canada and the Nature Conservancy of Canada. I am thinking that obviously we need to have funding and support and spark plugs from the local area, because it is only people's passion locally that will keep these lighthouses alive and well. However, to share them with the world sometimes takes a bigger push. I think there is room for a national historic preservation society that maybe would raise money on a national and international level to have a fund to do the major jobs. Does that make sense to you? Would you be willing to share your expertise in founding something like that?

Mr. Sterling: That is a really good idea, like a Lighthouses Unlimited.

Senator Raine: Yes.

Mr. Sterling: Good idea.

The Chair: On that positive note, now that you are committed to an international program, we send you away with lots of work to do.

Thank you for coming. As people have said, it has been very impressive. We have learned a lot, and we congratulate you on what you have done. Perhaps we can continue the conversation some other way. I am not sure how, but we will try.

Mr. Noreau is staying, if people have other questions. We do have the Quebec people appearing, but they do not have a time constraint, do they?

Danielle Labonté, Clerk of the Committee: Not as much, no.

The Chair: We welcome officially Mr. Peter Noreau. Please make a presentation to us, and then we will have some questions.

M. Sterling : Je craignais un peu de lancer un appel local. Les fruits tombent de l'arbre et c'est local. Nous voulions convaincre notre population locale que cela prendrait peu de temps et mon message pour elle était plus économique que patrimonial. Ce qui nous motive, c'est le patrimoine, mais pour elle, j'ai dit que nous devions le faire pour les avantages économiques qui en découleraient. Ce serait avantageux pour la collectivité.

Je pense que, si vous pouvez combiner la dimension économique, c'est comme un vecteur à deux dimensions. L'une des dimensions est patrimoniale, mais n'oubliez pas que la dimension économique locale convaincra des gens qui semblent peu convaincus au départ.

Le sénateur Patterson : Merci.

Le président : Il est passé 18 h 30. Je sais que le sénateur Raine a une question, mais M. Noreau restera avec nous. Avez-vous une question rapide?

Le sénateur Raine : C'est une question rapide. Je sais qu'il existe des moyens pour recueillir des fonds dans d'autres domaines, par exemple, à Canards Illimités Canada et à Conservation de la nature Canada. Je pense que, manifestement, nous avons besoin de financement, de soutien et de publicité locale parce que seule la passion de la population locale permettra de conserver ces phares et de les garder en bon état. Toutefois, pour les faire connaître au monde, il faut parfois une promotion plus vigoureuse. Je pense qu'il y a de la place pour une société historique nationale de préservation qui pourrait recueillir des fonds à l'échelle nationale et internationale pour constituer un fonds destiné à financer les travaux majeurs. Est-ce que cela vous semble logique? Accepteriez-vous de mettre votre savoir-faire à contribution pour que soit fondé un tel organisme?

M. Sterling : C'est vraiment une bonne idée, du genre Phares Illimités.

Le sénateur Raine : Oui.

M. Sterling : Bonne idée.

Le président : Sur cette note positive, maintenant que vous avez dit être intéressé par un programme international, nous vous donnons congé avec beaucoup de pain sur la planche.

Merci d'être venus. Comme certains l'ont dit, c'était très impressionnant. Nous avons beaucoup appris et nous vous félicitons de ce que vous avez fait. Peut-être pourrions-nous poursuivre les échanges d'une autre façon? Je ne suis pas certain de savoir comment, mais nous essaierons.

M. Noreau reste, s'il y en a qui ont d'autres questions. Les gens du Québec comparaissent, mais ils ne sont pas pressés, n'est-ce pas?

Danielle Labonté, greffière du comité : Pas autant, non.

Le président : Nous souhaitons officiellement la bienvenue à M. Peter Noreau. Veuillez nous présenter votre exposé, puis nous vous poserons des questions.

Mr. Noreau: I am comfortable in both languages, so if someone has questions in French, I can make it whatever you want, part in French, part in English; it is all the same to me.

First, I want to put forward one thing, like my colleagues from Ontario. As the gentleman at the end said before, and I will add a little emphasis, you have to be crazy to do what we are doing.

I am extremely proud and happy to represent not only the province of Quebec, but the whole lighthouse process across Canada. I happen to work also with the Consultative Group on Heritage Lighthouse Protection Act here in Ottawa under the guidance of Senator Carney.

With my numbers, it is certainly not a real estate business. I am personally totally against that. If people just have a quick look on the Internet and say, "I can acquire a lighthouse and a nice piece of property," give it a year or two or three or twenty — it will be down, and they will use the land for another purpose. That is not my philosophy.

I am jumping from one point to another. I am now talking about budget. I spent a little over \$2,000 just on a cell phone last summer. In 2010, I had 58 different interviews with the media regarding the sale of a lighthouse. Being who I am, an old French Canadian with some Irish blood, I said the lighthouses for me are not for sale; you have to deserve it if you want a lighthouse.

I am saying that because I restored one on my own. I am just the manager, not the owner. DFO is still the owner. I have a lease with them, and I put several hundreds of thousands of dollars of my own money into it — no subsidies, nothing like that, just because I believed in it. I can admit publicly that I have the use of it. However, it is open to the public; it is there for tourists, and it is one thing I am extremely proud of. It is 100 per cent restored to exactly the way it was in the good old days.

I even spoke to an architect from Parks Canada last year at a meeting here in Ottawa. As a simple example, I asked whether when restoring a lighthouse it is more complicated to paint the lighthouse white and red, like it is supposed to be normally, or pink and blue. He said, "I think you have a point." That is what he said to me.

I respected to the nickel the way it was done in the old days. The previous witness was talking about putting aluminum shingles on the lighthouse. You do not want to see that. I restored mine with cedar shingles, as it was built in the old days. I can guarantee you it is just as simple, because I did it with my own hands and a few guys I hired.

It takes a lot of organization. I had to lodge and feed people, et cetera, because I am in an extremely remote area. Compared to the folks in Ontario, the society I am the president of now has lighthouses spread over 1,000 kilometres, which is a different philosophy all together. We do have a lighthouse tour. We sell passports, and we have a little cruise that we do once a year

M. Noreau : Je suis à l'aise dans les deux langues. Donc, si quelqu'un veut poser des questions en français, je peux y répondre dans la langue de votre choix, en partie en français, en partie en anglais. C'est du pareil au même pour moi.

D'abord, je veux exprimer une chose, comme mes collègues de l'Ontario. Comme le monsieur l'a dit à la fin — et je vais le faire en appuyant un peu plus — il faut être fou pour faire ce que nous faisons.

Je suis extrêmement fier et heureux de représenter non seulement le Québec, mais aussi tout ce qui se fait pour les phares dans tout le Canada. Il se trouve que je travaille aussi auprès d'un groupe consultatif sur la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, ici à Ottawa, sous l'impulsion du sénateur Carney.

En ce qui me concerne, ce n'est certainement pas une entreprise immobilière. Je suis tout à fait contre cette idée. Si les gens n'ont qu'à jeter un coup d'oeil sur Internet pour dire : « Je peux acquérir un phare et un beau bout de terrain », attendez un an ou deux ou trois ou 20 ans et le phare aura été démolit et ils utiliseront le terrain à une autre fin. Ce n'est pas ainsi que je vois les choses.

Je saute du coq à l'âne. Je parle maintenant de budget. J'ai dépensé un peu plus de 2 000 \$ juste sur un téléphone cellulaire l'été dernier. En 2010, j'ai été interviewé 58 fois par les médias au sujet de la vente d'un phare. Étant ce que je suis, un vieux Canadien français avec un peu de sang irlandais, j'ai dit que les phares n'étaient pas à vendre. Ils se méritent.

Je dis cela parce que j'en ai restauré un moi-même. Je n'en suis que le gérant, non le propriétaire. Il appartient toujours au ministère des Pêches et des Océans. J'ai signé un bail avec le ministère et j'y ai consacré plusieurs centaines de milliers de dollars de ma poche — aucune subvention, rien de cela — simplement parce que j'y crois. Je peux admettre publiquement que j'en dispose. Toutefois, il est ouvert au public. Il est là pour les touristes et j'en suis extrêmement fier. Il est entièrement restauré et est exactement comme il était dans le bon vieux temps.

J'ai même parlé à un architecte de Parcs Canada l'année dernière à une réunion ici, à Ottawa. Simplement en guise d'exemple, j'ai demandé s'il était plus compliqué, lorsqu'on restaure un phare, de le peindre en rouge et blanc, comme il est normalement censé être, ou rose et bleu. Il a dit : « Vous avez un bon point. » C'est ce qu'il m'a dit.

J'ai respecté dans le moindre détail la façon dont il avait été construit. Le témoin précédent parlait de recouvrir un phare d'aluminium. Ce ne serait pas beau à voir. J'ai restauré le mien en le recouvrant de bardeaux de cèdre, comme il l'avait été autrefois. Je peux vous garantir que c'est simple parce que je l'ai fait moi-même avec quelques gars que j'ai embauchés.

Cela requiert beaucoup d'organisation. J'ai dû loger et nourrir des gens, et cetera, parce que je suis dans un secteur extrêmement éloigné. Par comparaison aux gens de l'Ontario, la société que je préside en ce moment a des phares disséminés sur plus de 1 000 kilomètres, ce qui est une toute autre philosophie. Nous avons une visite guidée de phares. Nous vendons des passeports et

because it takes 13 hours just to see a few lighthouses since they are extremely remote. About 15 or 20 of them are accessible by road, but the rest, forget about it.

I will be jumping from one subject to another, but you should be able to follow me.

Someone previously asked about a bit of advice on how to get funding. I think that a small budget in the hands of DFO — you may say, “No, it is not DFO’s mandate to restore lighthouses or historical points.” I know that, but nevertheless, I think they are in a pretty good position to manage that. I do not want to manage computers or projects that go on forever and will consume money. I am talking about scraping walls and restoring, getting down to the nitty-gritty. I think we could do quite a long shot with that because I have done it myself, and I have some volunteers whom I am very proud of. We have a little meeting once a year, and I have to drive 700 kilometres from my place — I live in the province of Quebec — to attend that meeting. It is all volunteer work. My first lighthouse is about 80 kilometres east of Quebec City. I wish Newfoundland could offer me a beer; I think I could reach over, it is so far. That is how far we have to cover.

Many of our lighthouses have been abandoned, but thank God for some of our good old volunteers. Some of them are creeping up the hill; they are getting to be in pretty good shape.

I think it would be appropriate to have a good leader. You were talking previously about having a conservation project across Canada. I am bilingual and I have been voicing this across the country left, right and centre. I had an interview with Radio-Canada in Vancouver about three weeks ago, and I remain with my old philosophy: If we want to keep our lighthouses, we better jump the gun and get going here because many of them are suffering now.

I think there is too much involvement and this and that and blah, blah, blah. There is a little too much of that. With the example Ontario just provided, I am working with Robert Square, whom I respect very much, and they have done a pretty good job, I must admit.

With the extreme distance, you have to understand that it is more complicated for us to organize fundraising. That is in answer to the senator’s questions previously about whether we think we could do a national project. I am quite in favour of that, but it would have to be advertised pretty strongly because there is so much distance between one and another, and we are dealing with very small communities. I am talking about 150 people.

Some of my colleagues and I are instructing, teaching our managers who want to put in a petition about how to do that. You may think, why a petition? There are only 25 people 18 years and older. I sat at a meeting in Quebec City that I organized voluntarily — it took 300 kilometres from my home to get there — with a person representing DFO, who is an outstanding human being, Mr. Donald Moffet. I will mention his name. He is

nous avons une petite croisière que nous faisons une fois par année parce qu’il faut 13 heures juste pour voir quelques phares puisqu’ils sont extrêmement éloignés. Environ 15 ou 20 d’entre eux sont accessibles par la route, mais pour les autres, n’y comptez pas.

Je vais passer d’un sujet à un autre, mais vous devriez pouvoir me suivre.

Quelqu’un a demandé tout à l’heure un conseil sur la façon d’obtenir du financement. Je pense à un petit budget géré par le ministère des Pêches et des Océans. Vous direz peut-être : « Non. Ce n’est pas le mandat du ministère des Pêches et des Océans de restaurer des phares ou des lieux historiques. » Je le sais, mais néanmoins, je pense qu’il est assez bien placé pour s’en occuper. Je ne veux pas gérer des ordinateurs ou des projets qui vont durer une éternité et engloutir de l’argent. Je parle de gratter des murs et de les restaurer, de faire des choses concrètes. Je pense que nous pourrions aller loin avec cela parce que je l’ai fait moi-même et j’ai quelques bénévoles dont je suis très fier. Nous tenons une petite réunion une fois par année et je dois parcourir 700 kilomètres pour m’y rendre — je vis dans la province de Québec. C’est du travail entièrement bénévole. Mon premier phare est situé à environ 80 kilomètres à l’est de Québec. Je souhaiterais que Terre-Neuve m’offre une bière. Je pense que je pourrais me rendre aussi loin. C’est la distance que nous devons couvrir.

Un grand nombre de nos phares ont été abandonnés, mais je remercie Dieu pour certains de nos bons vieux bénévoles. Certains remontent la pente et ils commencent à être pas mal en forme.

Je pense qu’il serait indiqué d’avoir un bon leader. Vous parliez précédemment d’avoir un projet de conservation pancanadien. Je suis bilingue et je ne cesse de parler de ce sujet partout au pays, à gauche, à droite et au centre. J’ai été interviewé par Radio-Canada, à Vancouver, il y a environ trois semaines et je continue d’adhérer à ma vieille philosophie. Si nous voulons garder nos phares, nous devons nous mettre à la tâche sans tarder parce qu’un grand nombre d’entre eux sont en piètre état.

Je pense que trop de monde s’en mêle et tergiverse. Il y a un peu trop de cela. Pour ce qui est de l’exemple que l’Ontario vient de donner, je travaille avec Robert Square, que je respecte beaucoup, et ils ont fait du très bon travail, je dois l’admettre.

En raison de la distance extrême, vous devez comprendre qu’il est plus compliqué pour nous d’organiser des collectes de fonds. Cela répond aux questions du sénateur à savoir si nous pensons que nous pourrions en faire un projet national. Je suis en faveur d’un tel projet, mais il faudrait qu’il soit annoncé à grande échelle en raison des distances qui nous séparent et nous traitons avec de très petites collectivités. Je parle d’environ 150 personnes.

Certains de mes collègues et moi montrons à nos gestionnaires qui veulent présenter une pétition comment s’y prendre. Vous penserez peut-être « Pourquoi une pétition? » Il n’y a que 25 personnes de 18 ans ou plus. J’étais assis à une réunion à Québec que j’ai organisée volontairement — c’était à 300 kilomètres de chez moi — avec une personne représentant le ministère des Pêches et des Océans, une merveilleuse personne,

very cooperative, but he has his hands tied with budgets, et cetera. He understands our feelings, and he follows us and comes to our meetings.

I looked at my watch; we started at 8:30 in the morning and it was 4:20 in the afternoon and we were still working on covering how to instruct our volunteers to get to what has to be done. I am not talking about real estate; I am talking about petitioning and saving a lighthouse. I think you have to deserve it if you want to acquire a lighthouse.

Senator Hubley: Welcome. With a thousand lighthouses now in surplus, there is a sense of panic that we do not have very much time to properly assess each lighthouse to look at what the support groups might be around those lighthouses so that we can feel we are doing a fair job by maintaining and looking after our lighthouses.

If you had to suggest how we would recommend the communication piece of this, how would we tell the minister to go about contacting communities or municipal governments? Do you have an idea of how that should be approached? What groups should absolutely be made aware that these lighthouses might be available?

Mr. Noreau: There are many groups. That is exactly what I was describing. That is what we are doing with our own lighthouses.

I will use a little joke here and say I will do it the Bloc Québécois way, such that we will present all our organizations together in one block. The people will be arriving in Ottawa with their paperwork being done in the proper way, and I am on the committee that oversees those lighthouses, and we are learning. Senator Carney told me in an email — because I was a little low key when talking about the lighthouses in Ontario; I do not know all the lighthouses — “Do not worry about that; I am from B.C. and I was low key, and even Parks Canada was low key on that.” We are in the learning process, but I do want to make sure it is not a real estate business.

To answer your question, I come back to this idea of having a little budget in the hands of DFO. I think that would be the answer. Have someone go out and instruct. I would be willing to do that, to go out and explain to people what they have to do. The petition is fairly simple, to declare a lighthouse heritage. After that, you must show a work plan.

They show us the work plan. If they give us too many papers, we keep them. Normally, once the petition has been submitted, it takes two to three weeks to receive a letter from Parks Canada saying that they want your business plan. At that point, we will help them. We have a bit of time but not all that much time. The clock keeps ticking. The business plan involves many little things. They have to pay a welcome tax if they acquire a lighthouse. Keep in mind that we are talking about volunteers having to pay a welcome tax. We have that in the province of Quebec. If I buy your house in the province of Quebec, I have to pay \$2,000 or \$3,000 in welcome tax — just to say, hello, I bought your house.

The Chair: Is that a Quebec policy?

M. Donald Moffet. Je tiens à mentionner son nom. Il est très coopératif, mais il a les mains liées par des budgets, et cetera. Il nous comprend et nous suit et il vient à nos réunions.

J’ai consulté ma montre. Nous avons commencé à 8 h 30 et il était 16 h 20 et nous parlions encore de la façon de montrer à nos bénévoles à se concentrer sur la tâche à accomplir. Je ne parle pas d’immobilier; je parle de faire circuler des pétitions et de sauver un phare. Je pense que pour acquérir un phare, vous devez le mériter.

Le sénateur Hubley : Maintenant que nous avons un millier de phares excédentaires, il y a panique et on craint de ne pas avoir beaucoup de temps pour bien évaluer chacun, pour voir quels groupes de soutien existent pour que nous ayons le sentiment de faire ce qu’il faut pour entretenir et préserver ces phares.

Si vous deviez faire une recommandation sur la communication, comment dirions-nous au ministre de s’y prendre pour contacter les collectivités ou les administrations municipales? Avez-vous une idée d’approche? Quels groupes faudrait-il absolument informer que des phares pourraient être disponibles?

M. Noreau : Il y a de nombreux groupes. C’est exactement ce que j’expliquais. C’est ce que nous faisons avec nos propres phares.

Je vais faire une petite blague ici en disant que je vais procéder à la manière du Bloc québécois. Nous présenterons toutes nos organisations en un seul bloc. Les gens viendront à Ottawa avec leurs documents bien remplis. Je siége au comité qui supervise les phares et nous apprenons. Le sénateur Carney m’a dit dans un courriel — parce que j’avais peu à dire lorsque je parlais des phares en Ontario; je ne connais pas tous les phares — « Ne t’en fais pas pour cela; je suis de la Colombie-Britannique et j’avais peu à dire et même Parcs Canada avait peu à dire à ce sujet. » Nous sommes en train d’apprendre, mais je veux être certain que ce n’est pas une entreprise immobilière.

Pour répondre à votre question, je reviens à l’idée d’avoir un petit budget entre les mains du ministère des Pêches et des Océans. Je pense que ce serait la solution. Demander à quelqu’un de faire de la sensibilisation. Je serais disposé à le faire, à aller expliquer aux gens ce qu’ils doivent faire. La pétition est assez simple. Il s’agit de demander qu’un phare soit déclaré comme faisant partie du patrimoine, après quoi, vous devrez produire un plan de travail.

Ils nous montrent le plan de travail. S’ils nous donnent trop de documents, nous les gardons. Normalement, une fois la pétition soumise, il faut deux à trois semaines pour recevoir une lettre de Parcs Canada disant qu’il veut voir votre plan d’activités. À ce stade, nous les aiderons. Nous disposons d’un peu de temps, mais pas tant que cela. Le temps file. Le plan d’activités comporte de nombreuses petites choses. Ils doivent payer un droit de mutation s’ils acquièrent un phare. N’oubliez pas que nous parlons de bénévoles qui doivent acquitter un droit de mutation. Nous en avons au Québec. Si j’achète une maison dans la province de Québec, je dois payer 2 000 \$ ou 3 000 \$ en droit de mutation — juste pour signifier que j’ai acheté votre maison.

Le président : Est-ce une politique québécoise?

Mr. Noreau: I believe it is. I will say yes.

Senator Raine: It is a real estate transaction tax.

Mr. Noreau: That is it.

Senator Raine: We have it in B.C. too.

Mr. Noreau: That is one example. They have to pay taxes and buy insurance. Sometimes there is no hydro meter at lighthouses that have electricity. We educate our managers on those small problems that they might run into. Many people want to do this, but all the problems have to be ironed out.

I hope I am right about this: A Canadian law says that any property transferred or sold requires a surveyor's act within two years. Can you imagine that process for 1,000 lighthouses? Think of that for a second. My lighthouse is so isolated. Those papers date from the 1800s in many cases. The surveys were quite right in those days, but today, it is the law.

Any lighthouses that are still contaminated cannot be handed over as knowingly contaminated. There has to be proof.

The Chair: When you talk about a budget in DFO, do you mean for someone to travel?

Mr. Noreau: It is not only for travel. I say DFO because they are in every province across Canada. It is not their mandate, but there could be an opening somewhere. They have lot of ins and outs, and the people are all human beings. I ran into some people from DFO and the Coast Guard who are outstanding men and women. They were so cooperative because we are all human beings, as I said. We are not here to work against one another but together.

You are asking me whether there is a solution. Yes, there is a solution, but we need some kind of a manager for it. I do not want to see money on computers. I know am repeating myself, but I want to see it done. I want to come in and do a little bit of work and hand it out to volunteers. I want to see a guideline. I do not want to see money thrown across the road so that whoever is the best gets the most. That is not what I want to see. I want to get the work done. The government will say we cannot pay a guy \$20 under the table. I know all that, but there is a way for funding to be well-controlled by someone who is in a senior position, and then away we go. Ask the minister for a little budget because it is our history.

Did I answer your question properly?

Senator Hubley: You certainly did.

Senator Poirier: If I hear you clearly, you are basically trying to help people understand all the red tape that they will have to get through in order to make any progress. That can be complicated, especially for volunteers who are not used to getting into the

M. Noreau : Je crois que oui.

Le sénateur Raine : C'est une taxe sur les opérations immobilières.

M. Noreau : C'est cela.

Le sénateur Raine : Nous en avons aussi une en Colombie-Britannique.

M. Noreau : C'est un exemple. Ils doivent payer des taxes et contracter une assurance. Dans certains cas, il n'y a pas de compteur d'électricité aux phares qui ont l'électricité. Nous informons nos gestionnaires de ces petits problèmes, qu'ils pourraient rencontrer. Un grand nombre de personnes veulent faire cela, mais tous les problèmes doivent être réglés.

J'espère ne pas me tromper, mais selon une loi canadienne, un certificat d'arpenteur doit être produit dans les deux ans de la cession ou de la vente d'une propriété. Pouvez-vous imaginer cela pour 1 000 phares? Pensez-y une seconde. Mon phare est si isolé. Bien souvent, les documents datent des années 1800. Les levés étaient assez justes en ces temps-là, mais aujourd'hui, la loi exige d'en faire d'autres.

N'importe quel phare qui est encore contaminé ne peut pas être cédé alors qu'on sait sciemment qu'il est contaminé. Il doit y avoir une preuve.

Le président : Lorsque vous parlez d'un budget au ministère des Pêches et des Océans, voulez-vous dire pour les déplacements d'une personne?

M. Noreau : Ce n'est pas seulement pour les déplacements. Je parle de ce ministère parce qu'il est présent dans chaque province. Ce n'est pas son mandat, mais il pourrait y avoir une ouverture quelque part. Ils ont de nombreux rouages et les gens sont tous humains. J'ai rencontré des hommes et des femmes exceptionnels au ministère des Pêches et des Océans et à la Garde côtière. Ils étaient si coopératifs parce que nous sommes tous des êtres humains, comme j'ai dit. Nous ne sommes pas ici pour nous mettre les bâtons dans les roues, mais pour travailler ensemble.

Vous me demandez s'il existe une solution. Oui, il y a une solution, mais il nous faut une personne pour la gérer. Je ne veux pas que de l'argent soit dépensé pour des ordinateurs. Je sais que je me répète, mais je veux que cela se fasse. Je veux me présenter et faire un peu de travail et confier le reste à des bénévoles. Je veux voir une ligne directrice. Je ne veux pas qu'on lance de l'argent en l'air de sorte que c'est le meilleur qui en récolte le plus. Ce n'est pas ce que je veux voir. Je veux que le travail se fasse. Le gouvernement dira que nous ne pouvons pas payer quelqu'un 20 \$ au noir. Je sais tout cela, mais il y a moyen de faire contrôler le financement par une personne en position supérieure et tout fonctionnera bien. Demandez au ministre un petit budget parce qu'il s'agit de notre histoire.

Ai-je bien répondu à votre question?

Le sénateur Hubley : Certainement.

Le sénateur Poirier : Si je vous comprends bien, vous tentez fondamentalement d'informer les gens des obstacles qu'ils devront franchir pour avancer. Cela peut être compliqué, surtout pour des bénévoles qui n'ont pas l'habitude de la

bureaucratic filling out of forms and understanding possible environmental issues, et cetera. I follow you clearly on where you are going with that.

I know you are working with many groups in your province of Quebec to help people to organize themselves as a block and to ensure that they are getting the information they need. Are any groups already in the process? You have leased and restored one to its original state. Has any not-for-profit organization taken one that they are using possibly as a tourism attraction? If so, how did they get to where they are now?

Mr. Noreau: They went through the same simple process. They used volunteers and they believe in the historical point of these lighthouses. When I am talking about a lighthouse, I am talking not only about the structure with its light but also about the entire site, which includes the foghorn building, the houses for the keeper and the assistant, and any little shack or garage. People once believed in lighthouses. I have a little note that I wrote before. In my little inquiry, I found that 95 per cent of the population have never seen a lighthouse up close or from far away. It is surprising. I overheard you say that you lived in an area with lighthouses all around you. You are part of the other 5 per cent of the population.

Senator MacDonald: Yes.

Mr. Noreau: I attach a lot of importance to that. I am in an area where there are no lighthouses, but I got involved. I was an airline pilot all my life and got involved in lighthouses because you have to be crazy to do what I did and am still doing. You either believe or not believe, and that is why I am so darned proud to be sitting here this evening to talk about lighthouses right across Canada, not just in Quebec.

Senator Poirier: You mentioned the remoteness and the distance between one place and another. Are there half-day tours or day tours in the province of Quebec? Do they have boat tours? Can you visit two or three in the same day?

Mr. Noreau: I was mentioning that. We do that once each a year. There is a boat that holds 419 people. Luc Harvey and his son are captains on the boat. They have been taking people out for tours of the St. Lawrence River for 49 years this year. He is quite a skipper, and I have the utmost respect for him and his family. This year on July 31, we are to leave a place called Saint-Jean-Port-Joli, which is approximately 120 kilometres east of Quebec City on the South Shore. However, we have to depend on the tides, so the boat has to leave at a certain time and arrive back at a certain time. There are all kinds of constraints, but we are used to it.

Senator Poirier: Is it a one-day tour?

Mr. Noreau: Yes. People can see six lighthouses because of the great distances.

Senator Poirier: That is done once a year.

bureaucratie, de remplir des formulaires et de saisir les enjeux environnementaux possibles, et cetera. Je comprends clairement où vous voulez en venir.

Je sais que vous travaillez avec de nombreux groupes dans votre province pour aider des gens à s'organiser et leur donner l'information dont ils ont besoin. Y a-t-il des groupes qui ont déjà commencé? Vous avez loué un phare et l'avez remis dans son état original. Y a-t-il un organisme sans but lucratif qui en a pris un qu'il utilise comme attraction touristique. Le cas échéant, comment a-t-il fait pour en arriver là où il en est maintenant?

M. Noreau : Ils ont suivi le même processus simple. Ils ont recouru à des bénévoles et ils croient en la valeur historique de ces phares. Lorsque je parle d'un phare, je parle non seulement de la structure avec le feu, mais aussi de tout le site, qui comprend un bâtiment pour la corne de brume, la maison du gardien et celle de l'assistant, et toute petite remise ou tout garage qui pourrait s'y trouver. Il fut un temps où les gens accordaient de l'importance aux phares. J'ai une courte note que j'ai rédigée avant de venir ici. J'ai fait un petit sondage et j'ai découvert que 95 p. 100 de la population n'avait jamais vu un phare de près ou de loin. C'est surprenant. Je vous ai entendu dire que vous viviez dans une région où il y a des phares partout. Vous faites partie des 5 p. 100 restants de la population.

Le sénateur MacDonald : Oui.

M. Noreau : J'y accorde beaucoup d'importance. Je suis dans une région où il n'y a pas de phare, mais je m'y suis intéressé. J'ai été pilote de ligne toute ma vie et je me suis intéressé aux phares parce qu'il faut être fou pour faire ce que j'ai fait et que je fais encore. Vous y croyez ou vous n'y croyez pas et c'est la raison pour laquelle je suis vraiment fier d'être assis ici ce soir pour parler des phares de tout le Canada, et non seulement de ceux du Québec.

Le sénateur Poirier : Vous avez mentionné l'éloignement et la distance entre les endroits. Y a-t-il des visites d'une demi-journée ou d'une journée dans la province de Québec? Y a-t-il des sorties en bateau? Est-il possible d'en visiter deux ou trois le même jour?

M. Noreau : Je l'ai mentionné. Nous le faisons une fois par année. Il y a un bateau qui peut accueillir 419 personnes. Luc Harvey et son fils sont capitaines du bateau. Cela fera 49 ans cette année qu'ils amènent des gens en bateau sur le fleuve Saint-Laurent. C'est tout un capitaine et j'ai le plus grand respect pour lui et sa famille. Cette année, le 31 juillet, nous partirons de Saint-Jean-Port-Joli, qui se situe à environ 120 kilomètres à l'est de Québec sur la rive sud. Toutefois, nous devons tenir compte des marées. Le bateau doit donc quitter le port à une certaine heure et revenir à une heure donnée. Il y a toutes sortes de contraintes, mais nous y sommes habitués.

Le sénateur Poirier : Cette visite guidée dure-t-elle une journée entière?

M. Noreau : Oui. Les participants peuvent alors visiter six phares au maximum compte tenu de la distance qui les sépare.

Le sénateur Poirier : Cet événement est organisé une fois par année?

Mr. Noreau: Yes, we normally do that once a year. You can go by car to the Gaspé where there are about 15 lighthouses to visit. That is why we have our little passport that we sell for \$30 for two years. Forget about incoming money. We are a non-profit organization of volunteers. We try to collect a few dollars here and there, but it is minimal because we cannot concentrate. We are well aware of that.

Senator MacDonald: Thank you for coming today. We appreciate it. Some of the finest lighthouses in the country are on the St. Lawrence River; they are beautiful. They have not had keepers in a while and have been automated for a long time. I know you have been to more of them than I have visited. I would like your assessment on the relative condition of them as a collection. How much work do you think they need? Are any of the lighthouses inaccessible to the public?

Mr. Noreau: Some are barely accessible. Some are on remote islands. You have to be extremely determined to get there. My lighthouse is fairly difficult to access. My neighbour to the east is very difficult to access.

Senator MacDonald: What about the ones on the St. Lawrence River?

Mr. Noreau: They are all on the St. Lawrence.

Senator MacDonald: I mean the ones on the coastline of the river.

Mr. Noreau: The ones I have been talking about are on the coast and not on islands. They are very difficult to access. I have to go up a hill that is 33 per cent to reach my lighthouse. I do that with an ATV, all-terrain vehicle. You have to be fairly calm. There was no road before. The only access was by water, so I built a road over the years.

Senator MacDonald: Is the best access for many of them still by water?

Mr. Noreau: There are about 12. Do not quote me on that, but about 12 or 14 are accessed by water. Not far from your place on Anticosti Island, there are still a few nice lighthouses. There are a couple that are totally abandoned there; they are in shambles, unfortunately.

Senator MacDonald: Some of them are big structures along the St. Lawrence. Has an overall assessment been done? How much money —

Mr. Noreau: I am positive there is an assessment. We will have to get down to the nitty-gritty and do the work. Forget about the assessments. Let us get someone in to do the basics to help us out. It is my dream. I would like to see us get a few bucks and restore them.

Senator Marshall: You were talking about having your own lighthouse, which you have restored. I think you said you put a couple hundred thousand dollars into it. Would you know enough about the other lighthouses? Do you think that is probably an average amount to restore a lighthouse?

M. Noreau : Oui, la visite est généralement organisée une fois l'an. En se rendant à Gaspé en voiture, il est possible de visiter environ 15 phares. C'est pourquoi nous vendons un petit passeport de 30 \$ valide pour deux ans. Pas question de faire de l'argent. Notre organisation à but non lucratif est composée de bénévoles. Nous tentons bien de recueillir quelques dollars par-ci par-là, mais c'est très peu, surtout parce que nous ne pouvons nous concentrer. Nous en sommes parfaitement conscients.

Le sénateur MacDonald : Nous vous remercions d'être venu aujourd'hui. Nous vous en sommes reconnaissants. Certains des plus beaux phares du pays sont situés sur le Saint-Laurent. Ils sont magnifiques. Ils ne sont pas dotés de personnel, car ils ont été automatisés il y a longtemps. Je sais que vous en avez visité un plus grand nombre que moi. J'aimerais que vous me disiez ce que vous pensez de leur état relatif dans l'ensemble. Pourriez-vous me donner une idée des travaux de restauration qui seraient nécessaires? Certains de ces phares sont-ils inaccessibles pour le public?

M. Noreau : Certains sont à peine accessibles. Certains sont situés sur des îles éloignées. Il faut une grande détermination pour s'y rendre. Mon phare est relativement difficile d'accès. Le phare voisin, en direction de l'est, est très difficile d'accès.

Le sénateur MacDonald : Qu'en est-il des phares situés sur le Saint-Laurent?

M. Noreau : Ils sont tous situés sur le Saint-Laurent

Le sénateur MacDonald : Je veux parler de ceux qui sont situés directement sur les rives du fleuve.

M. Noreau : Ceux que j'ai mentionnés sont situés sur la rive et non pas sur des îles. Ils sont quand même très difficiles d'accès. Il faut par exemple gravir une pente de 33 p. 100 pour accéder à mon phare. Je m'y rends en VTT, un véhicule tout-terrain. Il faut savoir garder son sang-froid. Auparavant, il n'y avait même pas de route. Le phare n'était accessible que par bateau. Depuis, au fil des ans, j'ai construit une route.

Le sénateur MacDonald : Le bateau est-il toujours la meilleure façon d'accéder à un grand nombre de ces phares?

M. Noreau : Il y en a environ 12. Je vous prie de ne pas me citer, mais selon moi 12 ou 14 de ces phares sont accessibles en bateau. Non loin de votre site sur l'île d'Anticosti, il y a encore quelques beaux phares. Quelques-uns ont cependant été complètement abandonnés. Ils sont en très mauvais état.

Le sénateur MacDonald : Certains sont de grandes structures édifiées le long du Saint-Laurent. Une évaluation d'ensemble a-t-elle été faite? Combien d'argent...

M. Noreau : Je suis certain qu'une telle évaluation existe. Nous devons aller au coeur du problème et faire le travail nécessaire. Il faut oublier les évaluations. Confions à quelqu'un le soin de faire l'essentiel pour nous aider. C'est mon rêve. J'aimerais qu'on nous donne quelques dollars pour que nous les restaurions.

Le sénateur Marshall : Vous avez dit que vous possédiez votre phare et que vous l'avez restauré. Je pense que vous avez mentionné y avoir investi quelques centaines de milliers de dollars. À votre avis, qu'en est-il des autres phares? Pensez-vous que la restauration de chacun de ces phares coûterait environ le même montant?

Mr. Noreau: I would say \$250,000 to \$300,000 on average. However, we have the odd exception. There is Cap-des-Rosiers, the tallest lighthouse in Canada. That is about \$2.2 million there, after talking with Mr. Moffet from DFO.

Senator Marshall: What is your experience? How long has it been since you restored your lighthouse?

Mr. Noreau: I just finished this afternoon.

Senator Marshall: I wanted to ask you about your experience with the maintenance costs. It is not just the capital to restore it — you also have ongoing maintenance costs.

Mr. Noreau: Now it is to maintain it. It is like an automobile or a house: If you are on top of the operation, it becomes easier. If you let everything go, it becomes difficult. That is how I took it. I have a bunch of pictures I could show you afterwards. It was atrocious. There are many lighthouses like that.

The first thing you have to do when you restore a lighthouse is clean up. You would be impressed to see the amount of garbage I took out from my site. Decontamination is a further step. That is more complicated. You need specialized firms to do that, for mercury and oils and whatever you can find on these sites from those days.

Senator Marshall: You spoke earlier about some managerial position. You almost need someone devoted to each lighthouse on an individual basis, do you not?

Mr. Noreau: That is what I described to my little group, except that certain lighthouses are not so complicated. As was said before in this session, I realize that I am not dreaming saying that we can save every single lighthouse in Canada. I want to ensure I am not sitting here in the real estate business. It is important to me, and I am a firm believer. I do not know about Senator Cochrane, but it is not just a game about making money.

Senator Cochrane: Volunteerism is commitment.

Senator Marshall: It is challenging, but not impossible.

Mr. Noreau: Give me a call if there is anything I can do to boost the morale or help the troops.

Senator Cochrane: Does Parks Canada then have any involvement at all with the lighthouses we are talking about?

Mr. Noreau: Are you talking about the ones they own, if I can use that word?

Senator Cochrane: Yes.

Mr. Noreau: They have one and a half in the province of Quebec. Why one and a half? One of them is under their jurisdiction, and the other site is theirs, but technically the

M. Noreau : À mon avis, la restauration coûterait en moyenne de 50 000 \$ à 300 000 \$. Cependant, il y a toujours une rare exception à chaque règle. Il y a notamment le phare de Cap-des-Rosiers, le plus haut au Canada. Après en avoir discuté avec M. Moffet, du MPO, il semblerait que la restauration de ce phare coûterait environ 2,2 millions de dollars.

Le sénateur Marshall : Parlez-nous de votre propre expérience. Depuis quand avez-vous terminé les travaux de restauration de votre phare?

M. Noreau : J'ai terminé cet après-midi.

Le sénateur Marshall : Selon votre expérience, combien peut coûter l'entretien d'un phare? L'argent nécessaire à la restauration n'est pas tout. Il faut également tenir compte des frais d'entretien.

M. Noreau : Il s'agit dorénavant d'entretenir mon phare. C'est comme un véhicule automobile ou une maison : c'est plus facile lorsqu'on garde les choses bien en main. Lorsqu'on laisse aller, les choses deviennent de plus en plus compliquées. C'est ma façon de voir les choses. J'ai tout un lot de photos que je pourrais vous montrer ultérieurement. C'était atroce. Un grand nombre de phares sont dans un aussi piètre état.

La première étape de la restauration d'un phare, c'est le nettoyage. Vous seriez surpris de voir la quantité de débris j'ai dû évacuer de mon site. Il faut ensuite procéder à la décontamination. C'est plus compliqué. Cette tâche doit être confiée à des entreprises spécialisées qui se chargent d'éliminer les résidus de mercure, d'huile ou autres contaminants qui ont été déversés sur ces sites à l'époque.

Le sénateur Marshall : Un peu plus tôt, vous avez mentionné un poste de gestionnaire. Ne faudrait-il pas aller jusqu'à doter chaque phare de son propre gestionnaire?

M. Noreau : C'est ce que j'ai expliqué à mon petit groupe. C'est cependant moins complexe pour certains phares. Comme cela a été mentionné plus tôt, je me rends compte que je ne rêve pas lorsque je dis que nous pouvons sauver tous les phares du Canada. Je tiens seulement à m'assurer que je ne suis pas ici pour faire de l'immobilier. C'est une cause importante pour moi et j'y crois profondément. Je ne sais pas ce qu'en pense le sénateur Cochrane, mais, à mon avis, il ne s'agit pas simplement d'une question pécuniaire.

Le sénateur Cochrane : Le bénévolat est un engagement.

Le sénateur Marshall : C'est tout un défi, mais rien n'est impossible.

M. Noreau : Passez-moi un coup de fil si vous pensez que je peux remonter le moral des troupes ou les aider.

Le sénateur Cochrane : Parcs Canada est-il impliqué dans tous les dossiers concernant les phares dont il est ici question?

M. Noreau : Voulez-vous parler des phares dont le ministère est propriétaire, si je peux m'exprimer ainsi?

Le sénateur Cochrane : Oui.

M. Noreau : Dans la province de Québec, Parcs Canada est propriétaire d'un phare et demi. Pourquoi un et demi? Parce que l'un de ces phares relève de sa compétence, de même que l'autre

lighthouse itself is not. That is why I am saying one and a half. Parks Canada's lighthouses are not touched by Bill S-215. It is the same for the lighthouses that are still kept by human beings. They are not touched by the law for now.

All the rest, if I am not mistaken, I believe DFO declared surplus.

Senator Cochrane: All of them surplus?

Mr. Noreau: The way I understand the numbers, I think they are, unless I am totally off the tracks here.

The Chair: About a thousand, or close to a thousand.

Senator Cochrane: What about the land they are sitting on?

Mr. Noreau: It is the same. They have to divest. When I am talking about a lighthouse, let us call it a site. I am talking about the land, the buildings and anything that has to do with heritage and history of our Canadian lighthouses. That is what I am talking about.

Senator Raine: Thank you very much, Mr. Noreau. It is great to hear what is happening on the St. Lawrence. Can you tell me how many light stations there are between where you are, just east of Quebec City, to the Newfoundland border, on both sides of the river?

Mr. Noreau: Most of them are east of my lighthouse.

Senator Raine: How many would there be?

Mr. Noreau: There are something like 39, or more than that. Let us put it at 41.

The Chair: Are they along the south shore?

Mr. Noreau: Some of them. I happen to be on the north shore. On the north shore, until I get to Anticosti Island, there are about seven. I am looking at mine, Cap de la Tête au Chien, Cap de Bon-Désire, and Pointe-Des-Monts is fourth. Pointe-Des-Monts is an exception because it belongs to the provincial government. In all the years I have been involved, I have never heard of the Province of Quebec's involvement. Some municipalities, then we can skip the province, and then it comes to the federal government.

Senator Raine: Of the 41 there now, are all of them going to survive, in your opinion, and is there a possibility?

Mr. Noreau: No.

Senator Raine: Are there some that will decline and are not worth the effort to save? Is anybody doing an assessment?

Mr. Noreau: DFO and Parks Canada did an assessment. There are all kinds of ratings on that. I would like to say every lighthouse in Canada will be saved, but I am not crazy. I think it is impossible. There are a few under our jurisdiction that are beyond restoration.

site, mais, techniquement, pas le phare lui-même. C'est pourquoi je dis un phare et demi. Les phares de Parc Canada ne sont pas touchés par le projet de loi S-15. C'est la même chose pour les phares qui sont encore dotés de personnel. Ils ne sont pas concernés par la loi pour l'instant.

À moins que je me trompe, le MPO a déclaré tous les autres excédentaires.

Le sénateur Cochrane : Ils sont tous excédentaires?

M. Noreau : Si je comprends bien les chiffres, je pense que c'est bien cela, à moins bien sûr que je fasse complètement fausse route.

Le président : Environ un millier, ou près d'un millier.

Le sénateur Cochrane : Et qu'en est-il des terrains sur lesquels ils sont sis?

M. Noreau : C'est la même chose. Le ministère doit s'en départir. Lorsqu'il est question d'un phare, il faut parler d'un site. Il faut tenir compte du terrain, des bâtisses et de tout ce qui concerne le patrimoine et l'histoire de nos phares canadiens. Voilà de quoi je parle.

Le sénateur Raine : Merci beaucoup, monsieur Noreau. Il est très intéressant d'apprendre ce qui se passe sur le Saint-Laurent. Pourriez-vous me dire combien il y a de stations de phare entre l'endroit où vous êtes situé, à l'est de la ville de Québec, jusqu'à la frontière de Terre-Neuve-et-Labrador, sur les deux rives du fleuve?

M. Noreau : La plupart sont situées à l'est de mon phare.

Le sénateur Raine : De combien de phares s'agirait-il?

M. Noreau : Il y en aurait environ 39 et même plus. Disons 41.

Le président : Sont-ils situés sur la rive sud?

M. Noreau : Certains d'entre eux le sont. Le mien est situé sur la rive nord. De ce côté, jusqu'à l'île d'Anticosti, il y en a environ sept. En incluant le mien et ceux du Cap de la Tête au Chien, du Cap-de-Bon-Désire et de Pointe-des-Monts, cela donne quatre. Celui de Pointe-des-Monts est une exception, car il appartient au gouvernement provincial. Je suis dans le domaine depuis bien des années, mais je n'ai jamais entendu parler de l'implication de la province de Québec. Certaines municipalités et, à l'autre extrême, le gouvernement fédéral, se sont impliqués, mais pas la province elle-même.

Le sénateur Raine : Selon vous, des 41 phares en question, la totalité va-t-elle survivre? Y a-t-il une possibilité?

M. Noreau : Non.

Le sénateur Raine : Certains phares vont-ils être laissés à l'abandon parce qu'ils ne valent pas la peine d'être sauvés? Est-ce que quelqu'un procède actuellement à une évaluation?

M. Noreau : Le MPO et Parcs Canada ont procédé à une évaluation. Il y a toutes sortes d'évaluations à ce sujet. J'aimerais être en mesure de dire que tous les phares du Canada seront préservés, mais je ne suis pas fou. Je pense que c'est impossible. Quelques-uns qui relèvent de notre compétence sont au-delà de toute possibilité de restauration.

Senator Raine: I notice on a list I have here that Cap de la Madeleine, La Martre de Gaspé and Cap Chat are privately owned already. Is that correct?

Mr. Noreau: Not already, no, but they are managed.

Senator Raine: It says fully transferred lighthouses. Association touristique Madeleine.

Mr. Noreau: Not that one, unless I am wrong. Matane Lighthouse was transferred to the municipality, but Cap de la Madeleine has a manager — a lady who is taking care of it.

Pointe-à-la-Renommée is the famous lighthouse that was taken from its location in the Gaspé Peninsula, brought to Quebec City and put on the wharf for a few years. Three ladies got together and brought it back to Pointe-à-la-Renommée. It is in immaculate condition now. That one I know is transferred. I remember saying to someone at our meeting on November 1, “You are not part of the game. You cannot put a petition out because it is not the feds anymore. We will never forget you.”

Senator Raine: It is funny because that is not on our list here of fully transferred lighthouses. We will check on that.

What about Pointe-Métis?

Mr. Noreau: Métis Beach. Someone put in a petition. Are you reading the petitions you have?

Senator Raine: This is background material we have.

Mr. Noreau: Someone put in a petition on that. I was not aware of it until November 1 at our meeting.

Senator Raine: The municipality of Métis-sur-Mer.

Mr. Noreau: They could be working on it there, but there is an individual, to my knowledge. That came as a surprise to me, because he was not part of our group, so I was looking for information on that.

Senator Raine: It is great that you have an organized group and are helping each other.

Mr. Noreau: The distance is so complicated.

If I can mention another thing while I am before this public audience, I wish we could have meetings like this outside of Ottawa. I have nothing against Ottawa, but to be sitting in a motel next to a lighthouse site —

Senator Raine: We should do that.

Mr. Noreau: I have mentioned that every time.

The Chair: I just want to say that we have done this in Newfoundland, in Nova Scotia and in B.C., but we have not done it in Quebec. It is a good idea.

Mr. Noreau: I was not thinking only of Quebec, but you are more than welcome. I would be pleased to guide you around and organize something for you.

Le sénateur Raine : Sur la liste dont je dispose, je note que ceux du Cap-de-la-Madeleine, de La Martre de Gaspé et de Cap-Chat appartiennent déjà à des intérêts privés. Est-ce exact?

M. Noreau : Pas encore, mais ils sont gérés par le privé.

Le sénateur Raine : On parle pourtant de phares entièrement transférés. Association touristique Madeleine.

M. Noreau : Pas ce phare-là, à moins que je fasse erreur. Le phare de Matane a été transféré à la municipalité, mais celui du Cap-de-la-Madeleine est géré par une dame qui s'en occupe.

Le célèbre phare de Pointe-à-la-Renommée a été déménagé de son site dans la péninsule de Gaspé à la ville de Québec, où il a été installé sur le quai pendant quelques années. Trois dames ont uni leurs efforts pour le redéménager à Pointe-à-la-Renommée. Il est actuellement dans un état impeccable. Je sais que ce phare a effectivement été transféré. Je me souviens avoir dit ceci à quelqu'un, lors de notre réunion du 1^{er} novembre : « Vous ne faites pas partie du jeu. Vous ne pouvez pas faire circuler une pétition, car il ne relève plus du gouvernement fédéral. Nous n'allons jamais vous oublier. »

Le sénateur Raine : C'est drôle, car ce phare ne figure pas sur notre liste de phares entièrement transférés. Nous allons vérifier.

Qu'en est-il du phare de Pointe-Métis?

M. Noreau : Métis Beach. Quelqu'un a fait circuler une pétition. Lisez-vous les pétitions que vous recevez?

Le sénateur Raine : C'est la documentation dont nous disposons.

M. Noreau : Quelqu'un a fait circuler une pétition à ce sujet. Je ne l'ai appris qu'au moment de notre réunion du 1^{er} novembre.

Le sénateur Raine : La municipalité de Métis-sur-Mer.

M. Noreau : La municipalité pourrait travailler dans ce dossier, mais, à ma connaissance, il s'agit d'un particulier. J'ai été quelque peu surpris, car cette personne ne faisait pas partie de notre groupe. J'ai donc demandé de l'information à ce sujet.

Le sénateur Raine : C'est excellent de pouvoir compter sur un groupe organisé dont les membres s'entraident.

M. Noreau : La distance complique les choses.

Si je peux me permettre de mentionner autre chose dans le cadre de votre audience publique, à mon avis, il serait souhaitable de tenir ce genre de réunion à l'extérieur d'Ottawa. Je n'ai rien contre la ville d'Ottawa, mais se réunir dans un motel à proximité du site d'un phare...

Le sénateur Raine : Nous devrions le faire.

M. Noreau : Je le mentionne chaque fois.

Le président : Je tiens à dire que nous l'avons pourtant fait à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse et en Colombie-Britannique, mais j'avoue que nous ne l'avons jamais fait au Québec. C'est une excellente idée.

M. Noreau : Je ne pensais pas seulement au Québec, mais il va de soi que vous êtes les bienvenus. Je me ferai un plaisir de vous faire visiter la région et d'organiser quelque chose à votre intention.

The Chair: That is the way to do it.

Mr. Noreau: With Norman Shields from Parks Canada, who is managing this Heritage Lighthouse Protection Act.

The Chair: If we can get the money. I hate to bring that up, but if we had the funds to do so.

Mr. Noreau: How much does it cost to bring us up here? I am not paid for my time, but just the expenses.

Senator Raine: I have one more important point. I understand that Parks Canada's policy adviser has informed members of the consultative group that they cannot be given the names of heritage lighthouse petitioners because of privacy concerns. I do not understand that. If that is true, that does not make any sense at all.

Mr. Noreau: It is totally against my philosophy. I just said to Senator Carney, for whom I have the utmost respect — she is doing quite a job — that I think it should not happen like that. It is not correct. There should not be any privacy in there. The reason I answered to Senator Carney is that I asked whether there are gimmicks that will become a real estate game because someone knows someone: Here is your lighthouse, and bingo. If that is the case, you will never see me here again. I do not believe in that.

Senator Raine: If that is the case, when people apply for a petition, would it not be relatively simple for Parks Canada to have them fill out a form saying they agree to have their petition disclosed to the consultative group?

Mr. Noreau: We could do that. That is a good point.

The Chair: We will have Parks Canada, so we can ask them that question.

Senator Raine: The group is doing a great job.

Mr. Noreau: Yes.

Senator Raine: We certainly do not need people going behind the group.

The Chair: We will ask Parks Canada about that.

Senator Patterson: It is fascinating to meet you and hear from you. I do not want you to think I am doubting what you said about the real estate transaction piece of it, but the committee did hear from someone on the West Coast who has been in the business of restoring heritage assets and who says that if you structure it so that there are clear limits about preserving the original integrity, there is a potential for private money to restore these facilities.

Le président : Voilà ce qu'il faut faire.

M. Noreau : Avec Norman Shields, de Parcs Canada, qui est chargé de la gestion de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux.

Le président : Si nous pouvons obtenir l'argent nécessaire. C'est à regret que je le mentionne, mais si seulement nous dispositions de l'argent pour le faire.

M. Noreau : Combien cela coûte-t-il de nous faire venir à Ottawa? Je ne suis pas remboursé pour mon temps, mais seulement pour mes dépenses.

Le sénateur Raine : J'ai un point plus important. Si je ne m'abuse, le conseiller en politiques de Parcs Canada a informé les membres du groupe consultatif qu'il est impossible de leur donner le nom des pétitionnaires ayant présenté des demandes de désignation de phares patrimoniaux pour des raisons de protection des renseignements personnels. Je ne comprends pas. Si c'est vrai, c'est insensé.

M. Noreau : C'est tout à fait contraire à ma philosophie. Je viens de dire au sénateur Carney, pour qui j'ai le plus grand respect, notamment en raison de l'excellence de son travail, que je pense que les choses ne devraient pas se passer ainsi. C'est inacceptable. Il ne devrait y avoir place pour aucune considération relative à la protection des renseignements personnels dans ce dossier. J'ai répondu au sénateur Carney que je me demandais même, à tort ou à raison, s'il ne s'agissait pas de combines immobilières grâce auxquelles quelqu'un qui pourrait compter sur les bons contacts se verrait simplement répondre : « Voici votre phare, bingo! ». Si cela devait être le cas, jamais plus je ne me présenterais devant vous. Je ne crois donc pas à ce prétexte.

Le sénateur Raine : Si c'était le cas, ne serait-il pas relativement simple pour Parcs Canada de demander aux nouveaux pétitionnaires de remplir un formulaire déclarant qu'ils consentent à ce que leur pétition soit divulguée au groupe consultatif?

M. Noreau : Ce serait possible. C'est un excellent point.

Le président : Nous allons faire comparaître Parcs Canada. Nous pourrions poser la question directement au ministère.

Le sénateur Raine : Le groupe fait un travail exceptionnel.

M. Noreau : Oui.

Le sénateur Raine : De toute évidence, nous n'avons besoin de personne qui aille se placer derrière le groupe.

Le président : Nous allons poser la question à Parcs Canada.

Le sénateur Patterson : Il est passionnant de vous rencontrer et de vous écouter. Je ne veux pas que vous pensiez que je doute de vous lorsque vous parlez de transactions immobilières, mais le comité a entendu une personne de la côte Ouest qui travaille dans le secteur de la restauration des biens patrimoniaux et qui a dit que si le processus était structuré de façon à établir des balises claires concernant la préservation de l'intégrité originale, il serait possible d'attirer des intérêts privés pour la restauration de ces installations.

I know that this is waterfront property. It is extremely valuable and rare, and there can be people with bad motives. Would you elaborate a bit further on what your fears are? Have you had any experience with people who have gone in with bad motives that you can share?

Mr. Noreau: Not yet. The project is too young to give you an answer on that. I am a firm believer that if you go before a judge in court, you cannot give and withhold at the same time. The judge will ask if there is a case here, or am I crazy or something. As I was saying at the beginning of my statement, once you give it a year, five years, twenty years, the bulldozers will come in, throw the whole site down, and they will build something there.

You do not have to go far. There is an article going on in the city of Saint John, New Brunswick. There is already that case there. It is a lighthouse that is only 25 years old. I just happened to read an article on that last week. Robert Square sent me that.

Senator Patterson: I have not read the act and I do not have it in front of me, but it seems to me that the Heritage Lighthouse Protection Act is a little bit vague about what kind of a group can take that over. It does not say non-profit. Is that a fear of yours, that this legislation might be used for the wrong purposes?

Mr. Noreau: This consultative group I am working with, with Senator Carney, is looking at it case by case. As they come up, we take a decision on what is happening. Plus, there is the feeling of the local DFO and Coast Guard people. Sooner or later, as I said, it is either yes or no. The way I understand it, there could be some kind of a written promise that you will respect the site.

If it ever has to come to court, I think it is impossible in front of a judge. I am not a legal expert, but I can tell you that the judge will say that you gave it to this group, so tough luck.

Senator Patterson: Possession is nine tenths of the law.

Mr. Noreau: I just hope it will not happen. Earlier in the meeting we were talking about the necessity to give access to DFO employees. I am a firm believer in that. I would sign on that any time. They have to come in and maintain the light. That is what I am saying. We are there to work together. I have heard through the branches that someone is saying, no, if I get the lighthouse, they will not come on my property. Is that a fair game? I do not think so. It is not my belief, anyway.

Senator Patterson: Could you tell us a bit about the conservancy group? I am sorry that I do not have the correct title.

Je sais qu'il s'agit de propriétés riveraines rares et de grande valeur. Je sais aussi qu'il y a toujours des gens mal intentionnés. Pourriez-vous expliquer vos craintes à ce sujet? Avez-vous des exemples de mauvaises expériences personnelles avec des personnes mal intentionnées?

M. Noreau : Pas encore. Le projet est encore trop nouveau pour que je puisse répondre à la question. À mon avis, lorsqu'on se présente devant un juge dans un tribunal, il est impossible de donner et de retenir en même temps. Le juge voudra savoir s'il y a vraiment une cause, si je suis sain d'esprit ou quoi. Comme je le disais au début de mon exposé, dans un an, cinq ans ou 20 ans, les bulldozers vont s'amener et raser le site en vue de la construction de quelque chose d'autre.

Il n'est pas nécessaire d'aller bien loin pour trouver un exemple. C'est déjà en train de se produire en ce moment même à Saint John, au Nouveau-Brunswick. En l'occurrence, il s'agit d'un phare qui n'a que 25 ans. J'ai justement lu un article à ce sujet la semaine dernière. C'est Robert Square qui me l'avait fait parvenir.

Le sénateur Patterson : Je n'ai pas lu le projet de loi et je n'ai pas le texte devant moi en ce moment, mais il me semble que la Loi sur la protection des phares patrimoniaux est un peu vague en ce qui concerne le type de groupe qui peut prendre le contrôle. Elle ne stipule pas qu'il doit s'agir d'un groupe à but non lucratif. Est-ce que vous craignez que cette mesure législative puisse être utilisée à mauvais escient?

M. Noreau : Le groupe consultatif avec lequel je collabore, ainsi que le sénateur Carney, procède à un examen cas par cas. Au fur et à mesure, nous prendrons les décisions qui s'imposent en fonction des événements. C'est également la position des fonctionnaires locaux du MPO et de la Garde côtière. Tôt ou tard, comme je l'ai déjà dit, c'est oui ou c'est non. À mon avis, il faudrait un engagement écrit quant au respect du site.

Je ne suis pas un juriste, mais je suis persuadé que si l'affaire était portée devant les tribunaux, il serait impossible à un juge d'intervenir. Tout ce qu'il pourrait dire c'est que, comme le site a été cédé au groupe en question, c'est tant pis.

Le sénateur Patterson : La possession représente les neuf dixièmes de la loi.

M. Noreau : J'espère seulement que cela ne se produira pas. Au début de la séance, nous avons parlé de la nécessité de donner accès aux fonctionnaires du MPO. J'y crois fermement. Je signerais n'importe quand. Ils doivent avoir accès pour entretenir la lumière du phare. C'est ce que je dis. Nous devons travailler ensemble. J'ai entendu à travers les branches que quelqu'un s'y opposait en disant que s'il obtenait le phare, les fonctionnaires n'auraient plus accès à sa propriété. Est-ce de bon aloi? Je ne le crois pas. De toute façon, ce n'est pas ce que je crois.

Le sénateur Patterson : Pourriez-vous nous en dire un peu plus au sujet du groupe de conservation? Je suis désolé, mais j'ignore son nom exact.

Mr. Noreau: Let us call it the lighthouse preservation society in the province of Quebec. In French it is la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent, which I represent today.

Senator Patterson: Thank you very much.

The Chair: Could you tell us a bit more about the corporation, how many are in it and something more about it?

Mr. Noreau: We are five on the small board of directors, because there are certain things that we have to respect to be legally formed. We have about 32 members right now. It varies a little bit, for all kinds of reasons. At the last meeting with my colleagues from Rimouski we were 24 people. It is so far and so costly that we have a meeting once a year. For the rest, we send out a bulletin and a few emails so we know what is going on. The person in charge in Quebec City, Mr. Moffet, is outstanding to liaise with.

The Chair: That raises an idea about social media. If you can organize a revolution in Egypt with social media, perhaps you can organize some sort of combined effort across Canada with social media. Do you have to travel, get in a car and go? How much can you do electronically?

Mr. Noreau: It is fairly limited. A good face-to-face meeting like we are having now is hard to beat. Senator Carney is a firm believer in that, and she gives herself a lot of trouble to come here to Ottawa. I have to come up, and others, but there is nothing to beat that.

Electronically, you can do a bit. We do some conference calls as well, a couple per year. With the money it costs to bring us here, maybe we could do one in B.C. and one in Quebec and one in Newfoundland, without forgetting anyone. I am just mentioning those as an example.

The Chair: Thank you very much. That has been very helpful to us. We appreciate what you have told us. You have been very patient, and we thank you for coming. We applaud the work that you are doing.

Mr. Noreau: Thank you very much. There is one thing I forgot to mention. Talking about B.C., the French government has a program called *Thalassa*. It is like the *National Geographic* magazine; they are known worldwide. I spent four days with them, and they turned up at my lighthouse for two days. Then we went to L'Isle-Verte, and they went to Nova Scotia. I happened to be able to see the film on the Internet, and I would say a good nine minutes of it are in B.C. It was shown in France last Friday, and it will be on TV5 this coming Friday night at 8 p.m., in three days' time.

The Chair: Thank you for your attendance, Mr. Noreau.

M. Noreau : En anglais, nous pouvons parler d'une « lighthouse preservation society » québécoise. En français, il s'agit de la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. C'est l'organisme que je représente ici aujourd'hui.

Le sénateur Patterson : Merci beaucoup.

Le président : Pourriez-vous nous en dire un peu plus au sujet de cette organisation, notamment combien elle compte de membres?

M. Noreau : Cinq membres siègent à notre petit conseil d'administration. En effet, nous devons respecter certains critères pour être légalement constitués. La corporation compte actuellement 32 membres, un nombre qui fluctue légèrement pour diverses raisons. Lors de la dernière réunion avec mes collègues de Rimouski, nous étions 24 participants. Comme nous devons parcourir de grandes distances à grands frais, nous nous réunissons seulement une fois par année. Le reste de l'année, nous publions un bulletin et communiquons par courriel pour rester au courant des événements. M. Moffet, le responsable à Québec, n'a pas son égal en matière de liaison.

Le président : Voilà qui soulève la question des médias sociaux. Si ceux-ci permettent d'organiser une révolution en Égypte, ils devraient également permettre d'organiser certaines initiatives conjointes pancanadiennes. Devez-vous vous déplacer en voiture? Qu'arrivez-vous vraiment à faire de façon électronique?

M. Noreau : Les possibilités sont relativement limitées. Une bonne rencontre en personne, comme celle-ci, est difficile à battre. Le sénateur Carney croit fermement la même chose et elle se donne beaucoup de mal pour venir en personne à Ottawa. Comme d'autres, je dois aussi venir sur place, mais c'est la meilleure solution.

Il est possible d'accomplir certaines choses grâce aux outils électroniques. Nous organisons notamment quelques conférences téléphoniques chaque année. Compte tenu de ce qu'il en coûte pour nous faire venir ici, nous pourrions éventuellement organiser une réunion en Colombie-Britannique, une au Québec et une autre à Terre-Neuve. Ainsi, nous n'oublierions personne. Je n'ai mentionné ces provinces qu'à titre d'exemple.

Le président : Merci beaucoup. Vous nous avez été d'une grande utilité. Nous apprécions tous vos commentaires. Vous avez été très patient et nous vous remercions d'être venu. Nous applaudissons le travail que vous faites.

M. Noreau : Merci beaucoup. J'ai oublié de mentionner une chose. En ce qui concerne la Colombie-Britannique, le gouvernement français a créé une émission intitulée *Thalassa*. C'est comme le magazine *National Geographic*. Cette émission est diffusée dans le monde entier. J'ai passé quatre jours avec ces gens et ils ont passé deux jours sur le site de mon phare. Ils se sont ensuite rendus à L'Isle-Verte puis en Nouvelle-Écosse. J'ai visionné le film sur Internet et je dirais que neuf bonnes minutes ont été tournées en Colombie-Britannique. L'émission a été diffusée en France vendredi dernier. Elle sera rediffusée à l'antenne de TV5 vendredi prochain, à 20 heures, dans trois jours.

Le président : Nous vous remercions de votre présence, monsieur Noreau.

Pam Copley is a community heritage planner and the manager of heritage programs at the B.C. Heritage Branch. If you would like to talk to us for a while, then we will ask you some questions. Is that okay?

Pam Copley, Community Heritage Planner, British Columbia Heritage Branch, B.C. Ministry of Tourism, Trade and Investment: That is fine. Thank you very much for this opportunity. I know that the clerk and others have worked hard to make it happen.

I would like to say that I do not wear those two hats. It would be my director, Jennifer Iredale, who was not able to be with us today, who wears the director's hat. It is just myself here today.

I have been listening with interest to the other witnesses today previous to myself, at least a couple of them. I believe you have two submissions from us, a longer one and a shorter one. Hopefully you have had a chance to at least read the shorter one.

The Chair: Yes.

Ms. Copley: Also, a submission came from the B.C. Heritage Branch in November around the staffing issue, but I will not go over that territory again. You can refer back to that.

I am representing the role of the Heritage Branch in broadly representing the heritage interests around lighthouses in B.C. I would say part of that would also be to ensure there is a fair, open and managed process for that to happen. I know that is the intention going forward with the process that has been set up in association with the Heritage Lighthouse Protection Act. We have certainly identified and heard concerns in that regard.

I have heard similar concerns being reiterated by the previous speakers as well, such as all of these lighthouses being surplus at the same time. The timing, and I do mean the short time for the petitioning process to take place, and the complexity of the process have certainly been an issue, and I think there are many questions that still exist around that process and around the specifics of the individual lighthouses in various parts of country.

I would concur with Mr. Noreau's statement that really what we should be referring to are light stations because they can range from anything like a little light on a rock to these iconic historic structures.

I think what we are talking about right now for the purposes of this meeting are the 18 unstaffed lighthouses that have been declared surplus in B.C. You have that background in the submission that we presented.

What we know that is a concern to Parks Canada and to others, including ourselves, is that only three petitions that we are aware of have come forward in B.C. to date. We have to ask ourselves why that is.

Pam Copley est planificatrice en conservation du patrimoine communautaire, gestionnaire des programmes du patrimoine à la Direction du patrimoine de la Colombie-Britannique. Madame Copley, si vous le voulez bien, vous pouvez d'abord nous présenter votre exposé. Ensuite, nous vous poserons quelques questions. Est-ce que cela vous convient?

Pam Copley, planificatrice en conservation du patrimoine communautaire, Direction du patrimoine de la Colombie-Britannique, ministère du Tourisme, du Commerce et de l'Investissement de la Colombie Britannique : C'est très bien. Je vous remercie vivement de m'avoir donné cette occasion. Je sais que la greffière et les autres intervenants ont travaillé dur pour que cela soit possible.

Je tiens à préciser que je ne porte pas ces deux chapeaux. C'est plutôt Jennifer Iredale, qui n'a pas été capable de se joindre à nous aujourd'hui, qui porte le chapeau de directrice. Il n'y a que moi ici aujourd'hui.

J'ai écouté avec intérêt les autres témoins qui m'ont précédée, au moins certains d'entre eux. Je crois que vous avez reçu deux mémoires de notre part, un long et un court. J'espère que vous avez eu la chance de lire au moins le plus court.

Le président : Oui.

Mme Copley : La Direction du patrimoine de la Colombie-Britannique a également présenté un mémoire en novembre concernant la question de la dotation, sur laquelle je ne reviendrai pas. Vous pouvez toujours le consulter.

Au sein de la Direction du patrimoine, mon rôle consiste à représenter d'une façon générale les intérêts relatifs aux phares en Colombie-Britannique, de même qu'à promouvoir la mise en place à cette fin d'un processus équitable, ouvert et bien géré. Je sais qu'il est prévu d'aller de l'avant dans le cadre du processus qui a été défini dans la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. Il est évident que nous avons entendu et recueilli des préoccupations à cet égard.

J'ai entendu les intervenants qui m'ont précédée exprimer des réserves similaires relativement au fait que tous les phares sont excédentaires en même temps. Le choix du moment et les délais très courts imposés au processus de pétition, de même que la complexité du processus, sont assurément un problème. Je pense que le processus suscite encore bien des questions, de même que les particularités de phares précis dans diverses régions du pays.

Je suis d'accord pour dire avec M. Noreau que nous devrions vraiment parler de stations de phare, car celles-ci comprennent autant la petite lumière installée sur un rocher que ces grandes structures historiques emblématiques.

Je crois qu'il est actuellement question, aux fins de la réunion, des 18 phares non dotés de personnel qui ont été désignés comme excédentaires en Colombie-Britannique. Le contexte est documenté dans le mémoire que nous avons présenté.

Ce qui préoccupe Parcs Canada et d'autres intervenants, y compris nous-mêmes, c'est qu'à notre connaissance seulement trois pétitions ont été présentées jusqu'à maintenant en Colombie-Britannique. Nous devons nous demander pourquoi.

In that regard, the Heritage Branch, as provincial representatives, saw a role for coordinating the efforts around recognition, nomination, petitioning — in other words, understanding the processes around what can happen to lighthouses and, conversely, what can happen if nothing is done. That is why we have put ourselves forward as the liaison with you and also with other non-profit, non-governmental groups, such as the Land Conservancy of British Columbia. They are more of a provincial community-based group, representing heritage properties and nature conservancy in B.C.

We have also communicated with the Historic Sites and Monuments Board of Canada in its role, which is different from what we are doing, but it is important that we communicate with each other. We are also collaborating with our federal and territorial partners. There are many moving parts to this. The more we talk and discuss, the greater the understanding will be.

For us, it is really finding out why little interest has been expressed in B.C. As you see in the submission, we have taken some steps to find out why and to encourage communities to become more interested.

I have heard the passion from other parts of the country with regard to how people feel about lighthouses. I think it is similar here; we just have not quite heard it yet. Certainly, as Mr. Noreau said, many of the concerns in B.C. are that so many of our light stations are remote; access is difficult; and they are not in or part of a community. What will happen to those? They are important on many levels, including some as light stations and some just as iconic coastal structures.

If we get right down to the issues, much of what we believe still needs to be done is the clarification around the confusion that exists between the process that is playing out here — the surplus and the heritage designation, and you layer on top of that the active and inactive stations. I think people are really confused with all these processes. I suspect that has much to do with the fact that they have not come forward.

Some clarification is required around the terms of the act as well. I have spoken to Norman Shields a number of times on this question: There is a different meaning to the term “heritage designation” if you are referring to it in terms of the act, or if you are referring to it in terms of national heritage sites status designation. In British Columbia, where the heritage conservation is enabled at the local government and regional government level for the most part, heritage designation means legal protection. There are some distinctions there.

À cet égard, la Direction du patrimoine, en qualité de représentant provincial, a entrevu un rôle de coordination des initiatives en matière de reconnaissance, de nomination et de présentation de pétitions, autrement dit, comprendre les processus qui auraient un impact potentiel sur les phares et, inversement, ce qui pourrait arriver si rien n'était fait. C'est pourquoi nous avons pris l'initiative d'assurer la liaison avec le comité, de même qu'avec d'autres groupes non gouvernementaux à but non lucratif comme The Land Conservancy de la Colombie-Britannique. Il s'agit d'un groupe communautaire provincial qui oeuvre dans le domaine de la conservation des biens patrimoniaux et de la nature en Colombie-Britannique.

Nous avons également pris contact avec la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Son rôle est différent du nôtre, mais il est important que nous communiquions. Nous collaborons également avec nos partenaires fédéraux et territoriaux. Il y a un grand nombre d'intervenants dans ce dossier. Plus nous échangerons et plus nous discuterons, meilleure sera la compréhension.

Pour nous, il s'agit de déterminer pourquoi ce dossier a éveillé un intérêt aussi limité en Colombie-Britannique. Comme vous pouvez le constater dans le mémoire, nous avons pris des mesures pour le découvrir et pour encourager les collectivités à s'intéresser à la question.

J'ai entendu parler de la passion éveillée par les phares chez les habitants d'autres régions du pays. Je pense qu'il existe une passion semblable en Colombie-Britannique, mais qu'elle ne s'est pas encore vraiment manifestée. Comme l'a mentionné M. Noreau, le problème dans notre province c'est qu'un grand nombre de nos stations de phare sont éloignées, difficiles d'accès, et qu'elles ne sont assimilées à aucune collectivité. Qu'arrivera-t-il à ces stations? Elles sont pourtant importantes à divers points de vue, y compris comme stations de phare ou comme structures côtières emblématiques.

Essentiellement, nous croyons surtout qu'il faut clarifier la confusion qui existe entre le processus en jeu actuellement, notamment au sujet de la désignation d'excédentaire et de la désignation patrimoniale, auxquels s'ajoutent les notions d'activité et d'inactivité des stations. Je pense que la population est vraiment désorientée par tous ces processus. Je présume que c'est la principale raison pour laquelle elle ne s'est pas encore manifestée.

Des précisions doivent également être apportées au sujet des dispositions de la loi. J'ai abordé cette question à plusieurs reprises avec Norman Shields. L'expression « processus de désignation » peut être interprétée de différentes façons, selon qu'il s'agit des dispositions de la loi ou de la désignation du statut de site du patrimoine national. En Colombie-Britannique, où la conservation du patrimoine est mise en oeuvre principalement aux échelons des administrations locales et régionales, la désignation du patrimoine implique une protection légale. Il importe toutefois de faire certaines distinctions à cet égard.

I think it is coordinating efforts mainly, bringing pieces of the puzzle together, making it clearer to the public that there is a process, that this is the process, and just to simplify it, because we believe there are gaps that are not being addressed.

There is also a requirement for clarification around the federal government's responsibility in making sure that lights are transferred in a condition that will not break the bank, that is manageable in an ongoing way, and that there are some supports to ensure that happens.

We know that in B.C. there is very little capacity on the part of many local governments, community groups and even the province. We have a very small branch and a limited budget. We cannot take on the management of these lighthouses or light stations, even though we understand that many of them are important and many have potential. That is a concern. As has been mentioned before, there is the high cost of hazardous materials in many cases, so who will pay for those issues to be addressed? We are, after all, talking about industrial heritage sites in many cases.

There is a bit of a mystery around what will happen to the undesignated lighthouses at the end of the five-year period.

I heard very clearly the message from your previous report on staffing, that the one-size-fits-all approach will not work, and I think the same is true here. We need to be considering regional differences, community and local government capacity, funding, all kinds of issues that I have just mentioned.

The other thing I would mention, but I will not go into detail on this, is that in B.C. we are less interested in the meticulous restoration of a heritage lighthouse back to something that it once was, which is often done in the heritage field, and more interested in the ongoing maintenance of these places and their continued public use, which I know is also a goal through the act.

I will leave it there for now, but those are some of the concerns we have and the position that we are representing. Broadly, we are acting as a liaison between our B.C. communities and Parks Canada agencies in managing this process and other community and local government groups.

The Chair: Thank you, Ms. Copley.

Senator Patterson: Thank you very much for your presentation, which is both detailed and a summary.

The branch intends to undertake a comprehensive scan of all lighthouses in B.C. Could you give us an idea of your time frame for that? Second, would you be prepared to share the results of that scan in some form with our committee once it is done?

Ms. Copley: I do not have a time frame for that scan at the moment. Given that the urgency is around the petitioning process for heritage designation, and that is a very small window, I would say that that would be the priority right now. Over the long term

Je pense qu'il faut surtout coordonner les initiatives, regrouper les pièces du puzzle, faire comprendre au public l'existence d'un processus, que c'est là le processus en question, et simplement le simplifier, car nous croyons que certaines de ses lacunes n'ont pas été corrigées.

Il est également nécessaire de clarifier la responsabilité du gouvernement, qui consiste à faire en sorte que les phares soient transférés dans une condition qui ne sera pas ruineuse, qui sera gérable à long terme, et que certains mécanismes de soutien soient prévus pour la mise en oeuvre.

Nous savons qu'en Colombie-Britannique un grand nombre d'administrations locales, des groupes communautaires et même le gouvernement provincial n'ont pas la capacité suffisante. Notre Direction est très petite et son budget est limité. Nous ne pouvons pas nous charger de la gestion de ces phares ou stations de phare, même si nous comprenons qu'un grand nombre d'entre eux sont importants et qu'ils ont du potentiel. C'est inquiétant. Comme cela a déjà été mentionné, la décontamination de certains sites pourrait coûter cher. Qui va payer pour corriger ces problèmes? Après tout, dans bien des cas, il est question de sites patrimoniaux industriels.

Le mystère plane toujours sur le sort des phares non désignés à la fin de la période de cinq ans.

J'ai parfaitement compris le message de votre rapport précédent sur la dotation, selon lequel l'approche universelle ne fonctionnera pas. Cela s'applique également en l'occurrence. Nous devons tenir compte des caractéristiques régionales et de la capacité des collectivités et des administrations locales, du financement, de même que des divers problèmes que je viens de mentionner.

J'ajouterai, sans pour autant entrer dans les détails, qu'en Colombie-Britannique nous sommes moins intéressés par la restauration méticuleuse d'un phare patrimonial à son état d'origine, ce qui est souvent le cas dans le cadre de la gestion du patrimoine, que par l'entretien durable de ces sites et leur utilisation continue par le public, ce qui est également un objectif de la loi.

Je vais m'en tenir à cela pour l'instant, mais il s'agit là de certaines des réserves que nous avons à formuler et de notre position. En gros, nous jouons le rôle d'intermédiaire entre les collectivités de la Colombie-Britannique et les organismes de Parcs Canada chargés de la gestion de ce processus et d'autres groupes communautaires et gouvernementaux à l'échelon local.

Le président : Merci, madame Copley.

Le sénateur Patterson : Merci beaucoup de votre exposé, qui était à la fois détaillé et concis.

La Direction a l'intention de passer en revue tous les phares de la Colombie-Britannique. Pourriez-vous nous donner une idée de l'échéancier prévu à cette fin? Deuxièmement, la Direction serait-elle prête à partager les résultats de ce survol avec le comité, sous une forme ou une autre une fois qu'il sera terminé?

Mme Copley : Aucun échéancier n'a encore été défini. Étant donné que, dans l'immédiat, ce qui est urgent c'est le processus de présentation de pétitions pour la désignation patrimoniale; le temps étant limité à cet égard, ce sera notre priorité pour l'instant.

there may be lighthouses or light stations of concern and the complexes that exist around these, again as Mr. Noreau mentioned. It is not just the building itself; it is very often the site and even the adjacent land that has potentially some significance. The scan is probably a little more of a longer-term goal for us in an effort not to miss light stations that no one is even talking about right now. That is really our goal, and we would share any results in that regard with you.

Senator Raine: Ms. Copley, thank you for being with us at a distance.

We are fortunate in British Columbia that we still have 27 staffed light stations. I think we can safely assume that those ones are not at risk of deteriorating at this time. However, when I look back, I know that some of the light stations that were de-staffed in the last go-around have fallen on very hard times. Lucy Island and Lawyer Island were de-staffed. They promised it was a trial only; they fenced off the property to protect it, and when a stranded boater broke in to use the radio and call for help, they responded by burning it down, which I thought was pretty terrible logic. I know that Sisters Islets also is de-staffed, and I believe it is now a heritage site, but it is costing a lot to maintain and is probably at risk. There are others that are at risk.

We are very encouraged by what is happening at Saturna Island where they have put together a great group of people to maintain the foghorn building as a heritage site. There is certainly an interest all up and down the East Coast of Vancouver Island, where they call themselves lighthouse country in their tourism marketing. There would be an opportunity there, I think, to draw some together and do what they are doing in Ontario in the Bruce Peninsula where they are being so effective with the tourism aspect.

We are all trying to figure out where the roadblocks are in the petitioning. My feeling, and I would like you to comment on this, is that getting the 25 people to start the process is one thing, but the next go-around is to present a business plan and be ready to commit to the ongoing maintenance forever of the heritage aspects of the light station. That is a pretty onerous task and would possibly scare people off right from the beginning.

Do you think it would be worthwhile to pursue some kind of a foundation to provide financial resources for this to happen?

Ms. Copley: There are many questions in what you have just said. Greetings from B.C., by the way.

We can look back at the Heritage Railway Stations Protection Act, which I believe this act was modeled on to a great extent, and past practices around other industrial heritage, such as cannery buildings on the coast, which we once had in the hundreds. We have almost no intact canneries left on the coast because, as you

Ce qui nous préoccupe à long terme, ce sont les phares ou les stations de phare et les complexes environnants, ce que M. Noreau a également mentionné. Il ne s'agit pas seulement du bâtiment lui-même. Il s'agit très souvent du site comme tel et même des terrains adjacents qui peuvent avoir une certaine importance. Ce survol est probablement davantage un objectif à long terme pour nous, dans une tentative de ne pas oublier certaines stations de phare qui ne sont même pas mentionnées à l'heure actuelle. C'est vraiment notre objectif et nous partagerons bien sûr nos résultats avec le comité.

Le sénateur Raine : Madame Copley, je vous remercie de vous joindre à nous à distance.

En Colombie-Britannique, nous avons la chance d'avoir encore 27 stations de phare pourvues de personnel. Je pense que nous pouvons facilement supposer qu'elles ne risquent pas de se détériorer pour l'instant. Cependant, quand j'y repense, je sais que certaines de ces stations de phare dont on a retiré le personnel la dernière fois ont vécu des temps très difficiles. Les postes de gardien des stations de l'île Lucy et de l'île Lawyer ont été supprimés. On avait promis que ce n'était qu'un essai. On a aussi clôturé les sites pour les protéger. Lorsqu'un plaisancier égaré s'est introduit dans la station pour utiliser la radio pour appeler à l'aide, la réaction a été de la brûler. J'ai pensé que c'était d'une logique très discutable. Je sais qu'il n'y a pas de gardien de phare à Sisters Islets. Je crois que c'est dorénavant un site patrimonial, mais, comme son entretien coûte cher, ce phare est probablement en danger. C'est aussi le cas d'autres phares.

Nous sommes très encouragés par ce qui se passe à l'île de Saturna, où l'on a formé un groupe de gens extraordinaires pour entretenir le bâtiment de la corne de brume en tant que site patrimonial. Il y a assurément un intérêt tout le long de la côte est de l'île de Vancouver, car cette région se qualifie elle-même de région des phares dans le cadre de son marketing touristique. Je pense qu'il y aurait là une occasion à saisir en rassemblant un groupe de personnes qui s'inspireraient de ce qui s'est fait en Ontario, dans la péninsule de Bruce, une initiative qui a remporté un grand succès touristique.

Nous essayons tous de déterminer quels sont les obstacles dans le processus de présentation des pétitions. À mon avis, c'est quelque chose que de rassembler 25 personnes pour mettre le processus en branle, mais la deuxième étape consistera à présenter un plan d'activités et à s'engager à assurer le maintien à long terme du cachet patrimonial de la station de phare. J'aimerais bien que vous nous disiez ce que vous en pensez. C'est assurément une tâche très difficile qui risque d'effrayer les gens dès le début.

Pensez-vous qu'il vaudrait la peine de créer une sorte de fondation pour fournir les ressources financières nécessaires à ce projet?

Mme Copley : Votre intervention soulève bien des questions. En passant, la Colombie-Britannique vous transmet ses salutations.

Rappelez-vous la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales. Si je ne me trompe, elle a servi en grande partie de modèle à la loi actuelle. Rappelez-vous également des pratiques antérieures en matière de protection d'autres patrimoines industriels, notamment les conserveries que l'on comptait jadis

say, they were burned because there was a requirement, if I understand it correctly, for the site to be left as it was found and also for there to be no ongoing safety issues. A similar situation could play out here. With the protection of the act, I think there is potential to mitigate some of those circumstances but certainly not all of them. There are many at risk, as you say, in that regard.

For many communities and for many of the community groups that financially do not have the capacity to look after these light stations, particularly if they are remote and difficult to access, starting the process will be difficult. They will need some encouragement and something to enable them to do so. They will need to develop partnerships, and they will need some funding incentives. If it is a foundation, that sends a positive message, and it is a positive step in the right direction. However, it only addresses part of the question. I think the consultation is incomplete.

I return, again, to the time frame for the petitioning process. If there was a foundation, and if there was an ongoing ability to bring forward light stations on an ongoing basis, then I think people would experience less anxiety. If there was that open, transparent and available process with the incentive of funding, then yes, I see a lot more potential for positive results in the end.

Finally, the Heritage Branch itself does not have the funds to provide any kind of programming at this time because our budgets are limited as well. We would be supporting community groups and organizations in other ways, but primarily working through local government. We do not have the capability to support them through dollars.

Senator Marshall: I have a question similar to the line of questioning by Senator Raine. You said you received three petitions, but did you say that you had explored why there were only three? Will you do so? Is that something you have to do?

Ms. Copley: First, we have not received the petitions. It would be Parks Canada that received the petitions, or is about to receive the petitions. I am not entirely clear on that point.

To raise awareness, we are encouraging communities to come forward in the process now. Those steps are laid out in the submissions that I presented to you. There are four steps. I will not reiterate them, but it is very much a work in progress.

To date, of the 12 communities — and some of the light stations are in one community; in one case I think there are five in one area — from whom we are looking for responses, we have approximately five or six right now. In most cases, they are not aware of any community interest having been expressed in the light station in their jurisdiction. They have not been notified by any federal agencies. As this is of interest to us at the provincial level, we are asking them whether they have been formally

par centaines sur la côte. Il n'en reste pratiquement aucune aujourd'hui. Comme vous venez de le dire, elles ont été brûlées. En effet, si je comprends bien, tous les sites devaient être laissés intacts et ne poser aucun problème de sécurité. La situation pourrait être identique en ce qui concerne les phares. Grâce à la protection de la loi, je pense qu'il serait possible d'atténuer certaines de ces circonstances, mais certainement pas toutes. À cet égard, leur survie risquerait d'être menacée.

Pour un grand nombre de collectivités et de groupes communautaires qui n'ont pas les capacités financières nécessaires pour prendre soin de ces stations de phare, en particulier lorsqu'elles sont éloignées et difficiles d'accès, il sera difficile de mettre le processus en branle. Ils auront besoin de l'encouragement et des moyens nécessaires. Ils devront mettre en place des partenariats et pouvoir compter sur des incitatifs financiers. Une fondation est interprétée comme un message positif et c'est un pas dans la bonne direction. Cependant, une fondation ne règle qu'une partie du problème. J'estime que la consultation est incomplète.

Je reviens encore une fois à la question de l'échéancier du processus de présentation des pétitions. Si une fondation était créée et si la population avait la capacité à long terme de prendre en charge des stations de phare, je pense que les gens éprouveraient moins d'anxiété. En pouvant compter sur un processus ouvert, transparent et disponible doublé d'incitatifs financiers, je pense qu'il finirait par être possible d'obtenir des résultats positifs.

Enfin, la Direction du patrimoine elle-même ne dispose pas actuellement des fonds nécessaires pour financer ce genre de programmes, car son budget est limité. Nous comptons quand même apporter notre soutien sous différentes formes aux groupes et aux organisations communautaires, surtout par l'intermédiaire du gouvernement local. Nous sommes incapables de leur fournir un soutien financier.

Le sénateur Marshall : J'ai une question qui s'inscrit dans le même ordre d'idées que celles qu'a posées madame le sénateur Raine. Vous avez dit avoir reçu trois pétitions, mais avez-vous indiqué si vous aviez cherché à savoir pourquoi il n'y en avait eu que trois? Allez-vous le faire? Est-ce là quelque chose que vous devez faire?

Mme Copley : Premièrement, nous n'avons pas reçu les pétitions en question. C'est plutôt Parcs Canada qui les a reçues ou qui est sur le point de les recevoir. Je n'ai pas été vraiment claire à ce sujet.

Afin de sensibiliser les gens, nous encourageons les collectivités à s'impliquer dès maintenant dans le processus. Ces étapes sont définies dans les mémoires que je vous ai présentés. Il y a quatre étapes. Je ne vais pas les répéter, mais c'est un dossier qui est essentiellement en évolution.

Jusqu'à maintenant, des 12 collectivités dont nous attendons des réponses, environ cinq ou six se sont manifestées. Il faut noter que certaines stations de phare sont situées dans une même collectivité. Dans un cas en particulier, on en compte cinq dans un même secteur. Dans la plupart des cas, les collectivités ignorent si un quelconque intérêt a été manifesté par leurs membres relativement à une station de phare se trouvant sur leur territoire. Aucun organisme fédéral ne les a informées à ce sujet.

recognized as heritage sites and whether they have been included on a community heritage register. Most of them have said no. That is what we know for now.

Senator Marshall: One thing that came out of the testimony earlier today is that this involves a big commitment not only in terms of finances but also in terms of human resources. Once you take over a lighthouse, you have a long road ahead of you.

Would you know who those three petitioners are? If there are three petitioners — and they have obviously rationalized whether this is a commitment that they could take on — it would be interesting to hear from their perspective what thought process they went through in order to come to the conclusion that this is something that they would like to do.

Ms. Copley: There has been quite a bit of media attention. I have saved as many of the articles as I could put my hands on. I am not sure I have captured all of them, but I certainly have a significant portion. Some of this has been reported in the press. The ones that I have knowledge of, which have either entered into or are about to enter into the petitioning process, are Point Atkinson Lighthouse, Sheringham Point and Sisters Islets. Do not ask me to locate them now. I can find them, but off the top of my head I am not sure where they are all located.

I know of one other for which a process has been under way for some time, the Amphitrite Point light station in Ucluelet. I believe that one is rolling out as a partnership of the local or regional government, the heritage society and some other citizen groups that I am not familiar with. That one is moving forward quite effectively. It does not appear on the list of petitioners that I received from Parks Canada, but I am personally aware of how that one is progressing. There may well be others out there, which is why we feel it is important that we get the word out to try to ascertain that.

Senator Marshall: While it would be interesting to speak to people who do not want to go forward to find out why they do not want to do so, it would also be interesting to look at it from the other side and determine the rationale for the people who are going forward and what their thought process was. It is kind of disappointing that there are only three.

Ms. Copley: It is disappointing for us, too. It is of concern in terms of the future of lighthouses, which is exactly why we are doing what we are doing.

The other important step we have taken — and we have been invited to do this, which is wonderful — involves my director, who has regular conference calls with the federal-territorial partners group. They have now formed a subcommittee to deal just with the lighthouse issue, and I have been asked to represent the branch on that subcommittee. We have gathered information from that subcommittee that is useful for those of us who are a little behind in the petitioning process because of the progress in other parts of the country. For example, our counterparts in Nova Scotia, New Brunswick and Ontario are considerably further ahead in the process. It is useful for us to see how they

Comme cela suscite un intérêt à l'échelle provinciale, nous leur demandons si elles ont été officiellement reconnues comme des sites patrimoniaux et si elles ont été ajoutées à un répertoire du patrimoine communautaire. La plupart ont répondu que non. C'est ce que nous savons pour l'instant.

Le sénateur Marshall : Un élément qui a été soulevé dans le témoignage entendu plus tôt aujourd'hui, c'est que le processus implique un investissement important du point de vue financier, mais aussi du point de vue des ressources humaines. Une fois qu'on a repris un phare, on est encore loin du but.

Est-ce que vous savez quels sont ces trois pétitionnaires? S'il y a effectivement trois pétitionnaires qui ont réfléchi rationnellement à la question de savoir s'ils étaient prêts à prendre un tel engagement, il serait intéressant d'entendre leur point de vue quant à la réflexion qui les a amenés à la conclusion qu'ils aimeraient s'impliquer dans un tel processus.

Mme Copley : La question a été très médiatisée. J'ai conservé tous les articles sur lesquels j'ai pu mettre la main. Je ne suis pas certaine d'avoir la collection complète, mais j'en ai sûrement une bonne partie. Certains éléments ont été rapportés par les médias. Pour autant que je sache, les phares de Point Atkinson, Sheringham Point et Sisters Islets font déjà partie ou sont sur le point de faire partie du processus de présentation de pétitions. Ne me demandez pas de les situer tout de suite. Je finirais bien par les situer, mais je ne suis pas certaine de savoir, de mémoire, où ils se trouvent.

Je sais également que le processus relatif au phare d'Amphitrite Point, à Ucluelet, a été amorcé il y a déjà un certain temps. Je crois qu'il sera lancé comme un partenariat regroupant le gouvernement local ou régional, la société patrimoniale et certains groupes de citoyens que je ne connais pas très bien. Ce processus avance très rapidement. Il ne figure pas dans la liste de pétitionnaires que j'ai reçue de Parcs Canada, mais je suis personnellement au courant de ses progrès. Il y a fort probablement d'autres projets en cours. C'est pourquoi nous estimons qu'il est important de sensibiliser la population pour s'en assurer.

Le sénateur Marshall : Il serait intéressant de pouvoir parler à des gens qui refusent de s'engager afin de connaître leurs raisons, mais il serait également intéressant de voir l'envers de la médaille et de déterminer la raison pour laquelle d'autres personnes ont décidé d'aller de l'avant et selon quelle logique. Il est plutôt décourageant de voir que trois pétitions seulement ont été présentées.

Mme Copley : C'est décevant pour nous également. Nous sommes préoccupés par l'avenir des phares, et c'est la raison pour laquelle nous faisons ce que nous sommes en train de faire.

L'autre mesure importante que nous avons prise et qu'on nous a invités à prendre, ce qui est fantastique, implique ma directrice. En effet, elle participe régulièrement à des vidéoconférences avec les membres du groupe de partenaires fédéraux et territoriaux. Ils ont formé un sous-comité qui se consacre exclusivement au dossier des phares. On m'a demandé d'y représenter la Direction. Nous avons rassemblé de l'information provenant du sous-comité. Cette information est utile à ceux d'entre nous qui ont un peu de retard dans le processus de pétition compte tenu des progrès accomplis dans d'autres endroits au pays. Par exemple, nos homologues de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario ont une

have done it, with whom they have done it and how successful they have been in the process. That is extremely enlightening for us, and we can share that information with our local government partners and with the community groups that might be interested in pursuing the process. It is a bit of a learning curve for everyone, but what we can learn from those with whom we connect is important. We can pass that on and, hopefully, enable that process further.

Senator Raine: I do not know whether you have this information at your fingertips, but it would be good for us if you did. How many provincially owned historic properties does the Heritage Branch oversee?

Ms. Copley: None are lighthouses.

Senator Raine: I know that, but do you have some?

Ms. Copley: Yes. The province no longer operates our sites. There are approximately 12 or so, but I could be wrong about that; please do not quote me. Most of them are gated attractions, which are historic sites that charge admission. Some are not. Some are simply Crown-owned.

All of the sites that are open to the public and operated as historic sites are third-party operated. The branch no longer manages those sites directly. We have a stewardship role in the kinds of conservation activities that happen at those places, and we have a contract with the operators, but we do not operate them on a first-hand basis.

Senator Raine: What is the process for listing an historic place on the British Columbia Register of Historic Places?

Ms. Copley: I probably will not go into that a great deal today, but I can certainly send you more detailed information. Essentially, as I previously mentioned, the process starts at the local government level. As heritage conservation is enabled through the Local Government Act in B.C., the branch provides support for local governments to manage and conserve their own heritage resources. We have a values-based management process, which is described in some detail in your package, and the first step would be to get at the heritage values that represent the community values and what the physical expressions of those values is, that is the resources. That is what we encourage communities to consider first. Once they have made that decision, they should decide on a set of criteria. Then they go to their local government to recommend that those properties or sites or complexes or neighbourhoods or whatever be listed on the community heritage register, to create a community heritage register. That has to be done by the local government, so it is actually a legislative piece. The local government, by council approval or regional district board approval, creates the

avance considérable dans le processus. Il nous sera utile d'étudier ce qu'ils ont fait, avec qui ils l'ont fait et les succès obtenus dans la mise en oeuvre du processus. Voilà qui est extrêmement intéressant pour nous. Nous pouvons partager cette information avec nos partenaires du gouvernement local et avec les groupes communautaires susceptibles de s'intéresser au processus. Il faut un certain temps pour tout le monde, mais l'information fournie par nos contacts est importante. Nous pouvons à notre tour la relayer, continuant ainsi à faire avancer le processus.

Le sénateur Raine : J'ignore si vous avez cette information à portée de main, mais elle serait utile. Combien de propriétés historiques la Direction du patrimoine gère-t-elle à l'échelle provinciale?

Mme Copley : Il n'y a aucun phare parmi ces propriétés.

Le sénateur Raine : Je sais, mais en avez-vous quelques-uns?

Mme Copley : Oui. La province n'exploite plus nos sites. Il y en a environ 12, mais je pourrais me tromper. Il ne faut donc pas me citer à ce sujet. La plupart de ces sites sont des attractions clôturées, c'est-à-dire des sites historiques où l'on exige des droits d'entrée. Certains n'en sont pas. Ils appartiennent simplement à l'État.

Tous les sites ouverts au public et exploités comme des sites historiques sont gérés par des tiers. La Direction ne gère plus ces sites directement. Nous avons un rôle d'intendance en ce qui concerne les activités de conservation de ces sites et nous sommes liés par contrat avec les exploitants, mais nous ne les exploitons pas directement.

Le sénateur Raine : Quelle est la procédure pour inscrire un site historique au Registre des lieux patrimoniaux de la Colombie-Britannique?

Mme Copley : Je ne vais pas entrer dans les détails de cette procédure aujourd'hui, mais je peux certainement vous faire parvenir une information plus exhaustive. Essentiellement, comme je l'ai déjà mentionné, le processus est amorcé à l'échelle du gouvernement local. Comme la conservation du patrimoine est habilitée par la Loi sur les gouvernements locaux en Colombie-Britannique, la Direction fournit un soutien aux gouvernements locaux afin qu'ils assurent la gestion et la conservation de leurs propres ressources patrimoniales. Notre processus de gestion est fondé sur une approche valeur. Il fait l'objet d'une description assez détaillée dans votre trousse d'information. La première étape consisterait à identifier les valeurs patrimoniales représentant les valeurs communautaires, ainsi que les expressions physiques de ces valeurs, en l'occurrence les ressources. C'est ce que nous encourageons les collectivités à examiner en premier lieu. Une fois qu'elles ont pris cette décision, elles doivent définir un ensemble de critères. Ensuite, elles communiquent avec leur gouvernement local pour recommander que les propriétés, complexes, quartiers ou autres soient inscrits au répertoire du

community heritage register. It is just the receptacle, where those places that are deemed to have heritage significance in the community or area are listed. It is done on a values basis.

Senator Raine: Are there any lighthouses on the British Columbia Register of Historic Places?

Ms. Copley: I could not answer that.

Senator Raine: I would think Point Atkinson.

Ms. Copley: I know of one in Stanley Park in Vancouver.

Senator Raine: Prospect Point.

Ms. Copley: I do know there is some consideration within the City of Victoria to nominate Ogden Point, I believe. That has not taken place yet. I believe there are very few, and there are some that are national historic sites as well.

Senator Poirier: Thank you for the presentation and for being with us tonight.

In your comments and also in the summary you gave to us, you mentioned that the Heritage Branch has taken steps to identify the reasons for the apparent lack of interest in B.C. Just a few minutes ago, you mentioned that you wanted to take advantage of learning from maybe New Brunswick and Nova Scotia because they have been proactive.

Do you feel that the Maritime provinces, Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland, have been proactive because lighthouses have been in demand longer? In B.C. I think more lighthouses are still staffed, while in the Maritime provinces very few have staff, and they have not had any for a long time. Maybe the population became more aware of what they were losing because they were not staffed, and maybe in B.C. the interest is not quite there yet because they have not realized yet that some of these could be in danger of being lost. I would like your thoughts on that.

Ms. Copley: We are trying to discover that for ourselves, but I would say based on what I have heard from our federal-territorial partners that a greater number of the lighthouses on the East Coast are within communities or adjacent to communities. I suspect some of them have been there longer as well, and they are just part of the landscape. People are so used to them; they are very passionate about them and very close to them. As you mentioned, it is very much the case that in B.C. the 27 staffed lighthouses are still working lighthouses. They are very important. Some of the concerns I have heard through the process to look at staffing or de-staffing and also concerns that I have heard more recently have to do with safety. People just do not believe that we do not need those lighthouses, and they believe that the people

patrimoine communautaire afin de créer un répertoire patrimonial propre à la collectivité. Cette démarche doit être faite auprès du gouvernement local. Il s'agit donc d'une mesure législative. Le gouvernement local, avec l'approbation du conseil municipal ou du conseil de district régional, met en place le répertoire du patrimoine communautaire. Il s'agit simplement d'un réceptacle où sont consignés les sites dotés d'une signification patrimoniale dans la collectivité. Ce processus est fondé sur une approche valeur.

Le sénateur Raine : Y a-t-il des phares inscrits au Registre des lieux patrimoniaux de la Colombie-Britannique?

Mme Copley : Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

Le sénateur Raine : Je dirais Point Atkinson.

Mme Copley : J'en connais un dans le parc Stanley, à Vancouver.

Le sénateur Raine : Prospect Point.

Mme Copley : Je pense que la ville de Victoria envisage la possibilité de proposer Ogden Point. Elle ne l'a pas encore fait. Je crois qu'il y en a très peu. Certains sont également des sites historiques nationaux.

Le sénateur Poirier : Je vous remercie de votre exposé et de votre présence ce soir.

Dans vos commentaires, de même que dans le mémoire que vous nous avez soumis, vous avez mentionné que la Direction du patrimoine a pris des mesures pour déterminer les raisons du manque apparent d'intérêt en Colombie-Britannique. Il y a quelques minutes, vous avez mentionné votre intention de vous inspirer notamment du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, car ces provinces ont été proactives.

Pensez-vous que les provinces maritimes, notamment la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve-et-Labrador, ont pu se montrer proactives du fait que leurs phares sont en demande depuis plus longtemps? Je pense que davantage de phares sont encore pourvus de personnel en Colombie-Britannique alors que, dans les Maritimes, les phares en sont souvent dépourvus depuis longtemps. La suppression des postes de gardien de phare est peut-être la raison pour laquelle la population a pris davantage conscience de ce qu'elle était en train de perdre. Il y a peut-être moins d'intérêt en Colombie-Britannique du fait que la population de cette province n'a pas encore réalisé ce qu'elle risque de perdre. Qu'en pensez-vous?

Mme Copley : Nous tentons actuellement de le comprendre, mais, selon ce que j'ai appris de nos partenaires fédéraux et territoriaux, je dirais que, sur la côte Est, un plus grand nombre de phares sont situés dans les municipalités ou à proximité. Je croirais également que certains de ces phares existent depuis plus longtemps et qu'ils se fondent avec le paysage. Les gens sont tellement habitués à voir ces phares qu'ils y sont très attachés. Ils font par conséquent l'objet d'une véritable passion. Comme vous l'avez mentionné à juste titre, en Colombie-Britannique, les 27 phares dotés de personnel sont encore fonctionnels. Ils sont très importants. Certaines des préoccupations formulées dans le cadre du processus concernaient la dotation en personnel ou la suppression de postes de gardiens de phare, mais aussi, plus

who run them are important for providing weather data, communicating with airlines, rescuing, ad hoc rescues, environmental protection, and all kinds of useful functions.

In many cases they are also very remote, so access is difficult. People just do not go to them. Again, I have to go back to my notes, but it seems to me I remember reading that there are only three lighthouses of the ones that are being considered now that are accessible by road. Some are accessible by foot; some you have to fly there or take a boat. Therefore, they are just not in the community in the same way that perhaps some of the eastern light stations or lighthouses are. That does not mean that concern will not come forward. I think it will; it is just taking time. People are not sure how to respond.

There is also a little bit of concern that in the past these kinds of processes have been initiated and have come to nothing, so they might be a little jaded about that, and they probably need some assurances stating that there is an important reason for them to come forward, that there is a relatively manageable process to do that, that we will help them do that in as many ways as possible, and that you are interested in hearing from them and think that it is important.

Senator Poirier: Thank you for sharing that. I know with the committee travels that have been happening and with the report that has been given, it has been quite obvious that the coastlines in New Brunswick, where I am from, and the coastlines in the Maritime provinces definitely have different issues than the coastlines in B.C. Thank you again for being with us.

The Chair: Ms. Copley, thank you very much for being with us and being very helpful. We are encouraged by some of the things you say, particularly that there is a cross-country working group that is focusing on this, as I understand it. Does it have all the provinces and the territories?

Ms. Copley: I am not normally a participant on those calls. My director does most of that. However, with respect to this lighthouse subcommittee, I am representing the branch on that particular aspect of the group, and we have had one call so far. I cannot really tell you how it will play out, but certainly what I have learned so far has been extremely educational and worthwhile.

The Chair: Thank you very much for being with us.

Ms. Copley: I want to say that I am happy to clarify any of the information that you have heard today. We will send you anything that we get from here on in, if you would like us to do that.

Senator Raine: Ms. Copley, I have one more question regarding the lighthouse subcommittee you just talked about. Of what group is it a subcommittee?

récemment, des questions de sécurité. Les gens n'arrivent pas à croire que nous n'avons plus besoin de ces phares. Ils sont d'avis que le personnel des phares est important parce qu'il est en mesure de fournir des données météorologiques, de communiquer avec les compagnies aériennes, d'effectuer des sauvetages, des sauvetages ponctuels, de contribuer à la protection de l'environnement et de s'acquitter de toutes sortes de fonctions utiles.

Dans bien des cas, les phares sont très éloignés et difficiles d'accès. Les gens ne peuvent s'y rendre. Encore une fois, je dois consulter mes notes, mais il me semble avoir lu que seulement trois des phares considérés actuellement sont accessibles par la route. Certains sont accessibles à pied, d'autres par la voie des airs ou par bateau. Ils ne sont donc pas aussi intégrés à la collectivité que les stations de phare ou les phares de la côte Est. Cela ne signifie pas que la population ne finira pas par se préoccuper du sort de ses phares. Je pense que cela viendra avec le temps. La population ne sait pas encore comment réagir.

Elle est également un peu préoccupée par le fait que, dans le passé, des processus semblables ont été lancés, mais sans jamais aboutir. Les gens sont donc un peu démobilisés. Ils attendent probablement des garanties. Ils veulent savoir qu'il est important qu'ils se manifestent, qu'un processus relativement gérable existe à cette fin, que nous les aiderons de toutes les façons possibles et que vous êtes vraiment intéressés à les entendre parce que vous estimez qu'il s'agit d'un enjeu important.

Le sénateur Poirier : Merci d'avoir partagé cette information avec nous. Grâce aux divers voyages effectués avec le comité et au rapport qui a été présenté, il apparaît clairement que les enjeux relatifs aux côtes du Nouveau-Brunswick, dont je suis originaire, et à celles des Maritimes, sont différents de ceux qui portent sur les côtes de la Colombie-Britannique. Merci encore de vous être jointe à nous.

Le président : Madame Copley, je vous remercie beaucoup de votre collaboration très utile. Certains de vos commentaires sont encourageants. Si j'ai bien compris, vous nous avez appris notamment qu'un groupe de travail pancanadien s'intéresse à la question. Toutes les provinces et tous les territoires sont-ils représentés dans ce groupe?

Mme Copley : D'habitude, je ne participe pas à ces conférences téléphoniques. C'est généralement ma directrice qui s'en charge. Cependant, en ce qui concerne le sous-comité des phares, je représente la Direction dans ce dossier précis du groupe. Jusqu'à maintenant, nous avons tenu une seule conférence téléphonique. Je ne peux pas vraiment vous dire comment cela va tourner, mais il ne fait aucun doute que ce que j'ai eu l'occasion d'apprendre jusqu'à maintenant a été instructif et utile.

Le président : Merci beaucoup de vous être jointe à nous.

Mme Copley : Il va sans dire que je me ferai un plaisir de clarifier toute information qui vous a été communiquée aujourd'hui. Si vous le souhaitez, nous vous transmettrons dorénavant toute nouvelle information que nous pourrions obtenir.

Le sénateur Raine : Madame Copley, j'aurais une autre question à vous poser au sujet du sous-comité des phares dont vous venez de parler. De quel groupe est-ce un sous-comité?

Ms. Copley: It is the federal-territorial partners of Parks Canada, I believe. It does have representation by people likely known to you, such as Norman Shields, who is the manager of the Heritage Lighthouse Program, and Patricia Kell, the director of policy and government relations.

The Chair: Is that under the aegis of Parks Canada?

Ms. Copley: I believe it is, yes. It connects us with our counterparts in other provinces.

The Chair: Ms. Copley, thank you for being with us and for being so helpful. If you can send us more stuff, we will send you what we come up with too. We will do an exchange. Thank you very much for being with us. You have been very helpful.

I will draw the sands of time to a close. Is it agreed that we adjourn?

Hon. Senators: Agreed.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, February 17, 2011

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: Honourable senators, I see a quorum. This is the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans, and my name is Bill Rompkey. I will ask people to go around the table and introduce themselves, starting on my left.

Senator Hubley: I am Elizabeth Hubley, senator from Prince Edward Island. I really like the lighthouses and hope we can save them.

Senator Cochrane: I will make that pitch later. I am Ethel Cochrane, and I am from Newfoundland and Labrador.

Senator Poirier: I am Rose-May Poirier from New Brunswick, and I guess being Maritimers, we all have the lighthouses at heart.

Senator Patterson: I am a Maritimer too, from Nunavut, Dennis Patterson.

Senator MacDonald: I am Michael MacDonald, senator from Nova Scotia. Good morning.

The Chair: Thank you. We are being broadcast, just for those people who may wake up at two o'clock in the morning because they cannot sleep and turn on CPAC and see us. Our mandate is to wake people up early in the morning.

Mme Copley : Il s'agirait du groupe des partenaires fédéraux et territoriaux de Parcs Canada. Vous connaissez sans doute certains de ses membres, notamment Norman Shields, gestionnaire des Programmes sur les phares patrimoniaux, et Patricia Kell, directrice des politiques et relations gouvernementales.

Le président : Ce groupe relève-t-il de Parcs Canada?

Mme Copley : Je pense que oui. Il permet les communications avec nos homologues des autres provinces.

Le président : Madame Copley, je vous remercie beaucoup de votre présence et de votre collaboration fort utile. Si vous pouvez nous transmettre de nouvelles informations, nous vous ferons également part de nos découvertes. Nous ferons un échange. Merci beaucoup de vous être jointe à nous. Vous nous avez été d'une grande utilité.

La réunion tire à sa fin. Êtes-vous d'accord pour que nous levions la séance, honorables sénateurs?

Des voix : D'accord.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le jeudi 17 février 2011

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 9 heures 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 : Chers collègues, le quorum est atteint. Voici le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans, et je m'appelle Bill Rompkey. J'aimerais qu'on fasse un tour de table pour que chacun se présente, en commençant par ma gauche.

Le sénateur Hubley : Je suis le sénateur Elizabeth Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard. J'aime beaucoup les phares, et j'espère que nous pourrons les sauver.

Le sénateur Cochrane : Je parlerai de mes intérêts plus tard. Je suis Ethel Cochrane, et je viens de Terre-Neuve-et-Labrador.

Le sénateur Poirier : Je suis Rose-May Poirier, du Nouveau-Brunswick, et je suis très attachée aux phares, comme tous les habitants des provinces maritimes, je crois bien.

Le sénateur Patterson : J'habite aussi dans les Maritimes, au Nunavut, et je m'appelle Dennis Patterson.

Le sénateur MacDonald : Je suis le sénateur Michael MacDonald, de la Nouvelle-Écosse. Bonjour.

Le président : Merci. Cette réunion est télédiffusée, pour ceux qui sont réveillés à deux heures du matin parce qu'ils n'arrivent pas à dormir, qui ouvrent leur téléviseur et qui nous regardent sur CPAC. Notre mandat est de réveiller les gens de bonne heure.

We have been studying lighthouses. We have already tabled a report on staffing. We want to finish our final report this spring, including the Heritage Lighthouse Protection Act.

We are fortunate to have before us this morning officials from the Treasury Board of Canada Secretariat and Parks Canada. We have a lot of questions that we have discovered over the past months during our study, so we are very pleased to have you here. We do have a limited time as someone wants this room at 10:30, but I intend to stay here until I am dragged away kicking and screaming.

I want to welcome from the Treasury Board of Canada Secretariat, Marc O'Sullivan, Assistant Comptroller General, Acquired Services and Assets Sector, and Shirley Jen, Senior Director, Real Property and Materiel Policy Division, Acquired Services and Assets Sector, and from Parks Canada, Larry Ostola, Director General, National Historic Sites, and Patricia Kell, Director, National Historic Sites Policy Branch. Let us begin with Treasury Board. Please make your presentation to us, after which we will have some questions.

Marc O'Sullivan, Assistant Comptroller General, Acquired Services and Assets Sector, Treasury Board of Canada Secretariat: Thank you. We understand that the committee has expressed an interest in Treasury Board's real property policies, namely the Policy on Management of Real Property and its associated directive and standards, as these pertain to the disposition of surplus lighthouses.

Real property is a significant corporate resource for the Government of Canada that is critical to enable the delivery of government programs. Federal real property holdings are diverse, running the gamut from military bases to research labs to office buildings, among others. The federal inventory of real property includes almost 25,000 Crown owned and leased properties and approximately 36,700 buildings throughout Canada. The approximate book value of Crown-owned assets in 2010 was approximately \$20 billion.

[Translation]

The Treasury Board of Canada's policies reflect principles fundamental to the management of federal real property. They emphasize Deputy Head accountability to ensure sound stewardship and value for money through effective, efficient, and financially responsible management aimed at program delivery.

The underlying principle is federal real property can only be used by ministers to carry out their department's mandated programs. If a property becomes surplus to a department's program requirements, it should not be retained.

Our policies therefore require that departments identify property that is surplus to the requirements of a program, and then take steps to sell or transfer those assets; these are two

Nous examinons la question des phares, et nous avons déjà déposé un rapport sur la dotation en personnel. Nous voulons déposer le rapport définitif ce printemps, y compris sur la Loi sur la protection des phares patrimoniaux.

Nous avons la chance de compter parmi nous aujourd'hui des représentants du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada et de Parcs Canada. Nous sommes très heureux de votre présence, parce que nous avons noté beaucoup de questions au cours des derniers mois durant notre examen. Nous avons peu de temps, car la salle est réservée pour quelqu'un d'autre à compter de 10 h 30, mais je compte bien rester jusqu'à ce qu'on me tire d'ici à mon corps défendant.

J'aimerais accueillir, du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Marc O'Sullivan, contrôleur général adjoint, Secteur des services acquis et des actifs, et Shirley Jen, directrice principale, Division des biens immobiliers et du matériel, Secteur des services acquis et des actifs, ainsi que, de Parcs Canada, Larry Ostola, directeur général, Lieux historiques nationaux, et Patricia Kell, directrice, Direction des politiques des lieux historiques nationaux. Commençons par le Conseil du Trésor. Veuillez faire votre déclaration préliminaire, après quoi nous vous poserons des questions.

Marc O'Sullivan, contrôleur général adjoint, Secteur des services acquis et des actifs, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : Merci. Nous savons que le comité s'est dit intéressé par les politiques du Conseil du Trésor concernant les biens immobiliers, notamment la Politique sur la gestion des biens immobiliers et les normes et directives qui s'y rapportent, car elles s'appliquent à l'aliénation des phares excédentaires.

Les biens immobiliers sont une ressource ministérielle à la fois importante et essentielle pour l'exécution des programmes gouvernementaux. Le portefeuille des biens immobiliers fédéraux est diversifié; il va des bases militaires aux laboratoires de recherche, en passant par les immeubles de bureaux. Le gouvernement fédéral possède ou loue quelque 25 000 biens et quelque 36 700 immeubles répartis dans toutes les régions du Canada. La valeur comptable approximative des biens de l'État recensés dans le répertoire fédéral en 2010 s'élevait à environ 20 milliards de dollars.

[Français]

Les politiques du Conseil du Trésor du Canada appliquent des principes fondamentaux à la gestion des biens immobiliers fédéraux. Elles mettent l'accent sur la responsabilité des administrateurs généraux afin d'assurer une administration saine et optimale des ressources, et ce au moyen d'une gestion efficace et responsable visant l'exécution des programmes.

Le principe de base est que les biens immobiliers fédéraux doivent servir uniquement à l'exécution des programmes qui relèvent du mandat des ministères. Si un bien immobilier n'est plus nécessaire à l'exécution d'un programme ministériel, il ne doit pas être conservé.

Nos politiques exigent donc que les ministères identifient les biens immobiliers qui sont excédentaires aux besoins des programmes, et qu'ils prennent des mesures pour les vendre ou

distinct steps. After having determined that property is surplus to operational requirements, due diligence must be exercised prior to moving forward with its actual disposition, in other words, its sale or disposal.

The Treasury Board of Canada's policies identify two categories of surplus properties: routine and strategic. Routine disposals are generally smaller properties of a lower dollar value; they can be sold easily without any substantial investment. They are normally sold "as is" directly by the custodian department.

Strategic disposals, on the other hand, are properties with the potential to generate significantly enhanced value. Typically, they are sold to Canada Lands Company Limited, a federal Crown corporation that acts as the government's disposal entity.

[English]

However, with respect to lighthouses, our policies are in many ways superseded by the Heritage Lighthouse Protection Act, which establishes a distinct, standalone process for the disposition of lighthouses. As such, the administration of this program is assigned under the Act to Parks Canada and to the main custodian of lighthouses, namely the Department of Fisheries and Oceans.

That concludes my opening statement, and I am happy to answer questions, but I believe my colleague from Parks Canada also has an opening statement.

The Chair: If senators agree, we will hear from Parks Canada before questions. Please go ahead, Mr. Ostola.

Larry Ostola, Director General, National Historic Sites, Parks Canada: Thank you very much. Good morning. It is a great pleasure for us to be here this morning.

[Translation]

I would like to thank the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans for providing us with the opportunity to present this update about the implementation of the Heritage Lighthouse Protection Act.

[English]

When we appeared before the committee last April, we outlined for you Parks Canada's broader mandate and why it was selected to administer the Heritage Lighthouse Protection Act. We described the essential processes relating to the designation of heritage lighthouses. Today, I would like to give you an update on the current status of the heritage lighthouse program.

les transférer. Il s'agit de deux étapes distinctes. Après avoir décidé que la propriété est excédentaire aux exigences opérationnelles, il faut faire la diligence raisonnable avant de procéder à la disposition, c'est-à-dire la vente ou l'aliénation.

Les politiques du Conseil du Trésor du Canada identifient deux catégories de propriétés excédentaires, soit de catégorie courante ou stratégique. L'aliénation courante vise d'ordinaire les petits biens immobiliers de valeur financière moindre, qui peuvent facilement être vendus sans investissements majeurs. Ils sont généralement vendus tels quels, directement par le ministère qui en a la garde.

L'aliénation stratégique est, quant à elle, utilisée pour les biens immobiliers susceptibles de générer une valeur considérablement accrue. Ils sont généralement vendus à la Société immobilière du Canada limitée, une société d'État fédérale qui agit comme agent d'aliénation du gouvernement.

[Traduction]

En ce qui concerne les phares, par contre, nos politiques sont de bien des façons éclipsées par la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, qui établit un processus autonome distinct pour l'aliénation des phares patrimoniaux. Par conséquent, la loi confie l'administration de ce programme à Parcs Canada et au gardien principal des phares, le ministère des Pêches et des Océans.

Voilà qui met fin à ma déclaration. Je serai heureux de répondre à vos questions, mais je crois que ma collègue a aussi une déclaration préliminaire.

Le président : Si mes collègues sont d'accord, nous entendrons la déclaration de Parcs Canada avant de passer aux questions. La parole est à vous, monsieur Ostola.

Larry Ostola, directeur général, Lieux historiques nationaux, Parcs Canada : Merci beaucoup. Bonjour. Nous sommes très heureux d'être ici aujourd'hui.

[Français]

Je voudrais remercier le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans de nous donner l'occasion de présenter cette mise à jour sur la mise en application de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux.

[Traduction]

Lors de notre comparution devant le comité, en avril dernier, nous vous avons donné un aperçu du mandat général de Parcs Canada et nous vous avons expliqué pourquoi Parcs Canada était responsable de l'administration de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. Nous avons également décrit les processus essentiels liés à la désignation des phares patrimoniaux. Aujourd'hui, nous souhaitons vous informer de l'état actuel du Programme des phares patrimoniaux.

The Heritage Lighthouse Protection Act came into force on May 29, 2010, and applies to federal lighthouses. It is, as you know, an act that originated in the Senate, and its overall purpose is to promote the conservation of heritage lighthouses, which it does in a number of ways.

The act establishes a process to designate heritage lighthouses. In order to be eligible for designation, the lighthouse must be administered by the Federal Crown at the time of designation. The act requires that heritage lighthouses, once designated, be reasonably maintained and that any alterations conform to national and international standards for conservation. If a lighthouse is sold or otherwise disposed of after designation, then the heritage character of the lighthouse must be protected after the sale through a clause in the sale agreement or by some other mechanism.

Finally, the act facilitates the sale or transfer of heritage lighthouses particularly to ensure an ongoing purpose for them. It requires public notice before they are sold. If the sale results in a new use that is not a public purpose, then there must also be a public meeting. This ensures the public is aware of any such disposal.

Parks Canada was assigned responsibility for the implementation of the act because of its significant expertise in heritage conservation. I am delighted to say that the year 2011 marks the one-hundredth anniversary of Parks Canada and its predecessor, the Dominion Parks Branch. It was the first government organization in the world dedicated to the preservation of historic sites and national parks.

Parks Canada's primary responsibilities under the act involve enabling and receiving public petitions, preparing heritage research in support of the Historic Sites and Monuments Board of Canada so that it can advise the minister on designations, providing advice to Fisheries and Oceans Canada on appropriate forms of protection for heritage lighthouses that are sold or transferred out of the federal inventory and assisting the minister with announcing designations.

The Heritage Lighthouse Protection Act envisions important roles for the residents of Canada in identifying and protecting lighthouses with significant heritage value. The primary means for nominating a lighthouse for designation under the Act is by way of a petition that must be signed by 25 residents of Canada who are 18 years of age or older. Petitions must be received by Parks Canada during the two-year nomination period established by the Act, which came into force in 2010 and concludes in 2012; in other words, after two years time.

Parks Canada has developed a number of tools to help the people of Canada nominate the lighthouses they feel are worthy of designation. The program website, which is updated regularly, was launched in the fall of 2009 and a nomination package that

La Loi sur la protection des phares patrimoniaux, qui est entrée en vigueur le 29 mai 2010, vise les phares gérés par le gouvernement fédéral. Comme vous le savez, il s'agit d'un texte législatif émanant du Sénat. Son objectif global est de promouvoir la conservation des phares patrimoniaux, et ce, de différentes façons.

La loi établit un processus de désignation des phares patrimoniaux. Pour être admissible, le phare doit être administré par le fédéral au moment de la désignation. La loi exige que les phares patrimoniaux, une fois désignés, soient entretenus d'une façon convenable et que toute modification qui leur est apportée respecte les normes nationales et internationales de conservation. Si on procède à la vente d'un phare ou à son aliénation après la désignation, son caractère patrimonial doit être protégé, au moyen d'une disposition dans le contrat de vente ou d'un autre mécanisme.

Enfin, la loi facilite la vente ou le transfert des phares patrimoniaux, en particulier si cette mesure permet leur utilisation à des fins publiques. Un avis public doit être publié préalablement à une telle vente. Si celle-ci entraîne une nouvelle utilisation à des fins privées, il faut alors tenir une rencontre publique, pour que la population soit tenue au courant du processus d'aliénation.

Parcs Canada s'est vu confier la responsabilité de la mise en oeuvre de la loi en raison de sa grande expertise en matière de conservation du patrimoine. Je suis enchanté d'annoncer que 2011 marque le 100^e anniversaire de la création de la Division des parcs du Dominion, qui a précédé Parcs Canada et qui a été la toute première organisation gouvernementale du monde vouée à la préservation des lieux historiques et des parcs naturels.

Aux termes de la loi, les principales responsabilités assumées par Parcs Canada sont les suivantes : permettre et recevoir les pétitions publiques; effectuer des recherches patrimoniales pour la Commission des lieux et monuments historiques du Canada afin que celle-ci puisse conseiller le ministre sur les désignations; formuler des avis à Pêches et Océans Canada sur les formes de protection appropriées aux phares patrimoniaux vendus ou transférés hors du répertoire fédéral; aider le ministre en ce qui concerne l'annonce des désignations.

La Loi sur la protection des phares patrimoniaux prévoit que la population canadienne jouera un rôle important dans la désignation et la protection des phares revêtant une importante valeur patrimoniale. Selon la loi, la principale méthode de mise en candidature d'un phare est une pétition qui doit être signée par un minimum de 25 personnes âgées d'au moins 18 ans résidant au Canada. Les pétitions doivent parvenir à Parcs Canada pendant la période de mise en candidature de deux ans établie par la loi, qui a commencé en 2010 et se terminera en 2012, en d'autres termes, dans un délai de deux ans.

Parcs Canada a élaboré des outils afin d'aider les citoyens canadiens à mettre en candidature les ouvrages qui, selon eux, valent la peine d'être désignés comme phares patrimoniaux. Le site Web du Programme des phares patrimoniaux, qui est

contains essential information, instructions and a basic petition template is also available on the website or by contacting the program office.

We have disseminated information through letters to members of Parliament and senators, meetings with provincial and territorial tourism and/or heritage departments, telephone and email responses, the distribution of about 2,000 program brochures, the issuance of a press release and a national information bulletin, and responding to numerous media requests. The program manager, who is not here with us today, is currently attending community meetings in the Maritimes to inform interested citizens.

The essential policy tools are in place. These include the criteria for the designation of heritage lighthouses as well as for the maintenance and alteration of them. These criteria were approved by the minister in May 2010.

As of today, 40 lighthouses have been nominated for designation through the petition process. Petitions have been received from the Maritimes, Newfoundland, Quebec, Ontario and British Columbia. Through contacts with our offices we understand that there are other petitions being prepared in other regions of the country.

When Parks Canada receives a valid petition, we acknowledge its receipt and advise the petitioner of the next steps in the process. It is important to ensure that the petitioners are aware of the provisions of the act that pertain to surplus lighthouses, namely, that the minister cannot designate unless a person or body has submitted a written commitment to buy or otherwise acquire the heritage lighthouse and to protect its heritage character.

We are advising those proponents who are interested in the acquisition of potential heritage lighthouses to contact Fisheries and Oceans Canada as soon as possible to discuss the preparation of a business plan proposal for its acquisition, as that department is responsible for negotiating suitable commitments to acquire and protect a lighthouse. We continue to work closely with Fisheries and Oceans Canada to assist them.

As for the actual heritage valuation process, the Historic Sites and Monuments Board of Canada is presently considering the nominations for 10 lighthouses. As all of these lighthouses are surplus, Parks Canada will bring the board's recommendations to the minister once Fisheries and Oceans has concluded an acceptable commitment to acquire and protect for any of the lighthouses that may be recommended for designation.

While it is difficult to predict how long this process might take for a particular lighthouse, the Act stipulates that all petitions must have been considered and any resulting designations made by the minister by May 29, 2015.

régulièrement mis à jour, a été lancé au cours de l'automne 2009. Une trousse de mise en candidature, contenant des renseignements essentiels, des instructions et un modèle sommaire de pétition, peut être téléchargée du site Web ou obtenue en communiquant avec le bureau du programme.

Nous avons aussi diffusé de l'information sur le programme au moyen de lettres aux députés et aux sénateurs, ainsi que de réunions avec des représentants des ministères du Tourisme ou du Patrimoine des provinces et des territoires. Nous avons également répondu à de nombreuses demandes d'information par téléphone et par courriel et nous avons procédé à la distribution d'environ 2 000 brochures sur le programme, en plus de diffuser un communiqué de presse et un bulletin national. Nous avons enfin répondu à de nombreuses demandes des médias. En outre, le gestionnaire du programme, qui est absent aujourd'hui, participe actuellement à des réunions communautaires dans les Maritimes pour informer les citoyens intéressés.

Les outils stratégiques essentiels ont été élaborés. Ceux-ci comprennent les critères de désignation des phares patrimoniaux ainsi que les critères et les procédures pour l'entretien et la modification des phares patrimoniaux, qui ont été approuvés par le ministre en mai 2010.

À ce jour, 40 phares ont été mis en candidature aux fins de désignation par le processus de pétition. Des pétitions nous sont parvenues des Maritimes, de Terre-Neuve, du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique. Et il semble que d'autres pétitions soient en cours de préparation dans d'autres régions du pays.

Lorsque Parcs Canada reçoit une pétition valable, l'agence en accuse réception et informe les signataires des étapes suivantes du processus. Il importe de s'assurer que ces derniers sont au courant des dispositions de la loi portant sur les ouvrages excédentaires, c'est-à-dire que le ministre ne peut désigner un phare que si une personne ou un organisme s'engage par écrit à l'acheter ou à l'acquérir et à protéger son caractère patrimonial.

Les promoteurs qui souhaitent faire l'acquisition d'un phare patrimonial éventuel sont priés de communiquer avec Pêches et Océans Canada dès que possible, afin de discuter d'une proposition de plan d'affaires en vue de son acquisition, car c'est ce ministère qui est chargé de négocier les engagements visant l'acquisition et la protection des phares. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos collègues de ce ministère à ce chapitre.

Pour ce qui est du processus d'évaluation patrimonial en tant que tel, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada examine actuellement les mises en candidature de 10 phares. Comme tous ces phares ont été jugés excédentaires, Parcs Canada présentera les recommandations de la commission au ministre une fois que Pêches et Océans Canada aura conclu un engagement aux fins de l'acquisition et de la protection de l'un ou l'autre des phares susceptibles d'être désignés.

Il est difficile de prévoir combien de temps prendra le processus d'évaluation d'un phare en particulier. Cependant, selon la loi, toutes les pétitions doivent avoir été examinées et toutes les désignations résultant de ce processus doivent avoir été réalisées d'ici le 29 mai 2015.

In closing, as the one-year anniversary of the coming into force of the Act approaches on May 29, 2011, Parks Canada will place particular emphasis on receiving and processing petitions.

[*Translation*]

We will continue to work with the Department of Fisheries and Oceans for specific issues related to surplus lighthouses, and to support the Historic Sites and Monuments Board of Canada by making recommendations to the Minister.

[*English*]

The Heritage Lighthouse Protection Act presents Canadians with the opportunity to take action to preserve lighthouses of importance to them and to give these buildings an ongoing life in their communities. It is a privilege for Parks Canada to work with the many dedicated and visionary citizens who have taken up this challenge and are working with us to give these beacons a brighter future.

[*Translation*]

Thank you for the opportunity provided to us to inform you of the Heritage Lighthouse Protection Act's implementation.

[*English*]

I would be pleased to answer your questions.

Senator Cochrane: Thank you for coming.

To your knowledge, what federal funding programs are available to help people or groups with the costs associated with updating these lighthouses and turning them into successful ventures such as restaurants or museums?

Mr. Ostola: Parks Canada does not have any funding programs that would assist communities in their attempts to reuse or rehabilitate heritage lighthouses.

Senator Cochrane: Do you know of others that might?

Mr. Ostola: I do not know of any funding programs that are available to assist communities for that purpose.

Senator Cochrane: How many people does Parks Canada have on staff to deal specifically with this process?

Mr. Ostola: Our heritage lighthouse program office currently consists of two staff. We can call other specialists, such as Ms. Kell, as required to assist with the program. The two people I mentioned are the ones who are actively dealing with requests from the public. When we get petitions from the public, we contract out historical research, where warranted.

Senator Cochrane: Who pays for the research?

Mr. Ostola: Parks Canada pays for it.

Enfin, à mesure qu'approche l'anniversaire de l'entrée en vigueur de la loi, le 29 mai 2011, Parcs Canada mettra l'accent sur la réception et le traitement des pétitions.

[*Français*]

Nous continuerons de travailler avec Pêches et Océans Canada sur les considérations particulières relatives aux phares excédentaires et de soutenir la Commission des lieux et monuments historiques du Canada en faisant ces recommandations au ministre.

[*Traduction*]

La Loi sur la protection des phares patrimoniaux donne aux Canadiens l'occasion de participer à la préservation des phares qui ont de l'importance à leurs yeux, et de perpétuer la place de ces ouvrages dans leurs communautés. C'est un privilège pour Parcs Canada de travailler avec les nombreux citoyens dévoués et visionnaires qui ont décidé de relever ce défi et qui s'efforcent, avec nous, d'assurer l'avenir de ces phares.

[*Français*]

Nous vous remercions de l'occasion que vous nous donné de vous informer sur la mise en œuvre de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux.

[*Traduction*]

Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Cochrane : Merci de votre présence.

À votre connaissance, sur quels programmes de financement fédéraux peuvent compter les particuliers ou les groupes pour les aider à assumer les coûts de rénovation des phares et à les transformer en entreprises fructueuses comme des restaurants ou des musées?

M. Ostola : Parcs Canada n'a pas de programme de financement pour aider les communautés dans leurs tentatives de réutilisation ou de restauration des phares patrimoniaux.

Le sénateur Cochrane : Connaissez-vous des programmes de ce genre?

M. Ostola : Je ne connais aucun programme de financement qui aide les communautés en ce sens.

Le sénateur Cochrane : Combien d'employés de Parcs Canada s'occupent précisément de ce processus?

M. Ostola : Le bureau du Programme des phares patrimoniaux est actuellement composé de deux employés. Au besoin, nous pouvons faire appel à des spécialistes, comme Mme Kell, pour nous donner un coup de main. Les deux personnes dont j'ai parlé sont chargées de traiter les demandes des citoyens. Quand nous recevons une pétition, nous engageons quelqu'un pour faire les recherches patrimoniales, lorsqu'il convient de le faire.

Le sénateur Cochrane : Qui paye pour ces recherches?

M. Ostola : C'est Parcs Canada qui paye.

Senator Cochrane: We heard from a group here yesterday that emphasized the importance of the community in this framework. They have worked diligently and cooperatively. It is too bad that there is no funding available to assist groups such as theirs. Everything they do is on a volunteer basis. They are not complaining or looking for funding, but it is regrettable that there is not something in place to assist other groups that might want to begin something like this.

Senator MacDonald: I will direct my question to both of you. Are there any criteria that you apply to maintaining the value of physical properties that the Government of Canada owns in Canada?

I am thinking of post offices and other obvious types of properties. These properties are always maintained to a certain standard, but there is quite a range in the level of maintenance of lighthouses, which are government property and belong to the people of Canada. Is there a policy or criteria that you apply to ensure that the Government of Canada maintains their properties to a certain standard?

Mr. O'Sullivan: Our policy on the management of real property requires that departments adopt a healthy life cycle approach to the management of their portfolio. That includes ensuring the prevention of rust-out, which would lead to more expensive repairs in the future. The department is required to undertake the repairs and maintenance of their properties in order to be able to respond to the program needs of the department and to preserve the value of the property.

Departments must determine what the program requirements are for properties in their portfolio, and then ensure that the properties that are essential to the delivery of the programs are properly maintained.

Senator MacDonald: We all realize that a lighthouse is not always in the best of environments with regard to staying in shape. Some of them are in pretty harsh environments.

From observations made while travelling around the country, I can suggest that our lighthouse have not been particularly well maintained. Can you respond to that?

Mr. O'Sullivan: The departments set priorities for the money that they invest in the maintenance of their properties. Typically at the top of the list would be requirements for health and safety purposes to ensure that there is a safe workplace for employees. You then go down to maintenance that is required to prevent the structure from collapsing, then to lower levels of priorities in terms of what needs to be done, going down to work that is done for purely cosmetic purposes. The departments set those priorities for their property, and it is their responsibility to exercise their best judgment in where they set their priorities and where they invest their money.

Senator MacDonald: Mr. Ostola, in your presentation, you mentioned that the Act requires that heritage lighthouses, once designated, be reasonably maintained and that any alterations conform to national and international standards for conservation.

Le sénateur Cochrane : Hier, nous avons entendu un groupe qui a souligné l'importance de la communauté dans le cadre actuel. Les membres ont travaillé ensemble avec diligence. C'est dommage qu'il n'existe pas de fonds pour aider des groupes comme celui-là. Leur travail est entièrement bénévole. Ce n'est pas qu'ils s'en plaignent ni qu'ils cherchent des fonds, mais c'est dommage qu'il n'y ait rien en place pour aider d'autres groupes intéressés à lancer un projet similaire.

Le sénateur MacDonald : Ma question s'adresse à vous deux. Est-ce que vous appliquez des critères pour préserver la valeur des biens matériels dont le gouvernement est propriétaire au Canada?

Je pense aux bureaux de poste et à d'autres types évidents de biens. Ces biens sont toujours entretenus conformément à certaines normes, mais le niveau d'entretien des phares varie beaucoup. Ces phares sont la propriété du gouvernement, et ils appartiennent aux citoyens canadiens. Est-ce que vous appliquez une politique ou des critères pour garantir que le gouvernement du Canada entretient ces biens conformément aux normes?

M. O'Sullivan : Notre politique sur la gestion des biens immobiliers exige que les ministères entretiennent les biens fédéraux tout au long de leur cycle de vie. Ils doivent, entre autres, s'assurer de prévenir la corrosion, qui entraînerait des réparations coûteuses dans l'avenir. Le ministère doit voir à la réparation et à l'entretien de ses biens pour pouvoir exécuter son programme et pour préserver la valeur des biens.

Les ministères doivent déterminer quelles sont les exigences du programme relatives à leur portefeuille immobilier, et ils doivent s'assurer que les biens essentiels à l'exécution des programmes sont bien entretenus.

Le sénateur MacDonald : Nous sommes tous conscients que les phares sont rarement situés dans un environnement favorable à leur préservation. Certains se trouvent dans des endroits où le climat est rigoureux.

D'après ce que j'ai pu constater durant mes déplacements au Canada, je peux vous dire que les phares n'ont pas été particulièrement bien entretenus. Qu'en dites-vous?

M. O'Sullivan : Ce sont les ministères qui établissent les priorités visant l'investissement dans l'entretien de leurs biens. Généralement, en tête de liste, on trouve les exigences relatives à la santé et à la sécurité, pour garantir un environnement de travail sécuritaire aux employés. Ensuite, on passe à l'entretien nécessaire pour que la structure ne s'effondre pas, puis aux travaux d'entretien de priorité moindre, puis aux travaux touchant l'esthétique. Ce sont les ministères qui fixent ces priorités, et c'est à eux de faire preuve de jugement dans leur choix et dans la manière d'investir leur argent.

Le sénateur MacDonald : Monsieur Ostola, dans votre déclaration, vous avez dit que la loi exigeait que les phares, une fois désignés, soient entretenus dans une mesure raisonnable, et que toute modification devait répondre aux normes nationales et

What if they were not reasonably maintained before being designated? What does Parks Canada recommend happens in a circumstance like that?

Mr. Ostola: From a Parks Canada perspective, as you can imagine, we are responsible for a great number of heritage assets that we directly administer, including a number of lighthouses. We invest and manage those to ensure that their fundamental heritage character is protected and preserved. That is one of the primary responsibilities we have as a heritage agency.

In the context of the Heritage Lighthouse Protection Act, the maintenance and alteration criteria that have been adopted are essentially from a document entitled *Standards and Guidelines for the Conservation of Historic Places in Canada*, which outlines a series of best practices related to maintenance and alteration. That is the standard we are suggesting be used by custodians of heritage lighthouses within the federal inventory.

Senator MacDonald: What about the lighthouses that are already designated to be national historic site and are already under the purview of Parks Canada?

Mr. Ostola: The same thing applies. We administer several lighthouses that are designated national historic sites, and we manage them and maintain them to ensure that their fundamental heritage characteristics are protected. We apply the standards I mentioned.

Senator MacDonald: We have a couple to bring to your attention then. Thank you.

Senator Patterson: Considering the two presentations, I am interested in exploring the responsibilities for surplus lighthouse structures that are not successfully protected under the Heritage Lighthouse Protection Act through the application process.

We only have about 40 to date. I think we are hoping there will be many more. Over 1,000 structures were designated as surplus by the Department of Fisheries and Oceans last year. We have 40, and maybe more for which applications have been made by community groups. I understood that there are 10, I think Parks Canada said, that may be designated under the Historic Sites and Monuments Board of Canada. Therefore, we may have a number of structures that are not being taken care of.

I am directing this at our Treasury Board witnesses. You indicated that lighthouses are kind of being taken care of under the Heritage Lighthouse Protection Act. What will be the status of the ones that have been declared surplus by a department, that have not been taken up by community groups and that have not been designated under the Historic Sites and Monuments Board of Canada? What will happen to that perhaps considerable number of structures that are left out of those two avenues?

Mr. O'Sullivan: When I mentioned that the Heritage Lighthouse Protection Act superceded our policies, that is simply in the sense that legislation of course trumps administrative policy. Our policy

internationales de conservation. Qu'est-ce qui arrive si les phares n'ont pas été entretenus dans une mesure raisonnable avant d'être désignés? Qu'est-ce que Parcs Canada recommande dans ces circonstances?

M. Ostola : Du point de vue de Parcs Canada, vous vous en doutez, nous sommes responsables d'un grand nombre d'actifs patrimoniaux que nous administrons directement, y compris de nombreux phares. Nous investissons dans ces phares et nous les gérons pour nous assurer de protéger et de préserver leur caractère patrimonial. C'est une de nos principales responsabilités en tant qu'organisme du patrimoine.

Les critères d'entretien et de modification que nous avons adoptés dans le cadre de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux proviennent essentiellement d'un document intitulé *Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada*, qui décrit une série de pratiques exemplaires touchant l'entretien et la modification des phares. C'est la norme que nous recommandons de suivre aux gardiens des phares se trouvant dans le répertoire fédéral.

Le sénateur MacDonald : Que faites-vous des phares désignés comme lieux historiques nationaux et qui relèvent déjà de Parcs Canada?

M. Ostola : C'est la même chose. Nous administrons plusieurs phares désignés comme lieux historiques nationaux, et nous en faisons la gestion et l'entretien pour protéger et préserver leur caractère patrimonial. Nous appliquons les normes dont j'ai parlé.

Le sénateur MacDonald : Nous aimerions attirer votre attention sur certains. Merci.

Le sénateur Patterson : Après avoir entendu les deux déclarations, j'aimerais explorer la question des phares excédentaires qui ne sont pas protégés par le processus de mise en candidature prévu dans la Loi sur la protection des phares patrimoniaux.

À ce jour, seulement 40 phares ont été mis en candidature. Je crois que nous espérons qu'il y en aura beaucoup d'autres. L'an dernier, plus de 1 000 immeubles ont été désignés comme excédentaires par le ministère des Pêches et des Océans. Quarante phares, peut-être plus, ont été mis en candidature par des groupes communautaires. Je crois que Parcs Canada a dit qu'il y en avait 10 qui pourraient être désignés par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Donc, des immeubles pourraient être laissés pour compte.

Ma question s'adresse aux témoins du Conseil du Trésor. Vous avez dit que les phares étaient en quelque sorte protégés par la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. Quel sort sera réservé aux phares déclarés comme excédentaires par un ministère qui n'auront pas été mis en candidature par un groupe communautaire ni été reconnus par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada? Qu'advient-il des immeubles, dont le nombre sera peut-être considérable, qui n'entreront dans aucune de ces deux catégories?

M. O'Sullivan : Quand j'ai dit que la Loi sur la protection des phares patrimoniaux éclipsait nos politiques, je voulais simplement dire que, bien entendu, la loi avait préséance sur

with respect to heritage properties remains and acts as a safety net for those that will not be captured by the Heritage Lighthouse Protection Act.

Our policy requires that buildings that are more than 40 years of age be evaluated by Parks Canada for their heritage character. Parks Canada has its criteria for evaluating and designating the heritage character of buildings, and they have different categories that can be described by the witnesses from Parks Canada. In a sense, that is the safety net for lighthouses that are not captured by the process set out under the Heritage Lighthouse Protection Act.

Even when a department designates a property as being surplus to its operational needs, it has to undertake due diligence before disposing of that property. Part of that due diligence would encompass obtaining advice from Parks Canada on the heritage character of a building. That would be one of the factors to keep in mind before deciding on the possible disposition of that property.

It is helpful to look at the surplus designation and the eventual sale or otherwise disposition of the property in two steps. Fisheries and Oceans have undertaken a first step where they, in their judgment, determine what properties are necessary or not for their operational requirements. Then there is all the due diligence that has to be done before proceeding with the actual sale or transfer of the property. That includes, under our policy, taking into consideration the heritage aspects of the property.

The Heritage Lighthouse Protection Act created a regime that has precedence over our policy, because it is legislation, but our policies remain, so the lighthouses not captured by the legislation will have our policy as a safety net.

The Chair: I would like to clarify. You said the act trumps policy.

Mr. O'Sullivan: Yes.

The Chair: The act now requires that the lighthouses would be disposed of by 2013. Yet, the outside date for the designation of them as heritage lighthouse properties is 2015. It seems to me that Fisheries and Oceans has thrown a grenade in the whole works by putting 1,000 on the table. Everybody is scrambling now under time constraints, and I want to make sure of the time lines here.

Mr. O'Sullivan: As I understand the act, all custodian departments, custodians of lighthouses, have a two-year period under which to list lighthouses that would be surplus to their operational needs. The Department of Fisheries and Oceans has done so. It has listed them now. I have read the testimony from previous hearings of this committee, and I understand that you are surprised by the designation, to put it mildly.

A department makes the call on what is surplus to their needs based on the extent to which ownership of that property is required for the delivery of their program. There are some instances where a service or function can be undertaken in a given area without it necessarily being the property of the Crown. By analogy, look at post offices where Canada Post has moved away

une politique administrative. Notre politique sur les biens patrimoniaux est conçue comme un filet de sécurité pour les biens qui ne sont pas protégés par la Loi sur la protection des phares patrimoniaux.

Selon notre politique, Parcs Canada doit déterminer le caractère patrimonial éventuel des immeubles de plus de 40 ans. Le ministère a fixé des critères d'évaluation et de désignation, et il prévoit différentes catégories que les témoins de Parcs Canada pourraient expliquer. C'est en quelque sorte un filet de sécurité pour les phares qui ne sont pas visés par le processus prévu dans la Loi sur la protection des phares patrimoniaux.

Même quand un ministère désigne un bien comme excédentaire par rapport à ses besoins opérationnels, il doit faire preuve de diligence raisonnable avant de l'aliéner, notamment en demandant conseil à Parcs Canada sur le caractère patrimonial de l'immeuble. C'est un des facteurs à garder en tête avant de considérer l'aliénation d'un bien.

Pour vous aider à comprendre, on peut diviser en deux étapes la désignation des phares jugés excédentaires et leur éventuelle vente ou aliénation. Le ministère des Pêches et des Océans entreprend la première étape, qui consiste à déterminer, au meilleur de ses connaissances, quels biens sont essentiels à ses besoins opérationnels. Ensuite, il doit faire preuve de diligence raisonnable avant de procéder à la vente ou au transfert du bien. C'est à cette étape, selon notre politique, qu'il faut prendre en considération la valeur patrimoniale potentielle du bien.

La Loi sur la protection des phares patrimoniaux établit un régime qui a préséance sur notre politique, car c'est une loi, mais nos politiques restent applicables. Donc, les phares qui ne sont pas visés par la loi seront protégés par notre politique, qui agira comme un filet de sécurité.

Le président : J'aimerais avoir des précisions. Vous avez dit que la loi avait préséance sur les politiques.

M. O'Sullivan : En effet.

Le président : La loi exige l'aliénation des phares d'ici 2013. Il sera pourtant toujours possible de les désigner comme biens patrimoniaux jusqu'en 2015. Il me semble que Pêches et Océans a jeté un pavé dans la mare en désignant 1 000 phares comme excédentaires. C'est devenu une course contre la montre pour tout le monde; je voudrais être certain des échéanciers.

M. O'Sullivan : Selon ce que je comprends de la loi, tous les ministères gardiens, qui ont la garde de phares, ont deux ans pour établir la liste de ceux dont ils n'ont plus besoin dans le cadre de leurs activités. Le ministère des Pêches et des Océans a dressé la sienne. Les phares excédentaires ont été répertoriés. J'ai pris connaissance des témoignages entendus précédemment par le comité, et je me suis rendu compte que le résultat vous avait pour le moins surpris.

Chaque ministère décide de ce qui ne répond plus à ses besoins en évaluant jusqu'à quel point la propriété d'un bien immobilier est essentielle à l'exécution de son programme. Dans certains cas, un service peut être offert, ou une fonction peut être accomplie, dans un lieu sans que le bien appartienne nécessairement à l'État. Pensez, par exemple, aux bureaux de poste. Postes Canada a

from owning the property wherever it offers postal services at a kiosk and has moved to having that service offered to Canadians in retail outlets. It is an imperfect analogy, but it makes the point that you can deliver a service in an area without necessarily owning that piece of property. I will not substitute myself for Fisheries and Oceans and the judgment that they exercise in determining what properties are surplus to their needs.

Nevertheless, there is a two-year period for the listing of surplus properties, and then there is the overall five-year period of the Act, ending in 2015, for the designation of heritage lighthouse properties. If some properties are being contemplated for sale or transfer to another entity, the legislation, as I read it, does not set out any limits to how long it would take for that disposition to take place, and that disposition could take place thereafter.

The Chair: I am still not entirely clear. Maybe others are.

Senator Nancy Ruth: There are two dates. He said 2015.

The Chair: If the work is not all done on a lighthouse by 2013, is that lighthouse disposed of by Treasury Board?

Mr. O'Sullivan: Treasury Board does not dispose of the lighthouses. It is 2012 that is the date for the listing of surplus lighthouses, and then the time frame for the designation of heritage lighthouses is five years ending in May 2015.

The Chair: It is real property. Never mind lighthouses. The act, as you say, trumps policy, and that requires that real property be disposed of within a three-year period.

Mr. O'Sullivan: Our policy indicates that when a property is designated as surplus to the operational needs of a department, that they should proceed with the sale within three years. That is sort of an indication to not dawdle and to do your due diligence. It is a policy that is often more easily recognized in the breach than in the — I forgot how Shakespeare put it — in the observance. We are pushing departments to manage their real property assets effectively, and that means not sitting on them for years and years after determining that it is surplus to their needs. They are making payments in lieu of taxes on it and maintenance costs and should be proceeding with disposition.

The three-year period is indicated as a policy requirement. Frankly, it is one that is not followed very often because the due diligence process can take quite a long time. For example, if there are legal arguments over the title, if title is not clear, if there are questions about encumbrances or rights of way or if there is requirement for consultation with Aboriginal groups. The due diligence required for a disposition can take quite a long time. Let us say the three years is more of an objective or target, but it is oftentimes not met. I would say actually most of the time it is not met.

The Chair: I interrupted Senator Patterson, but I thought it was important to clarify things.

abandonné l'idée d'être propriétaire de tous ses comptoirs postaux, et les services de comptoir sont maintenant offerts dans des points de vente au détail. L'analogie n'est pas parfaite, mais elle montre que vous n'êtes pas obligé d'être propriétaire d'un bien pour y offrir un service. Je ne peux toutefois pas parler au nom de Pêches et Océans ni mettre en question ses décisions sur les biens qu'il juge excédentaires.

Quoi qu'il en soit, le recensement des biens excédentaires doit se faire sur deux ans, alors qu'une période de cinq ans, qui prend fin en 2015, est accordée par la loi pour désigner les phares comme biens patrimoniaux. La loi, selon mon interprétation, ne précise pas d'échéance en ce qui concerne la vente d'un bien immobilier ni son transfert à un autre organisme, lorsque ces options sont envisagées; la vente ou le transfert peut donc avoir lieu plus tard.

Le président : Je ne suis toujours pas certain de bien saisir. Peut-être que d'autres ont compris.

Le sénateur Nancy Ruth : Il y a deux échéances. Il a parlé de 2015.

Le président : Si, pour un phare quelconque, le processus n'est pas mené à terme d'ici 2013, est-ce que le Conseil du Trésor va procéder à son aliénation?

M. O'Sullivan : Le Conseil du Trésor ne procède pas à l'aliénation des phares. L'échéance pour l'établissement de la liste des phares excédentaires est 2012, et la période pendant laquelle il est possible de désigner un phare comme bien patrimonial dure cinq ans et prend fin en mai 2015.

Le président : Il s'agit de biens immobiliers. Pas nécessairement de phares. La loi, comme vous le dites, a préséance sur les politiques, qui, elles, exigent que les biens immobiliers soient aliénés dans les trois ans.

M. O'Sullivan : Notre politique prévoit qu'un bien désigné comme excédentaire par rapport aux besoins d'un ministère doit être vendu dans les trois ans. C'est une sorte d'invitation à ne pas laisser les choses traîner en longueur, à faire preuve de diligence raisonnable. Mais c'est une règle qui est plus souvent transgressée que respectée, pour paraphraser Shakespeare. Nous incitons les ministères à gérer leurs biens immobiliers de façon efficace, ce qui suppose de ne pas les oublier pendant des années une fois qu'ils ont été désignés comme excédentaires par rapport aux besoins. Ils doivent verser des paiements en remplacement d'impôts, régler les dépenses d'entretien de ces biens et veiller à leur aliénation.

L'échéance de trois ans est une exigence stratégique. En toute honnêteté, elle n'est pas très souvent respectée parce que le processus de diligence raisonnable peut être assez long. Ça peut être le cas, par exemple, lorsqu'il y a contestation juridique du titre de propriété, quand celui-ci n'est pas clair, lorsque des questions sont soulevées concernant des servitudes ou des droits de passage ou encore lorsqu'on doit consulter des groupes autochtones. Dans le cas d'une aliénation, le processus de diligence raisonnable peut donc être très long. Disons que l'échéance de trois ans est davantage un objectif, une cible, qui n'est par ailleurs pas souvent respectée. Je dirais même qu'elle ne l'est pas la plupart du temps.

Le président : J'ai interrompu le sénateur Patterson parce qu'il me semblait important de clarifier la situation.

Senator Patterson: That was helpful, Mr. Chair.

There is a distinct possibility that significant numbers of assets will not be taken care of by the Heritage Lighthouse Protection Act or Parks Canada designating them as heritage assets. In that event, would the responsibility for disposal of the assets belong to the department that owned them?

Mr. O'Sullivan: Yes, the custodian department, yes.

Senator Patterson: You talked about routine disposals and strategic disposals. Is that just larger or smaller properties, or does "strategic" embrace other considerations such as sovereignty?

Mr. O'Sullivan: The vast majority of properties are routine. Strategic properties are the ones that have a potential through redevelopment for significant enhancement in the value for sale of the property in order to bring an interesting return for the Canadian taxpayer. An example would be CFB Rockcliffe where there are discussions with Canada Lands Company. The projects that are envisaged for the development of that property, which would significantly enhance the value of the property, have been in the media. That is handled by Canada Lands Company, which is a non-agent Crown corporation.

Basically, the land would be sold to Canada Lands, and Canada Lands then undertakes redevelopment. It deals with the municipality for rezoning. It deals with the province for any exemptions required. It deals with private sector partners for the development of the land in order to enhance the value of the land before sale. The profits from that sale flow back into the Consolidated Revenue Fund. A limited number of properties are actually strategic. How many are now strategic in the portfolio?

Shirley Jen, Senior Director, Real Property and Materiel Policy Division, Acquired Services and Assets Sector, Treasury Board of Canada Secretariat: Right now, about 18.

Mr. O'Sullivan: Of the 25,000 properties of the Government of Canada, there are 18 deemed strategic for the purposes of disposal. It is a very limited number, and the vast majority of properties are deemed routine dispositions.

Senator Patterson: Of the routine disposals, what if that real estate is contaminated or has environmental contamination? We have certainly had a history of using mercury, baths of mercury, actually, in which lenses floated. What if the property has been neglected and has structural problems or the shoreline is eroding? You indicated in your presentation that they are normally sold as is. Does that mean that the custodian department has no responsibility to upgrade or clean up contamination before selling?

Mr. O'Sullivan: "As is" means that there is no redevelopment of the property before sale, which is the case for strategic property. As part of the due diligence for a property, a custodian has to identify all remediation that must be done for environmental purposes. That must be taken care of before it is sold. That is under the responsibility of the custodian department.

Le sénateur Patterson : Ça nous a aidé, monsieur le président.

Un grand nombre de biens ne seront probablement pas protégés par la Loi sur la protection des phares patrimoniaux, ou ne seront pas désignés comme biens patrimoniaux par Parcs Canada. Dans ces cas, est-ce que le ministère qui possède ces biens sera responsable de leur aliénation?

M. O'Sullivan : Oui, le ministère gardien.

Le sénateur Patterson : Vous avez parlé d'aliénations courantes et d'aliénations stratégiques. La différence réside-t-elle simplement dans la taille du bien, ou est-ce que le terme « stratégique » englobe d'autres aspects, comme la souveraineté?

M. O'Sullivan : La grande majorité fera l'objet d'une aliénation courante. Les biens stratégiques sont ceux dont la valeur de vente peut être augmentée par un réaménagement, pour que les contribuables canadiens en obtiennent un meilleur rendement. Prenons l'exemple de la base des Forces canadiennes de Rockcliffe, dont on discute avec la Société immobilière du Canada. Les médias ont parlé des projets d'aménagement envisagés pour ce bien, qui en augmenteraient la valeur de manière significative. C'est la Société immobilière du Canada, une société d'État non mandataire, qui s'en occupe.

On peut résumer en disant que la Société immobilière du Canada achètera le terrain puis se chargera de son réaménagement. C'est elle qui négociera le rezonage avec la municipalité. C'est elle qui traitera avec la province pour obtenir les exemptions nécessaires. C'est aussi elle qui fera affaire avec les partenaires du secteur privé pour l'aménagement du terrain, afin d'en accroître la valeur avant de le mettre en vente. Les profits seront ensuite versés au Trésor. Le nombre de biens stratégiques est en fait assez restreint. Combien y en a-t-il dans le portefeuille?

Shirley Jen, directrice principale, Division des biens immobiliers et du matériel, Secteur des services acquis et des actifs, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : Il y en a 18 en ce moment.

M. O'Sullivan : Des 25 000 biens immobiliers du gouvernement du Canada, 18 sont considérés comme stratégiques aux fins d'aliénation. C'est un très petit nombre; la grande majorité des biens fait l'objet d'une aliénation courante.

Le sénateur Patterson : Dans le cas des aliénations courantes, que se passe-t-il lorsque le bien immobilier est contaminé, ou s'il y a une contamination de l'environnement? Nous avons longtemps utilisé du mercure, des bains de mercure, en fait, dans lesquels flottaient les lentilles. Que se passe-t-il s'il y a eu négligence et que le bien comporte des problèmes structurels, ou si le littoral s'érode? Vous avez dit dans votre déclaration préliminaire que les biens étaient généralement vendus « en l'état ». Est-ce que ça veut dire que le ministère gardien n'a pas l'obligation de rénover ni de décontaminer les biens avant la mise en vente?

M. O'Sullivan : « En l'état » signifie que le bien immobilier n'a pas été réaménagé avant la vente, contrairement à l'usage pour les biens stratégiques. Dans le cadre du processus de diligence raisonnable, un gardien doit dresser la liste de toutes les mesures d'assainissement de l'environnement à prendre. Ça doit être fait avant la vente. Le ministère gardien en a l'obligation.

Ms. Jen: I might add that it is generally the policy of the Government of Canada, through this due diligence process, to have full disclosure in terms of information on the property. That would include the identification of any contamination and what remediation might be required.

There are options in terms of who does the remediation. It could be the custodian department prior to sale, or it could be factored into the negotiation with the purchaser. There may be some ability for the purchaser to undertake the clean-up, but the sale price would then be discounted, clearly. We would be saying that if the Crown, the Government of Canada, does not have to pay for the remediation, and it is something that could be done by the purchaser, therefore the sale price should be discounted accordingly.

Senator Patterson: Would these procedures be outlined in publicly available policy statements or regulations? What governs these procedures, please?

Ms. Jen: We have a directive on the sale or transfer of surplus real property, and it is posted on the Treasury Board website. It is publicly available.

Senator Poirier: Thank you for the presentations. They were very interesting. If someone puts in a petition for a lighthouse and the work has not been done yet to see if it is designated as a heritage site, is that work done before the final sale so the person buying knows it has been designated heritage?

Patricia E. Kell, Director, National Historic Sites Policy Branch, Parks Canada: The lighthouse can only be designated while it is still federal property, so the designation must happen before there is a transfer.

Senator Poirier: A person or organization that buys the lighthouse is obligated to keep it as a heritage site if it has been so designated.

Who will do the monitoring of that? Who will follow up on that so that 10, 15 or 25 years from now they do not turn around and sell it to someone who wants to tear it down and have a cottage built there?

Ms. Kell: They are not obliged to keep it as a heritage site. They are obliged to maintain the heritage character of the building. The use of the building could change. It does not necessarily have to be a museum or a tourist information centre. The use can change, but the heritage character, the physical fabric that makes it look like it does, like a lighthouse, will need to be protected.

Depending on the mechanism used to ensure that, the remedy, if it is not done, will vary. For example, if it is a clause in the sale agreement, then the agreement is a contract and the Crown would be able to sue the purchaser for not fulfilling that part of the

Mme Jen : J'ajouterai que, dans le cadre de ce processus de diligence raisonnable, la politique du gouvernement du Canada est généralement de divulguer tous les renseignements dont il dispose sur le bien mis en vente, y compris la présence de contaminants et les mesures d'assainissement qu'il pourrait être nécessaire de prendre.

Différentes options s'offrent à nous pour établir qui doit procéder à l'assainissement. Le ministère gardien peut y voir avant la vente, ou les mesures nécessaires peuvent être prises en compte dans la négociation avec l'acheteur. Ce dernier peut procéder lui-même au nettoyage, mais, dans ce cas, une réduction du prix de vente s'impose, visiblement. Autrement dit, quand l'État, quand le gouvernement du Canada, n'a pas à déboursier pour l'assainissement d'un bien et que l'acheteur est en mesure de s'en occuper, le prix de vente doit être réduit en conséquence.

Le sénateur Patterson : Ces procédures sont-elles mentionnées dans des énoncés de politique ou des règlements accessibles aux citoyens? Pourriez-vous nous dire ce qui détermine ces procédures, s'il vous plaît?

Mme Jen : Nous appliquons une directive concernant la vente ou le transfert des biens immobiliers excédentaires, qui est affichée sur le site web du Conseil du Trésor. Elle est donc accessible à tous.

Le sénateur Poirier : Je vous remercie pour vos déclarations, qui étaient très intéressantes. Lorsqu'une pétition est déposée concernant un phare et que le travail visant à établir s'il doit être désigné comme phare patrimonial n'a pas encore été fait, est-ce que ce travail est réalisé avant la conclusion de la vente, pour que l'acheteur sache qu'il s'agit d'un phare patrimonial?

Patricia E. Kell, directrice, Direction des politiques des lieux historiques nationaux, Parcs Canada : Un phare ne peut être désigné comme patrimonial que s'il est la propriété du gouvernement fédéral; la désignation doit donc avoir lieu avant le transfert.

Le sénateur Poirier : Une personne ou une organisation qui achète un phare désigné comme patrimonial a l'obligation de veiller à ce qu'il demeure un lieu patrimonial.

Qui s'occupera de surveiller ça? Qui fera le suivi pour éviter que dans 10, 15 ou 25 ans, le propriétaire change son fusil d'épaule et vende le phare à quelqu'un qui souhaite le démolir pour se construire une villa?

Mme Kell : Le propriétaire n'a pas l'obligation de veiller à ce que le phare demeure un lieu patrimonial. Il est obligé de conserver le caractère patrimonial de l'édifice. La destination peut changer. Le lieu ne doit pas nécessairement être un musée ou un centre d'information touristique. Sa destination peut changer, mais le caractère patrimonial, c'est-à-dire les caractéristiques physiques qui font que l'édifice est reconnu comme un phare, doit être maintenu.

Les recours, lorsque cette obligation n'est pas respectée, dépendent du mécanisme choisi pour la fixer. Si l'obligation est définie dans une clause de la convention de vente, elle fait alors partie d'un contrat, et l'État peut poursuivre l'acheteur pour

agreement. One of the other common ways of achieving this is to seek a designation under municipal or provincial legislation, and then the remedies would be under those laws.

Senator Poirier: Parks Canada will be the organization or the entity that will be identifying or monitoring this to ensure it is respected.

Ms. Kell: The minister responsible for Parks Canada is in the Act as responsible for approving the form of protection that goes on the lighthouse as it leaves the federal inventory.

Senator Poirier: If someone buys a site that has been designated as heritage but that is pretty rundown, do they have an obligation to bring it up to a certain standard?

Ms. Kell: The short answer to that is, “not necessarily.” The heritage character is defined based on what exists in the building at the time of designation. It makes it clear what work you would do, but it does not necessarily define a state that it must be in.

Senator Poirier: I am throwing out numbers without knowing what the actual retail value is, so we are assuming here. In and around 1,000 properties have been declared as surplus from the Department of Fisheries. For example, after the exercise is completed, just for the point of clarification, here, say 500 out of the 1,000 are designated heritage. Say out of that 500, 200 or 250 end up being sold, but there are another 200 out there that are designated as heritage and have not been sold. Does Parks Canada automatically, because they are heritage, take them over?

Mr. Ostola: I could add perhaps a few details on that. While we have been referring to the 1,000 properties on the surplus list, and this could probably be clarified with the Department of Fisheries and Oceans Canada, Parks Canada has typically used an estimate that 450 of those are what most people would think of as a lighthouse. That is the number we are most focused on — the buildings that are really the iconic structures that Canadians would think of as lighthouses. That is the group that we feel are most likely to be petitioned. It is unknown at this point how many of them might eventually be designated as heritage lighthouse, but, in the event that they are not designated, Parks Canada will not take those properties on.

Senator Poirier: If they are designated, will you take them on?

Mr. Ostola: No, we will not.

Senator Poirier: If they are not sold, and Parks Canada does not take them on but they have been designated as heritage, they will be destroyed?

Mr. Ostola: They will remain in the federal inventory with the custodial department.

non-respect de cette partie du contrat. Une autre façon courante de protéger le caractère patrimonial d'un lieu est d'obtenir sa désignation en vertu d'une loi provinciale ou d'un règlement municipal; les recours sont alors fonction de la loi ou du règlement en question.

Le sénateur Poirier : Parcs Canada est l'organisme responsable d'établir ou de surveiller ça et d'assurer le respect des ententes.

Mme Kell : La loi désigne le ministre responsable de Parcs Canada comme personne chargée de l'approbation des mesures de protection applicables à un phare dont le gouvernement fédéral se défait.

Le sénateur Poirier : Si quelqu'un achète un édifice patrimonial qui est en très mauvais état, a-t-il l'obligation de le rénover jusqu'à un certain point?

Mme Kell : La réponse courte à cette question est « pas nécessairement ». La définition du caractère patrimonial dépend de ce qui reste de l'édifice au moment de la désignation. Elle établit clairement les travaux à exécuter, mais ne précise pas nécessairement l'état dans lequel l'édifice devra être maintenu.

Le sénateur Poirier : Je cite des chiffres sans connaître la véritable valeur au détail, alors ça reste des suppositions. Environ 1 000 biens immobiliers ont été déclarés excédentaires par le ministère des Pêches et des Océans. Supposons qu'après l'exercice — je demande simplement pour clarifier —, 500 sur 1 000 soient désignés comme biens patrimoniaux. Admettons maintenant que sur ces 500, 200 ou 250 finissent par être vendus et qu'il en reste 200 qui, tout en ayant été désignés comme biens patrimoniaux, n'ont pas été vendus. Étant donné qu'ils ont été désignés comme biens patrimoniaux, est-ce que Parcs Canada en devient automatiquement le gardien?

M. Ostola : Je pourrais peut-être donner quelques précisions. Bien que nous parlions d'une liste de 1 000 biens immobiliers excédentaires — et on pourrait peut-être clarifier ce point avec le ministère des Pêches et des Océans —, Parcs Canada estime plutôt à 450 le nombre d'immeubles qui, parmi ces 1 000, correspondent à ce que la plupart des gens imaginent être un phare. C'est ce nombre qui retient principalement notre attention. Nous nous préoccupons d'abord des phares qui concordent réellement avec l'image que les citoyens canadiens se font de ces constructions emblématiques. Nous croyons que ce sont ces phares qui sont les plus susceptibles de faire l'objet d'une pétition. On ne sait pas encore combien seront au bout du compte désignés comme phares patrimoniaux, mais Parcs Canada ne deviendra pas le gardien des immeubles qui ne l'auront pas été.

Le sénateur Poirier : Allez-vous vous occuper de ceux qui sont désignés?

M. Ostola : Non.

Le sénateur Poirier : S'ils ne sont pas vendus, et que Parcs Canada n'en devient pas le gardien alors qu'ils ont été désignés comme biens patrimoniaux, est-ce qu'ils vont être démolis?

M. Ostola : Ils vont demeurer des biens fédéraux associés à leur ministère gardien.

Senator Hubley: You were speaking of the number 450, and I believe in your presentation you mentioned that, to date, 40 lighthouses have been nominated for designation through the petition process. We only have a year to go. Do you feel that we will be able to reach that number of 450 lighthouses having heritage value within a year?

Mr. Ostola: We have never set a target in terms of the number of petitions that we expect. We are expecting that they will continue to come in during the second year of the program. Personally, I would not think that we will receive petitions for all 450 lighthouses that I mentioned, but probably some proportion of that. I could not say exactly how many. That is unknown. Certainly, that is not the assumption that we have had. That is the potential universe, but I am not suggesting that petitions will definitely come in for all of those.

Senator Hubley: From our study, we have had great support from communities for their lighthouses. I am wondering why there are so few. Forty does not seem like very many, given that there is only a two-year window to work in, and already one year has passed. I am wondering what sort of communication or outreach has been done to ensure that communities are aware of this and the possibility of taking over their lighthouse. I have a sense that it has not quite hit home to many communities as yet.

Mr. Ostola: We have been in the first year of the coming-into-force of this act. There was an initial effort to ensure that awareness was raised among Canadians. We think we have accomplished that, to a great extent, and we are anticipating that more petitions will come in during the second year.

In my presentation, I mentioned some of the vehicles we have used to inform Canadians, whether it is communications with MPs and senators, or whether it is discussions with provincial and territorial authorities, the distribution of program brochures, websites or responses to media inquiries and inquiries from the public. We also deal at the grassroots level with a group that I think you are familiar with, the consultative group that supports the Historic Sites and Monuments Board of Canada, and they have been getting the word out through their network as well.

In addition, our program manager, as I mentioned earlier, is this week in community meetings in Atlantic Canada that are designed to continue to get that word out, and there may be a possibility that he will participate in further meetings to get that word out as well.

Senator Hubley: Where is he meeting in the Maritimes? In what provinces? Do you know?

Ms. Kell: This week he is in Nova Scotia. There were three locations for meetings. I believe it was Yarmouth and Sidney, and I am not sure what the third one was.

Le sénateur Hubley : Vous avez mentionné le nombre 450, et vous avez dit dans votre déclaration que le processus de pétition avait permis de dresser, si je me souviens bien, une liste de 40 phares candidats à la désignation. Il ne reste plus qu'un an. Croyez-vous que nous arriverons à faire reconnaître la valeur patrimoniale de 450 phares en un an?

M. Ostola : Nous ne nous sommes jamais donné d'objectif quant au nombre de pétitions. Nous nous attendons quand même à en recevoir d'autres au cours de la deuxième année du programme. Personnellement, je ne crois pas que nous recevrons une pétition pour chacun des 450 phares dont je parlais, mais nous en recevrons sans doute pour un certain nombre d'entre eux. Je ne saurais dire exactement combien. C'est impossible à savoir. En tout cas, nous ne nous attendons pas à en recevoir autant. Il s'agit plutôt d'un bassin potentiel, ça ne veut pas dire qu'une pétition sera déposée pour chaque phare.

Le sénateur Hubley : Dans le cadre de notre étude, nous avons constaté que les communautés étaient de grands défenseurs de leurs phares. Je me demande pourquoi le nombre de candidatures est si peu élevé. Il me semble que 40, ce n'est pas beaucoup, surtout si on considère que la période allouée est de deux ans, et qu'un an s'est déjà écoulé. Je me demande quels outils de communication ou de sensibilisation ont été utilisés pour s'assurer que les communautés sont au courant du programme et de la possibilité de prendre leur phare en charge. J'ai l'impression que bon nombre de localités ne réalisent pas encore tout à fait ce qui se passe.

M. Ostola : La loi est entrée en vigueur il y a moins d'un an. Des efforts ont été déployés au début pour sensibiliser la population. Nous croyons avoir réussi, dans une large mesure, et nous nous attendons à recevoir d'autres pétitions au cours de la deuxième année.

J'ai mentionné dans ma déclaration certains des outils que nous avons utilisés pour informer les citoyens, comme les communications avec les députés et les sénateurs, les discussions avec les administrations provinciales et territoriales, la distribution de brochures sur le programme, les sites Web et les réponses aux questions des médias et de la population. Nous collaborons aussi à la base avec un groupe que vous connaissez déjà, je crois. Il s'agit du groupe consultatif qui assiste la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, et il a aussi fait circuler l'information par son propre réseau.

Par ailleurs, le gestionnaire du programme, comme je le disais plus tôt, participe cette semaine à des réunions communautaires dans les Maritimes, organisées pour poursuivre les efforts d'information. Il est d'ailleurs possible qu'il prenne part à d'autres réunions de sensibilisation.

Le sénateur Hubley : Où dans les Maritimes ces réunions ont-elles lieu? Dans quelles provinces? Le savez-vous?

Mme Kell : Cette semaine, il est en Nouvelle-Écosse. Des réunions sont prévues dans trois villes. À Yarmouth, à Sidney et... je ne me souviens plus de la troisième ville.

Senator Hubley: The other issue is that there is still the need for the light. We have heard that over and over. This process seems to be moving away from the initial use of a lighthouse, and that is debateable. We see great possibilities in tourism. We have had examples here that are really quite marvellous of communities and sometimes an individual making a great difference and being able to get funding.

It takes time. All of these things take time. For tourism to get on board, recreation and even education, all of that will take time. We need to have some sense that we value these structures, that they are important to our stories, and that we can have a system that will give the greatest opportunity to see them preserved. Thank you.

The Chair: I have a supplementary question. Is the year cast in stone? I ask that because the website mentions not only a petition but a commitment. A commitment involves a business plan. We have already heard there is no money in government, and people are looking for ways of funding. That is a lot of work to be done by a local area that does not have expertise and does not have access. That is why I ask if the year is cast in stone. It seems to me that we are rushing to judgment here, and we need to give the people who are interested in doing some good some time in which to do it.

Mr. Ostola: From our perspective, the act is quite explicit in terms of the dates that it identifies. There is a two-year petitioning period during which the public must submit petitions related to the designation of heritage lighthouses.

The Chair: The act would have to be amended.

Mr. Ostola: If there were some issue with the dates, yes. Then there is a period until 2015 that the minister has to actually designate heritage lighthouse.

The Chair: Bringing the act before Parliament would be tantamount to bringing the Constitution back, probably.

Senator Nancy Ruth: I wanted to ask about the Canada Lands Company. When the property is sold to Canada Lands, I assume they may have to do some renovation or restoration, but they resell it to the public. What happens to the profit, and what kind of percentage is the profit, or is there a profit?

Mr. O'Sullivan: Properties are sold by a department to Canada Lands because they have been identified as having huge potential for redevelopment and increased value before a sale outside of the government umbrella. The work that is done by Canada Lands is, first of all, all the remediation that must be done and whatever remaining due diligence has to be done before sale outside of the federal realm. More importantly, it is the rezoning and then the partnership with other developers for the actual redevelopment of the property, usually for commercial and residential use. The whole point is to make a profit. The profit is then shared between

Le sénateur Hubley : L'autre problème est que la lumière du phare, elle, demeure nécessaire. On nous l'a répété à de nombreuses reprises. Le processus enclenché me semble s'éloigner de la mission première des phares, et cette orientation me paraît discutable. Les perspectives sont excellentes sur le plan du tourisme. Nous avons vu des exemples pour le moins extraordinaires de communautés, et parfois de particuliers, qui ont vraiment fait bouger les choses et qui ont réussi à obtenir des fonds.

Mais il faut du temps. Toutes ces choses prennent du temps. Développer le tourisme, concevoir des activités récréatives et même éducatives, tout ça prend du temps. Il faut créer un sentiment d'attachement envers ces édifices, montrer qu'ils sont un élément important de notre histoire et nous assurer que le système que nous établissons offre les meilleures perspectives de conservation possible. Merci.

Le président : J'ai une question supplémentaire. Est-ce que le délai d'un an est coulé dans le béton? Je le demande parce que le site Web mentionne non seulement la pétition, mais aussi une promesse écrite. Une telle promesse suppose un plan d'affaires. Le gouvernement n'a pas d'argent, on nous l'a déjà dit, et les personnes intéressées cherchent des moyens de financement. C'est beaucoup de travail pour une organisation locale qui n'a ni l'expertise ni les accès nécessaires. C'est pour cette raison que je demande si le délai est coulé dans le béton. Il me semble que nous agissons avec précipitation; il faut laisser aux personnes qui aimeraient poser un geste constructif un peu de temps pour le faire.

M. Ostola : De notre point de vue, la loi est très claire quant aux délais. Elle donne deux ans aux citoyens pour soumettre une pétition sur la désignation d'un phare comme édifice patrimonial.

Le président : Il faudrait donc modifier la loi.

M. Ostola : S'il y a un problème avec les délais, en effet. Il y a une autre période, qui s'achève en 2015, pendant laquelle le ministre doit désigner les phares comme biens patrimoniaux.

Le président : J'imagine que soumettre de nouveau la loi au Parlement serait aussi compliqué que l'a été le rapatriement de la Constitution.

Le sénateur Nancy Ruth : J'ai une question concernant la Société immobilière du Canada. Quand elle achète un bien, j'imagine qu'elle peut avoir à réaliser certains travaux de rénovation ou de remise à neuf, mais, au bout du compte, elle le revend. Qu'advient-il du profit généré, et quelle est la marge de profit, si profit il y a?

M. O'Sullivan : Un ministère vend un bien à la Société immobilière du Canada lorsque ce bien présente un potentiel considérable de réaménagement et de plus-value, en vue d'une revente hors de la sphère gouvernementale. La Société immobilière du Canada accomplit d'abord tous les travaux d'assainissement nécessaires et suit le processus de diligence raisonnable devant mener à la vente du bien à un acheteur autre que le gouvernement fédéral. Plus important encore, elle négocie le rezonage et s'associe à d'autres promoteurs pour procéder au réaménagement du bien immobilier, généralement en prévision

Canada Lands, because that is one of its sources of revenue for its operations, and the Consolidated Revenue Fund, the general revenue fund for the government.

Ms. Jen: Before these strategic disposal properties are sold to Canada Lands Company, the custodian department is required to circulate amongst other public jurisdictions, municipalities, the province, to solicit and to see if there is any public use interest on the part of those jurisdictions. Custodian departments are also required to consult with Aboriginal groups to see if there are any rights or interests that they might have because of treaty requirements, for example. As Mr. O'Sullivan had mentioned, there is a fair amount of due diligence work that needs to go into providing enough information on a property before it is sold, even to Canada Lands.

The point I wanted to make about the circulation to other public jurisdictions is that part of a strategic disposal, the purpose of it, is also to determine if the department can try to fulfill other public policy objectives. That might be, for example, if a municipality has a particular requirement for a piece of that property on this property that has been identified as a strategic disposal. A municipality can put up its hand and say, "You know what? I really need a piece of that property in order to have an easement, because I am proposing to do such and such a thing." There are no guarantees and no promises, but the custodian department should be factoring those kinds of considerations into its final disposal strategy.

Generally, because of the value of these strategic properties, they come before the Treasury Board for consideration. It would be the Treasury Board in that case that provides the approval of the sale. It is up to the custodian department to develop, for lack of a better word, the post-sale program for the property.

As Mr. O'Sullivan said, you might have a strategic property, and then the department might find out that there is this bona fide and legitimate requirement from a municipality, and a portion of it might be required to fulfill a legal duty towards Aboriginals, but then the balance of the property can be redeveloped. The custodian has to put that all together in a disposal strategy, and then it is brought forward. Generally they come to the Treasury Board because of the value, and then the Treasury Board makes the decision.

Canada Lands takes that strategy and executes it. In other words, they kind of have their marching orders in terms of how that property will be allocated once it has left the federal inventory.

Senator Nancy Ruth: In your example, if a municipality wished to have an easement and wanted 20 or 30 feet on the run of the land, do they have to pay for it?

Ms. Jen: I do not know if there is a clear yes or no answer to that. Generally speaking, our policies require that sales be justified in relation to market value.

Senator Nancy Ruth: The taxpayer is paying twice for the same land?

d'un usage commercial ou résidentiel. Le but de l'exercice est de faire un profit. Ce profit est ensuite redistribué, une partie allant à la Société immobilière du Canada, puisque c'est une de ses sources de revenu, et l'autre allant au Trésor, dans les recettes générales du gouvernement.

Mme Jen : Avant que les biens stratégiques soient vendus à la Société immobilière du Canada, le ministère qui en a la garde est tenu d'offrir la possibilité aux autres administrations publiques, comme les municipalités et les provinces, de manifester leur intérêt lié à des fins publiques pour ces biens. Il doit aussi consulter les groupes autochtones, notamment pour vérifier s'ils ont un intérêt pour les biens ou des droits issus de traités sur ces biens. Comme M. O'Sullivan l'a mentionné, de nombreux points associés à la diligence raisonnable doivent être étudiés pour réunir tous les renseignements nécessaires à la vente d'un bien, même si c'est la Société immobilière du Canada qui l'achète.

Là où je veux en venir au sujet de la consultation des autres administrations publiques, c'est qu'un des aspects d'une aliénation stratégique, son but, consiste aussi à déterminer si le ministère peut remplir d'autres objectifs d'intérêt public. Ça peut être, par exemple, une municipalité qui a un besoin donné pour une partie du bien soumis au processus d'aliénation stratégique. La municipalité peut se manifester et dire : « Vous savez quoi? J'ai vraiment besoin d'une partie de ce bien pour obtenir une servitude, parce que je compte faire ceci ou cela. » Il n'y a pas de garantie ni de promesse, mais le ministère qui a la garde du bien doit tenir compte de ce genre de choses dans sa stratégie d'aliénation définitive.

Généralement, en raison de la valeur des biens stratégiques, ces cas sont soumis au Conseil du Trésor, et c'est lui qui approuve la vente. Le ministère qui a la garde du bien, quant à lui, devra mettre sur pied le programme post-vente, pour ainsi dire, du bien.

Comme l'a dit M. O'Sullivan, un ministère qui a la garde d'un bien stratégique peut apprendre que celui-ci comblerait un besoin réel et légitime d'une municipalité et qu'une partie du bien est requise pour remplir une obligation juridique envers les Autochtones, mais que le reste peut être réaménagé. Le gardien doit consigner tout ça dans une stratégie d'aliénation, qui est ensuite soumise à qui de droit. En général, les stratégies sont soumises au Conseil du Trésor en raison de la valeur des biens. Puis, le Conseil du Trésor prend une décision.

La Société immobilière du Canada met ensuite la stratégie en oeuvre. Autrement dit, elle doit suivre des directives sur la façon de répartir un bien lorsqu'il quittera le répertoire fédéral.

Le sénateur Nancy Ruth : Dans votre exemple, si une municipalité veut établir une servitude et obtenir une bande de terrain de 20 ou de 30 pieds, doit-elle payer pour ça?

Mme Jen : Je ne sais pas si on peut répondre simplement par oui ou non. De façon générale, nos politiques précisent que le prix de vente doit être fixé en fonction de la valeur marchande.

Le sénateur Nancy Ruth : Les contribuables paient deux fois pour le même terrain?

Mr. O'Sullivan: In the discussions for public use, and our policies provide for this, market value is sort of the starting point. If you are getting into a discussion with other levels of government, or even organizations that are undertaking to acquire property for a public use, then our policy provides for sale at a nominal value, i.e., a dollar in the most extreme example. A public use of a property is a factor in determining the sale price in those circumstances, to avoid the problem you are mentioning.

Senator Nancy Ruth: When you were talking about Canada Lands going into partnership with other companies to do the renovation, to make them into condos or whatever you are doing, as an example. Would there be a separate corporation set up between the developer or whichever business is interested and Canada Lands? You said the money, the profits, went back to Canada Lands.

Mr. O'Sullivan: I mentioned that. There is one model, P3s, which may involve setting up a standalone corporation for the purposes of the management of the project. In most cases, Canada Lands partners and does not necessarily do it by establishing another corporation because, as a Crown corporation, there are limits on what it can do.

Senator Nancy Ruth: They do not stay involved in the management of the property, usually.

Mr. O'Sullivan: They are involved in the development of it in view of sale to the public, or sale outside of the Crown. That development, as I said, leads to the profits which in part finance the ongoing operations of Canada Lands, with the rest going back into the Consolidated Revenue Fund.

Senator Murray: Mr. Chair, it is too early in the morning to be disagreeable, even for me.

The Chair: Work on it.

Senator Murray: I have always been a fan of Parks Canada. I will say that quite openly. Generally, I am even well disposed towards Treasury Board.

Mr. O'Sullivan: Not many people will say that.

Senator Murray: We have a lot of experience, those of us who are members of the Standing Senate Committee on National Finance, with Treasury Board.

I do have to say, because I think my friends in Cape Breton would insist on it, that you should know that the snow removal in the Cape Breton Highlands National Park this winter has not been what it used to be. Indeed, the north mountain, as Senator MacDonald knows very well, has been closed to traffic to an unprecedented degree. There is a lot of sympathy for the people down there because they think you have been starved for funds. However, I think it is safe to say that in the weeks and perhaps months to come, there will be more snow, and it is not too late to get the snow blowers and ploughs up there.

I wish I could speak as positively about Fisheries and Oceans Canada. This issue arises from the statement that you have made, and it has been alluded to earlier. The minister can only designate a

M. O'Sullivan : Dans les discussions sur les fins publiques — et nos politiques prévoient cet aspect —, la valeur marchande est en quelque sorte le point de départ. Si vous entamez des discussions avec d'autres ordres de gouvernement, ou même avec des organisations qui veulent acquérir un bien à des fins publiques, alors nos politiques prévoient une valeur nominale de vente, soit un dollar dans les cas les plus marginaux. L'utilisation d'un bien à des fins publiques influence le prix dans ce contexte, pour éviter le problème que vous mentionnez.

Le sénateur Nancy Ruth : Quand vous dites que la Société immobilière du Canada établit des partenariats avec des entreprises, par exemple pour effectuer des rénovations, transformer un immeuble en condos, et cetera, met-on sur pied une société distincte en guise d'intermédiaire entre le promoteur, ou toute entreprise intéressée par le bien, et la Société immobilière du Canada? Vous avez dit que l'argent — les profits — revient à cette société.

M. O'Sullivan : J'en ai parlé. Il existe un modèle, celui du partenariat public-privé, qui peut impliquer la mise en place d'une société indépendante pour la gestion du projet. Dans la plupart des cas, la Société immobilière du Canada établit des partenariats et ne le fait pas nécessairement en créant une autre société, parce que, en tant que société d'État, ses pouvoirs sont limités.

Le sénateur Nancy Ruth : Elle ne continue pas de participer à la gestion du bien, habituellement.

M. O'Sullivan : Elle prend part à son aménagement en vue de la vente aux citoyens, ou de la vente en dehors de l'État. L'aménagement, comme je l'ai mentionné, permet de faire des profits qui financent en partie les activités courantes de la Société immobilière du Canada, tandis que le reste est versé au Trésor.

Le sénateur Murray : Monsieur le président, il est trop tôt ce matin pour être désagréable, même pour moi.

Le président : Faites un effort.

Le sénateur Murray : J'ai toujours aimé Parcs Canada. Je le dis sans aucune gêne. Généralement, je suis même bien disposé à l'égard du Conseil du Trésor.

M. O'Sullivan : Peu de gens en diraient autant.

Le sénateur Murray : Ceux d'entre nous qui sont membres du Comité sénatorial permanent des finances nationales ont souvent affaire au Conseil du Trésor.

Je dois vous laisser savoir, parce que je pense que mes amis du cap Breton tiennent à ce que je le fasse, que le déneigement au Parc national du Canada des Hautes-Terres-du-Cap-Breton laisse à désirer cet hiver. En effet, le mont North, comme le sénateur MacDonald le sait très bien, n'a jamais été fermé aussi longtemps à la circulation auparavant. Les gens là-bas sont indulgents envers vous parce qu'ils pensent que vous êtes à court d'argent. Cela dit, on peut présumer que, au cours des prochaines semaines, voire des prochains mois, il y aura plus de neige, et il n'est pas trop tard pour envoyer des souffleuses et des chasse-neige là-bas.

J'aurais voulu parler de Pêches et Océans Canada de manière aussi positive. Votre déclaration préliminaire soulève un problème, et on y a fait allusion plus tôt. Le ministre ne peut

surplus lighthouse if there is a business plan and so forth before them, and you are advising the proponents to get in touch with Fisheries and Oceans Canada as soon as possible to discuss all this.

I would have a lot more confidence if I knew for sure that you, Parks Canada, have the last word on this. The act says “minister” means “Minister of Parks Canada.” I do not know why you are telling them to get in touch with Fisheries and Oceans Canada. You ought to have the last word on whether the plan is up to scratch.

Mr. Ostola: The reference to Fisheries and Oceans is really to ensure that proponents who are interested in acquiring surplus lighthouses deal with the department that has the custody of those lighthouses to develop that business case. For example, we are not aware of what the situation on the ground might be for a DFO lighthouse in some regions of the country. It would be their people on the ground who would be best placed to help the local community group or individual work on the details of that business case. That is why that reference was in my remarks.

Senator Murray: I am intrigued by your statement that of the thousand or so properties, which is almost all the active lighthouses, that the minister of the Department of Fisheries and Oceans have declared to be surplus to their requirements, you think 400 odd are real lighthouses. How did you come at that? Was it in collaboration with Fisheries and Oceans that you arrived at that, or did you make the determination yourselves?

Mr. Ostola: As I think was mentioned earlier, we are responsible for something called the Federal Heritage Buildings Review Office, which advises federal departments and agencies with respect to the heritage character of the properties they are responsible for administering. Over time, the Federal Heritage Buildings Review Office has reviewed 450 lighthouses for their heritage character, and that is where that number comes from.

Senator Murray: Do we have that list of 450?

Mr. Ostola: I would think you do.

Ms. Kell: We can provide that.

Senator Murray: That would be helpful.

The Chair: We will distribute it.

Senator Raine: My notes say that historically, according to DFO, there were 264 staffed lighthouses in Canada, 10 of which have been fully transferred or divested to another federal or provincial government, private organization, community group or municipality. My interpretation of that would be that what we consider a lighthouse would include housing for staff, so we are probably looking at 264. Personally, I have not seen any comprehensive lists from anyone that would indicate a ranking, starting with Peggy’s Cove down to the light on the stick. It would be helpful if someone in the heritage business in Canada could provide that to us.

Mr. Ostola: Perhaps another piece of information you might be interested in is that in terms of number of lighthouses that have been examined by the Federal Heritage Buildings Review Office, I

désigner un phare comme excédentaire que s’il y a un plan d’affaires et tout ce que ça implique sur la table, et vous demandez aux promoteurs de communiquer avec Pêches et Océans Canada le plus tôt possible pour discuter de tout ça.

Je serais beaucoup plus en confiance si j’étais certain que vous, à Parcs Canada, aviez le dernier mot à ce sujet. La loi précise que « ministre » signifie « ministre responsable de l’Agence Parcs Canada ». J’ignore pourquoi vous leur dites de communiquer avec Pêches et Océans Canada. C’est vous qui devriez avoir le dernier mot, qui devriez déterminer si le plan est au point ou non.

M. Ostola : La référence à Pêches et Océans Canada est là pour que les promoteurs intéressés à faire l’acquisition de phares excédentaires travaillent avec le ministère qui a la garde de ces phares à l’élaboration d’une analyse de rentabilité. Par exemple, nous ne connaissons pas la situation entourant les phares du MPO dans certaines régions du pays. Ce sont leurs représentants sur place qui sont les mieux placés pour aider les groupes communautaires ou les particuliers de l’endroit à réaliser l’analyse de rentabilité. C’est ce qui explique cette mention dans ma déclaration préliminaire.

Le sénateur Murray : J’aimerais revenir sur votre affirmation voulant que, du millier de biens jugés excédentaires par le ministère des Pêches et des Océans par rapport à ses besoins, soit la presque totalité des phares actifs, environ 400 sont de véritables phares. Comment avez-vous obtenu ce chiffre? Est-ce avec l’aide de Pêches et Océans Canada, ou avez-vous fait ce constat vous-mêmes?

M. Ostola : Comme il a été mentionné plus tôt, je crois, nous administrons un bureau appelé le Bureau d’examen des édifices fédéraux du patrimoine, dont le rôle est de conseiller les ministères et les organismes sur le caractère patrimonial des biens qu’ils administrent. Au fil du temps, le Bureau d’examen des édifices fédéraux du patrimoine a évalué le caractère patrimonial de 450 phares. Le chiffre provient de cette évaluation.

Le sénateur Murray : Avons-nous la liste des 450 phares?

M. Ostola : Je pense que oui.

Mme Kell : Nous pouvons vous la fournir.

Le sénateur Murray : Ce serait bien.

Le président : Nous allons vous la transmettre.

Le sénateur Raine : Selon mes notes, le MPO a répertorié 264 phares gardés, dont 10 qui ont été transférés ou cédés en totalité à une autre administration fédérale ou provinciale, à une organisation privée, à un groupe communautaire ou à une municipalité. À mon avis, ça signifie que la description d’un phare inclut un logement pour le personnel. Il est donc probablement question de 264. Pour ma part, personne ne m’a montré de liste détaillée établissant un classement, du phare de Peggy’s Cove jusqu’aux simples lanternes. Ce serait bien si quelqu’un qui travaille dans le domaine du patrimoine au Canada pouvait nous fournir une telle liste.

M. Ostola : Voici d’autres renseignements qui vous intéresseront sans doute sur le nombre de phares qui ont été évalués par le Bureau d’examen des édifices fédéraux du patrimoine. J’ai mentionné le

mentioned 450. It is interesting to note that, of that number of 450 in terms of what is still in the federal inventory, because over time some have been disposed of in various ways, but 20 have been rated as classified, which is the highest level of heritage recognition, and 128 have been identified as recognized. Of that 450, 20 are classified and 128 are recognized. The category “recognized” indicates a somewhat lower value. That is a bit of a benchmark for you.

The Chair: Just on the point of information, could you give the clerk whatever information you can as soon as possible? We have to start to write a report at some point.

Mr. Ostola: I have to point out that there are criteria that are used to evaluate federal heritage buildings. These 450 I have mentioned have been evaluated according to historical and architectural factors and so on. The criteria used to evaluate heritage lighthouses, of which I believe you have a copy, are somewhat different. They are similar but different. They look at the history of the place and its architectural values, but they also look at the community values associated with the property. That is just a little bit of a nuance.

Senator Murray: Unless I am misunderstanding the testimony, I think this information, in whatever detail you can furnish it to us, will be of enormous assistance to us and to potential petitioners also.

Since you have raised it, of the 20 odd that are in the highest category, I suppose most of them, if they are active lighthouses, have been declared surplus to the requirements of DFO, have they?

Mr. Ostola: Unfortunately I do not have the list of properties with me.

Senator Murray: If they are in such a high category, absent a petition from a citizen's group, what do you do? You are not interested in taking them over yourselves, are you?

Mr. Ostola: We cannot.

Senator Murray: You are not interested. You could, but you cannot. You do not have the resources, do you?

The Chair: It is all going into snow removal.

Senator Murray: Touché.

Ms. Kell: Parks Canada administers 12 lighthouses, of which five are national historical sites. We already do have some.

Senator Murray: What are the other seven? Five are national historic sites.

Ms. Kell: Of the others that we administer, one is classified, and two are recognized. They are Prince Edward Point Lighthouse, Flowerpot Island Lightstation, Fisgard Lighthouse, Portlock Point Lightstation, Active Pass Lightstation, East Point Lightstation, Capefield Lightstation, Pachina Point Lighthouse and Carmanah Point Lighthouse.

chiffre 450. Il est intéressant de noter que, de ce nombre, parmi ceux qui font toujours partie du répertoire fédéral — parce que, au fil du temps, un certain nombre de phares ont été aliénés de diverses façons, tandis que 20 phares ont été ajoutés à la liste des édifices classés, soit le niveau le plus élevé de reconnaissance patrimoniale, et que 128 autres ont été ajoutés à la liste des édifices reconnus —, 20 sont classés et 128 sont reconnus. Les « édifices reconnus » ont une valeur moindre. Ce sont là quelques données de référence pour vous.

Le président : À ce propos, pouvez-vous transmettre toute l'information dont vous disposez à la greffière le plus tôt possible? Nous aurons un rapport à rédiger.

M. Ostola : Je dois mentionner qu'il y a des critères pour évaluer les édifices fédéraux du patrimoine. Les 450 phares dont j'ai parlé ont été évalués en fonction de facteurs historiques, architecturaux, et cetera. Les critères d'évaluation des phares patrimoniaux, que vous avez en main, je crois, sont un peu différents. Ils sont semblables, mais ils ont leurs particularités. Ils sont établis non seulement en fonction de l'histoire du phare et de sa valeur architecturale, mais aussi de la valeur du bien pour la communauté. Ce n'est qu'une petite nuance.

Le sénateur Murray : Si je comprends bien le témoignage, je pense que cette information, peu importe son degré de précision, sera d'une aide précieuse, autant pour le comité que pour les éventuels pétitionnaires.

Puisque vous en avez parlé, j'imagine que, parmi la vingtaine de phares qui ont le plus haut niveau de reconnaissance, la plupart font partie, s'il s'agit de phares actifs, des phares jugés excédentaires par le MPO par rapport à ses besoins, n'est-ce pas?

M. Ostola : Malheureusement, je n'ai pas cette liste avec moi.

Le sénateur Murray : S'ils ont un aussi haut niveau de reconnaissance, mais qu'aucun groupe de citoyens ne soumet de pétition en leur faveur, que faites-vous? Souhaiteriez-vous les acquérir vous-mêmes?

M. Ostola : Nous ne pouvons pas.

Le sénateur Murray : Vous n'êtes pas intéressé. Vous pourriez l'être, mais vous ne pouvez pas. Vous n'avez pas les ressources nécessaires, n'est-ce pas?

Le président : Tout va dans le déneigement.

Le sénateur Murray : Très juste.

Mme Kell : Parcs Canada administre 12 phares, dont 5 sont des lieux historiques nationaux. Nous en avons déjà quelques-uns.

Le sénateur Murray : Que sont les sept autres phares? Les cinq premiers sont des lieux historiques nationaux.

Mme Kell : Parmi les autres que nous administrons, un est classé, et deux sont reconnus. Il y a le phare de Prince Edward Point, le phare de l'île Flowerpot, le phare de Fisgard, le phare de la pointe Portlock, le phare Active Pass, le phare de la pointe East, le phare de Capefield, le phare de Pachina Point et le phare de Carmanah Point.

Senator Murray: It would be interesting to know on what criteria that was done and when it was done, but I do not want to get off on a tangent here.

I inherited this brief, if you will, from Senator Carney, and I am doing my inadequate best to carry it during the time that is left to me here. She told me that somebody told her that the identity of the petitioning groups is protected and cannot be disclosed because of privacy concerns. Can that be true? This is supposed to be a public process. It is almost akin to saying the names of bidders on public property, or contract people submitting tenders, are protected. Have you consulted the privacy people about that?

Mr. Ostola: All of the aspects of the process itself, like how the public petitions, what is required, the steps involved, the information and so on, is all public. All of that is public. However, petitions the public actually submits to us often have contact information, which includes their name, address, telephone number, email and so on. The legal advice we have received indicates that that information cannot be made public. If individuals choose to reveal that information, that is entirely up to them, but the legal advice we have indicates that that information should be kept private.

Senator Murray: I appreciate that, but there must be a way that we could get at this. I take very seriously the privacy of one's telephone number and address and all the rest of it, but, without disclosing personal information, there must be a way we could identify groups in whichever location.

Senator Raine: Surely it would be possible when people submit an indication that they would like to petition that you send them back a form asking them to allow their group's name to be disclosed on the website. That would be very helpful for them, and I cannot imagine anyone would object. As long as you are covered with a piece of paper, I cannot see a problem.

Senator Murray: There must be a way around it.

Senator Raine: It is frustrating for the consultative committee not to know. They need to know that information. To withhold it from them is ridiculous.

Senator Murray: Maybe the way to test it would be by putting in an Access to Information request and taking it from there. However, that takes time.

The other issue Senator Carney has raised is that of national security considerations. Her apprehension is that there are a number of lighthouses, particularly on her coast, that would be of great interest to people who do not wish Canada well, or who are or might become involved in criminal or terrorist activities.

What is your approach to that? How do you guard against that in the sale of important properties?

Mr. O'Sullivan: One of our policy instruments is the *Guide to the Management of Real Property*. It has specific provisions about taking into consideration any possible potential danger to the

Le sénateur Murray : Ce serait bien de connaître les critères appliqués et le moment où ça s'est fait, mais je ne voudrais pas qu'on s'éloigne du sujet.

J'ai hérité de ce dossier, si on peut dire, du sénateur Carney, et je fais de mon mieux, tant bien que mal, pour le faire progresser d'ici mon départ. Elle m'a dit que, selon une de ses sources, l'identité des groupes de pétitionnaires était protégée et ne pouvait pas être divulguée pour des raisons de protection de la vie privée. Est-ce vrai? La démarche est censée être publique. C'est presque comme si on disait que les noms des soumissionnaires pour un bien public, ou encore ceux des entrepreneurs qui répondent à un appel d'offres, étaient protégés. Avez-vous consulté des experts en protection de la vie privée à ce sujet?

M. Ostola : Tous les aspects de la démarche en soi, comme le processus des pétitions, les exigences, la marche à suivre, l'information, et cetera, sont publics. Tout ça est public. Cela dit, les pétitions qui sont soumises par les citoyens contiennent leurs coordonnées, y compris le nom, l'adresse, le numéro de téléphone et l'adresse de courriel des signataires. Selon les conseils juridiques que nous avons reçus, ces renseignements ne peuvent pas être divulgués. Si une personne choisit de révéler cette information, c'est son droit, mais, selon les conseils juridiques reçus, celle-ci doit rester confidentielle.

Le sénateur Murray : Je suis conscient de ça, mais il doit y avoir une façon pour nous de procéder. Je prends très au sérieux la confidentialité d'un numéro de téléphone, d'une adresse et du reste, mais il y a sans doute une manière d'identifier les groupes sans divulguer de renseignements personnels, peu importe l'endroit où ils se trouvent.

Le sénateur Raine : Il y a sûrement moyen, lorsque des gens manifestent leur intention de soumettre une pétition, de leur faire parvenir un formulaire leur demandant la permission de diffuser le nom de leur groupe sur le site Web. Ça leur serait très utile, et je ne vois pas pourquoi quelqu'un s'y opposerait. Tant que vous êtes protégé par un document, je n'y vois aucun problème.

Le sénateur Murray : Il existe sûrement une façon de contourner cette difficulté.

Le sénateur Raine : C'est frustrant pour le comité consultatif de ne rien savoir. Il doit avoir accès à ces renseignements. C'est ridicule de les lui cacher.

Le sénateur Murray : Peut-être que la meilleure façon de vérifier serait de déposer une demande d'accès à l'information et de poursuivre dans cette voie. Par contre, ça prend du temps.

L'autre enjeu soulevé par le sénateur Carney a trait à la sécurité nationale. Elle craint que les phares, surtout sur la côte où elle habite, soient des cibles de choix pour des personnes qui complotent contre le Canada, voire qui sont ou qui pourraient être impliquées dans des activités criminelles ou terroristes.

Comment abordez-vous cette situation? Quelles mesures sont prévues pour empêcher ça lors de la vente de biens importants?

M. O'Sullivan : Un de nos instruments stratégiques est le *Guide de la gestion des biens immobiliers*. Il contient des dispositions conçues spécialement pour tenir compte de tout danger potentiel

public, safety or security that could come out of the properties. Those are oftentimes properties indicated for that purpose, such as laboratories, prisons and special purpose reinforced structures. Custodian departments are supposed to consult with the local police forces on the issue.

That is a part of the due diligence done before the disposal of the property. Part of the due diligence is the verification of whether those security concerns require preventing the sale of their property, or the demolition of the structure in question, or the alteration of the structure in question to remove that security concern.

Senator Raine: Thank you very much. I think we are might need to have a second session with you because we need some more information and we might have to come back to you again.

I am from British Columbia and we have a unique situation there in that we have 27 staffed lighthouses, many of which have heritage value. I understand they have not been declared surplus at this time. However, it is clear to us that the Coast Guard is pushing to de-staff. Our recent report was totally against that.

Somewhere between the moving of the asset from a department that does not really want them into Treasury Board or Canada Lands Company, they do fall into disrepair. We have seen what happened to the ones de-staffed in the Maritimes 20 years ago. They are almost at the point now where the cost to rehabilitate them is beyond any community group.

We need to have something happen to recognize the heritage value and provides some funding for that. I also recognize that Parks Canada does not have the money to do that. A solution has to be found because the public in our country treasures these light stations; they want them most of them preserved in some form.

Parks Canada, is it possible for you to share with us the heritage listing as to which lighthouses are the most precious that we should concentrate on? Then, is it possible to come up with a game plan for each and every one of those to coordinate with their communities to see what can be done?

Mr. Ostola: We would certainly be happy to provide you with the evaluation list done through the Federal Heritage Buildings Review Office, which will speak to what I mentioned earlier; namely, that list of 20 classified, which is the highest level, and the 128 recognized lighthouses. That will give you a sense of how they rank.

Senator Raine: With that list in hand, does Treasury Board have any ability to call DFO to find out what state those buildings are in and what remedial action would be necessary to bring them up to some kind of proper maintenance level?

Mr. O'Sullivan: As I said in my opening remarks, there are some 36,700 buildings in the federal real property.

Senator Raine: We are just talking about lighthouses.

pour les citoyens, la sûreté ou la sécurité pouvant découler des biens. Ce sont souvent des biens qui se prêtent à ces fins, comme des laboratoires, des prisons et des structures renforcées à usage déterminé. Les ministères gardiens sont censés discuter de cette question avec les autorités policières locales.

Ça fait partie des aspects de la diligence raisonnable à étudier avant l'aliénation d'un bien. Une partie du travail consiste à vérifier si des questions de sécurité empêchent la vente d'un bien ou exigent sa destruction ou sa modification de manière à éliminer les risques liés à la sécurité.

Le sénateur Raine : Merci beaucoup. Je pense que nous aurons peut-être besoin de vous convoquer une deuxième fois, parce que nous avons besoin de plus de renseignements. Nous aurons peut-être à vous parler de nouveau.

Je viens de la Colombie-Britannique, et notre situation est particulière en ce sens que nous avons 27 phares gardés, dont beaucoup ont une valeur patrimoniale. D'après ce que je sais, ils n'ont pas été jugés excédentaires pour l'instant. Cependant, il nous apparaît évident que la Garde côtière cherche à réduire le personnel chargé de la garde des phares. Dans le rapport que nous avons soumis récemment, nous nous y sommes fermement opposés.

Pendant leur transfert d'un ministère qui n'en veut pas vraiment au Conseil du Trésor ou à la Société immobilière du Canada, les actifs deviennent délabrés. Nous avons vu ce qui est arrivé dans les Maritimes, où on a retiré le personnel des phares il y a 20 ans. Les phares sont dans un état tel que le coût de leur réfection est pratiquement hors de la portée de tout groupe communautaire.

Nous avons besoin de mesures qui nous permettent de reconnaître la valeur patrimoniale des phares et d'obtenir des fonds pour la préserver. Je suis aussi consciente que Parcs Canada n'a pas les moyens de faire ça. Il faut trouver une solution, parce que la population de notre pays est attachée à ces phares. Elle souhaite que la plupart d'entre eux soient préservés d'une manière quelconque.

Est-ce que Parcs Canada serait en mesure de nous fournir une liste des phares les plus importants, ceux sur lesquels, en raison de leur valeur patrimoniale, nous devons concentrer nos efforts? Le cas échéant, est-il possible d'établir un plan d'action pour chacun afin de voir ce qui peut être fait conjointement avec la communauté locale?

M. Ostola : C'est avec plaisir que nous vous fournirons la liste d'évaluation dressée par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, que j'ai mentionnée précédemment. Cette liste compte 20 phares classés — soit le plus haut niveau de reconnaissance — et 128 phares reconnus. Ça vous donnera une idée de la façon dont ils sont classés.

Le sénateur Raine : Avec cette liste en main, le Conseil du Trésor peut-il communiquer avec le MPO pour savoir dans quel état sont les édifices et quels sont les travaux de réparation nécessaires pour rétablir un niveau d'entretien acceptable?

M. O'Sullivan : Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration, le répertoire fédéral des biens immobiliers compte 36 700 immeubles.

Le sénateur Raine : Nous ne parlons que des phares.

Mr. O'Sullivan: We have a team of six people.

Senator Raine: You should say “no” if that is your point.

Mr. O'Sullivan: No, we are not in a position to micromanage departments' real property holdings, including DFO and the lighthouses.

Ms. Jen: We consider it the responsibility of the custodian department — in this case the Department of Fisheries and Oceans — because we do require them to report on the condition of their assets. They actually should have this information at hand. I would suggest they might not have it in great detail, but they should be able to provide you with some information on the particular 20 lighthouses in question.

The Chair: We will have another meeting on this. We have invited the minister to come on March 3. Presumably, the Parks Canada people would come back with him. Perhaps Treasury Board and DFO could come at the same time.

Senator Raine, I just mention that meeting on March 3 because the “guns are loaded” outside the door.

Senator Raine: It is obvious to me that the Heritage Lighthouse Act has put some deadlines on and everybody has to put some resources forward to resolving these issues. If we do not have the money in the government coffers to look after lighthouses in this country that mean a lot to people, we need to set up some kind of organization to assist.

Mr. Ostola, is there any mechanism in Parks Canada's heritage department for setting up a foundation and going out to the public to fundraise to save the lighthouses?

Mr. Ostola: There is currently no mechanism of that type to do that.

Senator Raine: Is there any interest in Parks Canada in setting up some kind of organization like this, being aware that other countries do this?

Mr. Ostola: There are organizations in Canada dedicated to heritage, such as the Heritage Canada Foundation, which is based here in Ottawa. It might be interested in proposals of that type.

The Chair: I will have to draw the meeting to a close at this point. However, we will go back at it again on March 3. We can explore that subject then.

I want to thank the witnesses for coming.

(The committee adjourned.)

M. O'Sullivan : Notre équipe compte six personnes.

Le sénateur Raine : Vous devriez répondre « non » si c'est là où vous voulez en venir.

M. O'Sullivan : Non, nous ne sommes pas en mesure de faire une microgestion des portefeuilles de biens immobiliers des ministères, y compris en ce qui a trait au MPO et aux phares.

Mme Jen : Nous jugeons que cette tâche revient aux ministères gardiens — dans ce cas-ci, le ministère des Pêches et des Océans —, parce que nous leur demandons de rendre compte de l'état de leurs actifs. En fait, ils devraient avoir cette information. Selon moi, elle n'est peut-être pas très détaillée, mais ils devraient être capables de vous fournir des renseignements sur les 20 phares en question.

Le président : Nous tiendrons une autre séance là-dessus. Nous avons invité le ministre à témoigner le 3 mars. Vraisemblablement, les représentants de Parcs Canada l'accompagneront. Peut-être que le Conseil du Trésor et le MPO pourraient être présents également.

Madame le sénateur, j'ai mentionné la séance du 3 mars parce qu'ils sont « prêts à faire feu » de l'autre côté de la porte.

Le sénateur Raine : À mon sens, il est évident que la Loi sur la protection des phares patrimoniaux a fixé des échéances et que tout le monde doit affecter des ressources au règlement des enjeux. Si nous n'avons pas les fonds nécessaires dans les coffres du gouvernement pour entretenir les phares de ce pays qui sont si chers à la population, nous devons mettre sur pied un organisme pour ce faire.

Monsieur Ostola, le service du patrimoine de Parcs Canada dispose-t-il d'un mécanisme pour créer une fondation et recueillir des fonds auprès de la population afin de protéger les phares?

M. Ostola : Aucun mécanisme ne permet de faire ça pour l'instant.

Le sénateur Raine : Y a-t-il un intérêt au sein de Parcs Canada pour mettre sur pied un organisme de ce genre, sachant que d'autres pays le font?

M. Ostola : Il y a des organisations au Canada qui se consacrent au patrimoine, comme la Fondation Héritage Canada, qui a son siège ici, à Ottawa. Elle serait peut-être intéressée par ces propositions.

Le président : Je dois mettre un terme à la séance. Nous reprendrons nos travaux le 3 mars. Nous pourrions alors explorer cette question.

Je remercie les témoins de leur présence.

(La séance est levée.)

SEEING THE LIGHT:

**REPORT ON STAFFED LIGHTHOUSES
IN NEWFOUNDLAND AND LABRADOR
AND BRITISH COLUMBIA**

TABLE OF CONTENTS

LIST OF RECOMMENDATIONS.....	i
FOREWORD.....	ii
THE MINISTER’S REQUEST.....	1
LIGHTSTATION DESTAFFING.....	3
THE 2009 COAST GUARD PLAN.....	5
STAFFED LIGHTSTATIONS: CURRENT SITUATION.....	6
A. Number of Staffed Facilities and Lightkeepers.....	6
B. Operating and Capital Costs.....	7
C. Elsewhere in Canada and Internationally.....	9
NAVIGATION AND MARINE TRAFFIC.....	11
AUTOMATED LIGHTSTATIONS.....	13
STAFFED LIGHTSTATIONS: SAFETY-RELATED ISSUES.....	16
A. Reporting Weather Observations.....	16
B. Reporting Local Weather and Sea Conditions.....	20
1. Mariners.....	20
2. Aviators.....	21
C. Assisting Vessels and Persons in Distress.....	22
STAFFED LIGHTSTATIONS: THEIR MULTIPLE ROLES.....	26
CONCLUSION AND RECOMMENDATIONS.....	29

APPENDICES

1 – Background on Aids to Navigation.....36

2 – Map of Lightstations in the Pacific Region.....39

3 – Map of Automated Lightstations, Newfoundland and Labrador Region.....40

4 – Selected Characteristics of Staffed Lightstations, Pacific Region.....41

5 – Selected Characteristics of Staffed Lightstations, Newfoundland
and Labrador Region.....43

6 – Selected Facts on Staffed Lightstations.....45

WITNESS LIST.....47

FACT-FINDING.....49

LIST OF RECOMMENDATIONS

Recommendation 1:

The Committee recommends that the Canadian Coast Guard halt its current destaffing plan, and that destaffing, continued staffing, or restaffing be determined on a lightstation-by-lightstation basis through appropriate guidelines and thorough consultations. Until this is completed, current lightkeeper staff levels should be maintained in the Pacific Region and in the Newfoundland and Labrador Region.

Recommendation 2:

The Committee recommends that a long-term policy for lightstations be developed that will obviate cyclical reviews and that ensures continuation of a suitable level of staffing.

Recommendation 3:

The Committee recommends that the guidelines and consultations (as called for in Recommendation 1) take account of:

- a) all the purposes served or potentially served by lightkeepers in a practical and cost-effective manner;**
- b) all the agencies and/or stakeholders involved with lightstations, including possible cost-sharing agreements; and**
- c) the views of lightkeepers, user groups, coastal communities and other interested parties, both in the local areas and elsewhere as appropriate.**

Recommendation 4:

The Committee recommends that a comprehensive cost-benefit analysis be undertaken on the full range of services provided by staffed lightstations prior to any further discussion or evaluation of Canada's lightstations.

Recommendation 5:

The Committee recommends that a review be conducted to determine the most cost-effective means of maintaining and servicing staffed lightstations, including potential energy savings which can be made available through new approaches to generating power for the needs of personnel on such stations.

FOREWORD

Early this year I received a letter from the Minister of Fisheries and Oceans, requesting that the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans study the question of the staffing of lighthouses and make recommendations. Unusual though it is to receive such a request from a Minister, the Committee agreed. However, we set our own terms of reference, which included the future of not only lightkeepers but lighthouses, particularly bearing in mind the *Heritage Lighthouse Protection Act*. A forthcoming report will cover that matter; this one deals with staffing alone.

In 2009, the Canadian Coast Guard (CCG) advanced a plan to remove Canada's remaining lightkeepers in British Columbia and Newfoundland and Labrador. The CCG argues that removing keepers would make better use of taxpayer dollars, because automated lights could operate independently of them. The agency had earlier made several such attempts. Each time, public opposition averted full-scale closures.

To study the matter, we held hearings in Ottawa and made regional visits. A number of Committee members travelled first to Nova Scotia, where lighthouses were de-staffed in earlier years, to learn from that experience. We made similar fact-finding visits to Newfoundland and Labrador and British Columbia. Originally we had planned public hearings in those two provinces, with simultaneous interpretation and full transcription. The Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration finally approved a small budget that permitted only fact-finding trips rather than formal recorded hearings.

This format did however enable a great many frank and productive discussions. Spending nearly a week in each province, we met with a wide variety of stakeholders, community groups, and interested individuals – more than 240 persons overall. We travelled by road and helicopter to as many lighthouses as we could, looking over the structures and talking to lightkeepers themselves.

Everywhere we went, coastal people told us that a human presence on remote coastlines reinforces sovereignty itself. Green Island in British Columbia lies in treacherous waters just south of the Alaskan marine border. There, Serge Paré, the principal lightkeeper, stands on guard for Canada year-round, performing maintenance, weather-reporting, and other duties. On another Green Island at the opposite end of Canada, in the passage between the island

of Newfoundland and France's St. Pierre and Miquelon, we met lightkeepers Berkley Pierce and Carl Crews; they and colleagues provide constant navigational aid and advice to passenger ferries and other craft. One boater told us of receiving life-saving shelter there mere days before our visit. Like their colleagues scattered along the coasts, the lightkeepers at those two border stations serve Canada in more ways than most people know.

Seaplane pilots use lightkeepers extensively for weather and safety reports, as do kayakers, pleasure boaters, ship navigators, and fishermen. People in Nova Scotia, where lights are automated, told us that the beacon light itself had worked better at staffed stations. On both coasts we heard that nothing could replace that tower by day, the light by night, or the welcome voice on the radio when all else fails.

We also heard about lightkeepers' assistance to environmental monitoring, climate studies, whale research, ecological preserves, and citizens at large – for example, hikers often receive help from lightkeepers.

Tourism benefits as well. In Crow Head, Newfoundland and Labrador, we heard from the local development committee that a knowledgeable keeper in an upgraded lightstation could help increase their tourist visits from 40,000 per year to 55,000.

We also heard that lightkeepers could do more than at present. In conjunction with previous attempts at destaffing, their duties have been cut back, even as the number of smaller craft on the water has grown.

The views we heard on both coasts were overwhelmingly in favour of keeping the keepers. And that is what we are unanimously recommending. While not all lightstations have equal merit, a great number deserve a dedicated staff. An evaluation of which lighthouses should retain their lightkeepers, which ones could be de-staffed, and even whether certain unstaffed lights merit re-staffing, should be immediately done on a case-by-case basis. Other recommendations you will find in the following pages.

Let me say on behalf of the Committee what a wonderful experience this study has been: climbing the oak-panelled circular stairs of a historic tower; landing in a helicopter on a concrete pad at a tiny island lashed by towering whitecaps; listening to the stories of lightkeepers who received us so hospitably. It was an experience we will never forget.

The Committee would like to thank all those who generously made time to participate in our discussions. We are particularly grateful to the lightkeepers and other

dedicated staff of the Canadian Coast Guard, including Susan Steele, Regional Director, Maritime Services, Pacific Region and Ray Browne, Regional Director, Maritime Services, Newfoundland and Labrador Region, for their expert knowledge and guidance. And we thank helicopter pilots Bob Bartlett on the Atlantic and Pat Casey on the Pacific for their courtesy and competence.

I want to thank Claude Emery of the Library of Parliament, a seasoned and eminently knowledgeable researcher and writer without whom we could not have issued this report. I also thank Danielle Labonté, our Clerk, who routed and marshalled us so ably and whose Blackberry was often on until 11 p.m. reordering and rescheduling because of weather. And to Ceri Au, our Communications Officer, who made sure our message got out and that we accommodated interested media, our thanks for a job well done.

Last but not least, I thank my colleagues who put not only their heads but their hearts into asking pertinent questions, assorting the various viewpoints, and searching for answers to difficult questions. This summary of what we heard also contains our combined reflections and recommendations. We hope it meets with approval.

Bill Rompkey, P.C., Chair

THE MINISTER'S REQUEST

In 2009, the Canadian Coast Guard (CCG) – a special operating agency of the Department of Fisheries and Oceans (DFO) (see Appendix 1) – advanced a plan to gradually remove Canada's remaining lightkeepers at 50 lightstations in DFO's Newfoundland and Labrador Region and Pacific Region.¹

Reaction to the plan was extremely negative. No formal review or consultation had taken place with user groups or stakeholders,² who responded by flooding DFO with letters voicing their staunch opposition, including the Union of B.C. Municipalities and the Federation of Canadian Municipalities, which voted unanimously in favour of a resolution calling “on the Prime Minister to cease all efforts to destaff lightstations and instead commit to maintaining light station staffing levels indefinitely, in order to ensure the safety of the working and travelling public and the vibrancy of the growing coastal community.”

On 30 September 2009, the Minister of Fisheries and Oceans, the Honourable Gail Shea, put the plan on hold pending a review by the Coast Guard of the “additional services” that lightkeepers provide – services in addition to their normal functions.³ No staffed lightstations were to have their lightkeepers removed before the review was completed.

Six months later, in a letter to the Chair of the Committee of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans dated 23 March 2010, Minister Shea requested that the Committee undertake the review announced in September 2009. Appearing before the Committee on 13 April 2010, the Minister requested that the Committee determine whether the “additional services” that lightkeepers provide are necessary and/or can be provided by other means without compromising public safety.

The Committee agreed to study the matter, but also broadened the scope of its study to include the implementation of the *Heritage Lighthouse Protection Act* (HLPAct), which

¹ There are six DFO administrative regions: Pacific, Central and Arctic, Quebec, Maritimes, Gulf, and Newfoundland and Labrador. A “lighthouse” refers to a structure (a tower) that supports or encloses a light for navigational purposes. A “lightstation” refers to the lighthouse, its light, the property on which the lighthouse is situated, and any other buildings (e.g., dwellings, sheds, boathouses) or equipment (e.g., foghorns) on the property.

² Senior management met with union representatives to inform them of their decision on 14 August 2009. On 1 September 2009, the Coast Guard notified lightkeepers on both coasts that the agency would be proceeding with a destaffing process.

³ DFO, “Review of Automated Lightstation Staffing,” Ministerial statement, 30 September 2009, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/media/statement-declarations/2009/20090930-eng.htm>.

came into force on 29 May 2010. At that time, DFO declared, pursuant to the HLPAs, 487 active and 488 inactive fixed aids “surplus” to program requirements. These are structures that the Coast Guard wishes to eventually replace with easier-to-maintain metal towers. Not declared surplus were the 50 staffed lightstations, pending the outcome of this present review.⁴

In testimony, George Da Pont, then CCG Commissioner,⁵ indicated to the Committee on 20 April 2010 that the coming into force of the HLPAs was a “secondary reason” why the Coast Guard believes that “destaffing can and should proceed.”⁶

Lighthouses evoke strong feelings, especially in coastal communities. Beyond their traditional role as navigation aids, they are monuments to Canada’s proud maritime heritage. Like railway stations, they played an important role in Canada’s history. Many are essential features of local community landscapes and identity, have significant architectural features, are sources of tourism revenue, and are used in marketing Canadian places as tourist destinations. A number of them are significant tourist attractions in and of themselves.

The Committee disagrees with the wholesale designation of active lighthouses as surplus, on two grounds: (a) it is not clear that lights on metal towers can, in all cases, equal the effectiveness of traditional lighthouses; and (b) the sheer number of lighthouses declared surplus undermines the intent and the workings of the HLPAs.

The Committee intends to report more fully on the implementation of the Act next year.

⁴ DFO, “*Heritage Lighthouse Protection Act* Implementation: Frequently Asked Questions,” May 2010, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/media/infocus-alaune/2010/02/lighthouse-phare-faq-eng.htm>.

⁵ Marc Grégoire was appointed CCG Commissioner in June 2010.

⁶ George Da Pont, CCG Commissioner, *Proceedings of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans* (hereafter, *Committee Proceedings*), 20 April 2010.

LIGHTSTATION DESTAFFING

The first lighthouse in Canada was established at Louisbourg on Cape Breton Island, Nova Scotia, in 1734. Thereafter, lighthouses were commissioned and decommissioned as navigation aids and marine traffic evolved.

Because the safety of mariners and the public was always held to be of great importance, technological innovations were continuously applied to improve these fixed navigation aids. For instance, oil-burning lamps and parabolic reflectors were replaced in the early 19th century with Fresnel lenses made of glass prisms that focused the light into a beam that could be seen over much greater distances. Over time, electric lights replaced high-maintenance kerosene lamps.

The traditional tasks of lightkeepers – the very first “coast guard” – included the “keeping of the light” and turning on foghorns. From the very beginning, they were search and rescue (SAR) people who were always expected to come to the aid of the shipwrecked.

In 1970, the Coast Guard began the process of systematically automating lightstations and removing staff from them. Technological developments in lighthouse equipment had made it possible to operate the lights and to activate foghorns without immediate human attention. Radar, radio beacons, satellite-based global positioning systems (GPS) and advances in communications have since made navigation more reliable for those equipped with this technology.

During the 1990s, the CCG’s objective became to phase out all remaining staffed facilities. By the mid-1990s, all but one of the lightstations in the Central and Arctic Region, the Quebec Region and the Maritimes Region (Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island) were automated and had their staff removed. The one exception was Machias Seal Island in the Maritimes Region, where lightkeepers are retained to this day for sovereignty reasons.⁷

In Nova Scotia, where there have been no lightkeepers since 1993, the destaffing exercise was described to Committee members during fact-finding work in June 2010 as having been heavy-handed, with consultation being nothing more than a lobbying effort to have staff

⁷ Both Canada and the United States claim Machias Seal Island as their own. The island is located in the Gulf of Maine approximately 19 kilometres southwest of Southwest Head, New Brunswick (on Grand Manan Island).

removed. Fishermen and their representatives felt that some stations should have remained staffed, and also that at key locations some should be restaffed.

In British Columbia and in Newfoundland and Labrador, public pressure effectively stopped the removal of lightkeepers in 1998. In the face of widespread opposition from coastal communities, fisheries groups, recreational boaters, aviators, marine transport organizations, and others – supported by local MPs and senators⁸ – the federal government reversed its course. At the time, there were concerns about the reliability of automated equipment and the loss of lightkeeper services. Opposition was widespread and overwhelming, and greatest in British Columbia, where groups normally at odds with one another were united in their opposition.⁹

In December 1998, Treasury Board approved \$47.6 million in operating funds and \$24.5 million in capital funds over five years to continue staffing lightstations in the two regions. A further \$12.9 million per year was approved for the years after 2002–2003.¹⁰ The Coast Guard further evaluated the matter of destaffing stations during a Departmental Assessment review in 2001, a Departmental Assessment and Alignment review in 2002, and an Expenditure Review Process in 2004, which reaffirmed the previous government decision to maintain staffed lighthouses.¹¹

For decades, senior CCG managers have questioned the value of staffed lighthouses. It is an issue that just does not seem to ever go away. On both coasts, participants in our discussions expressed deep frustration about this situation. Some people we spoke to in British Columbia said that it was the fourth time they had appeared before a committee to fight to keep people “on the lights.” The matter is important to the users of lighthouse services, to the Coast Guard, and to the lightkeepers themselves.

⁸ In November 1994, an Ad Hoc Committee on Lightstations, co-chaired by MP John Duncan and Senator Pat Carney, undertook hearings in four coastal communities in British Columbia (Richmond, Sidney, Campbell River and Nanaimo). The resulting report was instrumental in stopping the destaffing process. John Duncan, Member of Parliament, *Committee Proceedings*, 8 June 1010.

⁹ John Duncan, Member of Parliament, *Committee Proceedings*, 8 June 2010.

¹⁰ Auditor General of Canada, 2002 Report, *Contributing to Safe and Efficient Marine Navigation*, Chapter 2, http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/English/parl_oag_200212_02_e_12396.html.

¹¹ DFO, *Status Report of Auditor General's Recommendations of 2000 and 2002, As of March 31, 2009*, http://www2.parl.gc.ca/Content/HOC/Committee/402/PACP/WebDoc/WD4020496/Action_Plans/12-Department%20of%20Fisheries%20and%20Ocean-e.htm.

THE 2009 COAST GUARD PLAN

The Coast Guard plan is a cost-saving measure. Fisheries and Oceans Minister Shea explained to the Committee that taxpayers may not be getting their money's worth in continuing to staff lightstations.¹² According to the Coast Guard, the plan is about making the best use of budgets and providing the best possible services to clients. The savings realized from resources spent on staffed stations would be reinvested in other Coast Guard services, such as Search and Rescue and navigation aids.¹³

The plan calls for the gradual removal, to the greatest extent possible, of lightkeepers from automated stations, through attrition. There are two basic principles: no indeterminate (permanent) public servant would be laid off, and lightstations would be left unstaffed only if fully automated.

The Committee notes that the major consideration guiding this process is employee welfare, not public safety. The assumption is that people "on the lights" are no longer needed.

In implementing the plan, lightkeeper positions vacated as a result of retirements or for other reasons would not be filled; lighthouse staff hired on temporarily (term and casual employees) would eventually be let go; and indeterminate employees would be reassigned to other stations, or could choose to pursue other employment within the CCG.

With respect to other employment within the organization, the Coast Guard indicated to the Committee that the time is right to complete the destaffing process, given that lightkeepers can be assured of employment elsewhere in the CCG. Like many other public sector departments and agencies, the Coast Guard has an aging workforce, and the agency is experiencing a critical recruitment period as an increasing number of employees are eligible to retire.

In Newfoundland and Labrador, the lightstation on Green Island (Fortune Bay) was slated for destaffing in 2009. Cape St. Mary's, Powles Head, and Red Bay were also identified in the human resource management plan as stations representing opportunities for destaffing. In the Pacific Region, Dryad Point and Entrance Island lightstations were identified

¹² The Honourable Gail Shea, Minister of Fisheries and Oceans, *Committee Proceedings*, 13 April 2010.

¹³ George Da Pont, *Committee Proceedings*, 13 and 20 April 2010.

for immediate closure, Cape Mudge and Trial Island as potential closures in 2009–2010, and Boat Bluff as a confirmed closure for 2010–2011.

STAFFED LIGHTSTATIONS: CURRENT SITUATION

A. Number of Staffed Facilities and Lightkeepers

In 1970, when the Coast Guard began the process of systematically automating lightstations, there were 264 staffed lightstations in Canada. Today, 50 remain in the two regions in question.¹⁴

Of the 27 staffed stations in the Pacific Region, nine are automated, meaning that the navigation aids can function in the absence of a lightkeeper (see Table 1). There are 37 indeterminate employees in the Region, 10 term employees, and seven positions filled by casual employees. Nine full-time equivalent employees fill periods of leave at remote sites on a casual basis. In the Newfoundland and Labrador Region, all 23 staffed stations are automated. There are 50 indeterminate employees, one term employee, and six positions filled by casual employees. Three additional full-time employees fill periods of leave at remote sites on a casual basis.

For health and safety reasons, and as required under Part II of the *Canada Labour Code*, remote stations are staffed with two lightkeeping positions in case one lightkeeper becomes ill or suffers an accident. Lightkeepers are represented by the Public Service Alliance of Canada (PSAC). The Union of Canadian Transportation Employees, a component of the PSAC, is the first point of contact when it comes to union matters in the workplace.

During recent fact-finding work in the Pacific Region in November 2010, Committee members spoke with lightkeepers at four non-automated stations: Carmanah Point, Trial Island, Entrance Island, and Bonilla Island (see Appendix 2). We also met lightkeepers at three automated facilities: Triple Island, Green Island and Cape Mudge.

In Newfoundland and Labrador, Committee members visited six staffed stations: Puffin Island, Long Point, Cape Race, Fort Amherst, Green Island (Fortune Bay) and Tides Cove Point (see Appendix 3). We visited three unstaffed stations, namely Peckford Island, Cape Pine, and Cape Spear.

¹⁴ There are no plans to remove four lightkeepers on Machias Seal Island in the Maritimes Region.

Table 1 – Number of Staffed Lightstations, by Region and Type

Type of Lightstation	Pacific	Newfoundland and Labrador	Total
Automated	9	23	32
Non-Automated	18	0	18
Total	27	23	50

Source: CCG, Brief, 20 April 2010.

Appendices 4 and 5 provide selected characteristics of the staffed stations in the Pacific Region and in the Newfoundland and Labrador Region, respectively.

B. Operating and Capital Costs

The delivery of the Coast Guard's staffed lightstation program as defined by the agency involves performing and managing the lightkeeping function, managing the light and the equipment needed to keep the light working, and managing lightstation assets (i.e., the property and buildings).

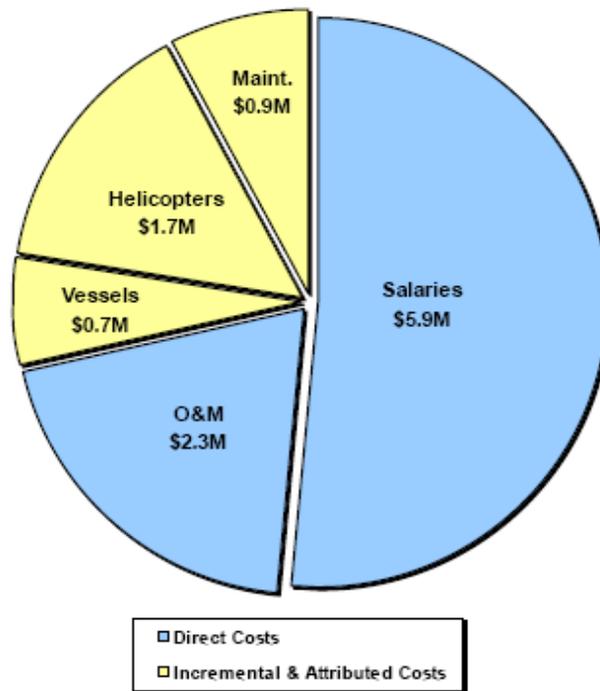
At remote locations, helicopters and vessels are used to resupply lightstations and move lightkeepers, which contributes to higher maintenance costs. Of the 50 staffed facilities in the two regions, 29 are located at remote sites that have no year-round road access. There are five such sites in the Newfoundland and Labrador Region, whereas all but three of the 27 staffed sites on the Pacific coast are inaccessible by road (see Appendix 6).¹⁵ In the Pacific Region, the provision of power to stations is a major component of the operational costs, given that power-generating equipment is needed for resident lightkeepers and their families.

A costing exercise conducted by the Coast Guard dated March 2010 – the Strategic Activity Expenditure Review (SAER) – estimated total operational costs of the agency's staffed lighthouse program to be \$11.5 million in 2008–2009 (see Figure 1). The Newfoundland and Labrador Region accounted for \$3.2 million, the Pacific Region for \$8 million, and the Maritimes Region for \$0.3 million.

¹⁵ A number of lightkeepers in Newfoundland and Labrador were relocated in 2005 from remote stations to more accessible land-based stations where they could live in the community in their own accommodation.

The Coast Guard approached the SAER only from the perspective of identifying the costs associated with the presence of staff;¹⁶ thus, as the SAER noted, no inferences can be drawn about anything other than the cost of the program. The removal of lightkeepers does not necessarily mean that savings equal to the cost of the staffed lighthouse program would be realized.¹⁷

Figure 1 – Direct, Incremental and Attributed Costs of Staffed Lighthouses in Canada



Source: CCG, Presentation, 20 April 2010.

As indicated earlier in this report, the Coast Guard hopes to remove all remaining lightkeepers in the coming years. However, the Committee is unaware of any specific plan to automate non-automated sites in the Pacific Region. Fisheries and Oceans Minister Shea estimated that a one-time investment of between \$5 million and \$10 million would be required to automate all remaining stations in this Region.¹⁸

¹⁶ George Da Pont, *Committee Proceedings*, 20 April 2010.

¹⁷ CCG, “Strategic Activity Expenditure Review, Marine Aids to Navigation, Fixed Aids – Staffed Lightstations” (hereafter “CCG, SAER”), Note, March 2010.

¹⁸ The Honourable Gail Shea, Minister of Fisheries and Oceans, *Committee Proceedings*, 13 April 2010.

A human presence at staffed stations requires a number of activities that do not take place at unstaffed sites. The Coast Guard advised the Committee that limited refurbishment capital of approximately \$22 million had been provided over the past decade to upgrade infrastructure at staffed sites, and that the costs of maintaining buildings would in future become more significant.

From the Coast Guard's perspective, future investments in major capital projects could be avoided altogether if staff were removed from all lightstations. However, the agency was unable to provide the Committee with an estimate of total future capital expenditures, or when these might be required, because the condition of individual lightstation sites has not been assessed.

C. Elsewhere in Canada and Internationally

The questions Minister Shea put to the Committee are whether the "additional services" that lightkeepers provide are necessary and/or can be provided by other means without compromising public safety.

In April 2010, the Minister indicated to us that years of experience, both in Canada and in all other developed countries, had shown that unstaffed stations are as reliable as staffed ones.

The Coast Guard likewise indicated that, consistent with a global trend, hundreds of lightstations have been automated and destaffed elsewhere in Canada – in the Maritimes, Quebec, and Central and Arctic regions – and that these facilities have operated successfully for more than a decade. The Coast Guard is not aware of any evidence that unstaffed lights increase risks for mariners, and indicated to the Committee that lights have been automated and destaffed in many parts of the world where the geography is similarly challenging, such as Alaska and Scandinavia. Only three developed countries were said to have lightkeepers at automated stations:

- France, which was proceeding with the removal of staff through attrition and by making alternative uses of sites;
- Portugal, which has kept a few lightkeepers with reduced duties; and

- South Africa, which has kept a few lightkeepers to prevent vandalism, undertake tourism functions and perform maintenance activities.

In support of destaffing, the Coast Guard also emphasized that all lightstations in the United States are unstaffed and automated (with the exception of Boston Harbor Light Station, the first lighthouse built in that country); that all lightkeepers were removed in Alaska (a state with a coastline similar to British Columbia's) well over 20 years ago; and that there are no staffed lightstations in the State of Washington.

Proponents of staffed lightstations, for their part, said that comparisons between Canada and other countries need to be put into context.

Summary of What the Committee Heard:

- Countries with remote and expansive coastlines, such as Chile and Brazil, have retained staffed lights in order to maintain a “coastal watch” in areas strategically identified as high-risk.
- Although the global trend has been toward automation in the last 20 years, military or Coast Guard personnel in other countries have increasingly assumed lightkeeper duties formerly performed by lightkeepers.
- In the State of Alaska, the presence of the military and the United States Coast Guard (USCG) is enormous.¹⁹ Some lightstations are co-located with other USCG facilities (e.g., for SAR) and can therefore be considered staffed. As for the State of Washington, one can drive along the entire coastline, unlike in British Columbia where the coast is much more remote and isolated.
- Ireland is restaffing its lightstations. Although Australia has destaffed its stations, some have caretakers and weather observers. Life-saving personnel are present at stations in England. At lighthouses in Portugal and Denmark, there are technicians with broader responsibilities for the operation and maintenance of navigation aids.
- A number of less developed countries continue to staff their lighthouses.

¹⁹ The USCG has been an agency of the U.S. Department of Homeland Security since 2003 and is one of the five branches of the U.S. military in wartime; unlike the civilian Canadian Coast Guard, it is a law-enforcement organization.

NAVIGATION AND MARINE TRAFFIC

In 2009, when Fisheries and Oceans Minister Shea announced that the Coast Guard plan had been put on hold, she highlighted the fact that the provinces of British Columbia and Newfoundland and Labrador “are uniquely situated as Canada’s eastern and western most provinces,” and face “unique challenges.”²⁰

Indeed, with its 28,956 kilometres of coastline, Newfoundland and Labrador has some of the most severe sea state conditions in Canada, notably frequent ice conditions and icebergs, reduced visibility, gales and storms. Ice is a year-round hazard to navigation.

In British Columbia, where the volume of marine traffic accounts for more than 70% of Canada’s total, the Committee learned that the 25,725-kilometre coast is very much a “coastal highway.” Oil tankers regularly sail along the coast on their way from Alaskan oil fields to southern refineries. Each year, thousands of merchant vessels enter B.C. ports. Tugboats towing coal and gravel barges and every imaginable type of freight share the waters with commercial fishing vessels of all types of gear, Canadian and American ferries, sport fishing boats, international cruise ships, and pleasure craft ranging in size from fragile kayaks to large yachts.

In this region, the Coast Guard advised the Committee that more aids to navigation may be needed because of the potential for growth in marine traffic in Kitimat, Vancouver harbour and Prince Rupert.

In British Columbia, it was also impressed on us that weather varies dramatically along the coast. In this respect, the mouth of Juan de Fuca has been called the “graveyard of the Pacific” because of the region’s harsh and varying weather conditions and the number of shipwrecks in the days before lightstations were built. There are vast stretches of coast, particularly on the western side of Vancouver Island and on the central and north coast, where there is no human presence except for lightkeepers.

The same holds true for parts of the remote coastline of Newfoundland and Labrador, the difference being that the province has much more tanker traffic but less air traffic. In the Pacific Region, coastal aviation is vital to the provincial economy. For many B.C. communities, float planes are the only means of transportation. The Pacific marine community

²⁰ DFO, “Review of Automated Lightstation Staffing,” Ministerial statement, 30 September 2009.

also operates 12 months of the year, unlike the situation in Newfoundland and Labrador, where sea ice limits coastal marine traffic for part of each year.

As in other parts of the world, Canadian mariners are increasing their reliance on modern electronic navigation aids rather than traditional physical infrastructure, such as lightstations. The view that lightkeepers are no longer essential assumes that everybody on the water is properly equipped with the very latest in technology.

A major reason why there has been such “pushback” against lightstation destaffing in the two regions is safety concerns on the water.

Summary of What the Committee Heard:

- Coastal communities rely on coastal waterways to move people and products, and electronic navigation equipment can and does fail.
- The main safety problems exist in the smaller recreational and fishing fleets. Although fishers and pleasure craft operators are increasingly using modern technology to navigate their vessels, not all are adequately equipped. Many boats do not have GPS, and many of those who do have the technology do not know how to use it correctly.
- For many small vessels, nothing much has changed from a technological standpoint. For instance, in Newfoundland and Labrador, most of the fishing fleet is made up of small boats less than 40 feet in length, and of those, a large proportion are open boats. Some may not even carry a compass or a VHF radio.
- Even though modern commercial ships use sophisticated on-board navigation equipment, merchant ship owners, managers, and operators wish to maintain staffed lightstations.
- The number of people using Canada’s waterways for recreational purposes is steadily increasing. Recreational boaters tend to have less training and less sophisticated navigational equipment on their boats than commercial vessels.
- Recreational boaters’ navigation equipment varies considerably, depending on the individual owner.

- Kayaking is rapidly growing in popularity, but many recreational kayakers do not carry GPS and/or are not well prepared for adverse weather and sea conditions.
- It is more important than ever to maintain the human safety network of which lightkeepers are an essential element. Any further destaffing of lighthouses will put mariners' lives at risk at a time when government has been encouraging people to adopt a safety culture.
- Traditional lighthouses assist smaller vessel operators in determining their location not only at night but also during the day, because of their high visibility and distinctive image. They are an essential backup when on-board navigation equipment fails. Replacing lighthouses with smaller metal structures will make daytime recognition more difficult because they cannot be seen at a distance.

AUTOMATED LIGHTSTATIONS

At both non-automated and automated sites, lightkeepers' duties involve inspecting navigational aids (main light and foghorn, if there is one on site) to make sure they are working, reporting any significant deficiencies, and making general on-the-spot repairs to the light if needed. Duties also include general site maintenance, such as painting structures and maintaining the grounds.

At non-automated stations, lightkeepers contribute to the continued functioning of the navigation aids. At fully automated sites, the Coast Guard advised the Committee that the aids:

- can function properly in the absence of a lightkeeper;
- are powered by either a power grid or solar panels,²¹ with diesel generators used for backup power;
- can be operated on a continuous basis without being frequently attended;

²¹ According to testimony received by the Committee, LED (light-emitting-diode) lights are easier to solarize and use less power. The solar units cost at least \$250,000 each. Jim Abram, Director, Discovery Islands–Mainland Inlets, Strathcona Regional District, *Committee Proceedings*, 30 November 2010.

- require only periodic human intervention for maintenance and servicing, which is performed as a matter of course for both staffed and unstaffed lightstations. If a light goes out at a staffed lightstation, it is most often looked after by CCG technical staff, not by lightkeepers; and
- are maintained by CCG technical staff who undertake all significant maintenance activities, whether a lightstation is automated or not.

According to the Coast Guard, automated lights are as reliable, meeting or surpassing a 99% reliability target (see Table 2).²² When a light goes out at an unstaffed station, mariners notify the Coast Guard almost immediately and technicians are immediately sent to get it operating again.²³

Table 2 – Reliability of Major Shore Lights, by Region

Year	Newfoundland and Labrador		Pacific	
	Staffed	Unstaffed	Staffed	Unstaffed
2008–2009	99.7%	99.8%	100.0%	99.9%
2007–2008	99.1%	98.4%	100.0%	99.9%
2006–2007	98.7%	98.7%	100.0%	99.8%
Average	99.1%	99.0%	100.0%	99.9%

Source: CCG, April 2010.

Summary of What the Committee Heard:

- A human presence is required to monitor the automated devices and to report equipment malfunction.
- The 99% reliability rate for automated lights at unstaffed stations is misleading; it only refers to failures that were noticed. The lights are considered to be functioning until an outage is reported. It may be, however, that the Coast Guard is not always immediately notified that a light has gone out.

²² For lighthouses, reliability refers to the time the light is not functioning. The Coast Guard targets average reliability levels of 99% (an international standard), meaning that the light operates 362 days per year. On a three-year average, major shore lights (both staffed and unstaffed) must be operational 99% of the time. For any individual light, the absolute minimum level of reliability must be 95%.

²³ George Da Pont, *Committee Proceedings*, 20 April 2010.

- A human presence is needed to remove ice, sleet, snow, condensation, salt, etc., that may obscure the light. There are no workable alternatives. Condensation on the windows of lantern houses is an ongoing problem at most lightstations in British Columbia, which lightkeepers deal with by using fans and heaters.
- Automated lights often break down. When an automated light goes out, a lightkeeper will do everything he/she can to repair the light, even if only to make temporary repairs until CCG technicians arrive.
- Automated lights will continue to need maintenance.
- At unstaffed facilities, there are delays in repairing failed lights even when mariners report outages. In the Pacific Region, most lightstations are remote and accessible only by helicopter and by boat (weather permitting).
- If a lightkeeper cannot fix a problem, he/she informs the Coast Guard base as to the nature of the problem; this helps to determine who and how many technicians to send, thus cutting down on servicing costs.
- The Coast Guard has reduced the intensity of the lights. The new LED (light-emitting diode) lights cannot be seen as far.
- If lightkeepers are removed, foghorns will also be removed, given that they require more power than solar panels can provide.
- Automated foghorns require vigilant human monitoring. When controlled by a videograph,²⁴ a foghorn is unreliable.
- Lightkeepers ensure the reliability of navigation aids by providing on-site security 24/7. Leaving stations unattended makes them vulnerable to theft and vandalism, especially at accessible locations near population centres.

²⁴ A videograph detects the presence of fog by sending out a beam of light and detecting the reflected beam.

- Lightkeepers provide a very high level of site care. At many sites, the regular maintenance they perform is critically important for the preservation of structures that have important historic values.

STAFFED LIGHTSTATIONS: SAFETY-RELATED ISSUES

In April 2010, Fisheries and Oceans Minister Shea indicated that the only outstanding issue left to “successful destaffing” of lightstations is the services lightkeepers provide in addition to their normal duties. These are services that they have taken on over the years, both formally and informally.²⁵ The Coast Guard’s position is that these services are not directly related to navigation aids, that their provision is outside of its core mandate, and that they fall under the mandates of other government departments or entities.²⁶

Strictly as “keepers of the light,” lightkeepers may no longer be as necessary for navigation as in earlier days; but as participants in our discussions noted time and time again, the maintenance of the lights and caretaking of lightstation sites are only part of what lightkeepers actually do. Because of their presence at isolated and critical points along Canada’s coasts, lightkeepers perform a variety of safety-related functions and services that are vitally important to mariners and aviators.

The major worry expressed to the Committee on both coasts was a possible decrease in public safety should the Coast Guard proceed with its destaffing plan.

A. Reporting Weather Observations

In the Pacific Region, the Committee learned that lightkeepers provide local weather reports that are broadcast to mariners and aviators and used to assist Environment Canada (EC) weather forecasters. (In Newfoundland and Labrador, lightkeepers do not provide such information to Environment Canada.)²⁷ A major concern on the west coast is the potential loss of such reporting.

²⁵ The Honourable Gail Shea, Minister of Fisheries and Oceans, *Committee Proceedings*, 13 April 2010.

²⁶ George Da Pont, *Committee Proceedings*, 13 April 2010.

²⁷ On the Atlantic coast, human weather observations are provided only at Machias Seal Island, New Brunswick (twice a day).

All 27 staffed lightstations in the Pacific Region provide marine meteorological information once every three hours during daylight hours; this information includes wind speed and direction (estimated at many sites), visibility and sea state. The data are passed on to CCG Marine Communications and Traffic Services (MCTS) Centres, which broadcast the information on the CCG Continuous Marine Broadcast VHF weather channel. MCTS also forwards the lightkeepers' reports to EC, which is responsible for weather forecasting.

The Committee also learned that, in addition to their scheduled reports, lightkeepers submit special weather reports (or "specials") whenever weather conditions change significantly (e.g., visibility, wind or wave conditions) in order to warn mariners and aviators of significant drastic increases in wind and sea heights. These warnings are often based on their observations of deteriorating conditions spotted offshore, within sight of the station.

At 17 of the 27 lightstations, lightkeepers provide supplementary aviation weather information (temperature, cloud conditions and dew point (humidity)). Environment Canada provides the information to NAV CANADA, a private corporation responsible for civil aviation weather services. At two stations, lightkeepers provide core weather observations every six hours, which are shared internationally. At 23 of the 27 stations, temperature and precipitation observations are collected twice per day and contribute to the climate record of British Columbia.²⁸

Environment Canada gathers the information it needs to develop its weather forecasts and warnings from other multiple sources,²⁹ including automated weather stations and weather reporting buoys, and contracted weather observers. In the Pacific Region, EC trained them on reporting and instrument use.³⁰

EC officials indicated to the Committee that lightkeeper weather reports are useful, but not essential. Along with data from other sources, they help "ground truth" (confirm) weather predictions and may prompt EC forecasters to amend a forecast. But their value is limited and their reports "supplementary" to EC's core network, for two reasons:

²⁸ These 23 lightstations are part of the national cooperative climate network, numbering about 650 locations across the country.

²⁹ Across Canada, the core observation network includes hourly observations from 600 automated weather stations, 77 buoys, 54 automated ship observations and over 230 airport observations provided by NAV CANADA, and satellite imagery.

³⁰ Except for five Coast Guard automated weather stations, EC also provides the weather equipment.

- Because CCG lightstations are equipped with minimal instrumentation, observations are less precise and complete (e.g., at many locations, wind speed is estimated, not actually measured).
- Information and data from automated stations and other parts of EC's observation network are recorded on an hourly basis, 24 hours a day, whereas lightkeeper observations are made only once every three hours during daytime.

From the standpoint of weather forecasting, precise hourly observations were said to be important in order to understand meteorological trends.³¹

With respect to reliability, land-based automated weather stations in the Pacific Region (which report on wind speed and direction, not sea state) were said to be available 95% of the time, while for weather buoys the figure given was approximately 90% in all of Canada. Outages for weather buoys were said to typically occur during storms at the end of the winter season. The devices are prone to rogue or high waves, which knock out their communications system.

Environment Canada officials further advised the Committee that if all remaining lightkeepers in the Pacific Region were removed, additional automated weather stations would be considered, but that the associated costs would not be significant. NAV CANADA likewise indicated that lightkeeper reports are not essential in terms of providing aviation weather; they provide additional, "supplemental" information.³² The Coast Guard, for its part, said that before proceeding with destaffing, the agency would work with EC and NAV CANADA to assess any gaps in terms of weather reporting requirements.

Summary of What the Committee Heard:

- People who make their living along the coast need accurate reports of local weather conditions. In British Columbia, mariners and floatplane pilots rely heavily on lightkeeper marine weather reports in order to plan their trips.
- On both coasts, the current network of EC automated weather stations and buoys is often out of order and not reporting.

³¹ Dave Wartman, Director, Atmospheric Monitoring, Meteorological Service of Canada, *Committee Proceedings*, 26 October 2010.

³² Rudy Kellar, Vice President Operations, NAV CANADA, *Committee Proceedings*, 23 November 2010.

- Automated weather equipment frequently breaks down in extreme weather, when it is most needed. When automated systems fail, it may take weeks or months for them to be repaired, especially during long periods of bad weather.
- Automated buoys are prone to failure. Outages in the Pacific Region can sometimes last for months, subject to the availability of Coast Guard ships to transport EC technicians to service the buoys.
- On almost any day, data from some automated stations are “not available.”
- Even when automated weather collection systems and basic weather buoys are working and transmitting, they do not provide sufficient information to anticipate current or impending conditions. They provide wind speed and direction, but no information on sea conditions or visibility.
- Offshore buoys provide more information, but the information is geared to offshore commercial traffic and skilled, properly equipped mariners.
- The observations lightkeepers submit include information on sea state that is impossible for automated systems to provide (even when fully operational). Lightkeepers are able to estimate and report differences in wind speeds a few hundred feet offshore.
- Automated weather information is often incorrect; weather sensors are subject to errors. Lightkeepers, on the other hand, are reliable and consistent reporters of weather conditions. Automated weather reporting does not provide the accuracy and observations of a knowledgeable human being.
- Lightkeeper observations often result directly in updates to Environment Canada forecasts and the issuing of weather warnings.
- If lightkeeper reports were no longer available, there would likely be more accidents, given that automated reports are not always available and not as in-depth.
- Research shows that weather is a contributing factor in almost all fishing-related fatalities. The removal of lightkeepers will result in less reliable weather information and loss of life.

B. Reporting Local Weather and Sea Conditions

The Committee learned that lightkeepers in both the Pacific Region and the Newfoundland and Labrador Region provide additional weather information to local mariners and aviators upon request. These observations are based on keepers' local knowledge of wind and sea conditions, as well as visual evaluations.

1. Mariners

Given their strategic locations, most lightstations routinely provide local marine and weather information directly to mariners. Lightkeepers provide up-to-the-moment and area-specific information on weather and sea state. The Committee was told that, without such information, mariners would face the alternative of risking bad weather conditions while in transit to a destination point.

Summary of What the Committee Heard:

- In Newfoundland and Labrador and in British Columbia, weather along the coasts is unpredictable. Winds, currents, and microclimates mean that weather conditions can change dramatically over short distances, for example, when the wind is against the tide.
- Weather can change faster than Environment Canada can forecast.
- Accurate, real-time, local weather reporting is critical to decision-making. Knowing when it is safe to head out means that commercial traffic can operate more efficiently, and knowing when to seek shelter can mean the difference between life and death.
- The loss of local marine and aviation weather services could have economic impacts on marine-based industries.
- Lightkeepers provide critical information to vessels, particularly the smaller ones that do not have sophisticated weather instruments, and especially when electronic systems are down.
- Given that lightstations are at a higher elevation than vessels, mariners in areas of the Newfoundland and Labrador Region call lightkeepers to obtain directions on how to sail

around thick ice. Lightkeepers are also in a position to let fishermen know when their fishing gear is in danger of being lost due to pack ice or icebergs.

2. Aviators

Floatplane pilots on the B.C. coast also call up lightkeepers for first-hand weather accounts, which allow for advance planning. For these aviators, the waterways along the coast are their runways. Lightkeepers provide information regarding visibility, cloudiness, winds and general weather.

With respect to aviation weather, NAV CANADA maintains weather observations at airports and other operationally significant locations throughout Canada, through both a human observation program and its own automated observation stations. The company also owns and operates weather cameras at specific locations throughout Canada to augment the provision of aviation weather, which is a relatively new program. Ten wide-angle weather cameras take a photo every 10 minutes, which can be accessed on the Internet by pilots and/or flight dispatchers to assist in decision-making prior to conducting a flight.³³

In recognition that B.C. lightstations are situated in key strategic locations, NAV CANADA informed the Committee that it had negotiated an agreement with DFO to install weather cameras at some of those sites.

Summary of What the Committee Heard:

- The weather reports provided by lightkeepers are essential to the needs of commercial and private seaplanes flying in coastal areas of British Columbia. Weather information is critical for pilots because events in an aircraft happen in compressed time.
- Aviators need these lightkeeper reports because coastal weather patterns in British Columbia are so notoriously variable. The province is one of the most challenging places in the world to fly in.
- CCG helicopter pilots themselves reference lightstation weather reports before departing on daily taskings.

³³ Digital cameras with higher resolution are also being added to the company's network.

- When operating a float plane on the B.C. coast, all of the available weather information along the flight route is valuable.
- Weather is a contributing factor in most floatplane accidents. Some accidents over the years on the coast could have been prevented had there been better weather reporting.
- Lightkeepers provide floatplane pilots with critical information that cannot be otherwise obtained. Cameras alone may not provide enough information, and they can also be subject to down time, usually in bad weather and when they are most needed.
- The loss of the vital service provided by lightkeepers would jeopardize the safety of the many thousands of passengers who travel by float plane each year.

C. Assisting Vessels and Persons in Distress

Canada's commitment to search and rescue at sea arises from its responsibility to ensure the safety of its citizens. Canada also adheres to the *International Convention on Maritime Search and Rescue* (1979) and to the *International Convention for the Safety of Life at Sea*, which affirms that "each Contracting Government undertakes to ensure that any necessary arrangements are made for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea around its coasts."

The Coast Guard is responsible for providing the maritime resources in support of SAR in areas of federal responsibility. Canada relies on the use of resources such as CCG vessels, Canadian Navy vessels and helicopters, and the thousands of vessels and volunteers of the Canadian Coast Guard Auxiliary (CCGA).³⁴ The SAR system is supplemented by other local resources and vessels of opportunity that navigate nearby.

SAR taskings are done by Joint Rescue Coordination Centres (JRCC), which manage the National Defence and the Coast Guard response to air and maritime SAR incidents.³⁵ The JRCC are staffed by SAR coordinators who operate 24/7, year-round, and who dispatch the

³⁴ The CCGA is a non-profit organization of dedicated volunteers – commercial fishers and pleasure boaters who donate their time and vessels, and volunteers from local communities who enrol to crew community-based response vessels.

³⁵ There are three JRCCs in Canada. These are located in Esquimalt (Victoria), Halifax and Trenton. There are two sub-centres located in the City of Québec and St. John's.

most effective resources to deal with a particular incident. Coast Guard Marine Communications and Traffic Services (MCTS) Centres are a key part of the network;³⁶ they respond to distress calls from persons or vessels.

The Coast Guard advised the Committee that if no vessels of opportunity are present or willing, JRCC task Coast Guard resources, including lightkeepers, if required. But unlike full-time, fully trained SAR units, lightkeepers are not part of the formal SAR system. They receive no SAR training, and equipment is limited to what is required for a station's operation. Lightkeepers are occasionally called upon to assist in a SAR operation, but only if an incident is in their immediate vicinity and if the assistance required is within their capability. In other words, lightkeepers were said to play a SAR role only because "they happen to be there," in the same way that a vessel of opportunity would be asked to respond.

In sum, the Coast Guard advised us that Canada's marine SAR system does not rely on lightkeepers, and that their removal would not affect the marine SAR system.

That said, the Committee heard a number of stories of people getting into trouble and being rescued or helped by lightkeepers. In British Columbia, for instance, the lightkeeper at Trial Island Lightstation near Victoria reported 12 kayakers who were capsized by a boat wake last summer. The timely interventions of the lightkeepers at Trial Island have in fact been instrumental in saving dozens of kayakers over the past several years.

In October 2010, the lightkeepers at Green Island Lightstation in Fortune Bay, Newfoundland, off the Burin Peninsula, saved a man and his mother who were travelling back to their home in Saint-Pierre and Miquelon when an unexpected storm blew up. The lightkeepers were able to pull their boat to shore, and gave them shelter until the storm subsided five days later. Had there been no lightkeepers, these people would more than likely not have survived.

Summary of What the Committee Heard:

- Lightkeepers *do* contribute to saving lives.

³⁶There are five MCTS Centres in the Newfoundland and Labrador Region, and five in the Pacific Region. The CCG MCTS program delivers radio communications and vessel traffic services to the marine community and the public at large 24 hours a day, 365 days a year.

- Lightkeepers keep their VHF radios tuned to Channel 16 – the international calling and distress channel – 24 hours a day, are good observers in the area they can see, and frequently spot mariners in distress.
- Lightstations are placed in strategic locations along the coasts (e.g., high-traffic areas of specific danger, at the confluences of waterways); lightkeepers are therefore in a unique position to report persons or vessels in distress.
- Lightkeepers have been integral in the successful outcome of many SAR operations. They frequently play an active role in saving lives as first-line detectors or responders for marine incidents.
- Lightkeepers' participation in SAR should be increased through better equipment and training.³⁷
- In some cases, station boats were taken away from stations, which prevented lightkeepers from getting involved in SAR.
- When mariners in trouble have managed to reach land, they did so usually because of the presence of a lightkeeper, not a lighthouse. An unstaffed lighthouse is of little use to someone in trouble.
- There is a rapidly growing recreational community in search of wilderness experiences in rugged and remote parts of Canada's coasts. Urban people are increasingly visiting isolated areas, but many lack the skills and knowledge to survive should they encounter difficulties at sea.
- The local knowledge, intelligence and experience of lightkeepers can often be an invaluable asset to CCG SAR efforts.
- Lightkeepers assist in communications by relaying weak VHF radio signals or distress calls from radio blind spots. They provide a valuable communications link where cellular services are unavailable.

³⁷ Lightkeepers are trained in basic boat handling, first aid and CPR, marine emergency duties, and the transportation of injured persons.

- In Newfoundland and Labrador, the rugged terrain along the coast interferes with, and in some cases precludes, VHF radio communication within many bays and inlets that are typically the most heavily travelled and the most popular fishing and recreational areas.
- Lightkeepers play a significant role in preventing the need for SAR operations. Towing grounded vessels or boats with engine problems, supplying fuel, or simply giving directions are preventive measures that keep situations from deteriorating to the level where SAR assistance is required.
- Lightkeepers may be asked to keep track of passing boats if boats are overdue or reported missing.
- Many mariners, especially pleasure boaters and fishermen, place a high value on staffed stations because of the assistance they might one day need from lightkeepers. Knowing there is a human presence is a comfort.
- As fishing fleets decline in numbers (in some regions), there are fewer other nearby vessels available to assist. Many of the smaller boats fishing under individual quota management regimes travel farther out to sea alone during the season and “fish to the market,” that is to say when prices are best and conditions are worst.
- Staffed lightstations offer sanctuary and first aid. Quite often people come into a lightstation when they are in trouble or when something breaks down. For hikers, kayakers and others in isolated places, often their nearest reliable human contact is a lightkeeper.
- The value of lives saved by lightkeepers is greater than any savings resulting from destaffing.

STAFFED LIGHTSTATIONS: THEIR MULTIPLE ROLES

Lightkeepers perform a variety of other important functions or services that are unrelated to marine safety, but which benefit government agencies and the public.

In the Pacific Region, the Committee was made aware that lightkeepers support important scientific research. For instance, they make climate observations on behalf of Environment Canada, help protect, and occasionally reset, tsunami and seismic monitoring equipment for Natural Resources Canada, and take daily water temperature and salinity measurements for DFO's Institute of Ocean Sciences.³⁸

Lightkeepers on the Pacific coast also participate in the B.C. Cetacean Sightings Network, a program that collects reports of whales, dolphins, porpoises and sea turtles, many of which are threatened or endangered species. The Network considers lightkeepers' whale sightings, which are used for scientific research and conservation purposes, to be invaluable, especially in remote areas.

At Trial Island (near Victoria, British Columbia), which is home to the greatest concentrations of rare and endangered plants in North America, DFO and B.C. Parks have a partnership agreement to protect the fragile ecosystem. Lightkeepers are volunteer stewards of a provincial ecological reserve; they manage the plant resources there and protect the natural environment.

Lightstations that are located in national or provincial parks are heavily visited by hikers. In summer, parks personnel are present to assist park users, but in winter lightkeepers are the only residents to whom injured hikers can go for assistance (i.e., first aid). They also help in coordinating medical evacuations. At Carmanah Point Lightstation, located on the west coast of Vancouver Island at the northwestern entrance of the Juan de Fuca Strait, lightkeepers report wildlife sightings to Parks Canada wardens and other government agencies (e.g., sea otter or bird sightings for their data bases, or the presence of large carnivores such as wolves, cougars or bears). They post information signs for hikers if there are troublesome animals in the area, investigate reports of injured wildlife, and confirm sightings of carnivore tracks.

Six of the 24 staffed lightstations in British Columbia are accessible on foot by hiking trails; all six are on the west coast of Vancouver Island and are visited by tourists.

³⁸ At some stations, these measurements were said to have been taken since 1936. This information is used to determine the approximate time of herring spawn, fish migration, and oyster spawn.

The Committee learned that various tourism-related activities have become a part of the daily routine of many lightkeepers. Lighthouses are tourism magnets and in Newfoundland, where most lightstations are accessible by road, the lightkeeping function, in addition to regular duties, includes a public relations role. People who live in coastal communities said that they view lightkeepers as valuable tourism assets, or “tourism ambassadors” as they were frequently called, because they enhance visitors’ experiences by telling interesting stories about the sites.

At one station in the province, Long Point, the lightkeeper is not even “on” or “at” the light, but in a nearby office which does not even afford a view of the ocean. The keeper served at the light itself, a well-known vantage point for observing the fishing and sealing fleet, until being relocated in recent years. Local fishermen complain vehemently about the loss of eyes on the water, but tourism interests laud his present role with visitors.

Staffed lightstations are involved in the RCMP’s Coast Watch Program, which assists in identifying persons, vessels, vehicles and aircraft that may constitute a threat to Canada’s national security, or that are involved in illegal activities (e.g., drug importation, illegal immigration). All coastal interests are invited to participate in the program, including mariners and the Canadian Coast Guard Auxiliary. Given their high vantage point and intimate knowledge of local vessel traffic, lightkeepers are in an excellent position to be the RCMP’s extra “eyes and ears.” In fact, their very presence was said to be a deterrent to illicit activities.

A number of people on both coasts expressed the view that staffed lightstations are important because they are often the only federal presence in rural regions, or in remote and otherwise uninhabited coastal areas. As such, they are a means of flying the flag and demonstrating national sovereignty.

Participants in our discussions, especially in the Pacific Region, advised that lightkeepers could do more, and that the role of staffed lightstations could be expanded in order to assist other government agencies in delivering their programs.

For instance, staffed lightstations could house marine response clean-up equipment; having such resources available on site would improve response time in remote areas. Environmental monitoring and the reporting of incidents were also considered important, especially if there is a future increase in marine traffic. In this regard, the lightkeeper at Carmanah Point Lightstation was frequently mentioned in our discussions as having been the

first to report the *Nestucca* oil spill drifting toward western Vancouver Island in 1988; his early warning was said to have given government agencies a jump-start on an appropriate response.

Some hoped to see the role of staffed lightstations in the Pacific Region expanded as helicopter refuelling stations, as research facilities for government agencies, universities and nongovernmental organizations, and as staging grounds for SAR. Other suggestions, to name a few, included: formally making use of lightstations as platforms to monitor fishing fleets and to observe marine traffic; recognizing the services lightkeepers perform in assisting and providing information to tourists: enhancing lightkeepers' meteorological reports: and training lightkeepers in the maintenance of NAV CANADA weather cameras.

It was also impressed on the Committee that staffed lighthouses should be looked at as multi-purpose platforms; the infrastructure is already in place, their locations are strategic, and lightkeepers are in a position to assist any government operation at any given time.

Lightkeepers were described to us as skilled “multi-taskers” who are able to easily adapt to changing roles expected of them in their work (e.g., they can simultaneously monitor VHF radio frequencies, keep an eye out for changing weather conditions, visually observe vessels or air traffic, etc.).

The Committee frequently heard people say that lightkeepers could do more. In fact, we heard that lightkeepers *did* do more until CCG began taking action to reduce their duties as part of the planned destaffing process.

Summary of What the Committee Heard:

- The Committee heard that the Coast Guard engaged in a strategy to downplay the role and capabilities of staffed lightstations to support the destaffing effort, and that lightkeepers, for their part, had sought to enhance the services they voluntarily provide.
- Stakeholders speculated that since 1998, when the government of the day put a halt to the destaffing process, CCG management deliberately reduced lightkeepers' duties and the services they provide, to make lightkeepers redundant and their removal inevitable. Numerous examples in support of this theory were advanced in British Columbia:
 - Discouraging lightkeepers from participating in search and rescue operations, to the extent that some lightstation boats were taken away and that some lightkeepers brought their own boats to their stations.
 - Removing foghorns from most lightstations – only three stations have them today.

- Lowering weather reporting requirement from hourly reports during daylight hours to reports once every three hours.
 - Reducing the amount of information required to be given in aviation weather reports in 17 stations, and removing the ability to provide aviation weather reports in 10 lightstations.
 - Reducing weather reporting criteria so as to make it very difficult for lightkeepers to report significant change in weather “specials” (i.e., immediate reports of significant changes in conditions).
 - Gradually eliminating various training programs.
- Coast Guard managers that the Committee heard from, however, stated that some duties were eliminated as being outside the Coast Guard formal mandate.

CONCLUSION AND RECOMMENDATIONS

The Coast Guard’s previous attempt to remove Canada’s remaining lightkeepers in the mid-1990s had met with widespread and overwhelming opposition. Appearing before the Committee earlier this year in April 2010, the CCG Commissioner suggested that the Committee assess whether views had changed.³⁹

In our deliberations, opposition to destaffing was overwhelmingly negative and greatest in British Columbia. People’s views have not changed.

The only support for the Coast Guard plan came from the B.C. Chamber of Shipping (COS), which favoured a resumption of the destaffing process “in recognition of the reality that there is no human function performed that cannot today be substituted with technology.”⁴⁰ All other representations made to the Committee by persons, groups or organizations made in person, by letter or by e-mail – and there were hundreds – either opposed destaffing categorically or opposed a one-size-fits-all approach to destaffing.

³⁹ George Da Pont, *Committee Proceedings*, 20 April 2010.

⁴⁰ Captain Stephen Brown, President, Chamber of Shipping of British Columbia, Letter to the Chair, 24 August 2010. COS represents international and domestic shipping in the region, including ship and vessel owners, B.C. Ferries, vessel agency companies, cargo interests, terminal interests, Port Authorities, pilotage, marine support and service companies

For instance, the Vancouver-based International Ship-Owners Alliance of Canada (ISAC),⁴¹ whose members also belong to COS, strongly opposes the plan and indicated to the Committee that COS had in fact never consulted ISAC on its position.⁴²

Notable organizations that oppose lighthouse destaffing include, to name a few: Seaspan, Canada's largest marine transportation company; the B.C. Floatplane Operators Association, representing the operators of all such craft in British Columbia; the BC Ferry and Marine Workers' Union, representing over 4,000 members; the Fish, Food and Allied Workers, representing 20,000 workers in Newfoundland and Labrador, most of whom are employed in the fishing industry; and the Canadian Auto Workers Local 2183, representing workers at the CCG's Pacific Region Marine Communications and Traffic Service Centres – a group of public servants who know first-hand what lightkeepers do. (For a list of persons and organizations who participated in our review, see Witness List and Fact-Finding.)

What follows are a few general observations the Committee wishes to make on the matter of lighthouse destaffing and public safety.

Although automated lights are already common in Canada and elsewhere, and they may have proven to be reliable to the extent that mariners in these regions are at least reconciled to the change, they are considered to be operating unless an outage is reported. The Coast Guard's 99% reliability target at unstaffed lighthouses assumes that the agency is always immediately notified by mariners when a light has gone out, which may not always be the case. If a light cannot be seen because it is covered by snow, sleet, ice, or bird droppings, or obscured by condensation, and if no one is there to clean it off, the light is of no use to anyone.

Matters respecting the intensity, character or visible range of automated lights, however, were not foremost on people's minds.⁴³ What they were most concerned about is the loss of public safety-related services performed by lightkeepers, most of which are preventative in nature. Public safety issues were forcefully brought up on both coasts, where the term "eyes

⁴¹ ISAC represents local and international merchant ship-owners, managers, and 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.

⁴² Kaitly Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General, International Ship-Owners Alliance of Canada Inc., *Committee Proceedings*, 30 November 2010. It was suggested in testimony of the same date that the B.C. Chamber of Shipping supported de-staffing in the expectation that this would help it get additional navigational aids tailored to larger vessels.

⁴³ In Nova Scotia, fishermen complained about the dimness of automated, solar-powered lights compared with those previously run off generators or the provincial power grid.

and ears” of the coast is bestowed on lightkeepers and where people hold the Coast Guard to its larger safety mandate and its motto of “Safety First, Service Always.”

Lightkeepers are relied upon to supplement whatever technology is available; they are the ultimate back-up or safety net. In this regard, the Committee was frequently reminded that electronic navigation equipment can and does fail.

In Nova Scotia, where there are no longer any lightkeepers, the message fishermen left with the Committee was that there is still a need for staffed lighthouses. There, lightkeepers had also been the “eyes and ears” of mariners and an important part of the maritime safety net, providing information on local weather and sea conditions. They had often supplied their own CB radios, and later VHF radios, to communicate. Although fishermen today now depend on electronic equipment for navigation, they still appreciate the presence of lightkeepers on Machias Seal Island, the only staffed facility left in the Maritimes Region.

In the Pacific Region and in the Newfoundland and Labrador Region, user groups essentially all said the same thing: lightkeepers are indispensable, automated equipment cannot compare with the certainty and reliability of a lightkeeper’s watchful eyes on the skies and on the water, and technology cannot replace the knowledge and judgment of an experienced lightkeeper. As one participant at our meetings said, our aircraft are equipped with the most sophisticated navigational equipment known to man, but we would not fly in them without a pilot.

It is CCG policy to review systems of navigation aids on a cyclical basis in order to assess any changes to safety risks in particular waterways, and to ensure an appropriate response – a process involving consultation with user groups. This policy, however, applies only to the navigation aids (e.g., the lights), not the lightkeeping function.

In the Pacific Region, the Committee was advised that the removal of lightkeepers would compromise marine safety by decreasing the reliability and accuracy of weather information, which helps prevent incidents due to poor weather conditions.⁴⁴ If lightkeepers were removed, Environment Canada could replace their input with additional automated weather stations and buoys and perhaps still meet its own reporting standards, but users told us that destaffing would degrade the quality of the marine weather reports they would receive.

⁴⁴ Lightkeepers in Newfoundland and Labrador do not provide such weather reports.

In British Columbia, we heard over and over that automated weather systems are inaccurate and unreliable: they are often out of commission, are most likely to crash when they are most needed, take a long time to be repaired, and give incomplete information in that they do not report on sea state, visibility and other aspects of local conditions that are important to the users. Sometimes they provide incorrect information even when operational.

Staffed lightstations also provide extremely valuable real-time weather information on local conditions ahead. What people told us time and time again is that getting such up-to-the-moment information is critical when planning voyages and when monitoring conditions during such trips.

Moreover, removing lightkeepers will necessarily eliminate lightkeeper participation in SAR and other related assistance. Lightkeepers often play a vital role in SAR-related activities, the Committee learned, and also assist vessels and persons in distress in less spectacular ways.

Although lightkeepers are not properly equipped or trained for SAR operations, they do help save lives by spotting mariners in distress, relaying weak VHF radio signals, helping track down overdue boats, assisting vessels in distress with pumps, providing first aid and sanctuary, patching boats, preparing staging grounds for medical evacuations, and so on. Fishermen and recreational boaters, including kayakers, place a very high value on staffed facilities undoubtedly because of the assistance they might one day receive themselves from a lightkeeper.

The point was often made that technology and machines are unable to provide on-the-scene assistance to mariners in distress, and that there are no viable alternatives to a living, breathing human being. Lightkeepers contribute to saving lives; we heard this over and over, especially in British Columbia.

The Committee was often asked in the regions “What is the value of a human life?” The overwhelming majority of the people we spoke to made it clear that they still want people on the lights. The services lightkeepers perform are held as essential for their safety.

The Committee can only conclude that staffed lightstations and lightkeepers play a key role in public safety, and that any cost savings realized from destaffing lighthouses will come at a very high price – that is the risk of loss of life. For this reason, the Committee cannot support the Coast Guard’s 2009 destaffing plan.

Although our review was not specifically about money, the Committee wishes to convey what others have said on the subject of costs: no cost-benefit analysis has ever been done that would justify the destaffing of lighthouses in Canada. Also, a number of questions remain unanswered. For instance, what cost savings are currently being realized as a result of lightkeepers' preventive functions (e.g., reporting on weather, sea state and ice conditions)? What would be the costs to other various departments and agencies if lightkeepers were removed? What would be the cost of automating the remaining lights in British Columbia?

The Coast Guard's destaffing plan is widely viewed in the regions as being "penny wise and pound foolish." It was frequently suggested to us that senior management is completely out of touch with people who live and work on the coasts, and that instead of destaffing lighthouses, the Coast Guard should consider reducing administrative budgets in regional offices and at headquarters in Ottawa to save on costs. Some consider it wasteful not to make continued use of staffed stations, given the improvements made in recent years to infrastructure at a number of sites.

The question "Why are we here again discussing this matter?" frequently arose. Indeed, given the relatively small amount of funding needed to operate staffed lightstations, one wonders why this issue has persisted for so long.

If lightkeepers are to be retained, as the Committee recommends, the Coast Guard would be well-advised to look at ways to make better use of them by expanding their duties. Lightkeepers could do more to assist other government departments and agencies in delivering their programs. Depending on the lightstation, they already perform a variety of functions or services that are unrelated to navigation aids or marine safety, and part of the Coast Guard's mandate is to support the work of other government departments and agencies.

Depending on the lightstation, lightkeepers report on weather and sea conditions, collect long-term scientific data that would otherwise be difficult to obtain, protect rare wildlife and plant species, give first aid assistance and other help to tourists and hikers, to name a few functions. They all support the RCMP's Coast Watch Program and provide a sovereign presence.

In fact, it was pointed out to the Committee that lightkeepers provide services to the public, both directly and indirectly, for at least seven federal government departments and agencies.⁴⁵

Each lightstation is unique and needs to be evaluated individually, on a station-by-station basis, with input from the lightkeepers themselves and from the Coast Guard's clients, which include the "recreational boating community, commercial shippers, commercial fishers (and their associations), and Canadian citizens at large."⁴⁶

The Coast Guard needs to abandon its blanket, one-size-fits-all approach to staffing. In our view, what has been sorely lacking is a long-term policy on staffed lightstations.

Lightkeepers perform a variety of important tasks at very modest cost. They are held in very high regard on both coasts. Regrettably, they appear to be unappreciated by their employer, which prompted some discussion at our meetings as to whether or not the administration of lighthouses in Canada might be transferred to another government department or agency (e.g., Department of National Defence, Parks Canada, Public Safety Canada, Transport Canada). However, the public does not look at public services within the context of the particular mandates of departments or agencies. In our view, the focus should be on the value of the services that lightkeepers provide, not mandates. Staffed lighthouses should be seen as an opportunity, not a liability.

As a Special Operating Agency, the Coast Guard has much more operational and financial flexibility than a conventional department of government. On the question of funding, the agency could explore ways of sharing the financial burden with other departments or agencies that benefit from staffed lightstations, and enter into contractual arrangements for shared contributions.

⁴⁵ Steve Bergh, President, BC Lightkeepers, Responsibilities for Lightstation Services, Brief, 4 May 2010. The seven departments and agencies listed by the late Steve Bergh are: the Department of Fisheries and Oceans; the Department of the Environment; the Department of Natural Resources; the Department of Transport; Public Safety Canada; the Department of National Defence; and Parks Canada.

⁴⁶ CCG, Aids to Navigation Program, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Ccg/atn/Home>.

Recommendation 1:

The Committee recommends that the Canadian Coast Guard halt its current destaffing plan, and that destaffing, continued staffing, or restaffing be determined on a lightstation-by-lightstation basis through appropriate guidelines and thorough consultations. Until this is completed, current lightkeeper staff levels should be maintained in the Pacific Region and in the Newfoundland and Labrador Region.

Recommendation 2:

The Committee recommends that a long-term policy for lightstations be developed that will obviate cyclical reviews and that ensures continuation of a suitable level of staffing.

Recommendation 3:

The Committee recommends that the guidelines and consultations (as called for in Recommendation 1) take account of:

- a) all the purposes served or potentially served by lightkeepers in a practical and cost-effective manner;
- b) all the agencies and/or stakeholders involved with lightstations, including possible cost-sharing agreements; and
- c) the views of lightkeepers, user groups, coastal communities and other interested parties, both in the local areas and elsewhere as appropriate.

Recommendation 4:

The Committee recommends that a comprehensive cost-benefit analysis be undertaken on the full range of services provided by staffed lightstations prior to any further discussion or evaluation of Canada's lightstations.

Recommendation 5:

The Committee recommends that a review be conducted to determine the most cost-effective means of maintaining and servicing staffed lightstations, including potential energy savings which can be made available through new approaches to generating power for the needs of personnel on such stations.

APPENDIX 1

BACKGROUND ON AIDS TO NAVIGATION

In Canadian waters, the Canadian Coast Guard (CCG) provides navigation aids and other services to support the safe, economical, and efficient movement of ships.

In 1995, the Coast Guard was transferred from the Department of Transport to the Department of Fisheries and Oceans (DFO). In December 2003, the policy functions related to Coast Guard responsibilities for regulatory policy for marine safety, boating safety and navigable waters protection were transferred back to Transport. In April 2005, the Coast Guard became a Special Operating Agency within DFO:

- to affirm the CCG as a national institution;
- to emphasize its role in providing the maritime services required by users of Canadian waterways;
- to confirm the CCG as the operator of the government's civilian fleet in support of programs within DFO and in other government departments; and
- to enable the CCG to focus on service delivery and to provide operational and financial flexibility.

CCG headquarters are in the National Capital Region. The CCG Commissioner, the Chief Executive Officer, is accountable to the Deputy Minister of DFO. The CCG Deputy Commissioner, who reports to the Commissioner, is the agency's Chief Operating Officer.

Lighthouses fall within the legislative authority of the Parliament of Canada, as set out in section 91(9) of the *Constitution Act, 1867*. Section 91(9) gives the federal Parliament legislative authority over "Beacons, Buoys, Lighthouses, and Sable Island." In addition, at the time of Confederation, section 108 transferred to the federal government the ownership of those provincial public works and properties listed in the third schedule to the Act, including "Lighthouses and Piers, and Sable Island."

The *Oceans Act* gives the Minister of Fisheries and Oceans responsibility for services for the safe, economical, and efficient movement of ships in Canadian waters through the provision of aids to navigation (AtoN), marine communications and traffic management services, icebreaking and ice management services, and channel maintenance. The Act also gives the Minister responsibility for the marine component of the federal search and rescue (SAR) program, marine pollution response, and support to other government departments, boards, and agencies through the provision of ships, aircraft, and other services. The *Canada Shipping Act, 2001* gives the

Minister responsibilities with respect to aids to navigation, Sable Island, SAR, pollution response, and vessel traffic services.⁴⁷

Chapter 5, Regulation 14, of the International Maritime Organization's *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), to which Canada is a signatory, states:

The contracting governments undertake to arrange for the establishment and maintenance of such aids to navigation as, in their opinion, the volume of traffic justifies and the degree of risk requires, and to arrange for information relating to these aids to be made available to all concerned.⁴⁸

The Coast Guard's clients include commercial shippers, commercial fishers (and their associations), the recreational boating community, and Canadian citizens at large.⁴⁹ The vessels operated by these mariners have varied capabilities. There are:

- *Category I* certified commercial vessels, which are used for commercial activities and which operate with charts and sailing directions, and are equipped with certified on-board navigational aids (e.g., a compass, radar and electronic positioning to support long-range and/or low-visibility navigation). These vessels are operated by professionally trained and certified personnel in accordance with applicable *Canada Shipping Act* regulations;
- *Category II* uncertified commercial vessels, which are used for commercial activities (e.g., fishing vessels, towing vessels) but to which *Canada Shipping Act* regulations do not apply in terms of requirements for on-board navigational aids. They operate with charts, are normally equipped with a compass and timepiece suitable for short-range navigation, and are operated by a person who may or may not have certification and who relies to a large degree on local knowledge; and
- *Category III* pleasure craft operated by an owner or under charter, rent or loan. These craft operate with charts and are normally equipped with a compass and a searchlight for night-time use of short-range marine aids.

The objective of the Coast Guard's AtoN program is "to manage, maintain, and provide aids to navigation in Canadian waters in order to facilitate safe and expeditious movement of maritime traffic to protect the marine and freshwater environment, maintain maritime safety and to facilitate maritime commerce and ocean development."⁵⁰

The Aids to Navigation program involves the provision of short-range marine aids numbering over 17,000, including visual aids (fixed aids, lighthouses and buoys), aural aids (foghorns),

⁴⁷ CCG, *Serving Canadians*, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/e0004251>.

⁴⁸ CCG, *Report on the Review of Short Range Marine Aids to Navigation*, February 2001, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/ae-ve/reviews-examens/00-01/marine-eng.htm>. The SOLAS Convention governs large commercial vessels operating in multiple jurisdictions.

⁴⁹ CCG, *Aids to Navigation Program*, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Ccg/atn/Home>.

⁵⁰ *Ibid.*

radar aids (reflectors and beacons) and long-range marine aids, including electronic aids, such as the Differential Global Positioning System. The national standards are as follows:

- Visual aids are designed, where feasible, to be visible at least 75% of the time during the worst month of the navigation season.
- Aural aids may be provided when the design availability target of 75% cannot be achieved by visual means alone, for uncertified commercial vessels only.
- Radar aids may be provided when the design availability target of 75% cannot be achieved by visual means alone, for certified commercial vessels only.
- The overall target level for operational reliability for the short-range aids to navigation system is 99%, calculated over a three-year period.⁵¹

The Coast Guard advises that short-range navigation aids are provided in accordance with mariner (client) needs where the traffic and level or risks justify their provision. Aids systems in Canada:

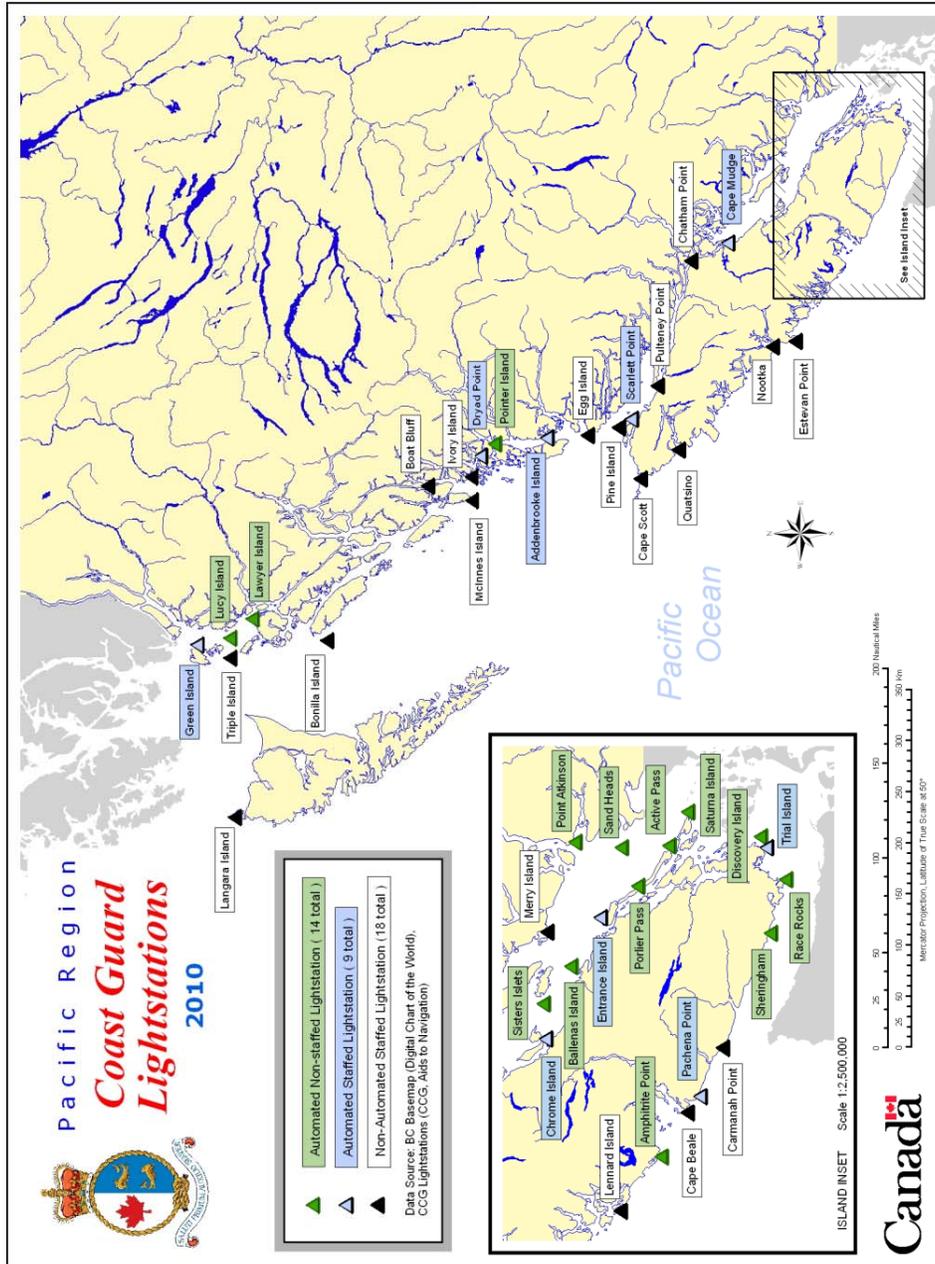
- are designed in consultation with local mariners through Levels of Service reviews;
- consider elements such as visibility, reliability, location and audibility (for aural aids, such as foghorns);
- are based on a risk and economic assessment to ensure the most effective and efficient technology is used;
- are reviewed periodically with input from users (i.e., CCG clients for whom they are designed);
- are designed to assist navigation and do not replace prudent navigation practices or the use of on-board navigation equipment; and
- evolve with changing needs and technologies.⁵²

⁵¹ CCG, *Aids to Navigation*, http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/Ccg/wm_Los_Page3.

⁵² See CCG, *Levels of Service*, May 2010 (Update), <http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00037/docs/Levels-of-Service-eng.pdf>.

APPENDIX 2

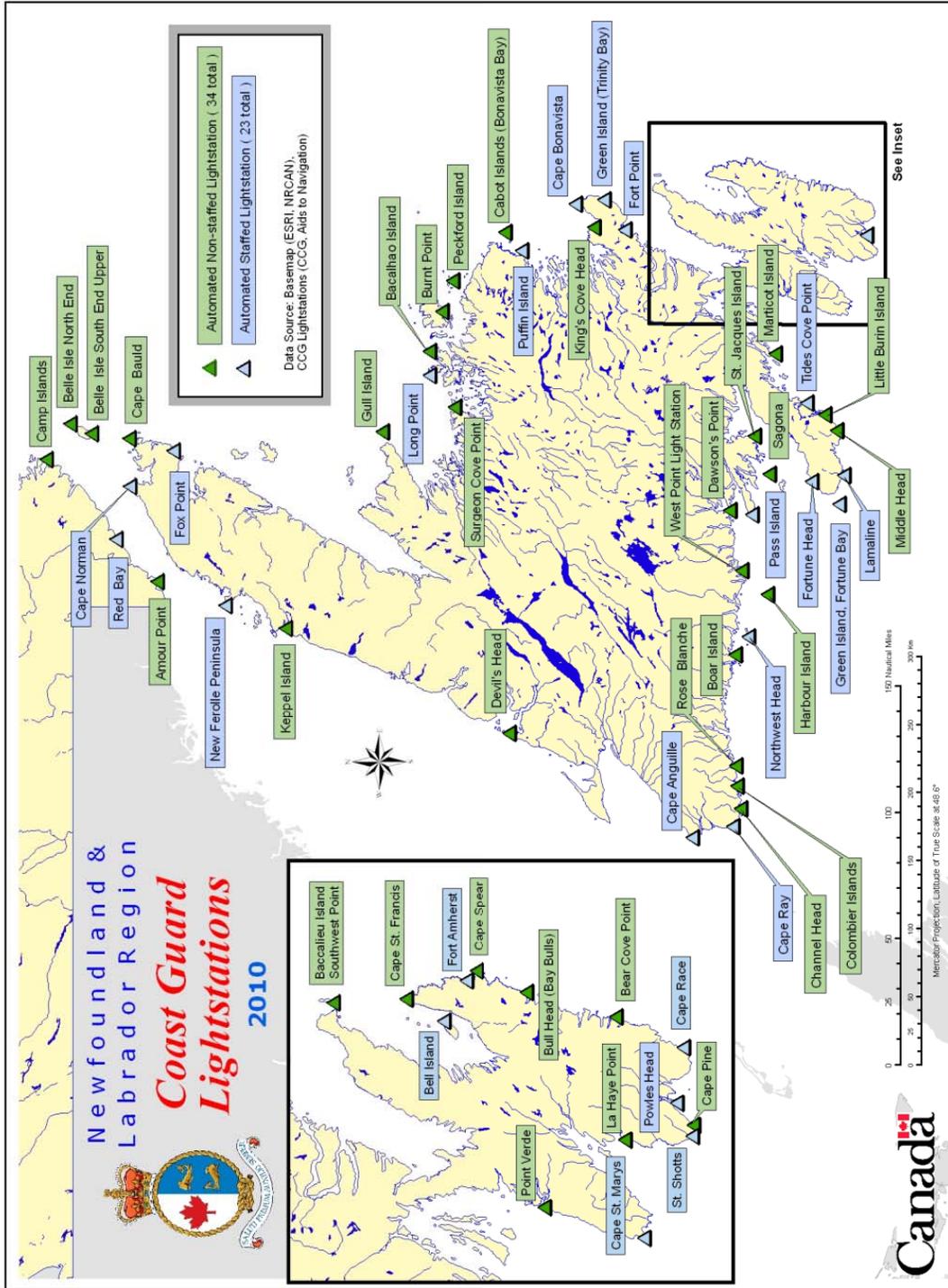
MAP OF LIGHTSTATIONS IN THE PACIFIC REGION



Source: CCG, April 2010.

APPENDIX 3

MAP OF AUTOMATED LIGHTSTATIONS, NEWFOUNDLAND AND LABRADOR REGION



Source: CCG, April 2010.

APPENDIX 4**SELECTED CHARACTERISTICS OF STAFFED LIGHTSTATIONS,
PACIFIC REGION**

Lightstation	Automated	Remote	Positions	Staffing	Provision of meteorological information (See note below)
Addenbroke Island	Yes	Yes	2	Permanent residents	(1)
Boat Bluff	No	Yes	2	Permanent residents	(1)
Bonilla Island	No	Yes	2	Permanent residents	(1)
Cape Beale	No	Yes	2	Permanent residents	(2)
Cape Mudge	Yes	No	1	Single keeper	(1)
Cape Scott	No	Yes	2	Permanent residents	(1)
Carmanah Point	No	Yes	2	Permanent residents	(2)
Chatham Point	No	No	2	Permanent residents	(1)
Chrome Island	Yes	Yes	2	Permanent residents	(2)
Dryad Point	Yes	Yes	2	Permanent residents	(1)
Egg Island	No	Yes	2	Permanent residents	(1)
Entrance Island	Yes	Yes	2	Permanent residents	(2)
Estevan Point	No	Yes	2	Permanent residents	(2)
Green Island	Yes	Yes	2	Permanent residents	(1)
Ivory Island	No	Yes	2	Permanent residents	(1)
Langara Island	No	Yes	2	Permanent residents	(1)
Lennard Island	No	Yes	2	Permanent residents	(2)
McInnes Island	No	Yes	2	Permanent residents	(1)
Merry Island	No	Yes	2	Permanent residents	(1)
Nootka	No	Yes	2	Permanent residents	(1)
Pachena Point	Yes	Yes	2	Permanent residents	(2)
Pine Island	No	Yes	2	Permanent residents	(1)
Pulteney Point	No	No	1	Single keeper	(2)
Quatsino	No	Yes	2	Permanent residents	(1)
Scarlett Point	Yes	Yes	2	Permanent residents	(2)

Lightstation	Automated	Remote	Positions	Staffing	Provision of meteorological information (See note below)
Trial Island	Yes	Yes	2	Permanent residents	(2)
Triple Island	No	Yes	4	Rotational, 28 days	(1)
Total			54		

(1) Wind, waves, visibility, estimated cloud height and types, temperature and dew point.

(2) Wind, waves and visibility.

Source: CCG, April 2010.

APPENDIX 5

SELECTED CHARACTERISTICS OF STAFFED LIGHTSTATIONS,
NEWFOUNDLAND AND LABRADOR REGION

Lightstation	Remote	Positions	Staffing	Provision of Meteorological Information
Bell Island	No	2	Rotational 7 days	Ice conditions to local fishers
Cape Anguille	No	2	Rotational 14 days	No
Cape Bonavista	No	2	Rotational 28 days	Ice and sea conditions to local fishers
Cape Norman	No	3	Rotational 28 days	No
Cape Race	Yes	4	Rotational 28 days	At request of Environment Canada
Cape Ray	No	4	Rotational 14 days	No
Cape St. Mary's	No	1	Single keeper	No
Fort Amherst	No	4	Rotational 7 days	No
Fort Point	No	3	Rotational 14 days	Sea state and ice conditions to fishers and pleasure craft
Fortune Head	No	4	Rotational 28 days	Weather and sea state conditions to fishers and ferry boat captains
Fox Point	No	4	Rotational 14 days	No
Green Island Fortune Bay	Yes	4	Rotational 28 days	Sea state and weather conditions to fishers and ferry
Green Island Trinity Bay	Yes	4	Rotational 28 days	Weather and ice conditions to local fishers
Lamaline	No	3	Rotational 28 days	Weather and sea state to local fishers and pleasure craft
Long Point	No	4	Rotational 28 days	Weather, sea state and ice conditions to fishers
New Ferolle Peninsula	No	2	Rotational 28 days	No
Northwest Head	No	3	Rotational 14 days	Weather and sea state to fishers and pleasure craft
Pass Island	Yes	4	Rotational 28 days	Weather and sea state to fishers and pleasure craft
Powles Head	No	1	Single keeper	Weather and sea state to fishers
Puffin Island	Yes	4	Rotational	Weather, sea state and ice conditions to

			28 days	fishers
Red Bay	No	1	Single keeper	No
St. Shotts	No	2	Rotational 7 days	Weather and sea state to fishers
Tides Cove Point	No	4	Rotational 7 days	Weather and sea state to fishers
Total		69		

Source: CCG, April 2010.

APPENDIX 6

SELECTED FACTS ON STAFFED LIGHTSTATIONS⁵³

The Newfoundland and Labrador Region

Eighteen of the 23 staffed stations in the Region can be reached by road. Five are in remote locations: Puffin Island, Green Island (Trinity Bay), Green Island (Fortune Bay), Pass Island, and Cape Race.

All 23 staffed lightstations are equipped with solarized equipment, most are powered by hydro, and several have wind turbines and solar power or a combination of the two. Three of the five remote sites have backup diesel power for the lightkeepers.

Three staffing/work systems operate in Newfoundland and Labrador:

- Three lightstations are on a single-keeper station system, which uses one lightkeeper who works a 56-hour week with no rotation. No staff are present at the lightstation outside these hours;
- At the five remote sites, a rotational system based on 28-day shifts is used. Two people per shift work 28 continuous days and are replaced by two new keepers for the next 28-day period. The system requires four lightkeepers per station. Because of remoteness, relief keepers are required to replace absent keepers;
- At the remaining 15 staffed sites, a rotational system based on a 7/14/28-day rotation is used. Staff work a day shift (eight hours) on rotation and go to their own homes in the community at the end of the day.

In 2005, under a Lightkeepers Transfer Project, a number of lightkeepers were relocated from remote stations to more accessible land-based stations where they could live in the community in their own accommodation.

In total, 20 of the 23 lightstations in the Region use staff who work shifts on rotation. At rotational sites, both keepers reside in the same government-furnished house for the duration of the rotation. At other sites, small office accommodation is provided. Helicopter services are used for keeper changes, maintenance, and to fly in fuel at remote stations.

The Coast Guard provides telephone and fax communication through the most appropriate of landline, cellular, and satellite service. There are land lines on 15 sites. Four land-based sites and five remote sites are equipped with cellular phones. Remote sites are provided with satellite

⁵³ See also CCG, "Strategic Activity Expenditure Review, Marine Aids to Navigation, Fixed Aids – Staffed Lighthouses," March 2010.

service. All sites have a separate fax line. There is some computer access for the lightkeepers. Remote sites also use VHF radio communications.

The Pacific Region

Of the 27 staffed lightstations in the Pacific Region, three are accessible by road (Cape Mudge, Chatham Point, and Pulteney Point), and 24 stations are accessible only by air or water for the movement of staff and resupply. Six of those 24 stations are accessible on foot by hiking trails (Cape Scott, Nootka, Estevan Point, Cape Beale, Pachena Point, and Carmanah Point). All six are on the west coast of Vancouver Island and are visited by tourists.

Some lightstations in the Region are connected to a hydro grid. The power requirements for stations differ, depending on whether they are staffed or unstaffed. Unstaffed lightstations require power only for the aid(s) to navigation. Where hydro is not available, solar power is sufficient. Hydro- or solar-powered aids have diesel generator backups. The three sites accessible by road are supplied with fuel by a commercial company. Of the other 24 staffed stations, 20 are refuelled by barge, two by hovercraft, and two by helicopter.

Staffed stations require power for the light and for resident families. Diesel-powered generators are required to meet resident keepers' power requirements.

At all staffed sites, staff reside on-site, seven days a week. Twenty-four lightstations are staffed by two permanent resident keepers (principal and assistant); whenever one of the staff has to leave, a relief is brought in. Two stations have a single keeper; both are accessible by road from a community. One station is staffed on a 28-day rotational system with two keepers on each rotation.

At 11 of the 27 staffed lightstations, the operation of lighthouses involves maintaining three residences – one each for the principal keeper, the assistant keeper, and the relief/work staff. All the other staffed stations have two residences (with the exception of Triple Island).

Communication from the stations is by VHF radio through Marine Communications and Traffic Services Centres. Keepers arrange and pay for their own satellite links (television and Internet). A few stations have land lines because BC Tel installed relay towers for its own purposes a number of years ago.

WITNESS LIST

Tuesday, April 13, 2010	
<i>Fisheries and Oceans Canada</i>	Hon. Gail Shea, P.C., M.P., Minister of Fisheries and Oceans; George Da Pont, Commissioner, Canadian Coast Guard; Krishna Sahay, Director General, Real Property, Safety and Security.
Tuesday, April 20, 2010	
<i>Fisheries and Oceans Canada</i>	Ray Browne, Regional Director, Maritime Services, Newfoundland and Labrador Region, Canadian Coast Guard; George Da Pont, Commissioner, Canadian Coast Guard; Krishna Sahay, Director General, Real Property, Safety and Security; Susan Steele, Regional Director, Maritime Services, Pacific Region, Canadian Coast Guard.
Tuesday, April 27, 2010	
<i>Parks Canada</i>	Larry Ostola, Director General, National Historic Sites; Darlene Pearson, Director, Policy Branch, National Historic Sites; Norman Shields, Manager, Heritage Lighthouse Program, Policy Branch, National Historic Sites.
Tuesday, May 4, 2010	
<i>BC Lightkeepers</i>	The late Steve Bergh, President.
<i>Union of Canadian Transportation Employees</i>	Christine Collins, National President.
Tuesday, May 11, 2010	
<i>Nova Scotia Lighthouse Preservation Society</i>	Barry MacDonald, President.
Tuesday, June 8, 2010	
<i>As an individual</i>	John Duncan, M.P.
Tuesday, October 19, 2010	
<i>Heritage Canada Foundation</i>	Carolyn Quinn, Director of Communications; Chris Wiebe, Officer, Heritage Policy and Government Relations.

Tuesday, October 26, 2010	
<i>Environment Canada</i>	Michael Crowe, Director, Strategic Integration Division, Meteorological Service of Canada; Dave Wartman, Director, Atmospheric Monitoring, Meteorological Service of Canada.
Tuesday, November 23, 2010	
<i>Saturna Island Heritage Committee</i>	Richard Blagborne, President.
<i>Parks Canada</i>	Hon. Pat Carney (Former Senator) Chair, Consultative Group on Heritage Lighthouse Protection Act (HLLPA).
<i>Cove Island Lightstation Heritage Association</i>	Robert Square, Chair.
<i>NAV Canada</i>	Rudy Kellar, Vice President Operations; Jeff MacDonald, Director, Operations Planning and Programs.
Thursday, November 25, 2010	
<i>Transportation Safety Board of Canada</i>	Jean L. Laporte, Chief Operating Officer; Brian Lewis, Senior Marine Investigator.
<i>Transport Canada</i>	Donald Roussel, Director General, Marine Safety.
Tuesday, November 30, 2010	
<i>Strathcona Regional District</i>	Jim Abram, Director, Discovery Islands-Mainland Inlets.
<i>International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.</i>	Kaity Arsoniadis-Stein, President and Secretary-General.

FACT-FINDING**Nova Scotia**

Monday, May 31, 2010 (Sydney)

Lise Marchand, Executive Director, Canadian Coast Guard;
 Louis Guimond, Director of Studies, Canadian Coast Guard;
 Richard Slusarek, Nautical Sciences Instructor, Canadian Coast Guard;
 Normand Lavigne, Nautical Sciences Instructor, Canadian Coast Guard;
 Robert Perchard, Superintendent of Training, Marine Communications and Traffic Systems, Canadian Coast Guard;
 Susan Steele, Regional Director, Maritime Services, Pacific Region, Canadian Coast Guard;
 Matthew Elliot, Parliamentary Affairs Advisor, Fisheries and Oceans Canada.

Heather Ozon, Officer in Charge, Marine Communications and Traffic Systems, Canadian Coast Guard;
 Donald MacKinnon, Officer, Marine Communications and Traffic Systems, Canadian Coast Guard;
 Shawn Hudson, Officer, Marine Communications and Traffic Systems, Canadian Coast Guard.

Hamilton Carter, Retired fisherman;
 Malcolm MacDonald, Fisherman;
 Gordon MacDonald, Fisherman.

Monday, May 31, 2010 (Louisbourg)

Gerry Gartland, President, Louisbourg Lighthouse Heritage Society;
 Jean Bagnell, Secretary-Treasurer, Louisbourg Lighthouse Heritage Society;
 Carter Stevens, Member of the Executive, Louisbourg Lighthouse Heritage Society;
 Allister MacDonald, Member of the Executive, Louisbourg Lighthouse Heritage Society.

Chip Bird, Cape Breton Field Unit Superintendent, Field Unit Office, Parks Canada.

Linda Kennedy, as an individual.

Tuesday, June 1, 2010 (Louisbourg)

Dave Smith, Superintendent, Marine Civil Infrastructure, Canadian Coast Guard;
 Perry Rideout, Manager, Planning and Real Estate, Real Property, Safety and Security, Department of Fisheries and Oceans.

Tuesday, June 1, 2010 (New Victoria)

Jolene Mackenzie, Site Supervisor, Sydney Harbour Fortification Society;
 Residents of the Low Point lightkeeper's house.

Wednesday, June 2, 2010 (Halifax)

Mark Rogers, Regional Representative, Public Service Alliance of Canada;
 Cameron Mackenzie, Retired fisherman;
 Robert Comeau, Services Canada;
 Ashton Spinney, Fisherman.

Thursday, June 3, 2010 (Dartmouth)

Bill Belding, Client Service Officer, Aid to Navigation, Maritime Services, Canadian Coast Guard.

Norma Richardson, Eastern Fishermen's Federation;
 Melanie Sonnenberg, Eastern Fishermen's Federation.

Darlene Grant Fiander, President, Tourism Industry Association of Nova Scotia;
 Danny Morton, Chair, Tourism Industry Association of Nova Scotia.

Newfoundland and Labrador**Monday, November 1, 2010 (Gander and Twillingate Region)**

Susan Steele, Regional Director, Maritime Services, Pacific Region, Canadian Coast Guard;
 Ray Browne, Regional Director, Maritime Services, Newfoundland and Labrador Region, Canadian Coast Guard;
 Paul Bowering, Superintendent, Aids to Navigation, Fisheries and Oceans Canada;
 Suzanne Lalonde, Parliamentary Affairs Advisor, Fisheries and Oceans Canada.

Craig Burry, Lightkeeper, Puffin Island, Canadian Coast Guard;
 Richard Miller, Lightkeeper, Puffin Island, Canadian Coast Guard.

Hayward Canning, Lightkeeper, Long Point Lighthouse, Canadian Coast Guard.

Fred Bridger, President, Twillingate Islands Tourism Association;
 Michael Geiger, Vice-President, Twillingate Islands Tourism Association;
 Pearl Geiger, Treasurer, Twillingate Islands Tourism Association.

John Hamlyn, Mayor, Town of Crow Head;
 Ken Howell, Councillor, Town of Crow Head;
 Allan Roberts, Former lightkeeper.

Gordon Noseworthy, Mayor, Town of Twillingate;
 Jack Troake, Fisherman and sealer;

Cyril Dalley, Fisherman.

Tuesday, November 2, 2010 (Marystown Region)

Berkley Pierce, Lightkeeper, Green Island Lighthouse, Canadian Coast Guard;
Carl Crewes, Lightkeeper, Green Island Lighthouse, Canadian Coast Guard.

Corin Durnford, Lightkeeper, Tides Cove Point, Canadian Coast Guard;
Ralph Durnford, Lightkeeper, Tides Cove Point, Canadian Coast Guard.

Darrell Lafosse, Mayor, Town of Grand Bank;
Elaine Strowbridge, Councilor, Town of Grand Bank;
Stan Burt, Councilor, Town of Grand Bank;
Wayne Bolt, Manager, Town of Grand Bank;
Cathy Follett, Clerk, Town of Grand Bank;
Robert Parsons, Chairperson, Grand Bank Development Corporation;
Heather Burlingham, Grand Bank Development Corporation;
Arch Evans, President, Grand Bank Harbour Authority;
Frank Crews, Chairperson, Grand Bank Heritage Society;
Joyce Rogers, Treasurer, Grand Bank Heritage Society;
Carol Anne Haley, Assistant, Office of Judy Foote, MP for Random-Burin-St. George's;
Corey Parsons, Assistant, Office of the Hon. Darin King, MLA for Grand Bank.

Charles Dominaux, Captain, MV Arethusia;
Gordon Price, Lightkeeper;
Aubrey Wells, Fisherman;
Paul Harris, Fisherman;
Earl Mitchell, Boater;
Jake Weymouth, Recreational boater;
Michel Mahe, Recreational boater.

Wednesday, November 3, 2010 (Avalon Peninsula)

Ricky Myrick, Site owner, Cape Pine.

Clifford Durnford, Lightkeeper, Cape Race, Canadian Coast Guard;
Francis Coombs, Lightkeeper, Cape Race, Canadian Coast Guard.

Charlene Power, Cape Race-PCS Heritage Inc. and Member of the Portugal Cove South Harbor Authority;

Aiden McCarthy, Cape Race-PCS Heritage Inc.;

Katherine Ward, Cape Race-PCS Heritage Inc.;

Cynthia Power, Cape Race-PCS Heritage Inc.;

Ida Perry, Cape Race-PCS Heritage Inc.;

Guy Barnable, Cape Race-PCS Heritage Inc. and Irish Loop Group.

Thursday, November 4, 2010 (St. John's Area)

Brian Stone, Superintendent, Maritime Search and Rescue, Fisheries and Oceans Canada;

Kevin Burns, Regional Supervisor, Marine Safety, Canadian Coast Guard.

Peter and Nicole Gill, Leaseholders of the property which surrounds the Fort Amherst Lighthouse.

Glenn Keough, Manager, Visitor Experience and National Historic Sites, Parks Canada;

Jennifer Duff, Public Relations and Communication Officer, Parks Canada;

Paula Morgan, Acting Visitor Experience Team Leader, Parks Canada.

Gerry Cantwell, Canadian Coast Guard Newfoundland Region Alumni Association Inc.;

Jerry Duggan, Canadian Coast Guard Newfoundland Region Alumni Association Inc.;

Leslie H. Noseworthy, Artist.

John Boland, Staff Representative, Fish, Food and Allied Workers;

Dave Shaw, Organizer – Atlantic Region, Public Service Alliance of Canada.

Jim Miller, Marine Broker, TRINAV Marine Brokerage Inc.

Jim Wellman, Managing Editor, Navigator Magazine.

Jerry Dick, Director of Heritage, Department of Tourism, Culture & Recreation, Government of Newfoundland and Labrador;

Ella Heneghan, Cultural Tourism Development Officer, Department of Tourism, Culture & Recreation, Government of Newfoundland and Labrador;

David Bradley, Chair, Association of Heritage Industries Newfoundland and Labrador;

Kim Shipp, Executive Director, Association of Heritage Industries Newfoundland and Labrador.

British Columbia

Tuesday, November 16, 2010 (Victoria)

Vija Poruks, Assistant Commissioner, Canadian Coast Guard;
 Kevin Carrigan, Superintendent, Marine Navigation Services, Canadian Coast Guard;
 John Palliser, Superintendent, Marine SAR, Canadian Coast Guard;
 Susan Steele, Regional Director, Maritime Services, Pacific Region, Canadian Coast Guard;
 Jaspreet Rehal, Director, Integrated Business Management Services, Canadian Coast Guard;
 Suzanne Lalande, Parliamentary Affairs Advisor, Fisheries and Oceans Canada.

Bob Wilson, Lightkeeper, Carmanah Lightstation, Canadian Coast Guard;
 Jeff Cole, Lightkeeper, Carmanah Lightstation, Canadian Coast Guard.

Scott Fraser, MLA for Alberni-Pacific Rim;
 Dave Thompson, Communications Officer for Scott Fraser, MLA;
 Vicky Husband, as an individual;
 Heather Fox, as an individual;
 Michael Jackson, Director, South Island Sea Kayak Association;
 Tim Parker, Pat Bay Air Services, Board Member, Floatplane Operators Association;
 Len Shorkey, Pilot, Canadian Coast Guard;
 Patrick Marshall, Volunteer, Ocean Industries BC;
 Marie Vautier, Doctor, as an individual;
 Matthew Fairbarns, as an individual;
 Len Shorkey, Jr., as an individual;
 Ana Simeon, Local Groups Coordinator, Sierra Club BC;
 Caspar Davis, Director, Sierra Club Victoria Groups;
 Robert Shaw, Member, Kludahk Outdoors Club;
 Paul Whalen, Assistant Lightkeeper, Addenbroke Lightstation, Canadian Coast Guard;
 Ernest Hooker, Electrical Foreman, Canadian Coast Guard;
 Patrick Kelly, as an individual;
 Angus Matthews, Executive Director, Shaw Ocean Discovery Centre;
 Alexander Murdoch, Marine Consultant (retired), Local Marine Advisory Committee for South Vancouver Island;
 Michael Fischer, as an individual;
 Al Lubkowski, Owner, Blackfish Wilderness Expeditions;
 Marion Cumming, Member, Heritage Oak Bay;
 Chris Blondeau, Director of Operations, Pearson College;
 Garry Fletcher, BC Parks Ecological Reserve Warden;
 Ryan Murphy, Eco-Guardian and Resident Marine Scientist, Pearson College.

Wednesday, November 17, 2010 (Nanaimo)

Meridith Dickman, Principal Lightkeeper, Trial Island, Canadian Coast Guard.

Tony Greenall, Acting Principal Lightkeeper, Entrance Island, Canadian Coast Guard.

Kathy Doyle, as an individual;
 Iain Colquhoun, as an individual;
 Rirchard Goode, President, BC Ferry Marine Workers Union;
 David Kattler, Deck Officers Representative, BC Ferry Marine Workers Union;
 Joanne Tiglmann, Assistant Lightkeeper, Canadian Coast Guard;
 Jean Floyd Buck, as an individual;
 Trina Tiglmann, as an individual;

Blair Hedley, Navigator;
 Jerry Etzkorn, Lightkeeper, Carmanah Point Lightstation, Canadian Coast Guard;
 Janet Etzkorn, Lightkeeper, Carmanah Point Lightstation, Canadian Coast Guard;
 Sheila Malcolmson, Chair, Islands Trust Council;
 David Andrews, Director, Gabriola Museum;
 Don Roberts, Fisherman (retired);
 Bill Barsby, as an individual;
 Toryn Barsby, as an individual;
 William R. Mounce, Captain;
 Steve Kinaman, Lightkeeper, Canadian Coast Guard;
 David McCallum, Principal Race Officer, Van Isle 360° International Yacht Race;
 Jane Saxton, as an individual;
 Frances Cartwright, as an individual;
 Michel Perreault, as an individual;
 Nelson W. Eddy, President, Lighthouse Country Marine Rescue Society and member of the CCGA (Station 59, Deep Bay);
 Jamie Molloy, Vice-President, Safety, Harbour Air, Representatives of the Floatplane Operators Association;
 Ivan Bulic, Board Member, Canadian Lightkeepers Association;
 David Bochm, Board Member, Canadian Lightkeepers Association;
 Kevin Vautier, President, Nootka Sound Shellfish Ltd.;
 Laura Hardacker, Nootka Sound Shellfish Ltd.;
 Janice Richards, Sailor and Relief Lightkeeper, Canadian Coast Guard;
 Ron Corbeil, Health, Safety and Environmental Coordinator, United Steelworkers - District 3.

Thursday, November 18, 2010 (Campbell River)

Claire Trevena, MLA for North Island;
 Jim Abram, Director, Discovery Islands-Mainland Inlets, Strathcona Regional District;
 Peter Booth, Sunkissed Lodge, Nootka Sound BC;
 Donald Assu, Fisherman, Cape Mudge;

Patrick Assu, Fisherman, Cape Mudge
Dennis Johnson, Lightkeeper, Cape Mudge, Canadian Coast Guard.

George Nagel, Marine Electrician Specialist;
Joel Eilertsen, Owner, Air Cab, 703 West Coast Float Plane Association;
Rick Snowdon, President, Sea Kayak Guides Alliance of BC;
Miray Campbell, as an individual;
A. Carol Anderson, as an individual;
Jack East, Canadian Rail Workers Union;
Harry MacDonald, Chair, C. R. Guides Association;
Charlie Cornfield, Mayor, Campbell River;
Alice Woods, Lightkeeper, Canadian Coast Guard and Acting President, BC Lightkeepers Local 20232;
Robert Somerville, SARTeck;
Craig Anderson, Chair, Strathcona RD;
Rick Hackiner, as an individual;
Ross Campbell, Captain Mothership Adventures Inc.;
Brent Swain, as an individual;
Manfred Binger, Captain, Sailboat;
Brenda E. Leigh, Director, Oyster Bay-Buttle Lake Regional District;
Ken Collins, Manager, Rock Bay Camp Ground;
Patti Greenham, Mariner;
She Fabrizio, as an individual;
Anne Wilson, as an individual;
Farlyn Campbell, Skipper;
Jody Eriksson, as an individual;
Jake Etzkorn, Marine Planner, Living Oceans Society;
Yvonne Etzkorn, as an individual;
Jim Abram, Director, Discovery Islands-Mainland Inlets, Strathcona Regional District;
Brian Falconer, Marine Operations Coordinator, Raincoast Conservation Society;
Phil Wainwright, Director, Mount Waddington Regional District;
Fern Kornelsen, as an individual;
Claudia Lake, as an individual;
Anita Brochocka, as an individual;
Joanne Banks, Council of Canadian;
Richard Hugensen, as an individual;
Ann Hauer, Lightkeeper, Canadian Coast Guard;
Quentin Dodd, as an individual.

Friday, November 19, 2010 (Prince Rupert)

Harvey Bergen, Principal Lightkeeper, Bonilla Island, Canadian Coast Guard.

Richard Rose, Principal Lightkeeper, Triple Island, Canadian Coast Guard;
Robert Vedder, Assistant Lightkeeper, Triple Island, Canadian Coast Guard.

Serge Paré, Principal Lightkeeper, Green Island, Canadian Coast Guard;
Gary Guyet, Assistant Lightkeeper, Green Island, Canadian Coast Guard.

Saturday, November 20, 2010 (Prince Rupert)

James Bryant, Cultural Advisor, Lax Kw'alaams Band;
Eugene Bryant, Councilor, Lax Kw'alaams Band;
Gina Garon, Acting Mayor, City of Prince Rupert;
Sheila Gordon-Payne, Councilor, City of Prince Rupert;
Ken Cote, North Coast Pilot;
Kendall Smith, Commercial fisherman;
Peter Haugan, Commercial fisherman;
Renata Neftin, Relief Keeper, Canadian Coast Guard;
Dave Anderson, Commodore, North Coast Sailing Association;
Jim West, Coast Guard "Santa";
David Cook, former member of the city council;
Kathleen Larkin, as an individual;
Bruce MacDonald, President, Inland Air Charters, Representative of the Floatplane Operators Association;
Joy Thorkelson, Northern Representative for the United Fishermen and Allied Workers' Union (UFAWU-CAW);
Howard Gray, Mariner;
Cynthia Spilsted, Overwaitea Foods;
Carol Kulesha, Mayor, Village of Queen Charlotte;
Evan Putterill, Director, Skeena Queen Charlotte Regional District;
Karl Bergman, Skeena Queen Charlotte Regional District;
Bart Proctor, Boater and charter operator.

Saturday, November 20, 2010 (Richmond)

Pamela Goldsmith-Jones, Mayor, District of West Vancouver;
Norm Dyck, Past President, Council of BC Yacht Clubs;
Paul Stanley, President, Council of BC Yacht Clubs;
Lucinda Tooker, as an individual;
Anna Smith, Officer, Royal City Squadron;

Erik Skovgaard, Captain, Westcoast Work Boat Association;
Leona Skovgaard, as an individual;
John Naunt, as an individual;
Hans Elfert, as an individual;
Caitlin Birdsall, Program Coordinator, BC Cetacean Sightings Network, Vancouver Aquarium;
Roy Mulder, President, Marine Life Sanctuary Society;
Chris Harvey-Clarke, Professor, Zoology Department, University of British Columbia;
Lance Barrett-Lennard, Head, Cetacean Research Program, Vancouver Aquarium Marine Science Centre and adj Professor, Zoology Department, University of British Columbia;
Derek Trethewey, Okanagan Land Development Corporation;
Courtney Anderson, Sutton Group - Seafair Realty;
Stephen Brown, President, Chamber of Shipping of British Columbia;
Norbert Brand, as an individual;
Kathi Brand, as an individual;
Kay Sinclair, Regional Executive Vice-President, BC, Public Service Alliance of Canada;
Stephen Dunsmore, Regional Vice-President, BC, Union of Canadian Transportation Employees;
Roger Boshier, Professor Emeritus, UBC, Marine Safety Researcher, and Chair of the Canadian Coast Guard Lower Mainland Advisory Council.

**PLEINS FEUX SUR LES PHARES
GARDÉS DE LA COLOMBIE-
BRITANNIQUE ET DE TERRE-
NEUVE-ET-LABRADOR :**

UN RAPPORT DU COMITÉ

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	i
AVANT-PROPOS.....	ii
LA DEMANDE DE LA MINISTRE.....	1
L'ÉLIMINATION DES POSTES DE GARDIENS DE PHARE.....	3
LE PLAN PROPOSÉ PAR LA GARDE CÔTIÈRE EN 2009.....	5
STATIONS DE PHARE GARDÉES : SITUATION ACTUELLE.....	7
A. Nombre de phares gardés et de gardiens.....	7
B. Coûts d'exploitation et des immobilisations.....	8
C. Ailleurs au Canada et dans le monde.....	10
NAVIGATION ET TRAFIC MARITIME.....	12
LES STATIONS DE PHARE AUTOMATISÉES.....	15
LES PHARES AVEC GARDIENS : QUESTIONS DE SÉCURITÉ.....	18
A. Rapports sur les observations météorologiques.....	18
B. Rapports sur les conditions de la mer et les conditions météorologiques.....	22
1. Marins.....	22
2. Aviateurs.....	23
C. Aide aux navires et aux personnes en détresse.....	25
LES STATIONS DE PHARE GARDÉES : LEURS MULTIPLES RÔLES.....	29
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....	33

ANNEXES

1 – Les aides à la navigation : survol.....	41
2 – Carte des stations de phare dans la région du Pacifique.....	45
3 – Carte des phares automatisés, région de Terre-Neuve-et-Labrador.....	46
4– Caractéristiques choisies des stations de phare gardées, région du Pacifique.....	47
5 – Caractéristiques choisies des stations de phare gardées, région de Terre-Neuve-et-Labrador.....	49
6 – Quelques faits sur les stations de phare gardées.....	51
LISTE DES TÉMOINS.....	53
MISSION D'ÉTUDE.....	55

LISTE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation 1 :

Le comité recommande que la Garde côtière interrompe son plan de compression du personnel affecté à la garde des phares, que le retrait, la conservation ou l'ajout de personnel dans les stations de phare soient décidés au cas par cas, après consultations complètes et conformément aux lignes directrices pertinentes, et que la Garde côtière conserve d'ici là son effectif actuel de gardiens de phare dans la région du Pacifique et celle de Terre-Neuve-et-Labrador.

Recommandation 2 :

Le comité recommande l'établissement d'une politique à long terme relative aux stations de phare qui rende inutiles les examens cycliques et assure le maintien d'un niveau de dotation suffisant.

Recommandation 3 :

Le comité recommande que les lignes directrices et les consultations mentionnées dans la recommandation 1 prennent en considération :

- (a) toutes les fonctions pratiques et économiques que remplissent ou pourraient remplir les gardiens de phare;
- (b) tous les services et organismes liés aux stations de phare et toutes les personnes intéressées, ainsi que de possibles accords de partage de coûts; et
- (c) l'opinion des gardiens de phare, des groupes d'utilisateurs, des localités côtières et d'autres parties intéressées, à l'échelle locale ou ailleurs.

Recommandation 4 :

Le comité recommande la tenue d'une analyse détaillée des coûts et avantages de toute la gamme des services offerts par les stations de phare gardées, avant toute discussion ou évaluation des stations de phare au Canada.

Recommandation 5 :

Le comité recommande la tenue d'une étude visant à déterminer le moyen le plus économique de maintenir et d'entretenir des stations de phare gardées, notamment les économies d'énergie qui pourraient être réalisées par l'utilisation de nouvelles sources de production d'électricité pour le personnel affecté à ces stations.

AVANT-PROPOS

J'ai reçu en début d'année une lettre du ministre des Pêches et des Océans demandant que le Comité sénatorial des pêches et des océans étudie la question de la dotation en personnel des phares et qu'il formule des recommandations à ce sujet. La demande était inusitée, mais le Comité a décidé d'y accéder. Il a cependant établi son propre mandat et s'est en conséquence intéressé non seulement à l'avenir des gardiens de phare, mais aussi à celui des phares eux-mêmes dans le contexte en particulier de la *Loi sur la protection des phares patrimoniaux*. Nous aborderons cette dernière question dans un prochain rapport; le présent document, lui, porte uniquement sur la dotation.

En 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) avait proposé un plan en vue de l'élimination de tous les postes de gardien de phare qui restaient en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve-et-Labrador arguant que l'automatisation des phares permettrait de faire l'économie de la rémunération des gardiens. Ce n'était pas la première tentative en ce sens de la GCC, mais chaque fois, l'opinion publique a prévenu la fermeture complète des postes.

Ainsi, le comité a tenu des audiences à Ottawa et s'est rendu dans les régions concernées. Des membres du comité se sont rendus d'abord en Nouvelle-Écosse, où les phares ont été automatisés il y a plusieurs années, pour faire le point de la situation. Le comité a ensuite organisé des visites d'information analogues à Terre-Neuve-et-Labrador et en Colombie-Britannique. Il avait prévu à l'origine de tenir des audiences en bonne et due forme dans ces deux provinces, avec interprétation simultanée et transcription des délibérations, mais le budget approuvé par le Comité sénatorial de la régie interne, des budgets et de l'administration n'autorisait que des visites d'information.

Il se trouve finalement que cette formule a permis de tenir de franches discussions particulièrement productives. Le comité a passé près d'une semaine dans chaque province, où il a rencontré en tout plus de 240 individus et groupes concernés avec toutes sortes de particuliers. Les membres du comité ont pris la route et l'hélicoptère pour voir le plus grand nombre possible de phares, examiner les bâtiments et parler aux gardiens.

Partout où le comité s'est rendu, il s'est fait dire qu'une présence humaine sur les côtes éloignées renforce la souveraineté. L'île Verte (Green Island) de la Colombie-Britannique est située dans des eaux dangereuses, juste au sud de la frontière maritime de l'Alaska. Le

gardien de phare Serge Paré y vit à longueur d'année; il s'occupe de l'entretien du phare et des bâtiments, note les conditions météorologiques et effectue bien d'autres tâches. Sur une autre île Verte, celle-là située entre la côte sud de Terre-Neuve et les îles françaises de Saint-Pierre-et-Miquelon, le comité a rencontré les gardiens de phare Berkley Pierce et Carl Crews qui, avec leurs collègues, fournissent en permanence une aide à la navigation et des conseils aux traversiers et aux autres navires. Un marin nous a expliqué que, quelques jours avant notre visite, il s'était trouvé en détresse et avait heureusement trouvé refuge au phare. Comme leurs collègues disséminés tout le long de la côte, les gardiens de ces phares situés sur la frontière servent le Canada de multiples manières et font un travail souvent méconnu.

Les pilotes d'hydravion, tout comme les kayakistes, les plaisanciers, les navigateurs de navire et les pêcheurs comptent sur les gardiens de phare qui leur fournissent prévisions météorologiques et rapports sur la sécurité maritime. Beaucoup de gens en Nouvelle-Écosse, là où les phares sont automatisés, nous ont dit que la lampe des phares fonctionnait mieux dans les phares habités. Sur les deux côtes, on nous a dit que rien ne pourrait remplacer la haute tour le jour, son feu la nuit et une voix accueillante à la radio quand rien ne va plus.

On a fait valoir aussi au comité l'apport précieux des gardiens de phare à la surveillance de l'environnement, aux études sur le climat, à la recherche sur les cétacés et à la protection des réserves écologiques ainsi que l'aide qu'ils apportent à la population en général, par exemple aux randonneurs. Et l'on a rappelé à maintes reprises combien une présence humaine sur les côtes éloignées contribue à renforcer la souveraineté du Canada.

La présence des gardiens de phare est avantageuse pour le tourisme aussi. À Crow Head, à Terre-Neuve-et-Labrador, le comité de développement local a dit au comité qu'un gardien bien renseigné dans un phare moderne pourrait faire passer le nombre annuel de touristes de 40 000 à 55 000.

On a aussi dit au comité qu'on pourrait confier davantage de fonctions aux gardiens de phare. En effet, dans la foulée des tentatives précédentes d'automatisation des phares de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve-et-Labrador, la tâche des gardiens de phare a été allégée, alors que le nombre de petites embarcations qui naviguent sur les côtes augmente.

Sur les deux côtes, les gens que le comité a rencontrés sont très majoritairement en faveur du maintien en poste des gardiens de phare, et c'est ce que le comité recommande à l'unanimité. Cependant, les phares ne sont pas tous égaux et il serait important que l'on

détermine au cas par cas lesquels doivent conserver leur personnel et lesquels peuvent être automatisés et même que l'on se demande s'il ne vaudrait pas mieux rétablir le personnel de certains phares qui ont été automatisés. On trouvera d'autres recommandations dans les pages qui suivent.

Je tiens à dire au nom du comité combien cette étude a été agréable : quel bonheur que de gravir les marches d'un escalier en vis lambrissé de chêne dans un très vieux phare, d'atterrir en hélicoptère sur une plateforme de béton perchée sur une île minuscule prise d'assaut par les vagues, d'écouter les histoires des gardiens de phare qui ont accueilli les membres du comité avant tant d'hospitalité! Cela a été une expérience inoubliable.

Le comité souhaite remercier tous ceux qui ont pris le temps de prendre part à ses discussions. Il est particulièrement reconnaissant aux gardiens de phare et autres employés dévoués de la Garde côtière canadienne, notamment la directrice régionale des Services maritimes dans la région du Pacifique, Susan Steele, et le directeur régional des Services maritimes dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador, Ray Browne, qui l'ont fait profiter de leurs connaissances et de leur expérience. Il tient à remercier aussi les pilotes d'hélicoptère Bob Bartlett sur la côte atlantique et Pat Casey sur la côte pacifique pour leur courtoisie et leur compétence.

Il importe de remercier encore Claude Emery de la Bibliothèque du Parlement, un analyste chevronné sans qui la rédaction de ce rapport n'aurait pas été possible, ainsi que Danielle Labonté, la greffière du comité, qui a si bien soutenu et encadré les membres du comité et dont le Blackberry était souvent allumé jusqu'à 23 h pour organiser des changements de dernière minute causés par le mauvais temps. Un grand merci aussi à Ceri Au, agente des communications, qui a su diffuser le message du comité et répondre aux besoins des médias intéressés.

Enfin, je me dois de remercier mes collègues, qui ont travaillé à cette étude en y mettant tout leur cœur, sachant poser les bonnes questions, départager les différents points de vue et chercher des réponses à des questions difficiles. Le résumé de nos rencontres fait état de nos réflexions et de nos recommandations. Il reste à espérer qu'elles seront bien reçues.

Bill Rompkey, C.P., président

LA DEMANDE DE LA MINISTRE

En 2009, la Garde côtière canadienne (GCC), un organisme de service spécial (OSS) du ministère des Pêches et des Océans (MPO) (voir l'Annexe 1), a présenté un plan visant à éliminer graduellement les postes de gardiens de phare dans 50 stations de phare des régions du Pacifique et de Terre-Neuve-et-Labrador du MPO¹.

Ce plan a suscité des réactions extrêmement négatives. Aucune étude officielle ni aucune consultation n'ayant été effectuées auprès des groupes d'utilisateurs et des divers intervenants², ceux-ci ont inondé le MPO de lettres pour manifester leur vive opposition. L'Union des municipalités de la Colombie-Britannique et la Fédération canadienne des municipalités, par exemple, se sont prononcées à l'unanimité en faveur d'une résolution demandant 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 ».

Le 30 septembre 2009, la ministre des Pêches et des Océans, l'honorable Gail Shea, a suspendu l'exécution du plan en attendant les résultats d'une étude par la Garde côtière des « services additionnels » fournis par les gardiens de phare³. Aucun gardien de phare ne devait perdre son poste tant que l'étude ne serait pas terminée.

Six mois plus tard, dans une lettre adressée au président du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans et datée du 23 mars 2010, la ministre Shea a demandé au comité de faire l'étude qu'elle avait annoncée en septembre 2009. Lors de sa comparution devant le comité le 13 avril 2010, la ministre a demandé au comité de déterminer si les « services

¹ Le MPO compte six régions administratives : Pacifique, Centre et Arctique, Québec, Maritimes, Golfe et Terre-Neuve-et-Labrador. Le terme « phare » désigne la structure (tour) au sommet ou à l'intérieur de laquelle se trouve un feu servant à la navigation. Le terme « station de phare » renvoie à l'ensemble de l'infrastructure, composée du phare en soi, du feu, de la propriété où le phare est situé et de tout autre bâtiment (maison, remise, hangar à bateaux, etc.) ou équipement (cornes de brume, par exemple) se trouvant sur la propriété.

² La haute direction a rencontré des représentants syndicaux le 14 août 2009 pour les informer de sa décision. Le 1^{er} septembre de la même année, la Garde côtière a prévenu les gardiens de phare sur les deux côtes qu'elle allait procéder à l'automatisation de ses phares.

³ MPO, « Une étude confirmera si les phares automatisés nécessitent du personnel », Déclaration ministérielle, 30 septembre 2009, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/media/statement-declarations/2009/20090930-fra.htm>.

additionnels » fournis par les gardiens de phare sont nécessaires et s'ils peuvent être fournis autrement sans mettre en danger la sécurité publique.

Le comité a accepté de se pencher sur la question, mais il a aussi décidé d'élargir la portée de son étude pour y inclure la mise en oeuvre de la *Loi sur la protection des phares patrimoniaux* (LPPP), entrée en vigueur le 29 mai 2010, alors que le MPO déclarait 487 phares actifs et 488 phares inactifs « excédentaires » par rapport aux besoins opérationnels du ministère. Il s'agit là des structures que la Garde côtière souhaite remplacer un jour par des tours métalliques plus faciles d'entretien. Les 50 stations de phare gardées n'ont pas été déclarées excédentaires, en attendant les conclusions de la présente étude⁴.

Dans son témoignage le 20 avril 2010, George Da Pont, le commissaire de la GCC de l'époque⁵, a indiqué au comité que la LPPP est une des « raisons secondaires » pour lesquelles la Garde côtière pense qu'il faudrait poursuivre l'élimination des postes de gardien de phare⁶.

Les phares déclenchent de vives émotions, surtout dans les localités côtières. En plus de jouer leur rôle traditionnel d'aide à la navigation, ils sont des monuments représentant notre riche patrimoine maritime. Comme les gares ferroviaires, ils ont occupé une place importante dans l'histoire du Canada. Beaucoup constituent une partie essentielle du paysage et de l'identité de la localité où ils se dressent. Beaucoup aussi présentent une réelle valeur architecturale, sont une source de revenus touristiques et sont emblématiques de certains endroits à découvrir au Canada. Certaines de ces tours majestueuses constituent en soi une véritable attraction touristique.

Le comité n'est pas d'accord pour qu'on qualifie d'excédentaires la majorité des phares actifs parce que, d'une part, il n'est pas certain que les feux au sommet des tours métalliques peuvent toujours égaler en efficacité les phares traditionnels et, d'autre part, le nombre considérable de phares déclarés excédentaires a pour effet de miner l'esprit et le fonctionnement de la LPPP.

⁴ Ministère des Pêches et des Océans, « Mise en œuvre de la *Loi sur la protection des phares patrimoniaux* – Questions et réponses », mai 2010, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/media/infocus-alaune/2010/02/lighthouse-phare-faq-fra.htm>.

⁵ Marc Grégoire a été nommé commissaire de la Garde côtière canadienne en juin 2010.

⁶ George Da Pont, commissaire de la GCC, *Délibérations du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans* (ci-après appelées *Délibérations du comité*), 20 avril 2010.

Le comité compte présenter l'an prochain un rapport plus complet sur la mise en œuvre de la Loi.

L'ÉLIMINATION DES POSTES DE GARDIEN DE PHARE

Le tout premier phare au Canada a été érigé à Louisbourg, sur l'île du Cap-Breton en Nouvelle-Écosse, en 1734. D'autres sont venus s'ajouter, et certains parmi eux ont été fermés au fil des ans, au gré de l'évolution des aides à la navigation et du trafic maritime.

La sûreté des marins et de la population ayant toujours été primordiale, on n'a jamais cessé d'apporter des innovations technologiques afin d'améliorer ces aides à la navigation fixes. Ainsi, dès le début du XIX^e siècle, les lampes à l'huile et les réflecteurs paraboliques étaient remplacés par des lentilles à échelons, assemblages de prismes de verre concentrant la lumière en un rayon visible à des distances beaucoup plus grandes. Puis, les lampes électriques sont venues remplacer les lampes à pétrole qui nécessitaient beaucoup d'entretien.

À l'origine, le travail des gardiens de phare, les premiers « garde-côtes », consistait notamment à « entretenir le feu » et à faire sonner la corne de brume. Préposés à la recherche et au sauvetage, on s'attendait d'eux qu'ils viennent en aide aux naufragés.

En 1970, la Garde côtière a amorcé le processus d'automatisation de ses stations et d'élimination des postes de gardien de phare. Grâce aux progrès technologiques, on pouvait contrôler les feux et actionner les cornes de brume sans avoir quelqu'un sur place. Le radar, les radiophares, le positionnement global par satellite et les nouvelles technologies dans le domaine des communications ont rendu depuis la navigation beaucoup plus sûre et plus exacte.

Au cours des années 1990, la GCC s'est donnée pour objectif de réformer graduellement toutes les installations pourvues en personnel. Dès le milieu de cette décennie, toutes les stations de phare de la région du Centre et de l'Arctique, de la région du Québec et de la région des Maritimes (Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard), sauf une, étaient automatisées et vidées de leur personnel. Seul le phare sur l'île Machias Seal, dans les Maritimes, est encore occupé par un gardien, pour des raisons de souveraineté⁷.

⁷ Le Canada et les États-Unis réclament tous deux la propriété de l'île de Machias Seal, qui est située dans le golfe du Maine, à environ 19 kilomètres au sud-ouest de Southwest Head, au Nouveau-Brunswick, sur l'île Grand Manan.

En Nouvelle-Écosse, où les gardiens de phare ont disparu depuis 1993, on a décrit l'exercice d'automatisation aux membres du comité, à l'occasion de leur travail de recherche en juin 2010, comme étant brutal et maladroit, la consultation s'étant limitée à un effort de lobbying en vue de se débarrasser du personnel. Des pêcheurs et leurs représentants étaient d'avis qu'on aurait dû conserver du personnel à certaines stations de phare et qu'il faudrait en remettre à des endroits clés.

En Colombie-Britannique et à Terre-Neuve-et-Labrador, la pression exercée par le public a eu raison en 1998 des efforts entrepris pour supprimer les postes de gardien de phare. Devant les nombreuses protestations exprimées par les localités côtières ainsi que par des groupes de pêcheurs, des plaisanciers, des aviateurs, des organisations de transport maritime et d'autres intervenants, protestations auxquelles des députés et sénateurs locaux ont apporté leur soutien⁸, le gouvernement fédéral s'est ravisé. On avait alors soulevé des inquiétudes au sujet de la fiabilité de l'équipement automatisé et de la perte des services de gardien de phare. Non seulement le gouvernement faisait-il face à une opposition écrasante, mais, phénomène extraordinaire en Colombie-Britannique, des groupes normalement en conflit les uns avec les autres faisaient alors front commun contre les mesures d'automatisation des stations de phare⁹.

En décembre 1998, le Conseil du Trésor a approuvé un budget de 47,6 millions de dollars en fonds d'exploitation et de 24,5 millions de dollars en fonds d'immobilisations sur cinq ans pour continuer à pourvoir en personnel les phares dans la région du Pacifique et celle de Terre-Neuve-et-Labrador. Des fonds d'exploitation supplémentaires de 12,9 millions de dollars par an ont aussi été approuvés pour les années suivant 2002-2003¹⁰. La Garde côtière a de nouveau évalué la possibilité de mettre à pied le personnel des phares lors de l'évaluation réalisée par le ministère en 2001, dans le cadre du Projet d'évaluation ministérielle et

⁸ En novembre 1994, un Comité spécial sur les stations de phare coprésidé par John Duncan et par la sénatrice Pat Carney a tenu des audiences dans quatre localités côtières en Colombie-Britannique (Richmond, Sidney, Campbell River et Nanaimo). Son rapport y a été pour beaucoup dans l'interruption du processus d'élimination des postes de gardiens. John Duncan, député, *Délibérations du comité*, 8 juin 2010.

⁹ John Duncan, député, *Délibérations du comité*, 8 juin 2010.

¹⁰ Vérificateur général du Canada, Rapport de 2002, *Contribuer à la sécurité et à l'efficacité de la navigation maritime*, Chapitre 2, http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_200212_02_f_12396.html.

d'ajustement en 2002, ainsi que dans le cadre du processus d'examen des dépenses en 2004, lequel est venu confirmer la décision antérieure de conserver le personnel de ces phares¹¹.

Pendant des décennies, des hauts fonctionnaires de la GCC ont mis en doute l'utilité d'avoir des phares gardés. On remet en question encore aujourd'hui le maintien d'une présence humaine dans les stations de phare. C'est une situation qui suscite beaucoup de frustration chez les personnes avec lesquelles le comité a discuté sur les deux côtes. Certaines personnes à qui le comité a parlé en Colombie-Britannique en étaient à leur quatrième comparution devant un comité pour réclamer le maintien en poste des gardiens de phare. Il s'agit d'un enjeu important aussi bien pour les utilisateurs des services de phares et les divers intervenants, que pour la Garde côtière et les gardiens de phare eux-mêmes.

LE PLAN PROPOSÉ PAR LA GARDE CÔTIÈRE EN 2009

Le plan de la Garde côtière se voulait une mesure d'austérité. La ministre des Pêches et des Océans, Mme Shea, a fait valoir au comité qu'en maintenant du personnel dans les stations de phare, on n'utilisait peut-être pas au mieux l'argent du contribuable¹². Selon la Garde côtière, le plan a pour but de faire le meilleur usage des ressources budgétaires et d'offrir les meilleurs services possibles aux clients. L'argent économisé en réduisant le personnel peut être réinvesti dans d'autres services fournis par la Garde côtière, comme les aides à la navigation et les activités de recherche et de sauvetage¹³.

Le plan prévoit la réduction graduelle, jusqu'à disparition la plus complète, des gardiens de phare dans les stations automatisées, par voie d'attrition. Cette mesure repose sur deux grands principes fondamentaux : aucun fonctionnaire embauché pour une durée indéterminée (employé permanent) ne sera mis à pied et seules les stations de phare entièrement automatisées seront dépouillées de leur personnel.

¹¹ MPO, *Rapport de situation de la vérificatrice générale portant sur les recommandations de 2000 et 2002*, au 31 mars 2009,

http://www2.parl.gc.ca/Content/HOC/Committee/402/PACP/WebDoc/WD4020496/Action_Plans/12-Department%20of%20Fisheries%20and%20Oceans-f.htm.

¹² L'honorable Gail Shea, ministre des Pêches et des Océans, *Délibérations du comité*, 13 avril 2010.

¹³ George Da Pont, *Délibérations du comité*, 13 et 20 avril 2010.

Le comité note que la considération principale, en l'occurrence, est le bien-être des employés, et non la sécurité publique. On part du principe qu'il n'est plus nécessaire d'avoir des gens sur place.

On cesserait donc de combler les postes de gardien de phare lorsqu'ils se libèrent, parce que leur titulaire a pris sa retraite ou pour toute autre raison, et de recourir à des remplaçants temporaires (employés occasionnels ou embauchés pour une période déterminée). Des employés permanents se verraient également réaffectés à d'autres stations, à moins qu'ils ne décident d'occuper un autre emploi au sein de l'organisme.

À ce propos, la Garde côtière a fait savoir au comité que c'est une période propice pour procéder à une réduction des postes, puisqu'elle est en mesure actuellement de garantir aux gardiens de phare un emploi ailleurs dans l'organisation. Comme dans bien d'autres ministères et services publics, la Garde côtière fait face à une main-d'œuvre vieillissante et elle doit se soumettre à un exercice de recrutement crucial en raison du nombre accru d'employés admissibles à la retraite.

Dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador, la station de phare de Green Island (baie Fortune) devait perdre son gardien en 2009. Celles de Cape St. Mary's, de Powles Head et de Red Bay étaient aussi mentionnées, dans le plan de gestion de ressources humaines, comme des endroits pouvant se prêter à des suppressions de postes. Dans la région du Pacifique, des suppressions de postes devaient être effectuées sans délai à Dryad Point et Entrance Island, d'autres étaient envisagées à Cape Mudge et Trial Island en 2009-2010 et une autre confirmée à Boat Bluff pour 2010-2011.

STATIONS DE PHARE GARDÉES : SITUATION ACTUELLE

A. Nombre de phares gardés et de gardiens

En 1970, lorsque la Garde côtière a entrepris l'automatisation systématique de ses stations de phare, on dénombrait 264 stations de phare gardées au Canada. Il en reste 50 aujourd'hui dans les deux régions concernées¹⁴.

Des 27 stations de phare gardées dans la région du Pacifique, neuf sont automatisées, c'est-à-dire que leurs aides à la navigation peuvent fonctionner en l'absence d'un gardien (voir le Tableau 1). On compte en tout dans la région 37 employés permanents, dix employés embauchés pour une période déterminée et sept employés occasionnels. Neuf employés à temps plein comblent les absences aux endroits éloignés à titre occasionnel.

Dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador, les 23 stations de phare tenues par du personnel sont toutes automatisées. Y travaillent 50 employés permanents, un employé nommé pour une période déterminée et six employés occasionnels. Trois autres employés à temps plein s'occupent des remplacements pendant les périodes de congé aux endroits éloignés, de manière occasionnelle.

Pour des raisons de santé et de sécurité, et conformément aux exigences prévues à la partie II du *Code canadien du travail*, les stations éloignées sont dotées de deux gardiens de phare afin d'assurer la permanence si un des deux venait à tomber malade ou subissait un accident. Les gardiens de phare sont membres de l'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC). L'Union canadienne des employés des transports, une composante de l'AFPC, se veut le premier point de contact quand on a besoin de l'intervention du syndicat au lieu de travail.

Au cours de leur récent voyage d'étude dans la région du Pacifique, en novembre 2010, les membres du comité ont discuté avec des gardiens de phare à quatre stations non automatisées : Carmanah Point, Trial Island, Entrance Island et Bonilla Island (voir l'Annexe 2). Ils ont aussi rencontré les gardiens de trois stations automatisées, soit celles de Triple Island, Green Island et Cape Mudge.

À Terre-Neuve-et-Labrador, les membres du comité ont visité six stations de phare gardées : Puffin Island, Long Point, Cape Race, Fort Amherst, Green Island (Fortune Bay)

¹⁴ On ne prévoyait pas supprimer les quatre postes de gardiens de phare sur l'île Machias Seal.

et Tides Cove Point (voir l'Annexe 3). Ils sont allés voir également les stations non gardées de Peckford Island, Cape Pine et Cape Spear.

Tableau 1 – Nombre de stations gardées, par type et par région

Type de station de phare	Pacifique	Terre-Neuve-et-Labrador	Total
Automatisée	9	23	32
Non automatisée	18	0	18
Total	27	23	50

Source : GCC, Mémoire, avril 2010.

Les annexes 4 et 5 présentent certaines caractéristiques des stations de phare gardées dans la région du Pacifique et celle de Terre-Neuve-et-Labrador respectivement.

B. Coûts d'exploitation et des immobilisations

Le programme de phares dotés en personnel de la Garde côtière, suivant la définition donnée par cette dernière, consiste à assurer les fonctions d'aide à la navigation, à entretenir les feux et les équipements nécessaires au bon fonctionnement des phares et à gérer l'ensemble des immobilisations (c'est-à-dire les terrains et les bâtiments).

Les phares situés à des endroits isolés sont ravitaillés par bateau et par hélicoptère et leur personnel se déplace par les mêmes moyens, ce qui fait grimper les coûts de maintien en poste du personnel. Des 50 phares pourvus en personnel dans les deux régions, 29 se trouvent à des endroits éloignés auxquels on ne peut accéder par la route à longueur d'année. Cinq d'entre eux sont dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador et les 24 autres (sur les 27 phares gardés qui existent dans cette région), sur la côte du Pacifique (voir l'Annexe 6)¹⁵. Dans la région du Pacifique, l'alimentation en électricité constitue une partie importante des frais d'exploitation des stations de phare, lesquelles doivent être équipées de génératrices pour subvenir aux besoins d'électricité des gardiens et de leur famille.

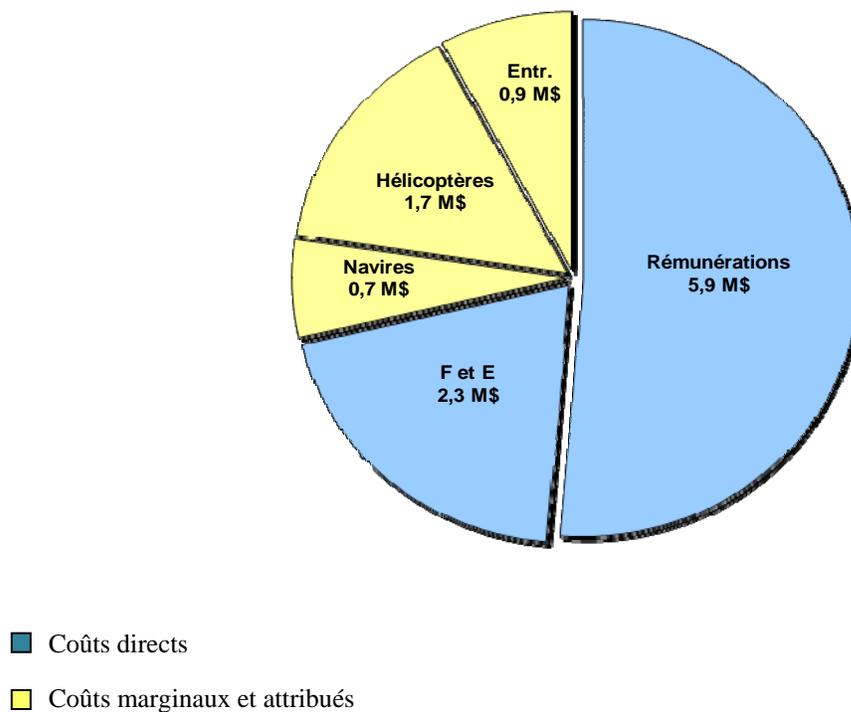
Au cours d'un examen stratégique des dépenses par activité effectué en mars 2010, la Garde côtière du Canada a estimé à 11,5 millions de dollars les coûts totaux

¹⁵ En 2005, des gardiens de phare de la région de Terre-Neuve-et-Labrador ont été retirés de stations éloignées et réinstallés dans des stations plus accessibles sur le continent, leur permettant d'élire domicile dans la collectivité.

d'exploitation de son programme des phares gardés en 2008-2009 (voir la Figure 1), soit 3,2 millions de dollars pour la région de Terre-Neuve-et-Labrador, 8 millions de dollars pour la région du Pacifique et 0,3 million de dollars pour la région des Maritimes (où les postes de gardien de phare ne sont pas menacés pour l'instant).

La Garde côtière a procédé à cet examen des dépenses dans le seul but de déterminer les coûts associés à la présence de personnel¹⁶, si bien qu'on ne peut en tirer de conclusions autres que sur le coût du programme. En autres mots, la suppression des postes de gardiens de phare n'entraînerait pas nécessairement des économies équivalentes au coût du programme des phares gardés¹⁷.

Figure 1 – Coûts directs, marginaux et attribués des phares gardés au Canada



Source : GCC, présentation, 20 avril 2010.

¹⁶ George Da Pont, *Délibérations du comité*, 20 avril 2010.

¹⁷ GCC, *Examen stratégique des dépenses par activité, Aides marines à la navigation, Aides fixes – Stations de phare gardées* (CGG, ESDA), Note, mars 2010.

Comme on l'a déjà mentionné, la Garde côtière espère éliminer tous les postes de gardien de phare restants au cours des prochaines années. Le comité ignore cependant s'il existe un plan précis concernant l'automatisation des stations de phare non automatisées dans la région du Pacifique. La ministre Shea pense qu'il faudra procéder à un investissement ponctuel de 5 à 10 millions de dollars pour automatiser tous les phares dans cette région¹⁸.

La présence de personnel dans les stations de phare nécessite un certain nombre d'activités dont on peut se passer dans les stations non gardées. La Garde côtière a fait savoir qu'une somme d'environ 22 millions de dollars avait été dépensée au cours de la dernière décennie pour la remise en état des infrastructures aux stations de phares gardées et que le coût d'entretien des bâtiments serait encore plus considérable dorénavant.

La Garde côtière pourrait évidemment s'éviter des investissements futurs dans de grands projets d'immobilisation si toutes les stations de phare étaient vidées de leur personnel. Elle n'a cependant pas été en mesure de fournir au comité une évaluation de ses dépenses futures en immobilisations, ni de préciser quand ces dépenses devraient être effectuées, faute d'avoir évalué l'état de chacune des stations.

C. Ailleurs au Canada et dans le monde

La ministre Shea a demandé au comité de déterminer si les services fournis par les gardiens de phare sont nécessaires et s'ils peuvent être fournis par d'autres moyens sans mettre en danger la sécurité publique.

En avril 2010, elle a assuré au comité qu'au Canada comme dans tous les autres pays développés, on s'est aperçu au cours des années que les stations de phare non gardées sont aussi fiables que celles qui sont gardées.

La Garde côtière a indiqué de son côté que des centaines de stations de phare avaient été automatisées et dépouillées de leurs gardiens ailleurs au Canada – dans les régions des Maritimes, du Québec et du Centre et de l'Arctique – suivant la tendance mondiale, et qu'elles fonctionnent parfaitement depuis plus d'une décennie. Elle a indiqué au comité qu'elle n'a pas eu vent d'incidents ou de situations démontrant que les phares non gardés entraînent plus de risques pour les marins. À bien des endroits dans le monde, en Alaska et en Scandinavie par exemple, dont les abords présentent autant d'écueils pour la navigation, les phares seraient

¹⁸ L'honorable Gail Shea, ministre des Pêches et des Océans, *Délibérations du comité*, 13 avril 2010.

entièrement automatisés et dépourvus de personnel. Seulement trois pays développés auraient encore des gardiens de phare à leurs stations automatisées :

- la France, qui est en train de réduire, par l'attrition, le personnel en place dans ses phares, et qui trouve à ceux-ci d'autres usages;
- le Portugal, où l'on a conservé quelques gardiens de phare, aux fonctions limitées cependant;
- l'Afrique du Sud, qui elle aussi a gardé quelques gardiens de phare pour prévenir le vandalisme et remplir certaines fonctions touristiques et d'entretien.

Dans le but de justifier ses coupes de personnel, la Garde côtière a aussi souligné que toutes les stations de phare aux États-Unis, à l'exception de celle du port de Boston, la première à avoir été construite au pays, sont automatisées et non gardées, que tous les postes de gardien de phare ont été supprimés depuis plus de 20 ans en Alaska (un État dont la côte ressemble à celle de la Colombie-Britannique) et qu'il n'y a pas de phares gardés dans l'État de Washington.

Les défenseurs des stations gardées affirment quant à eux qu'il faudrait mettre en contexte les comparaisons entre le Canada et d'autres pays.

Résumé des observations faites au comité :

- Certains pays au littoral distant et accidenté, comme le Chili et le Brésil, ont conservé du personnel dans leurs stations de phare afin d'assurer une surveillance côtière dans des secteurs identifiés à haut risque.
- En raison de la tendance mondiale à l'automatisation au cours des 20 dernières années, le personnel militaire et celui de la Garde côtière ont dû assumer de plus en plus certaines fonctions dévolues auparavant aux gardiens de phare dans d'autres pays.
- On trouve une quantité énorme de militaires et de membres de la Garde côtière américaine (USCG) en Alaska¹⁹. Certaines stations de phare se trouvant sur le même terrain que d'autres installations de la USGC (les services de recherche et de sauvetage,

¹⁹ L'USCG est un organisme du Département américain de la Sécurité intérieure depuis 2003, et une des cinq armes des Forces américaines en temps de guerre. Contrairement à la garde côtière canadienne, à caractère civil, il s'agit d'un organisme d'application de la loi.

par exemple), on peut dire qu'elles sont gardées. Dans l'État de Washington, il est possible de se rendre en voiture à tous les points situés sur la côte. Ce n'est pas le cas en Colombie-Britannique où certains endroits de la côte sont beaucoup plus éloignés et isolés.

- L'Irlande est en train de remettre du personnel dans ses stations de phare. Les phares australiens n'ont pas de gardiens comme tels, mais certains sont entretenus par des préposés ou occupés par des observateurs météorologiques. En Angleterre, certaines stations de phare sont occupées par du personnel de sauvetage. Dans des phares du Portugal et du Danemark, des techniciens veillent notamment au bon fonctionnement et à l'entretien des aides à la navigation.
- Un certain nombre de pays moins développés continuent de conserver du personnel à leurs stations de phare.

NAVIGATION ET TRAFIC MARITIME

L'an dernier, lorsque la ministre Shea a annoncé que le plan de la Garde côtière avait été mis en veilleuse, elle a souligné le fait que les provinces de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve-et-Labrador « situées respectivement tout à l'ouest et tout à l'est du Canada, sont par là même uniques » et qu'elles sont « confrontées à des défis uniques²⁰ ».

Avec ses 28 956 kilomètres de côte, Terre-Neuve-et-Labrador connaît des états de la mer parmi les plus rigoureux au Canada, par exemple des conditions de glace fréquentes, la présence d'icebergs dans ses eaux, une visibilité réduite, de violents coups de vent et des tempêtes. La glace représente un danger pour la navigation à longueur d'année.

Le comité a appris l'existence d'une véritable autoroute maritime le long des 25 725 kilomètres de la côte britanno-colombienne, qu'emprunterait plus de 70 % de l'ensemble du trafic maritime au Canada. Les pétroliers y font la navette entre les champs pétroliers de l'Alaska et les raffineries du sud. Chaque année, des milliers de navires marchands s'arrêtent dans les ports de la Colombie-Britannique. Naviguent dans ces mêmes eaux des remorqueurs tirant derrière eux des chalands remplis de charbon, de gravier et de tous les types de chargement

²⁰ MPO, « Une étude confirmera si les phares automatisés nécessitent du personnel », Déclaration ministérielle, 30 septembre 2009.

imaginables, des navires de pêche de tout acabit, des traversiers canadiens et américains, des bateaux de pêche sportive, des navires de croisière internationaux et des embarcations de plaisance de toute taille, du frêle kayak au yacht de luxe.

La Garde côtière a indiqué au comité que l'augmentation du trafic maritime à Kitimac, dans le port de Vancouver et à Prince Rupert pourrait nécessiter l'ajout d'aides maritimes sur la côte ouest.

On a également fait comprendre au Comité qu'en Colombie-Britannique, les conditions météorologiques varient énormément le long de la côte. L'embouchure du détroit de Juan de Fuca a été baptisée « le cimetière du Pacifique » en raison des conditions météorologiques extrêmement difficiles et changeantes dans cette partie de la côte et du nombre de naufrages qu'on y a déplorés avant qu'on y construise des phares. Il y a de vastes étendues de côte, surtout sur la face occidentale de l'île de Vancouver et dans le nord et le centre de la province, qui sont pratiquement inhabitées, sauf par des gardiens de phare.

On peut en dire autant de certaines parties plus éloignées de la côte de Terre-Neuve-et-Labrador, à cette différence près que le trafic des pétroliers y est beaucoup plus lourd et le trafic aérien, plus léger. Dans la région du Pacifique, l'aviation côtière est indispensable à l'économie de la province. Dans de nombreuses collectivités britanno-colombiennes, l'hydravion représente le seul et unique moyen d'accès. Ajoutons que l'industrie maritime sur la côte du Pacifique fonctionne 12 mois par année, contrairement à Terre-Neuve-et-Labrador, où la glace limite la circulation maritime côtière pendant une partie de l'année.

Comme ailleurs dans le monde, les marins canadiens se fient davantage aux aides modernes à la navigation électroniques qu'aux infrastructures traditionnelles telles que les phares. Mais d'affirmer que les gardiens de phare ont fait leur temps, c'est supposer que tous les navires et toutes les embarcations sont équipés de la technologie la plus moderne.

Si on est à ce point réticent à l'élimination des postes de gardien de phare dans les deux régions, c'est surtout pour des raisons de sécurité en mer.

Résumé des observations faites au comité :

- Les localités côtières comptent sur les voies navigables le long de la côte pour le transport des gens et des produits. L'équipement de navigation électronique peut tomber en panne et cela se produit de temps en temps.

- Ce sont les petits bateaux de pêche et de plaisance qui posent le plus d'inquiétude sur le plan de la sécurité. De plus en plus de pêcheurs et de plaisanciers ont recours à la technologie de pointe, mais les petits bateaux ne sont pas tous équipés comme il se doit. Beaucoup n'ont pas de GPS et bon nombre de ceux qui sont équipés de la technologie moderne ne savent pas s'en servir correctement.
- Dans bien des cas, les flottilles de pêche n'ont pas encore pris le virage technologique. À Terre-Neuve-et-Labrador, par exemple, elles se composent généralement de petits bâtiments de moins de 40 pieds de long, sans pont pour la plupart. Certains ne sont peut-être même pas équipés d'un compas ni d'une radio VHF.
- Les navires marchands modernes sont peut-être équipés d'instruments de navigation sophistiqués, mais leurs propriétaires, armateurs et exploitants souhaitent la présence de personnel dans les stations de phare.
- Le nombre de plaisanciers au Canada augmente sans cesse. Habituellement, ces personnes n'ont pas la même formation et ne disposent pas d'autant d'équipement ultraperfectionné que les pilotes de navires commerciaux.
- L'équipement des bateaux de plaisance est laissé à la discrétion de chacun et peut donc varier considérablement.
- Le kayak gagne rapidement en popularité, mais bon nombre de kayakistes n'ont pas de GPS et ne sont pas habitués à l'adversité à laquelle ils doivent souvent faire face sur l'eau.
- Plus que jamais, il est important de maintenir un réseau de sécurité publique, dont les gardiens de phare représentent un élément essentiel. Toute mesure supplémentaire de suppression des postes de gardiens de phare risquerait de mettre en danger la vie des marins au moment même où le gouvernement oriente la population vers une culture de la sécurité.

- Très visibles et reconnaissables, les phares traditionnels aident les petits bateaux à déterminer leur position non seulement la nuit, mais aussi le jour. Ils sont d'un grand secours quand les instruments de navigation à bord de ces bateaux tombent en panne. Les petites structures métalliques destinées à remplacer les phares seront plus difficiles à repérer le jour, parce qu'invisibles de loin.

LES STATIONS DE PHARE AUTOMATISÉES

Le travail du gardien de phare, que ce soit dans une installation automatisée ou non, consiste à inspecter les aides à la navigation (le feu principal et la corne de brume, à supposer qu'il y en ait une) pour s'assurer qu'ils fonctionnent correctement, à signaler toute défectuosité importante et à effectuer les réparations qui sont à sa portée. Il veille aussi à l'entretien général des lieux, par exemple à peindre les structures et à assurer la propreté des terrains.

Dans les stations non automatisées, le gardien contribue au fonctionnement permanent des aides à la navigation. La Garde côtière a informé le comité que, dans les stations entièrement automatisées, ces aides :

- peuvent fonctionner correctement en l'absence d'un gardien de phare;
- sont alimentées en électricité par le réseau électrique ou par des panneaux solaires²¹, et un groupe électrogène à moteur diesel leur fournit une source d'alimentation de secours;
- peuvent fonctionner en permanence sans une présence humaine assidue;
- nécessitent une intervention humaine occasionnelle pour l'entretien des installations, aussi effectué dans les stations tenues par du personnel, où c'est souvent le personnel technique de la GCC qui s'occupe de remplacer un feu défectueux, et non le gardien de phare;
- sont entretenus par le personnel technique de la GCC, lequel effectue tous les travaux d'entretien importants, dans les stations de phare automatisées et celles qui ne le sont pas.

²¹ Selon un témoin entendu par le comité, les lampes LED se prêtent mieux à l'énergie solaire et consomment moins d'électricité. Les unités électrosolaires coûtent au moins 250 000 \$ chacune. Jim Abram, directeur, Discovery Islands-Mainland Inlets, Strathcona Regional District, *Délibérations du comité*, 30 novembre 2010.

Selon la Garde côtière, les phares automatisés sont fiables, atteignant ou surpassant le taux de fiabilité cible de 99 % (voir le Tableau 2)²². Quand un feu tombe en panne dans une station de phare sans gardien, les marins en informent presque immédiatement la Garde côtière, qui se dépêche d'envoyer des techniciens sur les lieux pour remettre le phare en marche²³.

Tableau 2 – Fiabilité des principaux feux côtiers, par région

Année	Terre-Neuve-et-Labrador		Pacifique	
	Gardés	Non gardés	Gardés	Non gardés
2008-2009	99,7 %	99,8 %	100 %	99,9 %
2007-2008	99,1 %	98,4 %	100 %	99,9 %
2006-2007	98,7 %	98,7 %	100 %	99,8 %
Moyenne	99,1 %	99 %	100 %	99,9 %

Source : GCC, avril 2010.

Résumé des observations faites au comité :

- Une présence humaine s'impose pour surveiller les appareils automatisés et signaler les défauts de l'équipement.
- Le taux de fiabilité de 99 % des feux automatisés dans les stations non gardées est trompeur puisqu'il rend compte du temps de non-fonctionnement des feux à partir du moment où on remarque qu'il y a une panne. Les feux sont jugés fonctionnels jusqu'à ce que la panne soit signalée, mais la Garde côtière n'est peut-être pas toujours avisée immédiatement.
- Il faut quelqu'un pour enlever la glace, le grésil, la neige, la buée, le sel et tout ce qui peut rendre le feu moins visible. Il n'y a pas d'autre solution pratique. La buée dans les vitres protégeant le feu est un problème dans presque toutes les stations de phare de la

²² La fiabilité d'un feu est mesurée en fonction de son temps de fonctionnement. La Garde côtière vise un taux de fiabilité moyen de 99 % (la norme internationale), c'est-à-dire que les feux doivent être fonctionnels l'équivalent de 362 jours par année. Sur une période de trois ans, les principaux feux côtiers (gardés et non gardés) doivent être fonctionnels 99 % du temps. Le niveau de fiabilité minimal d'un feu, quel qu'il soit, est de 95 %.

²³ George Da Pont, *Délibérations du comité*, 20 avril 2010.

Colombie-Britannique, auquel les gardiens de phare s'efforcent de remédier à l'aide de ventilateurs et de chauffettes.

- Les feux automatisés tombent souvent en panne. Lorsqu'un feu automatisé ne fonctionne plus, le gardien fait tout en son pouvoir pour le réparer, même temporairement, en attendant l'arrivée des techniciens de la GCC.
- Les feux automatisés continuent d'avoir besoin d'entretien.
- Dans les stations de phare sans gardien, il faut toujours compter un certain temps avant que l'on puisse réparer un feu défectueux, même une fois la panne signalée par les marins. Dans la région du Pacifique, la majorité des stations de phare sont éloignées et accessibles seulement par hélicoptère ou par bateau (si le temps le permet).
- Quand le gardien de phare est incapable de régler un problème, il prévient la base de la Garde côtière de la nature du problème. Cela aide à déterminer combien de techniciens il faut envoyer et lesquels, et à réduire ainsi les coûts d'entretien.
- La Garde côtière a diminué l'intensité de ses feux et les nouvelles lampes DEL (diode électroluminescente) ne peuvent être perçues d'aussi loin.
- En renonçant aux gardiens de phare, on renonce également aux cornes de brume, car celles-ci nécessitent plus de courant que les systèmes d'énergie solaire peuvent en fournir.
- Les cornes de brume automatisées ont besoin d'une surveillance humaine attentive. Les cornes de brume actionnées à l'aide d'un capteur vidéo²⁴ ne sont pas fiables.
- Le gardien veille à la fiabilité des aides à la navigation en assurant la sécurité permanente des lieux. Les stations laissées sans surveillance sont exposées au vol et au vandalisme, surtout celles qui se trouvent à proximité de lieux habités.

²⁴ Un capteur vidéo détecte la présence de brume par la détection d'un faisceau réfléchi.

- Les gardiens assure un niveau très élevé d'entretien. À maints endroits, l'entretien régulier représente une condition essentielle à la préservation de structures d'une grande valeur historique.

LES PHARES AVEC GARDIENS : QUESTIONS RELIÉES À LA SÉCURITÉ

En avril 2010, la ministre des Pêches et des Océans, M^{me} Shea, a indiqué qu'il ne reste qu'une question encore à régler pour terminer avec succès l'automatisation des phares, celle des services offerts par les gardiens en sus de leurs tâches normales, services qu'ils ont assumés au fil des ans, tant de façon officielle qu'officieuse²⁵. La position de la Garde côtière canadienne (GCC) est que ces services ne sont pas directement reliés aux aides à la navigation, ne font pas partie intégrante de leur mandat et appartiennent aux mandats d'autres ministères ou organismes²⁶.

À titre strictement de « gardiens de la lumière », les gardiens de phare peuvent ne plus être aussi nécessaires à la navigation qu'auparavant, mais les participants à nos discussions ont relevé maintes fois que la maintenance des lumières et l'entretien des sites ne représentent qu'une partie de ce que les gardiens de phare font réellement.

Par leur présence même dans des endroits isolés et stratégiques le long des côtes canadiennes, ces gardiens effectuent une large variété d'autres fonctions ou services de sécurité d'une importance capitale pour les marins et les aviateurs.

La question de l'automatisation des phares a soulevé une vive inquiétude sur les deux côtes. La principale préoccupation qui fut exprimée au comité portait sur une possible réduction de la sécurité publique si la Garde côtière met son projet en œuvre.

A. Rapports sur les observations météorologiques

Dans la région du Pacifique, le comité a appris que les gardiens de phare fournissent les données météorologiques transmises aux marins et aux aviateurs et utilisées en soutien aux spécialistes des prévisions météorologiques d'Environnement Canada. (À

²⁵ L'honorable Gail Shea, ministre des Pêches et des Océans, *Délibérations du comité sénatorial permanent des Pêches et des océans*, le 13 avril 2010.

²⁶ George Da Pont, *Délibérations du comité sénatorial permanent des Pêches et des océans*, le 13 avril 2010.

Terre-Neuve-et-Labrador, les gardiens de phare ne fournissent pas ces données à Environnement Canada)²⁷. La côte Ouest craint donc de perdre ce service de rapport des données météorologiques.

Dans la région du Pacifique, les 27 phares avec gardiens fournissent tous de l'information météorologique marine toutes les trois heures pendant le jour, notamment la vitesse et la direction du vent (estimées en plusieurs endroits), la visibilité et l'état de la mer. Les données sont transmises aux centres de Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la GCC qui diffusent l'information sur le canal VHF météo du service de diffusion maritime continue de la GCC. Les SCTM envoient aussi les rapports des gardiens de phare à Environnement Canada, qui est chargé des prévisions météorologiques.

En plus de ces rapports réguliers, le comité a appris que les gardiens de phare présentent des rapports météorologiques spéciaux lorsque les conditions météo changent de façon importante (en ce qui a trait à la visibilité, au vent et aux conditions des vagues) pour que les marins et les aviateurs soient prévenus des augmentations alarmantes de vents et de hauteur des houles. Ces avertissements reposent souvent sur leurs observations de la détérioration des conditions en mer, à vue des phares.

Dans 17 des 27 phares, les gardiens fournissent de l'information météorologique supplémentaire destinée à l'aviation (température, point de rosée (humidité) et conditions nuageuses). Environnement Canada envoie les données à NAV CANADA, une entreprise privée chargée des services météorologiques pour la navigation aérienne. À deux phares, les gardiens présentent toutes les six heures leurs observations météorologiques qui sont partagées à l'échelle internationale. Dans 23 des 27 phares, les gardiens recueillent deux fois par jour des données sur la température et les précipitations, et contribuent ainsi au maintien des archives sur le climat en Colombie-Britannique²⁸.

Environnement Canada collige l'information nécessaire pour dresser les prévisions météorologiques et les avertissements en provenance de multiples autres sources²⁹,

²⁷ Sur la côte Atlantique, c'est seulement à l'île Machias Seal que ce sont les gardiens qui communiquent les observations météorologiques (deux fois par jour).

²⁸ Ils appartiennent au réseau coopératif canadien d'observation du climat, qui compte quelque 650 emplacements au pays.

²⁹ Partout au Canada, le réseau d'observation principal reçoit toutes les heures les observations de 600 stations météo automatisées, de 77 bouées, 54 stations d'observation automatisées à bord de navires et plus de 230 observations d'aéroport fournies par NAV CANADA, sans parler des images satellites.

notamment les stations météo, les bouées météo automatiques, et les observateurs météo contractuels. Dans la région du Pacifique, Environnement Canada, a donné gardiens de phare une formation aux en utilisation des instruments et en préparation de rapports³⁰.

Les cadres d'Environnement Canada ont indiqué au comité que les rapports météorologiques des gardiens de phare sont utiles, mais non essentiels. Ils s'ajoutent simplement aux autres données des autres sources pour confirmer les prévisions météo et peuvent inciter les prévisionnistes d'Environnement Canada à modifier leurs prévisions, mais leur valeur est limitée et ils ne constituent qu'un supplément au réseau de base d'Environnement Canada pour deux raisons .

- Les phares de la GCC étant dotés d'une instrumentation minimale, les observations sont moins précises et complètes (en de nombreux endroits, la vitesse du vent n'est qu'évaluée et non réellement mesurée).
- Les données et information provenant des phares automatisés et d'autres éléments du réseau d'observation d'Environnement Canada sont recueillies sur une base horaire, 24 heures par jour, tandis que les observations des gardiens ne sont relevées qu'aux trois heures, pendant le jour.

Sur le plan des prévisions météo, il est important, nous dit-on, d'avoir des observations précises et horaires pour comprendre les tendances météo³¹.

En matière de fiabilité, les stations météo automatisées terrestres dans la région du Pacifique (qui consignent la vitesse et la direction du vent, mais non l'état de la mer) sont disponibles 95 % du temps tandis que dans le cas des bouées météo, le pourcentage tombe à 90 % environ dans tout le Canada. Dans ce dernier cas, il y aurait interruption de service généralement pendant les tempêtes, à la fin de l'hiver. Les instruments sont soumis à la vague scélérate ou aux fortes vagues, ce qui nuit gravement au système de communication.

Les cadres d'Environnement Canada ont par la suite fait remarquer au comité qu'en cas de retrait de tous les gardiens de phare qui restent dans la région, on étudierait la possibilité d'ajouter des stations météorologiques automatiques, mais les coûts afférents seraient raisonnables.

³⁰ Sauf dans le cas de cinq stations météo automatisées de la Garde côtière, Environnement Canada fournit l'équipement météorologique.

³¹ Dave Wartman, directeur, Surveillance atmosphérique, Service météorologique du Canada (SMC); *Délibérations du comité*, le 26 octobre 2010.

De même, NAV CANADA a indiqué que les rapports des gardiens de phrase ne sont pas essentiels en matière d'information météo destinée à l'aviation; les gardiens ne présentent en effet que de l'information « additionnelle »³².

La Garde côtière, quant à elle, déclare qu'avant de procéder à l'automatisation, elle travaillerait de concert avec Environnement Canada et NAV CANADA pour évaluer tout écart en termes de besoins dans le domaine.

Résumé des observations faites au comité :

- Les gens qui vivent le long de la côte ont besoin de rapports précis des conditions météo locales. En Colombie-Britannique, les marins et les pilotes d'hydravion planifient leurs voyages largement en fonction des rapports météo des gardiens de phare.
- Sur les deux côtes, le réseau actuel de stations et de bouées météo automatisées d'Environnement Canada est souvent en dérangement et inopérant.
- L'équipement météorologique automatisé brise fréquemment lors de phénomènes météorologiques extrêmes, précisément au moment où ils sont le plus nécessaires. Une panne peut prendre des semaines ou des mois à être réparée, spécialement pendant une longue période de mauvais temps.
- Les bouées automatisées sont exposées aux pannes. Dans la région du Pacifique, celles-ci peuvent parfois durer des mois, selon la disponibilité de temps navire de la Garde côtière à allouer au transport de techniciens d'Environnement Canada.
- Presque chaque jour, les données de quelques stations automatisées sont dites « non disponibles ».
- Même lorsqu'elles sont en bon état de fonctionnement et de transmission, les bouées météo de base et les systèmes météorologiques automatisés ne donnent pas de renseignements suffisants pour permettre de prévoir des conditions actuelles ou imminentes. Ils fournissent la vitesse et la direction du vent, mais ne présentent aucune donnée sur les conditions de la mer ou la visibilité.

³² Rudy Kellar, vice-président, Exploitation, NAV CANADA, *Délibérations du comité*, le 23 novembre 2010.

- Les bouées au large donnent plus d'information, mais celle-ci est axée sur le trafic commercial en mer ainsi que les marins compétents et adéquatement équipés.
- Les observations transmises par les gardiens de phare comprennent de l'information sur l'état de la mer que les systèmes automatisés ne peuvent fournir (même en bon état de fonctionnement). Les gardiens sont capables d'évaluer et d'indiquer la différence de vitesse du vent à quelques centaines de pieds de la côte.
- Les renseignements météo automatisés sont souvent erronés; les capteurs météorologiques présentent un risque élevé d'erreur. Les gardiens de phare, quant à eux, sont fiables et constants dans leurs rapports de conditions météo. Un système automatisé ne peut concurrencer un être humain en termes d'exactitude et d'observations.
- Environnement Canada doit souvent modifier ses prévisions et apporter des avertissements météo par suite d'observations par les gardiens de phare.
- On peut s'attendre à une augmentation du nombre d'accidents s'il n'y a plus de rapports par les gardiens de phare, car les rapports automatisés ne sont pas toujours disponibles ni aussi détaillés.
- Les recherches indiquent que la météo est un facteur déterminant dans presque tous les décès reliés à des accidents de pêche. Le retrait des gardiens de phare fera baisser la fiabilité des données météo et, par suite, provoquera des décès.

B. Rapports sur les conditions de la mer et les conditions météorologiques

Le comité a appris que les gardiens de phare tant de la région du Pacifique que de celle de Terre-Neuve-et-Labrador fournissent de l'information météo supplémentaire aux marins et aux pilotes locaux sur demande. Ces observations se fondent sur les connaissances qu'a le gardien des conditions locales du vent et de la mer, ainsi que sur ses évaluations visuelles.

1. Les marins

Par leur position stratégique, la plupart des phares donnent systématiquement aux marins des renseignements sur les conditions atmosphériques et marines locales. Les gardiens fournissent des données toutes récentes et propres à la région sur le temps et l'état de la mer

(comme la visibilité, les vents, l'état de la mer). Le comité a appris que pour les marins, ne pas les consulter leur ferait courir le risque de mauvaises conditions en cours de route.

Résumé des observations faites au comité :

- À Terre-Neuve-et-Labrador et en Colombie-Britannique, les conditions atmosphériques sont imprévisibles le long de la côte. À cause des vents, des courants et des microclimats, les conditions météorologiques peuvent changer radicalement sur de courtes distances, par exemple lorsque le vent est contraire à la marée.
- Le temps peut changer plus vite qu'Environnement Canada ne peut le prévoir.
- Des données sur les conditions météorologiques locales, exactes et en temps réel sont absolument essentielles à la prise de décision. Le fait de savoir qu'on peut prendre le départ de façon sécuritaire signifie que le trafic commercial peut se régulariser avec efficacité; par ailleurs, savoir quand se mettre à l'abri peut faire la différence entre la vie et la mort.
- La perte des services météorologiques locaux destinés à la marine et à l'aviation pourrait avoir des incidences économiques sur les industries marines.
- Les gardiens de phare fournissent de l'information stratégique aux navires, particulièrement aux petits bateaux, qui ne sont pas équipés d'instruments météo perfectionnés, surtout en cas de panne des systèmes électroniques.
- Par leur emplacement plus élevé que les navires, les gardiens de phare reçoivent des demandes de direction de la part des marins de la région de Terre-Neuve-et-Labrador pour contourner les glaces épaisses. De même, ils peuvent prévenir les pêcheurs qu'ils risquent de perdre leur attirail de pêche à cause des banquises ou des icebergs.

2. Aviateurs

Les pilotes d'hydravion de la côte de la Colombie-Britannique font également appel aux gardiens de phare pour avoir des renseignements météo de première main pour planifier leur vol. Pour eux, ce sont les cours d'eau côtiers qui sont leur piste de décollage. C'est

auprès des gardiens de phare qu'ils obtiennent les données en matière de visibilité, de nébulosité, de météo en général et de vents.

En matière de météorologie aéronautique, NAV CANADA fournit des services d'observation météo dans les aéroports ainsi que dans d'autres endroits opérationnels importants au Canada, grâce à un programme d'observation humaine et à ses propres stations automatisées. L'entreprise possède et exploite des caméras météo en des endroits précis disséminés dans le pays pour accroître le service de renseignements météo destinés aux pilotes, dans le cadre d'un programme relativement nouveau. Dix caméras météo à objectif grand-angle prennent, toutes les dix minutes, une photo accessible par Internet aux pilotes et aux régulateurs de transport aérien pour les guider dans leur décision avant leur vol³³.

Étant donné que les phares de la Colombie-Britannique sont situés dans des endroits clés, NAVCAN a informé le comité qu'elle avait conclu une entente avec le ministère des Pêches et des Océans pour installer des caméras dans certains d'entre eux.

Résumé des observations faites au comité :

- Les rapports météorologiques fournis par les gardiens de phare sont essentiels aux pilotes d'hydravions commerciaux et privés qui volent dans les zones côtières de la Colombie-Britannique. Les données météorologiques sont très importantes pour les pilotes car les choses se passent vite en avion.
- Les pilotes ont besoin de ces rapports que leur donnent les gardiens de phare, car, c'est connu, la situation météorologique change rapidement sur les côtes de la Colombie-Britannique. Cette province est un des endroits les plus hasardeux au monde où voler.
- Les pilotes d'hélicoptères de la GCC eux-mêmes consultent les rapports météorologiques des gardiens de phare avant d'amorcer leurs tâches quotidiennes.
- Quand on pilote un hydravion dans la zone côtière de la Colombie-Britannique, tous les renseignements météo disponibles pendant le vol sont précieux.

³³ L'entreprise enrichit graduellement son réseau de caméras numériques à résolution supérieure.

- La météo est un facteur déterminant dans la plupart des accidents d'hydravion. De meilleurs rapports météorologiques auraient sûrement permis d'éviter bon nombre d'accidents qui se sont produits le long de la côte au fil des ans.
- Les pilotes obtiennent de la part des gardiens de phare de l'information essentielle qu'ils ne pourraient obtenir autrement. Les caméras à elles seules ne pourraient peut-être pas fournir toute l'information nécessaire et, de plus, elles présentent des risques de panne, généralement par mauvais temps lorsque leurs renseignements sont les plus indispensables.
- La perte de cet important service assuré par les gardiens va mettre en péril la sécurité de plusieurs milliers de passagers qui voyagent par hydravion chaque année.

C. Aide aux navires et aux personnes en détresse

L'engagement du Canada dans des activités de recherche et de sauvetage (SAR) émane de sa responsabilité d'assurer la sécurité de ses citoyens. De plus, le Canada adhère à la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (1979) et à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui affirme que « [t]out Gouvernement contractant s'engage à assurer que toutes les dispositions nécessaires seront prises pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer auprès des côtes. »

Il incombe à la Garde côtière de fournir les ressources maritimes en soutien aux activités SAR dans les secteurs de responsabilité fédérale. Le Canada repose sur des ressources comme les navires de la GCC, les navires et les hélicoptères de la Marine canadienne et les milliers de navires et de bénévoles de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC)³⁴. Le système SAR peut aussi compter sur d'autres ressources locales et les navires de passage qui se trouvent à proximité de l'incident.

Les opérations SAR sont coordonnées par les centres de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) qui dirigent les actions de la Défense nationale et de la Garde

³⁴ La GCAC est un organisme à but non lucratif, composé de pêcheurs commerciaux et de plaisanciers qui offrent leur temps et leur embarcation ainsi que de bénévoles des collectivités locales qui s'engagent pour manœuvrer les bateaux d'intervention communautaires.

côtière en cas d'incident SAR aérien et maritime³⁵. Ces centres comptent des coordonnateurs SAR en poste 24 heures par jour, 365 jours par année, qui envoient les ressources les plus efficaces selon l'incident. Les services de communications et de trafic maritime (SCTM) de la Garde côtière jouent un rôle clé au sein de ce réseau³⁶ en répondant aux appels de détresse de personnes ou de navires.

La Garde côtière a fait remarquer au comité qu'en l'absence de navires de passage, les JRCC font appel aux ressources de la Garde côtière, y compris aux gardiens de phare, si nécessaire. Toutefois, ces derniers, à la différence du personnel SAR à temps plein et ayant reçu une formation complète, n'appartiennent pas au système SAR officiel. En effet, ils ne reçoivent aucune formation en recherche et sauvetage, et leur équipement se limite à ce qui est nécessaire au fonctionnement de leur phare. Il leur arrive à l'occasion d'être appelés pour participer à une opération SAR, mais uniquement si l'incident est dans leur voisinage immédiat et sous réserve de leurs capacités. En d'autres mots, les gardiens de phare joueraient un rôle de recherche et sauvetage seulement parce qu'ils se trouvent sur les lieux, tout comme on le demanderait à un navire de passage.

Bref, la Garde côtière a indiqué au comité que le système SAR du Canada ne reposait pas sur les gardiens de phare et que le système ne souffrirait nullement de leur retrait.

Par ailleurs, le comité a entendu bon nombre de récits de personnes en détresse qui avaient été secourues par des gardiens de phare. En Colombie-Britannique, par exemple, le gardien du phare de Trial Island près de Victoria a signalé la présence de 21 kayakistes qui avaient chaviré dans le sillage d'un bateau, l'été dernier. D'ailleurs, par leur intervention à point nommé, les gardiens de ce phare ont joué un rôle déterminant dans le sauvetage de nombreux kayakistes, au cours des dernières années.

En octobre dernier, les gardiens du phare de Green Island à Fortune Bay (Terre-Neuve), au large de la péninsule de Burin, ont sauvé un homme et sa mère qui revenaient chez eux à Saint-Pierre et Miquelon lorsqu'une tempête a éclaté de façon imprévisible. Les gardiens ont réussi à remorquer leur bateau à la rive et les ont hébergés cinq jours, tant que la

³⁵ On compte trois centres de coordination des opérations de sauvetage au Canada, situés à Esquimalt (Victoria), à Halifax et à Trenton, ainsi que deux centres secondaires, à Québec et à St John's.

³⁶ Il y a cinq centres des SCTM dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador et cinq dans la région du Pacifique. Ces centres fournissent des services de communication et de trafic maritimes à la collectivité maritime et le grand public 24 heures par jour, 365 jours par année.

tempête ne s'est pas calmée. Sans les gardiens du phare, ces personnes auraient eu bien peu de chances de survivre.

Résumé des observations faites au comité :

- Il n'y a aucun doute que les gardiens de phare contribuent à sauver des vies.
- Les gardiens de phare gardent toujours leur radio VHF syntonisée au canal 16 (la fréquence internationale de détresse), sont efficaces dans le secteur qu'ils peuvent voir et repèrent fréquemment des marins en détresse.
- Les phares ont été construits dans des endroits stratégiques le long de la côte (dans des endroits de grand achalandage, présentant un danger particulier, au confluent d'eaux navigables); les gardiens sont donc dans une position unique pour signaler la présence de personnes ou de navires en détresse.
- Les gardiens de phare ont joué un rôle actif dans de nombreuses opérations de sauvetage, que ce soit à titre de détecteurs de première ligne ou comme secouriste lors d'incidents.
- Il y aurait lieu d'augmenter la participation des gardiens de phare dans des opérations SAR en leur accordant un meilleur équipement et une formation plus poussée³⁷.
- Dans certains cas, les gardiens se sont vu retirer leurs bateaux ce qui les empêche de prendre part à des opérations SAR.
- Lorsque des personnes en détresse ont réussi à parvenir à la rive, c'est grâce à la présence du gardien, pas à celle du phare. Un phare vide et automatisé est inutile pour une personne en détresse.
- L'intérêt envers les expériences en milieux sauvages dans des régions reculées et distantes des côtes est en croissance constante. De plus en plus de gens de la ville se rendent dans des régions isolées, mais bon nombre n'ont ni les connaissances ni les habiletés nécessaires à leur survie, en cas de difficultés en mer.

³⁷ Les gardiens de phare reçoivent une formation en manœuvre élémentaire de bateaux, en premiers soins et RCR, sur les fonctions d'urgence en mer et sur le transport des blessés.

- Dans leurs efforts de sauvetage, la GCC peut souvent profiter des atouts précieux que sont la connaissance du milieu local, l'intelligence et l'expérience des gardiens de phare.
- Les gardiens facilitent les communications en relayant de faibles signaux ou appels de détresse provenant de zones de silence pour les communications radio. Ils constituent un lien précieux de communication dans des endroits où il n'existe pas de services cellulaires.
- À Terre-Neuve-et-Labrador, le terrain accidenté le long de la côte nuit aux communications par radio VHF et parfois même les empêche complètement à l'intérieur des baies et des anses, qui sont pourtant des aires récréatives et des endroits de pêche fort populaires.
- Les gardiens de phare jouent un rôle important dans la diminution du nombre d'opérations SAR. En effet, remorquer des bateaux échoués ou qui ont des problèmes de moteur, alimenter en carburant ou tout simplement donner des directions, voilà autant de mesures de prévention qui empêchent une situation de se détériorer au point de provoquer une opération SAR.
- Il est possible de demander aux gardiens de phare de surveiller les bateaux pour repérer un bateau dont on signale le retard ou la disparition.
- Plusieurs marins, particulièrement les plaisanciers et les pêcheurs, sont rassurés par la présence de phares avec gardiens, car ils peuvent y trouver secours, en cas de besoin. Savoir qu'ils vont y trouver quelqu'un est réconfortant.
- Avec le déclin (dans certaines régions) du nombre de flottilles de pêche, il y a moins de bateaux présents sur les lieux pour prêter secours. Bon nombre de petits bateaux soumis à un régime de contingentement s'éloignent davantage des côtes, seuls, pendant la saison et en contexte « du poisson directement au marché », c'est-à-dire lorsque les prix sont les plus intéressants, mais les conditions, les plus difficiles.
- Les phares avec gardiens offrent asile et premiers secours. Très souvent, les gens se rendent au phare à la suite d'un problème physique ou mécanique. Pour les randonneurs,

les kayakistes et autres touristes dans des lieux isolés, c'est le gardien de phare qui est la personne ressource fiable la plus proche.

- La valeur des vies sauvées par les gardiens de phare ne peut se comparer aux économies réalisées en automatisant les phares.

LES STATIONS DE PHARE GARDÉES : LEURS MULTIPLES RÔLES

Les gardiens exercent d'autres fonctions et offrent des services importants non liés à la sécurité maritime, dont les organismes gouvernementaux et le public tirent profit.

Dans la région du Pacifique, le comité a été informé que des gardiens de phare appuient d'importantes recherches scientifiques. Par exemple, ils font de l'observation climatologique pour le compte d'Environnement Canada, aident à protéger, et parfois à réinitialiser, l'équipement de surveillance des tsunamis et des séismes pour Ressources naturelles Canada, et mesurent quotidiennement la température et la salinité de l'eau pour l'Institut des sciences de la mer du ministère des Pêches et des Océans³⁸.

Les gardiens de phare du littoral du Pacifique participent également au B.C. Cetacean Sightings Network, un programme visant à consigner les observations de baleines, de dauphins, de marsouins et de tortues de mer, toutes des espèces menacées ou en péril. Le Network considère comme irremplaçables les observations de baleines consignées par les gardiens de phare, surtout dans les régions éloignées, et il les utilise à des fins de recherche scientifique et de conservation.

À Trial Island (près de Victoria, en Colombie-Britannique), où se trouve la plus grande concentration d'espèces de plantes rares et en péril en Amérique du Nord, le MPO et B.C. Parks ont conclu une entente de partenariat visant à protéger l'écosystème. Les gardiens du phare de l'île sont des intendants bénévoles d'une réserve écologique provinciale; ils gèrent les ressources végétales sur place et protègent le milieu naturel.

Les phares situés dans des parcs nationaux ou provinciaux sont très visités par les randonneurs. En été, le personnel des parcs est sur place pour les assister, mais en hiver, les

³⁸ On raconte que ces mesures sont prises dans certaines stations depuis 1936. Cette information sert à déterminer la période approximative de ponte des œufs de hareng, de migration du poisson et de frai des huîtres.

gardiens de phare sont les seuls résidents qui peuvent secourir les randonneurs blessés (c.-à-d. leur donner les premiers soins). Ils contribuent également à la coordination des évacuations sanitaires. Au phare de Carmanah Point, situé sur la côte ouest de l'île de Vancouver, à l'entrée nord-ouest du détroit Juan de Fuca, les gardiens de phare observent la faune (p. ex., les loutres de mer, les oiseaux et les grands carnivores comme les loups, les couguars et les ours) et font rapport aux gardiens de Parcs Canada et à d'autres organismes gouvernementaux pour alimenter leurs bases de données. Ils installent des panneaux d'information à l'intention des randonneurs si des animaux dangereux se trouvent dans les parages, font enquête quand on leur signale la présence d'animaux blessés et confirment l'observation de pistes de carnivores.

Six des 24 phares surveillés de la Colombie-Britannique sont accessibles à pied par des sentiers de randonnée; ils sont tous situés sur la côte ouest de l'île de Vancouver et sont visités par des touristes.

Le comité a appris que des activités variées se rapportant au tourisme font maintenant partie de la routine quotidienne de nombreux gardiens de phare. Les phares constituent un pôle d'attraction touristique majeur et, à Terre-Neuve-et-Labrador, où la plupart des phares sont accessibles par la route, les gardiens de phare, en plus de leurs tâches courantes, font également des relations publiques. Les habitants des collectivités côtières estiment que les gardiens de phare sont des atouts touristiques, ou des « ambassadeurs du tourisme » comme ils les appellent souvent, parce qu'ils améliorent l'expérience des visiteurs en leur racontant des histoires captivantes sur l'endroit.

Dans une des stations de la province, à Long Point, le gardien de phare ne se trouve pas « au » phare ou « dans » le phare, mais dans un petit bureau situé tout près et qui n'offre même pas une vue sur l'océan. Il occupait auparavant un point d'observation des pêcheurs et des phoquiers bien connu, jusqu'à son déménagement il y a quelques années. Les pêcheurs locaux se plaignent avec véhémence de l'absence du gardien pour surveiller les eaux, mais les groupes voués au tourisme applaudissent son rôle auprès des visiteurs.

Les stations de phare gardées participent également au Programme de surveillance côtière de la GRC, créé dans le but de favoriser l'identification des personnes, des bateaux, des véhicules et des aéronefs pouvant constituer une menace à la sécurité du Canada ou être impliqués dans des activités illégales (p.ex., importation de drogues et immigration illégale). Tous les citoyens des collectivités côtières sont invités à participer au programme, notamment les

marins et la Garde côtière auxiliaire canadienne. Étant donné qu'ils se trouvent dans des postes d'observation élevés et qu'ils possèdent une bonne connaissance du trafic maritime local, les gardiens de phare sont en excellente position pour être les « yeux et les oreilles » supplémentaires de la GRC. En fait, on a estimé que leur présence a un effet dissuasif sur les activités illégales.

Plusieurs habitants des deux côtes ont indiqué que les phares gardés sont importants parce qu'ils sont souvent la seule présence fédérale dans les régions rurales ou éloignées, ou dans les régions côtières autrement inhabitées. Par conséquent, ils constituent un bon moyen de faire flotter le drapeau et de démontrer la souveraineté nationale.

Les participants à nos discussions, particulièrement ceux de la région du Pacifique, ont estimé que les gardiens de phare pourraient faire plus, et que le mandat des phares gardés pourrait être élargi pour y inclure l'aide à d'autres organismes gouvernementaux dans l'exécution de leurs programmes.

Par exemple, les phares pourvus en personnel pourraient entreposer du matériel de nettoyage en cas d'urgence maritime; le fait d'avoir ce type de matériel sur place permettrait d'améliorer le temps de réponse dans les régions éloignées. La surveillance environnementale et le signalement des incidents représenteraient également des fonctions importantes, en raison de l'augmentation prévue du trafic maritime. À cet égard, le gardien de phare de Carmanah Point est souvent revenu dans les discussions comme le premier à avoir rapporté la nappe de pétrole provenant du *Nestucca* qui se dirigeait vers l'ouest de l'île de Vancouver en 1988; on a estimé que sa rapidité à sonner l'alerte a permis aux organismes gouvernementaux de mettre promptement en branle les mesures d'intervention appropriées.

Certaines personnes espèrent qu'on élargira le rôle des stations de phare gardées de la région du Pacifique afin qu'elles puissent servir également d'escales d'avitaillement pour les hélicoptères, d'installations de recherche pour des organismes gouvernementaux, des universités et des organisations non gouvernementales, et de points d'escale pour les services de RES. D'autres suggestions ont été faites au comité, dont celles-ci : utiliser formellement les phares comme des plateformes pour surveiller les flottes de pêcheurs et observer le trafic maritime; reconnaître que les gardiens de phare offrent des services utiles, comme aider les touristes et leur donner de l'information; améliorer les rapports météorologiques des gardiens de

phare et former ces derniers pour qu'ils puissent veiller à l'entretien des caméras météo de NAV Canada.

On a aussi fait comprendre au comité que les phares gardés devraient être perçus comme des plateformes polyvalentes; l'infrastructure est déjà en place, leur emplacement est stratégique et les gardiens sont en mesure de contribuer à n'importe quelle opération gouvernementale, à tout moment. Les gardiens de phare ont été décrits aux membres du comité comme des personnes capables d'effectuer plusieurs tâches et de s'adapter facilement aux différents rôles qui leur sont confiés dans leur travail (p.ex., ils peuvent, de façon simultanée, surveiller les fréquences radio VHF, garder un œil sur les conditions météorologiques changeantes, observer visuellement le trafic maritime ou aérien, etc.).

Le comité s'est souvent fait dire que les gardiens de phare pourraient faire davantage. En réalité, le comité a appris que les gardiens de phare *en faisaient plus* jusqu'à ce que la GCC commence à prendre des mesures pour réduire leurs tâches dans le cadre de son processus d'automatisation des phares.

Résumé des observations faites au comité :

- Le comité s'est laissé dire que la Garde côtière avait entrepris de minimiser le rôle et les capacités des stations de phare gardées dans le but de faciliter la suppression des postes de gardien de phare, et que les gardiens avaient tenté pour leur part d'améliorer leur offre de services bénévoles.
- Certains intervenants ont avancé que depuis 1998, année où le gouvernement du moment a suspendu le processus d'automatisation des phares, la direction de la GCC a réduit intentionnellement les tâches des gardiens de phare et les services qu'ils offrent, dans le but de rendre leurs fonctions superflues et de faire en sorte que la suppression de leur poste devienne inévitable. De nombreux exemples à l'appui de cette thèse ont été fournis en Colombie-Britannique. Voici quelques-unes des mesures qu'aurait prises la GCC dans cette province :
 - Dissuader les gardiens de phare de participer aux opérations de recherche et de sauvetage, allant même jusqu'à retirer les embarcations de service à certaines stations, ce qui a forcé les gardiens à apporter leur propre embarcation.

- Retirer les cornes de brume de la majorité des stations de phare, si bien que seules trois stations en possèdent une aujourd'hui.
 - Réduire la fréquence des rapports météorologiques, de un toutes les heures durant le jour à un toutes les trois heures.
 - Réduire la quantité de renseignements météorologiques fournis aux aviateurs par 17 stations, et priver 10 autres stations de la capacité de fournir de tels renseignements.
 - Rabaisser les critères de veille météorologique afin de donner beaucoup plus de mal aux gardiens de phare à rapporter des changements significatifs dans leurs bulletins météo « spéciaux » (c.-à-d. leurs rapports immédiats sur les variations importantes des conditions météorologiques).
 - Éliminer graduellement divers programmes de formation.
- Des gestionnaires de la Garde côtière entendus par le comité ont cependant déclaré que certaines tâches avaient été supprimées parce qu'elles ne faisaient pas partie des attributions officielles de la Garde côtière.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

La dernière fois que la Garde côtière a tenté de supprimer les postes restants de gardien de phare, au milieu des années 1990, son projet a suscité une levée de boucliers. Quand il a comparu devant le Comité en avril 2010, le commissaire de la Garde côtière a proposé que le Comité cherche à déterminer si l'opinion à ce sujet avait changé³⁹.

Nous avons pu constater que l'automatisation des phares continue de susciter une vive opposition, surtout en Colombie-Britannique. L'opinion des gens n'a pas changé.

La seule voix appuyant le projet de la Garde côtière a été celle de la B.C. Chamber of Shipping (COS), laquelle, estimant « qu'il n'y a pas de fonction humaine qui ne puisse être remplacée aujourd'hui par la technologie⁴⁰ », prône la reprise du programme d'automatisation. Les autres personnes, groupes et organisations qui ont fait des représentations

³⁹ George Da Pont, *Délibérations du Comité*, 20 April 2010.

⁴⁰ Stephen Brown, capitaine, président de la Chamber of Shipping of British Columbia, lettre au président du comité, 24 août 2010. La COS représente le transport maritime intérieur et international dans la région (propriétaires de navires, B.C. Ferries, sociétés d'affrètement de navires, transport de marchandises par navire, gares maritimes, administrations portuaires, pilotes, et sociétés de soutien et de service maritimes).

au comité, en personne, par lettre ou par courriel – et il y en a eu des centaines – étaient soit catégoriquement contre l’automatisation, soit opposées à une démarche globale.

Par exemple, l’International Ship-Owners Alliance of Canada⁴¹ de Vancouver, dont les membres appartiennent à la COS, est fortement opposée au projet, et a dit au comité que la COS n’avait en fait jamais consulté ses membres avant de prendre position⁴².

D’importantes organisations se sont prononcées contre l’automatisation des phares, notamment les suivantes : Seaspans, la plus grande entreprise de transport maritime du Canada; la B.C. Floatplane Operators Association, qui représente les exploitants d’hydravions de la Colombie-Britannique; la BC Ferry and Marine Workers’ Union, qui compte plus de 4 000 membres; la Fish, Food and Allied Workers, qui représente 20 000 travailleurs à Terre-Neuve-et-Labrador, dont la plupart travaillent dans l’industrie de la pêche; et la section locale 2183 des TCA-Canada, qui représente les travailleurs du centre des Services de communication et de trafic maritimes de la région du Pacifique de la GCC – un groupe de fonctionnaires qui savent de première main en quoi consiste le travail des gardiens de phare. (On trouvera aux sections « Liste de témoins » et « Mission d’étude » la liste des particuliers et des organisations qui ont participé à notre étude.)

Le comité souhaite formuler quelques observations sur la question de l’automatisation des phares dans le contexte de la sécurité publique.

Les feux automatisés sont devenus courants au Canada comme ailleurs, et leur fiabilité est établie dans la mesure où les marins de ces régions ont au moins accepté ce changement; ces feux sont considérés comme opérationnels à moins qu’une défaillance soit signalée. L’objectif de fiabilité de 99 % dans les phares automatisés établi par la Garde côtière suppose que celle-ci est toujours immédiatement informée par les marins dès qu’une défektivité se produit, ce qui n’est pas nécessairement le cas. Si un feu devient imperceptible en raison de la neige, du grésil, de glace ou des déjections d’oiseaux, ou s’il est obscurci par la condensation, et s’il n’y a personne sur place pour le nettoyer, il est pratiquement inopérant.

⁴¹ L’ISAC est le porte-parole des propriétaires, administrateurs et exploitants nationaux et internationaux de navires de commerce, ce qui représente une flotte de plus de 500 navires océaniques et plus de 10 000 salariés employés en mer et à quai.

⁴² Kaity Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale de l’International Ship-Owners Alliance of Canada Inc., *Délibérations du comité*, 30 novembre 2010. Lors de la même rencontre, quelqu’un a dit que la B.C. Chamber of Shipping appuyait l’automatisation des phares pensant que ça l’aiderait à obtenir des aides à la navigation adaptées aux grands navires.

Cependant, ce ne sont pas l'intensité, les particularités ou la portée des feux automatisés qui préoccupaient au premier chef les gens⁴³. Ce qui inquiète le plus les gens, c'est la disparition de services essentiels à la sécurité publique assurés par les gardiens de phare, services pour la plupart préventifs. Sur les deux côtes, les interlocuteurs du comité ont parlé éloquemment des questions de sécurité publique, disant des gardiens de phare qu'ils sont « yeux et les oreilles » de la côte et rappelant la mission de la Garde côtière en matière de sécurité et la devise de celle-ci : « Sécurité d'abord, service constant ».

On voit dans les gardiens de phare un complément indispensable des outils techniques déployés; ils constituent l'ultime sauvegarde et font office de filet de sécurité. À cet égard, on a rappelé à maintes reprises au comité que le matériel électronique de navigation n'est ni infaillible, ni à l'abri des pannes.

En Nouvelle-Écosse, où il n'y a plus de gardiens de phare, les pêcheurs ont donné à comprendre au comité qu'ils leur manquaient. Là aussi, les gardiens de phare étaient les « yeux et les oreilles » des marins et un important facteur de sécurité, fournissant de précieux renseignements sur le temps et l'état de la mer. Les gardiens de phare s'équipaient souvent eux-mêmes de postes de radio BP, puis plus tard de postes de radio VHF, pour communiquer. Si les pêcheurs d'aujourd'hui comptent sur du matériel électronique pour la navigation, ils continuent néanmoins d'apprécier la présence des gardiens du phare de l'île Machias Seal, le dernier phare habité des Maritimes.

Dans la région du Pacifique et dans celle de Terre-Neuve-et-Labrador, les usagers ont tous dit essentiellement la même chose : les gardiens de phare sont indispensables, un appareil électronique n'est pas aussi sûr ni aussi fiable qu'un gardien de phare qui scrute attentivement le ciel et la mer, et la technologie ne peut pas remplacer le bagage et le jugement d'un gardien de phare expérimenté. Comme quelqu'un l'a dit lors d'une des rencontres, nos avions sont équipés du matériel de navigation le plus moderne, mais il ne viendrait à l'idée à personne d'y voler sans pilote.

La Garde côtière a pour politique de revoir régulièrement les systèmes d'aide à la navigation pour vérifier si les risques pour la sécurité ont changé à certains endroits et, le cas échéant, prendre les mesures qui s'imposent – un processus qui repose normalement sur des

⁴³ En Nouvelle-Écosse, les pêcheurs ont dit déplorer le manque d'éclat des feux automatisés alimentés à l'énergie solaire, par comparaison avec la qualité des feux qui étaient auparavant alimentés par générateur ou directement sur le réseau électrique de la province.

consultations des groupes d'usagers concernés. Cette politique ne s'applique cependant qu'aux aides à la navigation (comme les feux), et non à la fonction de gardien de phare.

Les particuliers et groupes que le comité a entendus dans la région du Pacifique lui ont fait valoir qu'en supprimant les postes de gardien de phare, on portera atteinte à la sécurité maritime du fait que les marins seront privés des renseignements météorologiques extrêmement fiables et précis que leur fournissent les gardiens de phare, renseignements particulièrement précieux par mauvais temps⁴⁴. Bien sûr, si les postes de gardien de phare étaient supprimés, Environnement Canada pourrait installer de nouvelles stations et bouées météorologiques automatisées et continuer ainsi de respecter ses propres normes en matière de météo, mais la qualité des bulletins de météo marine dont se servent les marins s'en trouverait amoindrie.

En Colombie-Britannique, les gens ont répété au comité que les systèmes automatisés d'observations météorologiques produisent des résultats qui manquent de précision et de fiabilité, que les systèmes tombent souvent en panne – en général quand on en a le plus besoin – et que les réparations sont longues, et qu'ils fournissent une information incomplète dans la mesure où ils ne couvrent pas l'état de la mer, la visibilité et les autres aspects des conditions locales qui sont importants pour les usagers. Apparemment, ils produisent même parfois des informations erronées.

Les gardiens de phare offrent par ailleurs des informations en temps réel extrêmement utiles sur le temps qu'il fait. On a dit encore et encore au comité combien cette information était cruciale pour planifier sa course et durant un voyage.

Qui plus est, l'élimination des postes de gardien de phare va forcément priver les opérations de recherche et de sauvetage et les autres opérations d'assistance de la participation des gardiens de phare. Ceux-ci jouent souvent un rôle crucial dans les opérations de recherche et de sauvetage, et qu'ils se portent par ailleurs souvent au secours de navires et de personnes en détresse de manière plus discrète.

Bien que les gardiens de phare ne soient pas équipés ou formés en bonne et due forme pour participer aux opérations de recherche et de sauvetage, ils contribuent néanmoins à sauver des vies en repérant les marins en détresse, en relayant les signaux de radio VHF trop faibles, en aidant à localiser les navires en retard, en fournissant des pompes aux navires en

⁴⁴ Les gardiens de phare de Terre-Neuve-et-Labrador ne préparent pas de bulletins météorologiques.

détresse, en offrant des premiers soins et un refuge, en colmatant des coques, en préparant des aires de transit pour des évacuations sanitaires, et ainsi de suite. Les pêcheurs et les plaisanciers, dont les kayakistes, tiennent beaucoup à ce que les gardiens de phare restent, sans doute parce qu'ils pourraient un jour avoir besoin d'eux.

Beaucoup de gens ont fait valoir que la technologie et les machines sont impuissantes sur place et que, pour les marins en détresse, rien ne peut remplacer une intervention humaine. Les gardiens de phare contribuent à sauver des vies. Le comité a entendu cette affirmation à plusieurs reprises, tout particulièrement en Colombie-Britannique.

On a souvent demandé au comité dans les régions combien vaut une vie humaine. Une majorité écrasante d'interlocuteurs du comité lui ont dit clairement qu'ils tiennent à ce que les gardiens de phare restent parce que leur propre sécurité en dépend.

Le comité n'a d'autre choix que de conclure que les stations de phare pourvues en personnel et les gardiens de phare jouent un rôle crucial dans la sécurité publique et que les économies résultant de l'automatisation des phares se paieront au prix fort – éventuellement en pertes de vies. Pour cette raison, le comité ne peut pas souscrire au plan d'automatisation des phares de 2009 de la Garde côtière du Canada.

L'examen du comité ne portait pas spécifiquement sur l'aspect financier de la question, mais le comité tient à faire part des observations qui lui ont été faites à ce sujet : aucune analyse avantages-coûts n'a été faite qui justifierait l'automatisation des phares au Canada. En outre, plusieurs questions demeurent sans réponse. Par exemple, quelles économies font réaliser actuellement les fonctions préventives des gardiens de phare (collecte et diffusion d'informations sur les conditions météorologiques, l'état de la mer et la glace)? Quels coûts pour les autres ministères et organismes concernés entraînerait la disparition des postes de gardien de phare? Quels coûts entraînerait l'automatisation des derniers phares pourvus en personnel de la Colombie-Britannique?

Dans l'ensemble, le plan d'automatisation de la Garde côtière est vu dans les régions comme particulièrement malavisé, car il ne permet de réaliser que des économies de bouts de chandelle. Beaucoup de gens ont dit estimer que la direction de la Garde côtière n'a aucun sens des réalités et qu'au lieu d'automatiser les phares, la Garde côtière devrait envisager de réduire les budgets d'administration des bureaux régionaux et de l'administration centrale à Ottawa si elle tient à faire des économies. Certains voient du gaspillage dans la décision de

retirer le personnel des stations de phare au vu des rénovations réalisées ces dernières années dans plusieurs d'entre elles.

Certaines personnes étaient excédées que la question soit de nouveau remise sur le tapis. Il est vrai que, compte tenu du caractère relativement modeste du financement nécessaire à l'exploitation des phares pourvus en personnel, il y a lieu de se demander pourquoi elle n'est pas encore réglée.

Si l'on décidait de conserver les gardiens de phare, comme le comité le recommande, la Garde côtière ferait bien de chercher à mieux les employer en leur confiant davantage de responsabilités. Les gardiens de phare pourraient en effet contribuer à l'exécution des programmes d'autres ministères et organismes. Dans certaines stations de phare, ils s'acquittent déjà de fonctions ou assurent des services qui n'ont rien à voir avec les aides à la navigation ou la sécurité maritime, et le mandat de la Garde côtière consiste en partie à appuyer le travail des autres ministères et organismes gouvernementaux.

Selon les phares, les gardiens émettent des bulletins sur la météo et l'état de la mer, et recueillent, sur de longues périodes, des données scientifiques qu'il serait difficile d'obtenir autrement; ils protègent la faune et la flore, viennent en aide aux touristes et aux randonneurs en leur assurant les premiers soins au besoin, pour ne nommer que ces fonctions-là. Ils participent tous au programme de surveillance côtière de la GRC et par leur présence, affirment la souveraineté du Canada. En fait, comme le comité l'a appris, les gardiens de phare offrent des services à la population, directement et indirectement, pour le compte d'au moins sept ministères et organismes fédéraux⁴⁵.

Chaque station de phare est unique et doit faire l'objet d'un examen individuel, avec consultation des gardiens de phare, ainsi que des clients de la Garde côtière, à savoir les plaisanciers, les transporteurs maritimes, les pêcheurs commerciaux (et leurs associations) et l'ensemble de la population⁴⁶.

⁴⁵ Steve Bergh, président, BC Lightkeepers, Responsibilities for Lightstation Services, mémoire, 4 mai 2010. Les sept ministères et organismes mentionnés par le feu Steve Bergh sont les suivants : le ministère des Pêches et des Océans, le ministère de l'Environnement, le ministère des Ressources naturelles, le ministère des Transports, le ministère de la Sécurité publique, le ministère de la Défense nationale et Parcs Canada.

⁴⁶ Garde côtière du Canada, Programme des aides à la navigation, http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/aln_accueil.

La Garde côtière devrait renoncer à appliquer une approche globale à la dotation. Le comité est d'avis que ce qui manque cruellement, c'est une politique à long terme sur les phares pourvus de personnel.

Les gardiens de phare exécutent des tâches très importantes à un coût relativement modeste. On les tient en très haute estime sur les deux côtes. Malheureusement, ils semblent peu appréciés de leur employeur, ce qui a amené certaines personnes, lors de nos rencontres, à se demander s'il ne vaudrait pas mieux confier l'administration des phares à un autre ministère ou un autre organisme (comme le ministère de la Défense nationale, Parcs Canada, Sécurité publique Canada ou Transports Canada, par exemple). Cependant, la population ne voit pas les services publics dans le contexte du mandat de tel ministère ou tel organisme. L'important, c'est la valeur des services rendus par les gardiens de phare. Les phares gardés devraient être considérés comme une possibilité et non une responsabilité.

En tant qu'organisme de service spécial, la Garde côtière jouit d'une bien plus grande souplesse opérationnelle et financière qu'un ministère. Ainsi, sur le plan du financement, elle pourrait explorer la possibilité de partager le fardeau financier avec les ministères et organismes qui profitent du personnel des phares, et conclure des contrats de partage des coûts avec eux.

Recommandation 1 :

Le comité recommande que la Garde côtière interrompe son plan de compression du personnel affecté à la garde des phares, que le retrait, la conservation ou l'ajout de personnel dans les stations de phare soient décidés au cas par cas, après consultations complètes et conformément aux lignes directrices pertinentes, et que la Garde côtière conserve d'ici là son effectif actuel de gardiens de phare dans la région du Pacifique et celle de Terre-Neuve-et-Labrador.

Recommandation 2 :

Le comité recommande l'établissement d'une politique à long terme relative aux stations de phare qui rende inutiles les examens cycliques et assure le maintien d'un niveau de dotation suffisant.

Recommandation 3 :

Le comité recommande que les lignes directrices et les consultations mentionnées dans la recommandation 1 prennent en considération :

- (a) toutes les fonctions pratiques et économiques que remplissent ou pourraient remplir les gardiens de phare;**
- (b) tous les services et organismes liés aux stations de phare et toutes les personnes intéressées, ainsi que de possibles accords de partage de coûts; et**
- (c) l'opinion des gardiens de phare, des groupes d'utilisateurs, des localités côtières et d'autres parties intéressées, à l'échelle locale ou ailleurs.**

Recommandation 4 :

Le comité recommande la tenue d'une analyse détaillée des coûts et avantages de toute la gamme des services offerts par les stations de phare gardées, avant toute discussion ou évaluation des stations de phare au Canada.

Recommandation 5 :

Le comité recommande la tenue d'une étude visant à déterminer le moyen le plus économique de maintenir et d'entretenir des stations de phare gardées, notamment les économies d'énergie qui pourraient être réalisées par l'utilisation de nouvelles sources de production d'électricité pour le personnel affecté à ces stations.

ANNEXE 1

LES AIDES À LA NAVIGATION : SURVOL

En eaux canadiennes, les aides à la navigation et autres services contribuant à la circulation sûre, économique et efficace des navires sont fournis par la Garde côtière canadienne (GCC).

En 1995, elle est passée du ministère des Transports au ministère des Pêches et des Océans (MPO) auquel elle s'est fusionnée. En décembre 2003, les fonctions stratégiques liées aux responsabilités de la Garde côtière en matière de politiques de réglementation sur la sécurité maritime, la sécurité de la navigation de plaisance et la protection des eaux navigables ont été transférées de nouveau au ministère des Transports. En avril 2005, la Garde côtière est devenue un organisme de service spécial du MPO :

- pour confirmer la place de la GCC en tant qu'institution nationale;
- pour réitérer le rôle qu'elle assume en offrant les services maritimes que requièrent les utilisateurs des voies navigables canadiennes;
- pour confirmer la place de la GCC en tant qu'exploitant de la flotte civile du gouvernement dans le cadre des programmes du MPO et auprès des autres ministères du gouvernement;
- pour permettre à la GCC de centrer ses efforts sur la prestation de services et lui conférer une flexibilité opérationnelle et financière.

L'administration centrale de la GCC est située dans la région de la capitale nationale. Le commissaire et chef de la direction de la GCC relève du sous-ministre du MPO. Le sous-commissaire de la GCC, qui relève du commissaire, constitue l'administrateur en chef des opérations de la Garde côtière.

Aux termes du paragraphe 91(9) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, les phares relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada. Le paragraphe 91(9) confère au Parlement fédéral la compétence législative concernant « [l]es amarques, les bouées, les phares et l'île de Sable ». De plus, à l'époque de la Confédération, l'article 108 prévoyait que les travaux et propriétés publics provinciaux énumérés dans la Troisième annexe de la *Loi*, y compris les « [p]hars et quais, et l'Île de Sable » appartenaient désormais au gouvernement fédéral.

La *Loi sur les océans* confère au ministre canadien des Pêches et des Océans la responsabilité des services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes, par la prestation d'aides à la navigation, de services de communication maritime et de gestion du trafic maritime, de services de brise-glace et de surveillance des glaces et d'entretien des chenaux. Elle lui confère également la responsabilité dans les secteurs de recherche et de sauvetage (SAR), d'intervention en cas d'incident de pollution et d'appui aux autres ministères, conseils et organismes du gouvernement, par la

fourniture de navires, hélicoptères et autres services. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* confère au ministre des responsabilités relatives aux aides à la navigation, à l'île de Sable et l'île St. Paul, à la SAR, à l'intervention contre la pollution du milieu marin et aux services de trafic maritime (STM)⁴⁷.

Le chapitre 5, règle 14, de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de l'Organisation maritime internationale (OMI), dont le Canada est signataire, précise :

Les gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation dans la mesure où, à leur avis, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque; ils conviennent également d'assurer que les renseignements relatifs à ces aides seront mis à la disposition de tous les intéressés⁴⁸.

La clientèle de la Garde côtière compte les navigateurs commerciaux, les pêcheurs commerciaux (et leurs associations), les navigateurs de plaisance et les citoyens canadiens en général⁴⁹. Les navigateurs, quant à eux, possèdent des capacités variées. Par exemple :

- Navires commerciaux accrédités de *catégorie I*, employés pour les activités commerciales, manœuvrés au moyen de cartes maritimes et d'instructions nautiques et équipés d'aides à la navigation embarquées homologuées (p. ex., boussole, radar et équipement électronique de positionnement facilitant la navigation à longue distance ou par mauvaise visibilité). Ces navires sont commandés par des professionnels qualifiés et accrédités conformément aux règlements d'application de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.
- Navires commerciaux non accrédités de *catégorie II*, employés pour les activités commerciales (p. ex., navires de pêche, bâtiments-remorqueurs), mais auxquels les règlements d'application de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ne s'appliquent pas par rapport aux exigences en matière d'aides à la navigation embarquées. Ces navires sont manœuvrés au moyen de cartes maritimes, sont habituellement pourvus d'une boussole et d'une pendule moyenne convenant à la navigation à courte distance, sont commandés par une personne qui possède ou non une accréditation et se fie dans une large mesure sur ses connaissances de la région.
- Embarcations de plaisance de *catégorie III* commandées par le propriétaire ou nolisées, louées ou prêtées. Ces embarcations sont manœuvrées au moyen de cartes et habituellement pourvues d'une boussole et d'un projecteur pour repérer les aides à la navigation de nuit à courte distance.

⁴⁷ GCC, *Servir les Canadiens et les Canadiennes*, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/f0004251>).

⁴⁸ GCC, *Rapport sur l'Examen des aides maritimes de courte portée*, février 2001, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/ae-ve/reviews-examens/00-01/marine-fra.htm>. La Convention SOLAS régit les grands navires commerciaux qui circulent sur de multiples territoires.

⁴⁹ GCC, *Programme des aides à la navigation*, http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/aln_accueil.

L'objectif du Programme des aides à la navigation consiste à « gérer, entretenir et fournir des aides à la navigation dans les eaux canadiennes afin de faciliter une circulation maritime rapide, sûre et efficace, de protéger les milieux marin et d'eau douce, de maintenir la sécurité maritime et de faciliter le commerce maritime et le développement des océans »⁵⁰.

Le programme des aides à la navigation permet de fournir plus de 17 000 aides maritimes de courte portée, y compris des aides visuelles (aides fixes, phares et bouées), des aides sonores (cornes de brume) et des aides radar (réflecteurs et balises), ainsi que des aides maritimes de longue portée, incluant des aides électroniques, comme le Système mondial de localisation différentiel (DGPS). Les normes nationales sont les suivantes :

- Les aides visuelles sont conçues, dans la mesure du possible, de façon à être visibles au moins 75 % du temps au cours du pire mois de la saison de navigation. Le calcul est effectué à partir des observations météorologiques à long terme produites par le Service météorologique du Canada – Environnement Canada.
- Des aides sonores peuvent être fournies lorsque l'objectif de disponibilité de calcul de 75 % ne peut être atteint uniquement avec des moyens visuels, pour les navires commerciaux non accrédités seulement.
- Des aides radar peuvent être fournies lorsque l'objectif de disponibilité de calcul de 75 % ne peut pas être atteint uniquement avec des moyens visuels, pour les navires commerciaux accrédités seulement.
- Calculé sur une période de trois ans, le taux global cible de fiabilité opérationnelle est de 99 % pour le système d'aides à la navigation de courte portée⁵¹.

Selon la Garde côtière, les aides à la navigation à courte distance sont fournies suivant les besoins des navigateurs (clients) lorsque la circulation et le degré de risque justifient leur existence. Les systèmes d'aides au Canada :

- sont conçus en consultation avec les navigateurs de la région lors d'examen des niveaux de service ;
- prennent en considération les éléments tels que la visibilité, la fiabilité, l'emplacement et l'audibilité (pour les aides sonores comme les cornes à brume) ;
- sont fondés sur une évaluation des risques et économique afin que la technologie la plus efficace et la plus efficiente soit utilisée ;
- sont revus périodiquement en fonction de la rétroaction des utilisateurs (c.-à-d., les clients de la GCC pour lesquels ils sont conçus) ;

⁵⁰ *Ibid.*

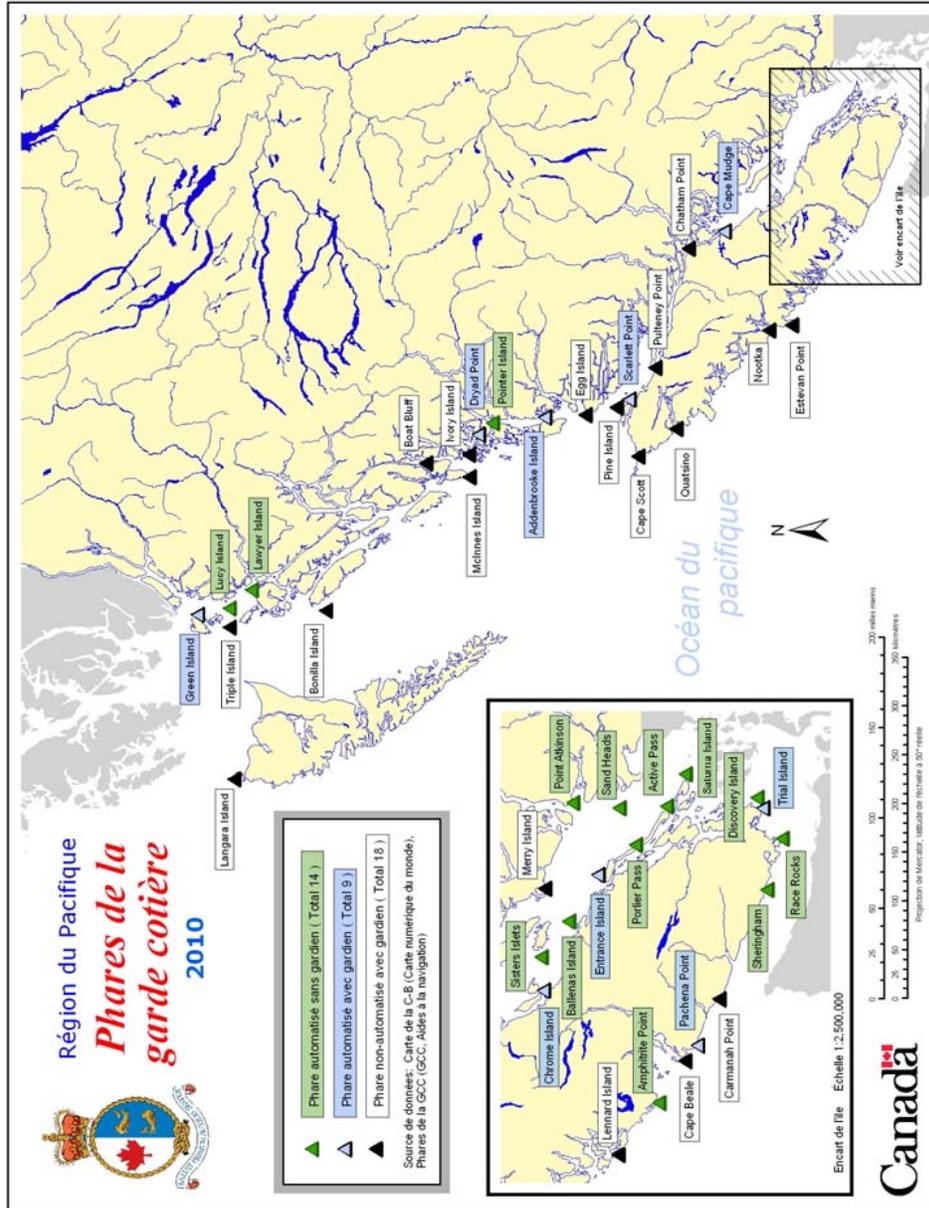
⁵¹ GCC, Aides à la navigation, http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/gvn_nds_page3.

- sont destinés à faciliter la navigation et non à remplacer les règles de prudence ou l'équipement de navigation à bord ;
- évoluent en fonction des besoins et des technologies⁵².

⁵² Voir GCC, *Niveaux de service*, mai 2010 (mise à jour), <http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00037/docs/Levels-of-Service-fra.pdf>.

ANNEXE 2

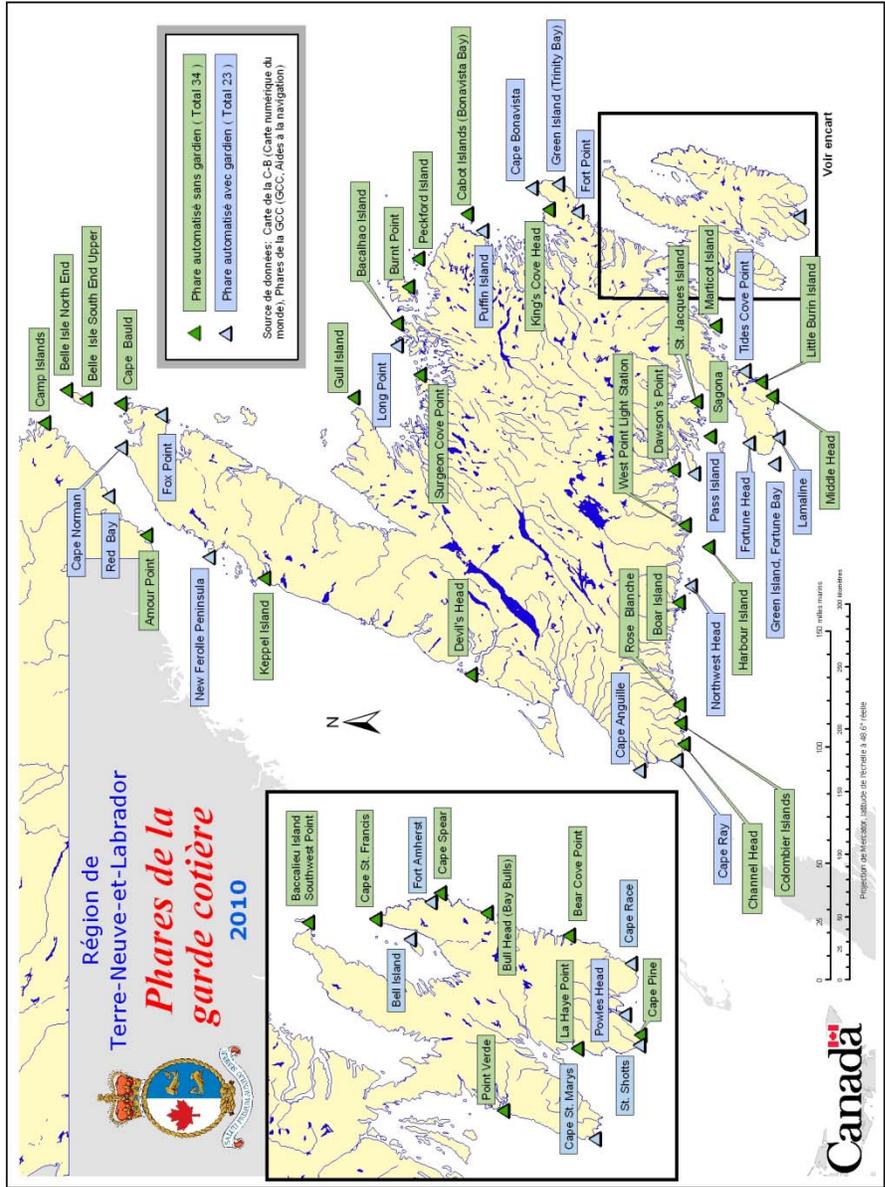
CARTE DES STATIONS DE PHARE DANS LA RÉGION DU PACIFIQUE



Source : GCC, avril 2010.

ANNEXE 3

CARTE DES STATIONS DE PHARE AUTOMATISÉES, RÉGION DE TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR



Source : GCC, avril 2010

ANNEXE 4

**CARACTÉRISTIQUES CHOISIES DES STATIONS DE PHARE GARDÉES,
RÉGION DU PACIFIQUE**

Station	Automatisée	Isolée	Positions	Type de dotation	Fourniture de renseignements météorologiques (Voir note)
Addenbroke Island	Oui	Oui	2	Permanente résident	(1)
Boat Bluff	Non	Oui	2	Permanente résident	(1)
Bonilla Island	Non	Oui	2	Permanente résident	(1)
Cape Beale	Non	Oui	2	Permanente résident	(2)
Cape Mudge	Oui	Non	1	Un seul gardien	(1)
Cape Scott	Non	Oui	2	Permanente résident	(1)
Carmanah Point	Non	Oui	2	Permanente résident	(2)
Chatham Point	Non	Non	2	Permanente résident	(1)
Chrome Island	Oui	Oui	2	Permanente résident	(2)
Dryad Point	Oui	Oui	2	Permanente résident	(1)
Egg Island	Non	Oui	2	Permanente résident	(1)
Entrance Island	Oui	Oui	2	Permanente résident	(2)
Estevan Point	Non	Oui	2	Permanente résident	(2)
Green Island	Oui	Oui	2	Permanente résident	(1)
Ivory Island	Non	Oui	2	Permanente résident	(1)
Langara Island	Non	Oui	2	Permanente résident	(1)
Lennard Island	Non	Oui	2	Permanente résident	(2)
McInnes Island	Non	Oui	2	Permanente	(1)

Station	Automatisée	Isolée	Positions	Type de dotation	Fourniture de renseignements météorologiques (Voir note)
				résident	
Merry Island	Non	Oui	2	Permanente résident	(1)
Nootka	Non	Oui	2	Permanente résident	(1)
Pachena Point	Oui	Oui	2	Permanente résident	(2)
Pine Island	Non	Oui	2	Permanente résident	(1)
Pulteney Point	Non	Non	1	Un seul gardien	(2)
Quatsino	Non	Oui	2	Permanente résident	(1)
Scarlett Point	Oui	Oui	2	Permanente résident	(2)
Trial Island	Oui	Oui	2	Permanente résident	(2)
Triple Island	Non	Oui	4	Rotation de 28 jours	(1)
Total			54		

(1) Vent, vagues, visibilité, hauteur estimative des nuages et types de nuages, température et point de rosée.

(2) Vent, vagues et visibilité.

Source : GCC, avril 2010.

ANNEXE 5

**CARACTÉRISTIQUES CHOISIES DES STATIONS DE PHARE GARDÉES,
RÉGION DE TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR**

Station	Isolée?	Postes	Type de dotation	Fourniture de renseignements météorologiques
Bell Island	Non	2	Rotation, 7 jours	Conditions glacielles pour les pêcheurs locaux
Cape Anguille	Non	2	Rotation, 14 jours	Non
Cape Bonavista	Non	2	Rotation, 28 jours	Conditions glacielles et état de la mer pour les pêcheurs locaux
Cape Norman	Non	3	Rotation, 28 jours	Non
Cape Race	Oui	4	Rotation, 28 jours	À la demande d'Environnement Canada
Cape Ray	Non	4	Rotation, 14 jours	Non
Cape St. Mary's	Non	1	Un seul gardien	Non
Fort Amherst	Non	4	Rotation, 7 jours	Non
Fort Point	Non	3	Rotation, 14 jours	État de la mer et conditions glacielles pour les pêcheurs et plaisanciers
Fortune Head	Non	4	Rotation, 28 jours	Conditions du temps et état de la mer pour les pêcheurs et les capitaines de traversiers
Fox Point	Non	4	Rotation, 14 jours	Non
Green Island Fortune Bay	Oui	4	Rotation, 28 jours	État de la mer et conditions du temps pour les pêcheurs et les traversiers
Green Island Trinity Bay	Oui	4	Rotation, 28 jours	Conditions du temps et conditions glacielles pour les pêcheurs locaux
Lamaline	Non	3	Rotation, 28 jours	Conditions du temps et conditions glacielles pour les pêcheurs locaux et plaisanciers
Long Point	Non	4	Rotation, 28 jours	Conditions du temps, état de la mer et conditions glacielles pour les pêcheurs
New Ferolle Peninsula	Non	2	Rotation, 28 jours	Non
Northwest Head	Non	3	Rotation, 14 jours	Conditions du temps et état de la mer pour les pêcheurs et les plaisanciers
Pass Island	Oui	4	Rotation, 28 jours	Conditions du temps et état de la mer pour les pêcheurs et les plaisanciers
Powles Head	Non	1	Un seul gardien	Conditions du temps et état de la mer pour les pêcheurs

Puffin Island	Oui	4	Rotation, 28 jours	Conditions du temps, état de la mer et conditions glacielles pour les pêcheurs
Red Bay	Non	1	Un seul gardien	Non
St. Shotts	Non	2	Rotation, 7 jours	Conditions du temps et état de la mer pour les pêcheurs
Tides Cove Point	Non	4	Rotation, 7 jours	Conditions du temps et état de la mer pour les pêcheurs
Total		69		

Source : GCC, avril 2010.

ANNEXE 6

QUELQUES FAITS SUR LES STATIONS DE PHARE GARDÉES⁵³

La région de Terre-Neuve-et-Labrador

Dix-huit des 23 phares gardés dans la région sont accessibles par la route. Cinq se trouvent dans des lieux isolés : Puffin Island, Green Island (Trinity Bay), Green Island (Fortune Bay), Pass Island, et Cape Race.

Les phares dotés en personnel de la région sont munis d'équipement solarisé et la plupart d'entre eux fonctionnent à l'hydroélectricité. Certains fonctionnent à l'énergie éolienne ou solaire, ou une combinaison des deux. En cas d'urgence, les gardiens peuvent utiliser le diesel pour répondre à leurs besoins.

La région de Terre-Neuve-et-Labrador utilise trois systèmes de dotation/travail :

- Un système de station à gardien unique est en place dans trois stations. Le système prévoit l'affectation d'un gardien de phare travaillant 56 heures par semaine, sans rotation. Personne ne se trouve dans le phare en dehors de ces heures.
- Dans les cinq lieux isolés, un système de rotation par quart de 28 jours prévoit l'affectation de deux personnes par quart qui travaillent pendant 28 jours consécutifs. Elles sont remplacées par deux nouveaux gardiens pour la période de 28 jours suivante. Ce système requiert quatre gardiens de phare par station. À cause de l'éloignement, des gardiens de relève doivent remplacer les gardiens absents.
- Dans les 15 autres lieux gardés, un système de rotation 7/14/28 jours est en vigueur. Les employés effectuent un quart de jour (huit heures) en rotation et retournent dans leur propre domicile dans la collectivité à la fin de la journée.

En 2005, dans le cadre du Projet de transfert des gardiens de phare, la région a réinstallé certains gardiens des stations isolées dans des stations terrestres plus accessibles, où ils pouvaient habiter au sein de la collectivité, dans leur propre logement.

En tout, 20 des 23 phares de la région ont recours à du personnel qui travaille selon un système de rotation par quart. Dans les stations où se fait une rotation, le gouvernement fournit les locaux et les deux gardiens habitent dans la même maison pendant la durée de la rotation. Dans les autres lieux, de petits locaux « à bureaux » sont fournis. Les services d'hélicoptère sont utilisés pour les changements de gardien, l'entretien et le transfert du carburant dans les stations isolées.

⁵³ Voir aussi GCC, Examen stratégique des dépenses par activité, Aides à la navigation maritime, Aides fixes – Phares gardés, mars 2010.

Les communications sont effectuées par le biais de lignes terrestres dans 15 stations. Quatre stations terrestres et cinq stations isolées sont équipées de téléphones cellulaires. Les stations isolées comptent également sur un service par satellite. Toutes les stations possèdent une ligne de télécopieur distincte. Les gardiens de phare ont accès à un ordinateur. En outre, les stations isolées effectuent des communications par radio VHF.

La région du Pacifique

Des 27 stations de phare gardées dans la région du Pacifique, neuf sont automatisées, trois sont accessibles par la route (Cape Mudge, Chatham Point et Pulteney Point), et 24 sont accessibles seulement par avion ou par bateau pour le transport du personnel et le ravitaillement. Six de celles-ci (Cape Scott, Nootka, Estevan Point, Cape Beale, Pachena Point et Carmanah Point), toutes situées sur la côte ouest de l'Île de Vancouver, sont accessibles à pied par des sentiers pédestres et reçoivent la visite de touristes.

Certaines stations de phare de la région sont reliées au réseau hydroélectrique. Les besoins en électricité varient selon que la station est gardée ou non. Les stations de phares non gardées ont besoin d'électricité pour l'aide ou les aides à la navigation. En l'absence de source d'hydroélectricité, l'énergie solaire suffit. Les aides activées par l'hydroélectricité et l'énergie solaire sont aussi alimentées par des groupes électrogènes diesel auxiliaires. Les 27 stations de phare gardées accessibles par la route sont approvisionnées en carburant par une entreprise privée. Vingt sont ravitaillées au moyen d'un chaland, deux par aéroglisseur et deux par hélicoptère.

Les stations gardées ont besoin d'électricité pour l'aide ou les aides à la navigation et pour les familles qui y habitent. Les stations doivent être équipées de groupes électrogènes diesel pour répondre aux besoins d'électricité.

Toutes les stations sont occupées en permanence. Vingt-quatre stations sont pourvues de deux gardiens résidents permanents (un gardien principal et son adjoint), si bien que quand l'un doit s'absenter, l'autre prend la relève. Deux stations ont un seul gardien et elles sont accessibles par la route. Une station est pourvue de deux gardiens qui se relaient tous les 28 jours.

Dans 11 des 27 stations de phare gardées, l'exploitation des phares nécessite l'entretien de trois résidences, une pour le gardien principal, une pour le gardien adjoint et une pour le personnel d'appoint ou de relève. Toutes les autres stations de phare gardées, à l'exception de celle de Triple Island, comptent deux résidences.

Les communications avec l'extérieur se font par radio VHF sur le réseau des Services de communication et de trafic maritimes. Les gardiens se procurent et paient leurs propres services de télécommunications (télévision et Internet) par satellite. Quelques stations sont pourvues de lignes terrestres, puisque BC Tel y a installé il y a des années des tours de relais pour ses propres besoins.

LISTE DES TÉMOINS

Le mardi 13 avril 2010	
<i>Pêches et Océans Canada</i>	Hon. Gail Shea, C.P., députée, ministre des Pêches et des Océans; George Da Pont, commissaire, Garde côtière canadienne; Krishna Sahay, directeur général, Biens immobiliers, protection et sécurité.
Le mardi 20 avril, 2010	
<i>Pêches et Océans Canada</i>	Ray Browne, directeur régional, Services maritimes, région de Terre-Neuve-et-Labrador; George Da Pont, commissaire, Garde côtière canadienne; Krishna Sahay, directeur général, Biens immobiliers, protection et sécurité; Susan Steele, directrice régionale, Services maritimes, région du Pacifique.
Le mardi 27 avril, 2010	
<i>Parcs Canada</i>	Larry Ostola, directeur général, Lieux historiques nationaux; Darlene Pearson, directrice, Direction des politiques, Lieux historiques nationaux; Norman Shields, gestionnaire, Programmes sur les phares patrimoniaux, Direction des politiques, Lieux historiques nationaux.
Le mardi 4 mai, 2010	
<i>Gardiens de phares de la Colombie Britannique</i>	Le feu Steve Bergh, président.
<i>Union canadienne des employés des transports</i>	Christine Collins, présidente nationale.
Le mardi 11 mai, 2010	
<i>La Nova Scotia Lighthouse Preservation Society</i>	Barry MacDonald, président.
Le mardi 8 juin 2010	
<i>À titre personnel</i>	John Duncan, député.

Le mardi 19 octobre, 2010	
<i>Fondation Héritage Canada</i>	Carolyn Quinn, directrice des communications; Chris Wiebe, agent, Politiques du patrimoine et relations gouvernementales.
Le mardi 26 octobre, 2010	
<i>Environnement Canada</i>	Michael Crowe, directeur, Division de l'intégration stratégique, Service météorologique du Canada; Dave Wartman, directeur, Surveillance atmosphérique, Service météorologique du Canada.
Le mardi 23 novembre, 2010	
<i>Le Saturna Island Heritage Committee</i>	Richard Blagborne, président.
<i>Parcs Canada</i>	Hon. Pat Carney (Former Senator) présidente, Groupe consultatif sur la Loi sur la protection des phares patrimoniaux (HLPA).
<i>La Cove Island Lightstation Heritage Association</i>	Robert Square, président.
<i>NAV Canada</i>	Rudy Kellar, vice-président, Exploitation; Jeff MacDonald, directeur, Planification et programmes de l'exploitation.
Le jeudi 25 novembre, 2010	
<i>Bureau de la sécurité des transports du Canada</i>	Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations; Brian Lewis, enquêteur principal-Marine.
<i>Transports Canada</i>	Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.
Le mardi 30 novembre, 2010	
<i>Strathcona Regional District</i>	Jim Abram, directeur, Discovery Islands-Mainland Inlets.
<i>International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.</i>	Kaitly Arsoniadis-Stein, présidente et secrétaire générale.

MISSION D'ÉTUDE**Nouvelle-Écosse****Le lundi 31 mai 2010 (Sydney)**

Lise Marchand, directrice exécutive, Garde côtière canadienne;
 Louis Guimond, directeur des études, Garde côtière canadienne;
 Richard Slusarek, instructeur des sciences nautiques, Garde côtière canadienne;
 Normand Lavigne, instructeur des sciences nautiques, Garde côtière canadienne;
 Robert Perchard, surintendant en formation, Services de communication et de trafic maritimes, Garde côtière canadienne;
 Susan Steele, directrice régionale, Services maritimes, région du Pacifique, Garde côtière canadienne;
 Matthew Elliot, conseiller en affaires parlementaires, Pêches et Océans Canada.

Heather Ozon, officier responsable, Services de communication et de trafic maritimes, Garde côtière canadienne;
 Donald MacKinnon, officier, Services de communication et de trafic maritimes, Garde côtière canadienne;
 Shawn Hudson, officier, Services de communication et de trafic maritimes, Garde côtière canadienne.

Hamilton Carter, pêcheur (à la retraite);
 Malcolm MacDonald, pêcheur;
 Gordon MacDonald, pêcheur.

Le lundi 31 mai 2010 (Louisbourg)

Gerry Gartland, président, Louisbourg Lighthouse Heritage Society;
 Jean Bagnell, secrétaire-trésorier, Louisbourg Lighthouse Heritage Society;
 Carter Stevens, membre de l'exécutif, Louisbourg Lighthouse Heritage Society;
 Allister MacDonald, membre de l'exécutif, Louisbourg Lighthouse Heritage Society.

Chip Bird, directeur d'unité de gestion du Cap-Breton, Bureau de l'unité de gestion, Parcs Canada.

Linda Kennedy, à titre personnel.

Le mardi 1 juin 2010 (Louisbourg)

Dave Smith, surintendant, Infrastructures marine et civiles, Garde côtière canadienne;
 Perry Rideout, gestionnaire, Plan stratégique et services des biens immobiliers, Planification stratégique et investissements, Biens immobiliers, protection et sécurité, Pêches et Océans Canada.

Le mardi 1 juin 2010 (New Victoria)

Jolene Mackenzie, superviseur du site, Sydney Harbour Fortification Society;
Résidents de la maison du gardien de phare à Low Point.

Le mercredi 2 juin 2010 (Halifax)

Mark Rogers, représentant régional, Alliance de la Fonction publique du Canada;
Cameron Mackenzie, pêcheur retraité;
Robert Comeau, Services Canada;
Ashton Spinney, pêcheur.

Le jeudi 3 juin 2010 (Dartmouth)

Bill Belding, Agent, Services à la clientèle, Aides à la navigation, Services maritimes, Garde côtière canadienne.

Norma Richardson, Fédération des pêcheurs de l'Est;
Melanie Sonnenberg, Fédération des pêcheurs de l'Est.

Darlene Grant Fiander, présidente, Tourism Industry Association of Nova Scotia;
Danny Morton, président, Tourism Industry Association of Nova Scotia.

Terre-Neuve-et-Labrador

Le lundi 1er novembre 2010 (Région de Gander et Twillingate)

Susan Steele, directrice régionale, Services maritimes, région du Pacifique, Garde côtière canadienne;

Ray Browne, directeur régional, Services maritimes, région de Terre-Neuve-et-Labrador, Garde côtière canadienne;

Paul Bowering, surintendant, Aides à la navigation, Pêches et Océans Canada;
Suzanne Lalande, conseillère, Affaires parlementaires, Pêches et Océans Canada.

Craig Burry, gardien, phare de Puffin Island, Garde côtière canadienne;

Richard Miller, gardien, phare de Puffin Island, Garde côtière canadienne.

Hayward Canning, gardien, phare de Long Point, Garde côtière canadienne.

Fred Bridger, président, Twillingate Islands Tourism Association;

Michael Geiger, vice-président, Twillingate Islands Tourism Association;

Pearl Geiger, trésorier, Twillingate Islands Tourism Association.

John Hamlyn, maire, Town of Crow Head;

Ken Howell, conseiller, Town of Crow Head;

Allan Roberts, ancien gardien de phare.

Gordon Noseworthy, maire, Town of Twillingate;
 Jack Troake, pêcheur et chasseur de phoques;
 Cyril Dalley, pêcheur.

Le mardi 2 novembre 2010 (Région de Marystown)

Berkley Pierce, gardien, phare de Green Island, Garde côtière canadienne;
 Carl Crewes, gardien, phare de Green Island, Garde côtière canadienne.

Corin Durnford, gardien, phare de Tides Cove Point, Garde côtière canadienne;
 Ralph Durnford, gardien, phare de Tides Cove Point, Garde côtière canadienne.

Darrell Lafosse, maire, Town of Grand Bank;
 Elaine Strowbridge, conseillère, Town of Grand Bank;
 Stan Burt, conseiller, Town of Grand Bank;
 Wayne Bolt, gestionnaire, Town of Grand Bank;
 Cathy Follett, greffière, Town of Grand Bank;
 Robert Parsons, président, Grand Bank Development Corporation;
 Heather Burlingham, Grand Bank Development Corporation;
 Arch Evans, président, Grand Bank Harbour Authority;
 Frank Crewes, président, Grand Bank Heritage Society;
 Joyce Rogers, trésorier, Grand Bank Heritage Society;
 Carol Anne Haley, assistante, Bureau de Judy Foote, députée de Random-Burin-St. George's;
 Corey Parsons, assistant, Bureau de l'hon. Darin King, député provincial de Grand Bank.

Charles Dominaux, capitaine, MV Arethusa;
 Gordon Price, gardien de phare;
 Aubrey Wells, pêcheur;
 Paul Harris, pêcheur;
 Earl Mitchell, propriétaire de bateau;
 Jake Weymouth, plaisancier;
 Michel Mahe, plaisancier.

Le mercredi 3 novembre 2010 (Presqu'île d'Avalon)

Ricky Myrick, propriétaire de site, Cape Pine.

Clifford Durnford, gardien, phare de Cape Race, Garde côtière canadienne;
 Francis Coombs, gardien, phare de Cape Race, Garde côtière canadienne.

Charlene Power, Cape Race-PCS Heritage Inc. et membre de la Portugal Cove South Harbor Authority;

Aiden McCarthy, Cape Race-PCS Heritage Inc.;
 Katherine Ward, Cape Race-PCS Heritage Inc.;
 Cynthia Power, Cape Race-PCS Heritage Inc.;
 Ida Perry, Cape Race-PCS Heritage Inc.;
 Guy Barnable, Cape Race-PCS Heritage Inc. et Irish Loop Group.

Le jeudi 4 novembre 2010 (Secteur de St. John's)

Brian Stone, surintendant, Recherche et sauvetage maritime, Pêches et Océans Canada;
 Kevin Burns, directeur régional, sécurité maritime, Garde côtière canadienne.

Peter et Nicole Gill, titulaires de domaine à bail de la propriété entourant le phare de Fort Amherst.

Glenn Keough, gestionnaire, Lieux historiques de l'Est de Terre-Neuve, Parcs Canada;
 Jennifer Duff, agente, relations publiques et communication, Parcs Canada;
 Paula Morgan, chef d'équipe intérimaire, Lieux historiques de l'Est de Terre-Neuve, Parcs Canada.

Gerry Cantwell, Association des anciens Inc., région de Terre-Neuve, Garde côtière canadienne;
 Jerry Duggan, Association des anciens Inc., région de Terre-Neuve, Garde côtière canadienne;
 Leslie H. Noseworthy, artiste.

John Boland, représentant du personnel, Union des pêcheurs de Terre-Neuve;
 Dave Shaw, organisateur – région de l'Atlantique, Alliance de la fonction publique du Canada.

Jim Miller, courtier maritime, TRINAV Marine Brokerage Inc.;

Jim Wellman, rédacteur en chef, Navigator Magazine;

Jerry Dick, directeur du Patrimoine, ministère du Tourisme, de la Culture et des Loisirs, gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador;
 Ella Heneghan, agente de développement du tourisme culturel, ministère du Tourisme, de la Culture et des Loisirs, gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador;
 David Bradley, président, Association of Heritage Industries Newfoundland and Labrador;
 Kim Shipp, directrice générale, Association of Heritage Industries Newfoundland and Labrador.

Colombie Britannique

Le mardi 16 novembre 2010 (Victoria)

Vija Poruks, commissaire adjointe, Garde côtière canadienne;
 Kevin Carrigan, surintendant, Services de navigation maritime, Garde côtière canadienne;
 John Palliser, surintendant, RES mar, Garde côtière canadienne;

Susan Steele, directrice régionale, Services maritimes, région du Pacifique, Garde côtière canadienne;

Jaspreet Rehal, directrice, Services de gestion intégrée des affaires, Garde côtière canadienne;
Suzanne Lalande, conseillère en affaires parlementaires, Pêches et Océans Canada.

Bob Wilson, gardien de phare, phare Carmanah, Garde côtière canadienne;

Jeff Cole, gardien de phare, phare Carmanah, Garde côtière canadienne.

Scott Fraser, député provincial, Alberni–Pacific Rim;

Dave Thompson, agent de communications de Scott Fraser, député provincial;

Vicky Husband, à titre personnel;

Heather Fox, à titre personnel;

Michael Jackson, directeur, South Island Sea Kayak Association;

Tim Parker, Pat Bay Air Services, membre du bureau, Floatplane Operators Association;

Len Shorkey, pilote, Garde côtière canadienne;

Patrick Marshall, bénévole, Ocean Industries BC;

Marie Vautier, médecin, à titre personnel;

Matthew Fairbarns, à titre personnel;

Len Shorkey, Jr., à titre personnel;

Ana Simeon, coordonnatrice des groupes locaux, Sierra Club BC;

Caspar Davis, directeur, Sierra Club Victoria Groups;

Robert Shaw, membre, Kludahk Outdoors Club;

Paul Whalen, gardien de phare adjoint, phare Addenbroke, Garde côtière canadienne;

Ernest Hooker, contremaître-électricien, Garde côtière canadienne;

Patrick Kelly, à titre personnel;

Angus Matthews, directeur général, Shaw Ocean Discovery Centre;

Alexander Murdoch, expert-conseil dans le domaine maritime (à la retraite), Local Marine Advisory Committee for South Vancouver Island;

Michael Fischer, à titre personnel;

Al Lubkowski, propriétaire, Blackfish Wilderness Expeditions;

Marion Cumming, membre, Heritage Oak Bay;

Chris Blondeau, directeur des opérations, Pearson College;

Garry Fletcher, directeur, BC Parks Ecological Reserve;

Ryan Murphy, directeur de l'écologie et spécialiste des sciences de la mer résident, Pearson College.

Le mercredi 17 novembre 2010 (Nanaimo)

Meridith Dickman, gardienne de phare principale, île Trial, Garde côtière canadienne.

Tony Greenall, gardien de phare principal adjoint, île Entrance, Garde côtière canadienne.

Kathy Doyle, à titre individuel;
 Iain Colquhoun, à titre individuel;
 Rirchard Goode, président, BC Ferry Marine Workers Union;
 David Kattler, représentant des officiers de pont, BC Ferry Marine Workers Union;
 Joanne Tiglmann, gardienne de phare adjointe, Garde côtière canadienne;
 Jean Floyd Buck, à titre personnel;
 Trina Tiglmann, à titre personnel;
 Blair Hedley, navigateur;
 Jerry Etzkorn, gardien de phare, phare Carmanah, Garde côtière canadienne;
 Janet Etzkorn, gardienne de phare, phare Carmanah, Garde côtière canadienne;
 Sheila Malcolmson, présidente, Islands Trust Council;
 David Andrews, directeur, Gabriola Museum;
 Don Roberts, pêcheur (à la retraite);
 Bill Barsby, à titre personnel;
 Toryn Barsby, à titre personnel;
 William R. Mounce, capitaine;
 Steve Kinaman, gardien de phare, Garde côtière canadienne;
 David McCallum, premier directeur de course, Van Isle 360° International Yacht Race;
 Jane Saxton, à titre personnel;
 Frances Cartwright, à titre personnel;
 Michel Perreault, à titre personnel;
 Nelson W. Eddy, président, Lighthouse Country Marine Rescue Society et membre de la GCAC (Station 59, Deep Bay);
 Jamie Molloy, vice-président à la sécurité, Harbour Air, représentant de la Floatplane Operators Association;
 Ivan Bulic, membre du bureau, Canadian Lightkeepers Association;
 David Bochm, membre du bureau, Canadian Lightkeepers Association;
 Kevin Vautier, président, Nootka Sound Shellfish Ltd;
 Laura Hardacker, Nootka Sound Shellfish Ltd.;
 Janice Richards, marin et gardienne de phare de relève, Garde côtière canadienne;
 Ron Corbeil, coordonnateur des questions de santé et de sécurité et des questions environnementales, Métallurgistes unis - District 3.

Le jeudi 18 novembre 2010 (Campbell River)

Claire Trevena, députée provinciale, North Island;
 Jim Abram, directeur, Discovery islands - Mainland Inlets, Strathcona Regional District;
 Peter Booth, Sunkissed Lodge, Nootka Sound BC;
 Donald Assu, pêcheur, Cap Mudge;

Patrick Assu, pêcheur, Cap Mudge;
Dennis Johnson, gardien de phare, Cap Mudge, Garde côtière canadienne.

George Nagel, électricien naval;
Joel Eilertsen, propriétaire, Air Cab, 703 West Coast Float Plane Association;
Rick Snowdon, président, Sea Kayak Guides Alliance of BC;
Miray Campbell, à titre personnel;
A. Carol Anderson, à titre personnel;
Jack East, Canadian Rail Workers Union;
Harry MacDonald, président, C. R. Guides Association;
Charlie Cornfield, maire, Campbell River;
Alice Woods, gardienne de phare, Garde côtière canadienne, présidente par intérim de la section locale 20232 de la BC Lightkeepers;
Robert Somerville, SARTEck;
Craig Anderson, président, Strathcona RD;
Rick Hackiner, à titre personnel;
Ross Campbell, capitaine, Mothership Adventures Inc.;
Brent Swain, à titre personnel;
Manfred Binger, capitaine de voilier;
Brenda E. Leigh, directrice, Oyster Bay-Buttle Lake Regional District;
Ken Collins, directeur, Rock Bay Camp Ground;
Patti Greenham, marin;
She Fabrizio, à titre personnel;
Anne Wilson, à titre personnel;
Farlyn Campbell, skipper;
Jody Eriksson, à titre personnel;
Jake Etzkorn, agent de planification maritime, Living Oceans Society;
Yvonne Etzkorn, à titre personnel;
Jim Abram, directeur, Discovery islands - Mainland Inlets, Strathcona Regional District;
Brian Falconer, coordonnateur des opérations maritimes, Raincoast Conservation Society;
Phil Wainwright, directeur, Mount Waddington Regional District;
Fern Kornelsen, à titre personnel;
Claudia Lake, à titre personnel;
Anita Brochocka, à titre personnel;
Joanne Banks, Conseil des Canadiens;
Richard Hugensen, à titre personnel;
Ann Hauer, gardienne de phare, Garde côtière canadienne;
Quentin Dodd, à titre personnel;

Le vendredi 19 novembre 2010 (Prince Rupert)

Harvey Bergen, gardien de phare principal, île Bonilla, Garde côtière canadienne.

Richard Rose, gardien de phare principal, île Triple, Garde côtière canadienne;
Robert Vedder, gardien de phare adjoint, île Triple, Garde côtière canadienne.

Serge Paré, gardien de phare principal, île Green, Garde côtière canadienne;
Gary Guyet, gardien de phare adjoint, île Green, Garde côtière canadienne.

Le samedi 20 novembre 2010 (Prince Rupert)

James Bryant, conseiller culturel, bande Lax Kw'alaams;
Eugene Bryant, conseiller, bande Lax Kw'alaams;
Gina Garon, maire par intérim, Ville de Prince Rupert;
Sheila Gordon-Payne, conseillère municipale, Ville de Prince Rupert;
Ken Cote, pilote, côte Nord;
Kendall Smith, pêcheur commercial;
Peter Haugan, pêcheur commercial;
Renata Neftin, gardienne de phare de relève, Garde côtière canadienne;
Dave Anderson, commodore, North Coast Sailing Association;
Jim West, « Père Noël » de la Garde côtière;
David Cook, ancien membre du conseil municipal;
Kathleen Larkin, à titre personnel;
Bruce MacDonald, président, Inland Air Charters, porte-parole de la Floatplane Operators Association;
Joy Thorkelson, représentant de la section Nord de la United Fishermen and Allied Workers' Union (UFAWU-CAW);
Howard Gray, marin;
Cynthia Spilsted, Overwaitea Foods;
Carol Kulesha, maire, Village of Queen Charlotte;
Evan Putterill, directeur, Skeena Queen Charlotte Regional District;
Karl Bergman, Skeena Queen Charlotte Regional District;
Bart Proctor, plaisancier et exploitant de services de frètement.

Le samedi 20 novembre 2010 (Richmond)

Pamela Goldsmith-Jones, maire, District of West Vancouver;
Norm Dyck, président sortant, Council of BC Yacht Clubs;
Paul Stanley, président, Council of BC Yacht Clubs;
Lucinda Tooker, à titre personnel;
Anna Smith, officier, Royal City Squadron;
Erik Skovgaard, capitaine, Westcoast Work Boat Association;

Leona Skovgaard, à titre personnel;
John Naunt, à titre personnel;
Hans Elfert, à titre personnel;
Caitlin Birdsall, coordonnateur de programme, BC Cetacean Sightings Network, Vancouver Aquarium;
Roy Mulder, président, Marine Life Sanctuary Society;
Chris Harvey-Clarke, professeur, département de zoologie, UBC;
Lance Barrett-Lennard, chef du programme de recherche sur les cétacés, Vancouver Aquarium Marine Science Centre, et professeur auxiliaire, département de zoologie, UBC;
Derek Trethewey, Okanagan Land Development Corporation;
Courtney Anderson, Sutton Group - Seafair Realty;
Stephen Brown, président, Chamber of Shipping of British Columbia;
Norbert Brand, à titre personnel;
Kathi Brand, à titre personnel;
Kay Sinclair, premier vice-président régional, Colombie-Britannique, AFPC;
Stephen Dunsmore, vice-président régional, Colombie-Britannique, Union canadienne des employés des transports;
Roger Boshier, professeur émérite, UBC, chercheur en sécurité maritime et président, Lower Mainland Advisory Council, la Garde côtière canadienne.

Thursday, February 17, 2011

Treasury Board of Canada Secretariat:

Marc O'Sullivan, Assistant Comptroller General, Acquired Services and Assets Sector;

Shirley Jen, Senior Director, Real Property and Materiel Policy Division, Acquired Services and Assets Sector.

Parks Canada:

Larry Ostola, Director General, National Historic Sites;

Patricia E. Kell, Director, National Historic Sites Policy Branch.

Le jeudi 17 février 2011

Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada :

Marc O'Sullivan, contrôleur général adjoint, Secteur des services acquis et des actifs;

Shirley Jen, directrice principale, Division des biens immobiliers et du matériel, Secteur des services acquis et des actifs.

Parcs Canada :

Larry Ostola, directeur général, Lieux historiques nationaux;

Patricia E. Kell, directrice, Direction des politiques des lieux historiques nationaux.



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, February 15, 2011

Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent:

Peter Noreau, President.

Southampton Marine Heritage Society:

Mike Sterling, Former Chairman;

Vicki Tomori, Board Member.

Bruce Coast Lighthouse Partners:

Mike Fair, Treasurer.

B.C. Ministry of Tourism, Trade and Investment:

Pam Copley, Community Heritage Planner, B.C. Heritage Branch
(by video conference).

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le mardi 15 février 2011

Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent :

Peter Noreau, président.

Southampton Marine Heritage Society :

Mike Sterling, ancien président;

Vicki Tomori, membre du conseil d'administration.

Bruce Coast Lighthouse Partners :

Mike Fair, trésorier.

Ministère du Tourisme, du Commerce et de l'Investissements de la Colombie-Britannique :

Pam Copley, planificatrice en conservation du patrimoine communautaire, Direction du patrimoine de la Colombie-Britannique (par vidéoconférence).

(Suite à la page précédente)