

SÉNAT



SENATE

CANADA



# PLEINS FEUX SUR LES PHARES GARDÉS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE ET DE TERRE-NEUVE- ET-LABRADOR

Rapport du Comité sénatorial  
permanent des pêches et des océans

L'honorable Bill Rompkey, C.P., président  
L'honorable Dennis Glen Patterson, vice-président

Décembre 2010

*This report is also available in English*

.....

Disponible sur l'intranet Parlementaire

[www.parl.gc.ca](http://www.parl.gc.ca)

(Travaux des comités — Sénat — Rapports)  
40<sup>e</sup> Parlement — 3<sup>e</sup> Session

## MEMBRES

L'honorable Bill Rompkey, C.P., *président*

L'honorable Dennis Glen Patterson, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs :

Ethel M. Cochrane

Elizabeth Hubley

Rose-Marie Losier-Cool

Michael L. MacDonald

Fabian Manning

Nancy Ruth

Rose-May Poirier

Vivienne Poy

Nancy Greene Raine

Charlie Watt

*Membres d'office du comité :*

Les honorables sénateurs

James Cowan (ou Claudette Tardif)

Marjory LeBreton, C.P. (ou Gerald J. Comeau)

*Autres sénateurs ayant participé à cette étude :*

Les honorables sénateurs Andreychuk, Chaput, Dallaire, Downe, Marshall, Martin, Murray, C.P., Runciman, Stewart Olsen et Zimmer.

*Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement :*

Claude Emery, analyste

*Direction des comités du Sénat :*

Danielle Labonté, greffière du comité

Louise Archambeault, adjointe administrative



## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat*, le jeudi 25 mars 2010

L'honorable sénateur Rompkey, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Fraser,

Que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans soit autorisé 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;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité à ce sujet depuis le début de la première session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité fasse de temps à autre rapport au Sénat, mais au plus tard le 30 juin 2011, et qu'il conserve, jusqu'au 31 décembre 2011, tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Gary W. O'Brien



**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 MPO<sup>1</sup>.

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 intervenants<sup>2</sup>, 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 phare<sup>3</sup>. 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

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> La haute direction a rencontré des représentants syndicaux le 14 août 2009 pour les informer de sa décision. Le 1<sup>er</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 étude<sup>4</sup>.

Dans son témoignage le 20 avril 2010, George Da Pont, le commissaire de la GCC de l'époque<sup>5</sup>, 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 phare<sup>6</sup>.

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.

---

<sup>4</sup> 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>.

<sup>5</sup> Marc Grégoire a été nommé commissaire de la Garde côtière canadienne en juin 2010.

<sup>6</sup> 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<sup>e</sup> 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 souveraineté<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> 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 soutien<sup>8</sup>, 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 phare<sup>9</sup>.

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 2002-2003<sup>10</sup>. 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

---

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> John Duncan, député, *Délibérations du comité*, 8 juin 2010.

<sup>10</sup> 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](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 phares<sup>11</sup>.

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 contribuable<sup>12</sup>. 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 sauvetage<sup>13</sup>.

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.

---

<sup>11</sup> 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](http://www2.parl.gc.ca/Content/HOC/Committee/402/PACP/WebDoc/WD4020496/Action_Plans/12-Department%20of%20Fisheries%20and%20Oceans-f.htm).

<sup>12</sup> L'honorable Gail Shea, ministre des Pêches et des Océans, *Délibérations du comité*, 13 avril 2010.

<sup>13</sup> 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 concernées<sup>14</sup>.

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)

---

<sup>14</sup> 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)<sup>15</sup>. 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.

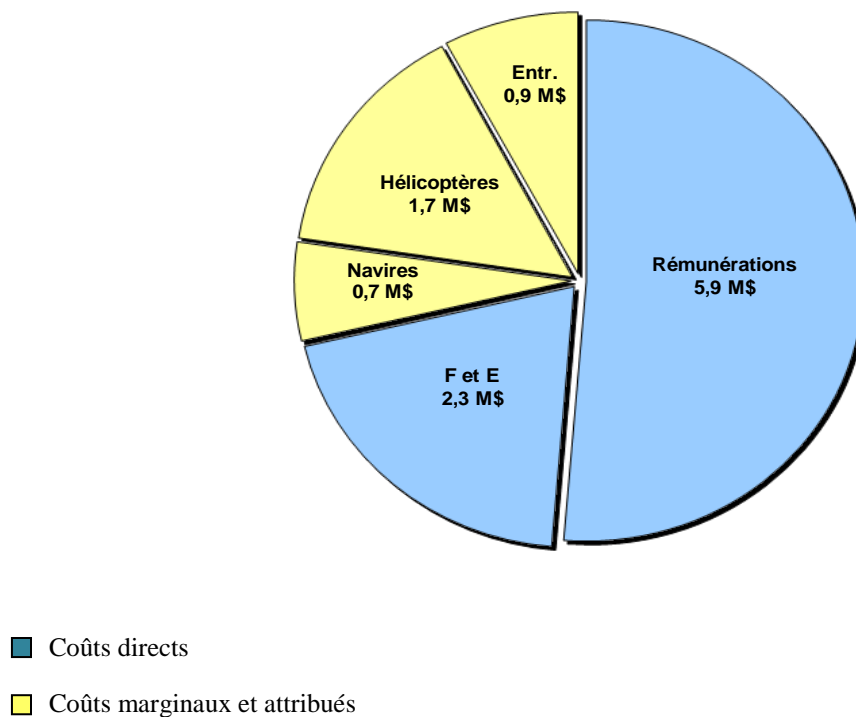
Au cours d'un examen stratégique des dépenses par activité effectué en mars 2010, la Garde côtière du Canada a estimé à 11,5 millions de dollars les coûts totaux

<sup>15</sup> 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 personnel<sup>16</sup>, 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 gardés<sup>17</sup>.

**Figure 1 – Coûts directs, marginaux et attribués des phares gardés au Canada**



Source : GCC, présentation, 20 avril 2010.

<sup>16</sup> George Da Pont, *Délibérations du comité*, 20 avril 2010.

<sup>17</sup> 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 région<sup>18</sup>.

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

---

<sup>18</sup> 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 Alaska<sup>19</sup>. Certaines stations de phare se trouvant sur le même terrain que d'autres installations de la USGC (les services de recherche et de sauvetage,

---

<sup>19</sup> 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 uniques<sup>20</sup> ».

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

---

<sup>20</sup> 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 le 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 déféctuosité 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 solaires<sup>21</sup>, 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.

---

<sup>21</sup> 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)<sup>22</sup>. 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 marche<sup>23</sup>.

**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 déficiences 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

<sup>22</sup> 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 %.

<sup>23</sup> 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 vidéo<sup>24</sup> 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.

---

<sup>24</sup> 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<sup>me</sup> 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'officieuse<sup>25</sup>. 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 organismes<sup>26</sup>.

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

---

<sup>25</sup> L'honorable Gail Shea, ministre des Pêches et des Océans, *Délibérations du comité sénatorial permanent des Pêches et des océans*, le 13 avril 2010.

<sup>26</sup> 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)<sup>27</sup>. 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-Britannique<sup>28</sup>.

Environnement Canada collige l'information nécessaire pour dresser les prévisions météorologiques et les avertissements en provenance de multiples autres sources<sup>29</sup>,

---

<sup>27</sup> 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).

<sup>28</sup> Ils appartiennent au réseau coopératif canadien d'observation du climat, qui compte quelque 650 emplacements au pays.

<sup>29</sup> 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 rapports<sup>30</sup>.

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 météo<sup>31</sup>.

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.

---

<sup>30</sup> Sauf dans le cas de cinq stations météo automatisées de la Garde côtière, Environnement Canada fournit l'équipement météorologique.

<sup>31</sup> 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 »<sup>32</sup>.

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.

---

<sup>32</sup> 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 vol<sup>33</sup>.

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.

---

<sup>33</sup> 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)<sup>34</sup>. 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

---

<sup>34</sup> 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 maritime<sup>35</sup>. 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 réseau<sup>36</sup> 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

---

<sup>35</sup> 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.

<sup>36</sup> 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 poussée<sup>37</sup>.
- 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.

---

<sup>37</sup> 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 Océans<sup>38</sup>.

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

---

<sup>38</sup> 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 cougars 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 changé<sup>39</sup>.

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 technologie<sup>40</sup> », prône la reprise du programme d'automatisation. Les autres personnes, groupes et organisations qui ont fait des représentations

<sup>39</sup> George Da Pont, *Délibérations du Comité*, 20 April 2010.

<sup>40</sup> 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 Canada<sup>41</sup> 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 position<sup>42</sup>.

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.

---

<sup>41</sup> 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.

<sup>42</sup> 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 gens<sup>43</sup>. 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

---

<sup>43</sup> 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 temps<sup>44</sup>. 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

---

<sup>44</sup> 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 fédéraux<sup>45</sup>.

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 population<sup>46</sup>.

---

<sup>45</sup> 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.

<sup>46</sup> Garde côtière du Canada, Programme des aides à la navigation, [http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/aln\\_accueil](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)<sup>47</sup>.

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 intéressés<sup>48</sup>.

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 général<sup>49</sup>. 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.

<sup>47</sup> GCC, *Servir les Canadiens et les Canadiennes*, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/f0004251>).

<sup>48</sup> 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.

<sup>49</sup> GCC, *Programme des aides à la navigation*, [http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/aln\\_accueil](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 »<sup>50</sup>.

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 portée<sup>51</sup>.

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) ;

---

<sup>50</sup> *Ibid.*

<sup>51</sup> GCC, Aides à la navigation, [http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/gvn\\_nds\\_page3](http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Gcc/gvn_nds_page3).

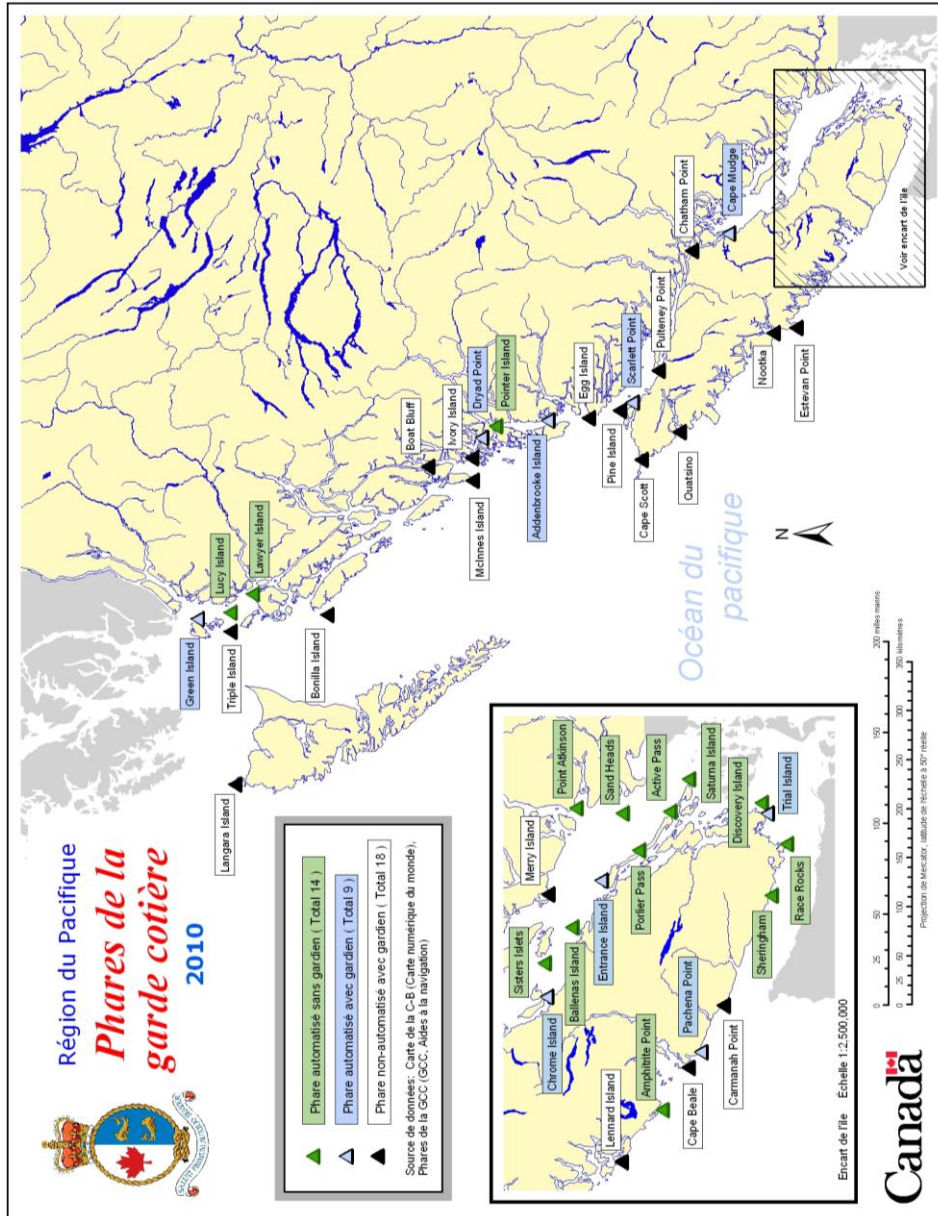
- sont destinés à faciliter la navigation et non à remplacer les règles de prudence ou l'équipement de navigation à bord ;
- évoluent en fonction des besoins et des technologies<sup>52</sup>.

---

<sup>52</sup> 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

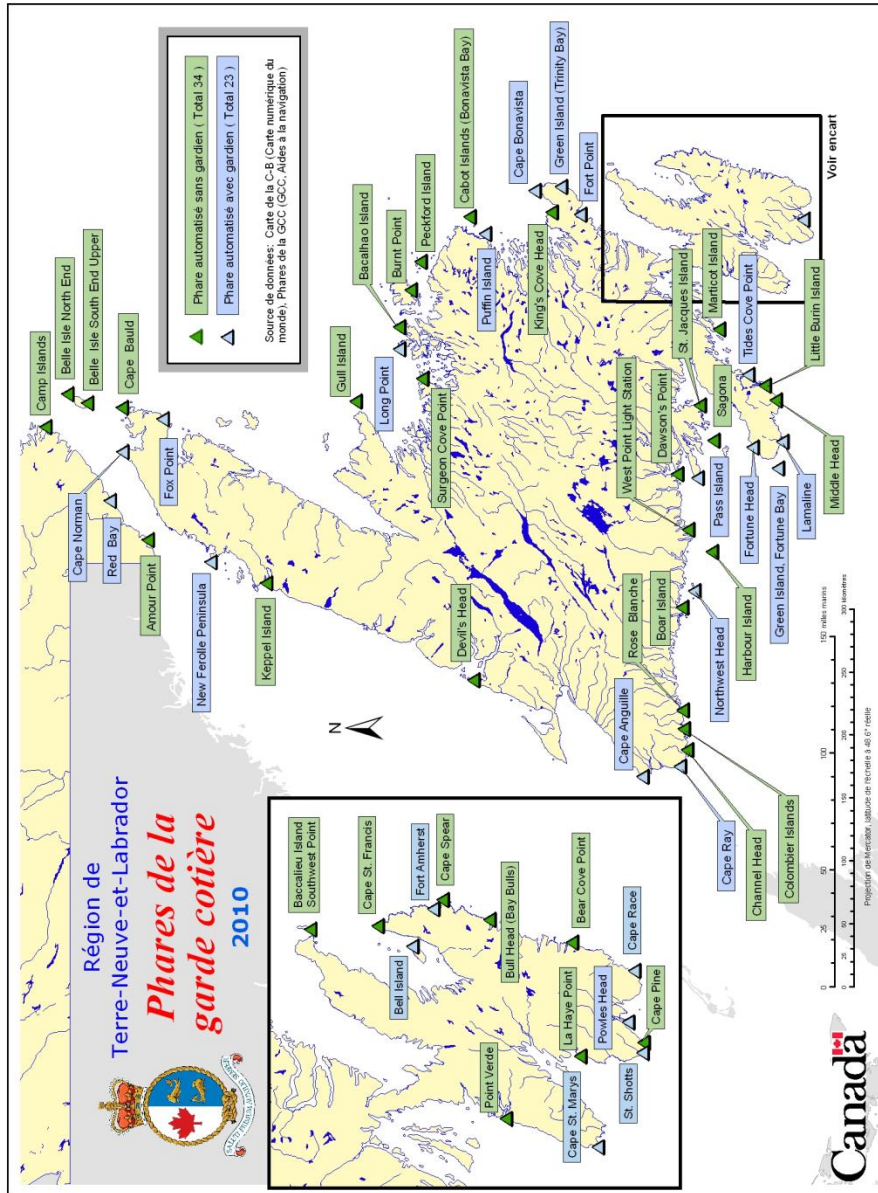
CARTE DES STATIONS DE PHARE POINT DANS LA RÉGION DU PACIFIQUE



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,  
REGION DU PACIFIQUE**

<b>Station</b>	<b>Automatisée</b>	<b>Isolée</b>	<b>Positions</b>	<b>Type de dotation</b>	<b>Fourniture de renseignements météorologiques (Voir note)</b>
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 résident	(1)

<b>Station</b>	<b>Automatisée</b>	<b>Isolée</b>	<b>Positions</b>	<b>Type de dotation</b>	<b>Fourniture de renseignements météorologiques (Voir note)</b>
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)
<b>Total</b>			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**

<b>Station</b>	<b>Isolée?</b>	<b>Postes</b>	<b>Type de dotation</b>	<b>Fourniture de renseignements météorologiques</b>
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,	Conditions du temps, état de la mer

			28 jours	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 GARDÉES<sup>53</sup>

#### 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.

---

<sup>53</sup> 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.

<b>Le mardi 19 octobre, 2010</b>	
<i>Fondation Héritage Canada</i>	Carolyn Quinn, directrice des communications; Chris Wiebe, agent, Politiques du patrimoine et relations gouvernementales.
<b>Le mardi 26 octobre, 2010</b>	
<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.
<b>Le mardi 23 novembre, 2010</b>	
<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.
<b>Le jeudi 25 novembre, 2010</b>	
<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.
<b>Le mardi 30 novembre, 2010</b>	
<i>Strathcona Regional District</i>	Jim Abram, directeur, Discovery Islands-Mainland Inlets.
<i>International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.</i>	Kaity 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 Perchar, 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 Lalonde, 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.