



PRÉSENTATION PAR STEVE BERGH

PRÉSIDENT DES GARDIENS DE PHARES,  
COLOMBIE-BRITANNIQUE  
SECTION LOCALE 20232

DE L'UNION CANADIENNE DES EMPLOYÉS DES TRANSPORTS

Bonsoir, chers sénateurs. Je m'appelle Steve Bergh. Je suis le président des Gardiens de phares de la Colombie-Britannique (section locale 20232) et j'occupe le poste de gardien de phare depuis 27 ans. Je suis également un pêcheur qui compte 38 années d'expérience. Par conséquent, j'ai une bonne connaissance fonctionnelle à la fois des services de gardiens de phares à l'endroit des marins et de l'appréciation des pêcheurs à l'égard des services offerts par les gardiens de phares. Je comprends les outils de navigation utilisés par les matelots, ainsi que les avantages et les limites de ces outils.

J'aimerais vous exprimer le profond sentiment de responsabilité que j'accorde au fait de me tenir debout devant vous aujourd'hui. Il s'agit de la toute première occasion que quelqu'un de la côte ouest a de vous faire connaître les besoins à propos des services des phares.

La ministre Shea et le commissaire Da Pont ont passé beaucoup de temps devant vous et la directrice Steele a été affectée au rôle de conseillère auprès de ce comité sans période égale de réfutation.

Avec respect et un sentiment de responsabilité envers le public, j'aimerais vous dire que je suis également préoccupé par le fait que la sénatrice Raine, la seule sénatrice issue de la Colombie-Britannique, a déclaré moins de deux heures après le début des délibérations qu'elle est convaincue du point de vue de la directrice Steele, avant même que la même sénatrice Raine ait eu vent des besoins de ses citoyens.

Cette situation survient malgré une opposition répandue en C.-B. à l'égard de l'élimination de l'effectif des phares, une démarche réitérée l'an dernier. Après avoir entendu l'intention du commissaire de licencier le personnel des phares en septembre 2009, l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique a voté à l'unanimité en faveur de la résolution suivante :

*«... que l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique et la Fédération canadienne des municipalités demandent au premier ministre d'interrompre toutes les démarches d'élimination du personnel des phares et s'engagent plutôt à conserver les niveaux de dotation des phares de manière indéterminée, afin d'assurer la sécurité des travailleurs et du public voyageur et le dynamisme des collectivités côtières croissantes. »*  
[Traduction]

Je vous présente cette résolution ainsi que des exemplaires des lettres expédiées à la ministre Shea et acheminées en copie conforme à mon attention en provenance de 19 districts, villes, villages et hameaux côtiers. Puis-je affirmer qu'il y a sans doute eu davantage de lettres envoyées à la ministre, mais qu'il ne s'agit-là que de celles dont j'ai obtenu copie.

(Veuillez vous reporter à la pièce jointe n° 1.)

J'aimerais également porter à votre attention les énoncés des représentants fédéraux et provinciaux, notamment la Déclaration de la politique des Conservateurs de 2008 :

*« Les phares sont une importante contribution à la souveraineté canadienne, assurent la sécurité publique en particulier celle des embarcations ludiques et des kayakistes, sont une présence essentielle permettant de surveiller les hydravions et la circulation maritime et aident à mater la contrebande. » [Traduction]*

L'énoncé du Parti vert et l'énoncé du Nouveau Parti démocratique appuient également les phares gardés. Veuillez prendre note de l'absence de frontières politiques à l'appui des phares gardés.

(Veuillez vous reporter à la pièce jointe n° 2.)

Avec respect et un sentiment de responsabilité envers la sécurité du public, je ressens également le besoin de faire valoir auprès de ce comité qu'en 2007, M. Jim Abram – qui est et qui était le directeur élu du district régional de Strathcona – et moi-même, nous nous sommes rendus disponibles en vue d'une rencontre avec M. Bill White, le représentant de la côte ouest du ministère de la Sécurité publique, afin d'aider ce ministère à comprendre les capacités des phares en matière de sécurité publique et de souveraineté. Il m'a semblé logique, comme cela fait partie de notre description de travail, de collaborer avec les autres ministères dont le Programme de surveillance des côtes de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). M. White, dans un geste poli, a demandé la permission à la Garde côtière de visiter le Phare de la pointe Chatham, où j'étais posté. Il n'exigeait aucun accompagnement – il était simplement poli. Veuillez comprendre que les phares ne sont pas des lieux restreints. Habituellement, même les membres du public sont autorisés à y accéder à condition d'être escortés par le gardien de phare.

Ce représentant du ministère de la Sécurité publique s'est vu refuser la permission de visiter le Phare de la pointe Chatham par la directrice régionale Susan Steele. Lorsque j'ai demandé à la directrice Steele pourquoi elle avait refusé l'accès à M. Peters, celle-ci m'a indiqué que le ministère de la Sécurité publique était à l'affût de nouvelles acquisitions pour assurer son avenir et que l'apanage de la Garde côtière était les phares gardés.

J'ai également des réserves selon lesquelles le 10 avril, trois jours avant la réunion du 13 avril du présent comité amorçant son examen des phares, les gardiens de phares ont reçu un rappel qu'ils étaient liés par leurs conditions d'embauche de ne pas prendre la parole. Nous comprenons que les autres employés de l'État ont récemment reçu un avertissement justement à propos de

la question des services des phares. De plus, tous les employés de la Garde côtière ont reçu un avis du commissaire adjoint Vija Poruks, le 26 avril, que le travail de la directrice Steele :

*« est bel et bien d'être la personne-ressource pour toute question liée à ce travail et de coordonner tous les renseignements produits au profit du CPPO du Sénat. » [Traduction]*

Sans vous sembler irrespectueux, j'aimerais souligner le fait que la directrice Steele, en sa qualité de surveillante de tous les employés de la région de l'Ouest et de défenderesse de l'élimination du personnel des phares, n'est pas une intermédiaire appropriée. Bien que l'intention de l'avis émanant du commissaire adjoint Poruks n'ait peut-être eu pour but d'étouffer les communications, je peux vous assurer que cet avis aura ce résultat précis.

Vu la réelle possibilité que ces sénateurs puissent recevoir beaucoup de renseignements utiles dans le dossier des phares gardés de la part des fonctionnaires de plusieurs ministères, pouvons-nous recevoir la garantie que ces employés seront invités à communiquer directement avec vous et qu'ils seront protégés contre des représailles afin de pouvoir s'exprimer librement au moment de se présenter devant ce comité et de leurs représentants de l'État. Que pareille garantie soit accordée ou refusée, nous demandons une confirmation de ce fait par écrit.

Puisque j'ai si peu de temps de prise de parole devant ce comité, dans l'intérêt de la sécurité publique, j'estime qu'il m'est nécessaire d'aborder les points que la hiérarchie de la Garde côtière utilise à chaque tentative de licenciement et qu'elle utilise à nouveau dans la présente situation. Nous trouvons que ces mêmes points soulevés continuent d'être inexacts et trompeurs.

**Objet : Les services « additionnels » qu'offrent les gardiens de phares ne sont pas mandatés par la Garde côtière.**

Nous vous présentons un exemplaire de notre description de travail (pièce jointe n° 3) et « LES RESPONSABILITÉS DES SERVICES DES PHARES » (pièce jointe n° 4).

Sont énoncés comme objectifs de la Garde côtière les points suivants :

- la sécurité maritime (préparation, prévention et intervention);
- la protection de l'environnement marin et des eaux douces;
- la facilitation du commerce maritime et du développement durable;
- le soutien de l'excellence scientifique des matelots;
- l'appui des priorités maritimes du Canada.

Sont énoncés comme services de la Garde côtière les points suivants :

- la recherche et le sauvetage en mer;
- l'intervention environnementale;
- les services de brise-glace;
- les services de communication et de trafic maritimes;
- les aides à la navigation;
- les voies navigables et la gestion;
- la sécurité maritime;
- le soutien des mandats de gestion des ressources du ministère des Pêches et des Océans;
- l'appui des autres objectifs du gouvernement.

Les gardiens de phares sont des participants actifs de la prestation réussie de presque tous ces services énoncés et l'atteinte subséquente de tous ces objectifs stipulés. Malgré les efforts pour atténuer le rôle et les capacités des phares gardés, les gardiens de phares continuent d'être efficaces dans leurs services au public tels que mandatés par la Garde côtière.

**Objet : Le rôle des gardiens de phares dans la recherche et le sauvetage est « le simple fruit de leur présence sur place ».**

Je crois qu'on pourrait dire cela de tout service de sécurité dont l'emplacement est planifié et stratégique. Les phares ont été érigés à des endroits stratégiques le long de la côte... des principaux correctifs à la circulation ou ports de débarquement, des zones de grand achalandage présentant des risques spécifiques, des confluent des eaux navigables et des étendues. Il existe de nombreux cas où les gardiens de phares ont fait partie intégrante de la réussite des opérations de sauvetage. Veuillez vous attarder aux documents et aux témoignages des matelots.

**Objet : L'utilisation répétée de l'expression « navire de passage » pour décrire les gardiens de phares comme si cette expression empêchait les gardiens de phares d'occuper une fonction importante.**

Le centre de coordination des opérations de sauvetage laisse toute l'assistance aux marins (s'il ne s'agit pas d'une situation de détresse ou urgente) aux « navires de passage », c.-à-d. aux collègues matelots. Si aucun n'est présent ou disposé, alors seulement le RCC mandate les ressources de la Garde côtière, notamment les gardiens de phares, au besoin. Si un appel de détresse ou une situation d'urgence est constaté, toutes les ressources de la GCC sont invitées à intervenir sous réserve de leurs capacités et des actifs individuels. Parmi les autres aptitudes maritimes, les gardiens de phares sont formés en manutention d'embarcations, en premiers soins et en RCR, ainsi qu'en transport des patients blessés.

**Objet : Les gardiens de phares ne font pas partie du Programme d'intervention environnementale.**

Les gardiens de phares ont joué un rôle déterminant lors du déversement de Nestucca en 1998. Les gardiens de phares ont été les premiers à repérer et à signaler le déversement, et les phares de la côte ouest ont fourni des plateformes pour l'intervention. Les phares ont également la faculté d'entreposer les objets nécessaires à l'intervention. Les données météorologiques émanant des phares seront essentielles aux démarches fructueuses. Si ces actifs publics ne font pas partie du plan d'intervention en cas de déversement à ce moment-ci, on serait en droit de se demander « Pourquoi pas? ».

**Objet : Les prévisions météo et les rapports sur les conditions climatiques ne relèvent pas du mandat de la GCC.**

Même si la Garde côtière affirme actuellement que les services de renseignements météorologiques que les gardiens de phares fournissent sont en fait la responsabilité d'Environnement Canada, la prestation de ces données exactes et fiables est une composante clé de l'objectif de la Garde côtière de prévenir les incidents. Environnement Canada aide également la Garde côtière en offrant des prévisions (qui sont souvent alimentées directement par les observations des gardiens de phares) aux marins et aux aviateurs côtiers. Ce service complet est absolument un service de la Garde côtière qui assumerait la responsabilité de réagir aux incidents – dont le nombre serait sans doute élevé – si le service n'était pas disponible. Il est important pour les sénateurs de comprendre qu'Environnement Canada, par le truchement de ses services météorologiques, fait sans doute épargner beaucoup plus d'argent à la Garde côtière que ce qu'il lui en coûte. (Veuillez vous reporter à la pièce jointe n° 5 – les témoignages des matelots et des aviateurs, y compris des lettres qu'on nous a fait parvenir au sujet des besoins des matelots de Terre-Neuve-et-Labrador.)

**Objet : Le matériel automatisé fonctionne.**

Puisque les gardiens de phares remplacent les ampoules (également dans un champ), enclenchent les mécanismes qui ont omis de le faire automatiquement, enlèvent la neige, la glace, la condensation et les algues qui se sont déposées sur les lentilles, il semblerait aux yeux de la hiérarchie de la GCC que peu de tâches sont essentielles à la réussite d'une aide à la navigation dite « automatisée ». Je ferais la mise en garde que l'omission par le public de signaler une panne des autres aides fixes en tant qu'indicateurs de leur fiabilité peut également mener à des conclusions erronées. Si le public s'habitue à une puissance réduite requise par l'« automatisation », nous émettons la mise en

garde que, sur les principales aides comme les phares, il pourrait y avoir une fausse hypothèse d'une absence de risques accrus. Rappelez-vous aussi que la GCC ici ne renvoie qu'aux lumières. L'équipement météo automatisé est, et c'est un fait notoire, non disponible ou imprécis, mais la GCC nie toute responsabilité d'offrir des services météorologiques et par conséquent ne mentionne pas ce fait. (Veuillez vous reporter à la pièce jointe n° 6.)

**Objet : Les progrès technologiques à bord des navires ont diminué l'importance des services.**

J'ai joint une lettre du capitaine du traversier de l'État de l'Alaska, le Malaspina, qui opère entre Seattle et l'Alaska deux fois par semaine (pièce jointe n° 7) et qui décrit la navigation dans le monde réel. Ce capitaine parle de l'importance de la luminosité des principales aides, dont bon nombre sont des phares. Il affirme que cette luminosité diminue maintenant que la GCC effectue la transition vers un mode « automatisé ». (Cette lettre parle de l'île Verte en Colombie-Britannique.) La lettre est datée de 1995, soit au moment de la dernière tentative d'éliminer le personnel des phares, mais elle décrit les difficultés le long des côtes, lesquelles se poursuivent peu importe combien évolué est l'équipement. Souvent, lorsque les outils électroniques des navires tombent en panne, ces navires les perdent tous. Les matelots ont besoin de tous les renseignements vérifiables qu'ils peuvent obtenir.

**Objet : Il n'y a eu aucun risque pour les marins aux endroits où les licenciements ont eu lieu.**

Comment une personne pourrait-elle confirmer ces faits? Puisque nous sommes arrivés à une époque d'« évaluation des risques » et que même les gouvernements mesurent la vie par rapport à des dividendes monétaires relativement modestes et imaginaires, une compréhension des risques devient d'autant plus insaisissable. Lorsqu'un gardien de phare repère des personnes s'agrippant à la coque d'un navire renversé (cap Beale – 2004), repère la dernière et unique fusée fonctionnelle d'un marin par une nuit de tempête (cap Scott – 1999), recherche et trouve un pilote abattu (pointe Dryad – 2001), et que personne d'autre ne les a aperçus, on est en droit de présumer que si une personne n'était pas en fonction à ces endroits, ces situations auraient nettement pu être fatales. Ce ne sont là que quelques exemples, pour lesquels les gardiens de phares ont mérité des éloges... depuis la dernière tentative de licenciements. Rappelez-vous que les phares sont situés à des endroits géographiques posant un risque accru. Ce n'est pas par hasard que les gardiens de phares peuvent faire une différence en étant postés à ces endroits.

**Objet : L'Alaska est un bon exemple de licenciements réussis.**

Lorsque nous avons posé la question à savoir comment se sentaient au juste les pêcheurs alaskiens au sujet de l'élimination du personnel des phares dans cette zone, nous avons reçu une lettre de la Southeast Alaska Fishermen's Alliance et également une lettre du directeur général de cette alliance qui parlent de leur expérience plus personnelle en Alaska et de leur appréciation des phares gardés tandis qu'ils circulent le long de la côte de la C.-B. Veuillez noter que ces pêcheurs m'ont affirmé qu'avec la montée de la pêche ludique ils étaient encore plus inquiets que le manque de données météorologiques fiables se traduirait par des pertes de vies. (Veuillez vous reporter à la pièce jointe n° 8.)

Pour vous, chers sénateurs, qui vivez dans les confins d'une ville et qui êtes habitués à la sécurité que vous procurent quatre murs et des routes pavées, je vous conjure de tenir compte des besoins des habitants des côtes, des marins, des aviateurs côtiers et des autres travailleurs et voyageurs qui trouvent nécessaire de se déplacer dans des environnements moins prévisibles. Veuillez considérer leurs requêtes pour le maintien de ces services de phares.