



**Notes pour une présentation devant
le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans**

Le mardi 4 mai 2010

par

**Christine Collins, présidente nationale de
l'Union canadienne des employés des transports (UCET)**

Le 30 avril 2010

1. L'Union canadienne des employés des transports (UCET)

L'UCET est le syndicat national pour la plupart des employés syndiqués de la Garde côtière. Nous sommes un syndicat des transports vaste et diversifié comprenant plus de 70 unités de négociation. Nous avons été le syndicat original de Transports Canada et, compte tenu de tous les démantèlements et mutations survenus dans ce ministère, nos membres travaillent maintenant dans de nombreux ministères et organismes, dont la Garde côtière, Transports Canada, Nav Canada, le Bureau de la sécurité des transports, l'Office des transports du Canada et les aéroports canadiens. L'UCET relève de l'Alliance de la Fonction publique du Canada. L'UCET représente les gardiens de phares qui travaillent pour la Garde côtière canadienne.

2. L'étude par le Comité sénatorial

Lorsque la ministre Shea a comparu devant le Comité le 13 avril, elle a indiqué que le mandat de l'étude était de revoir la proposition de la Garde côtière canadienne (GCC) d'éliminer l'effectif des phares et d'examiner les répercussions de cette proposition du point de vue de la sécurité publique. Par la suite, nous croyons comprendre que le mandat a été élargi pour inclure les plans de désinvestir les phares, notamment. L'UCET restreindra sa présentation à la question des phares gardés et ne renverra aux autres parties de l'étude (par exemple, le dessaisissement) lorsque cette mesure proposée a trait à la question des phares gardés.

L'UCET a écrit à la ministre Shea en lui demandant que votre comité se voie accorder un budget et un délai pour se déplacer vers les régions du Canada les plus touchées par la proposition d'éliminer l'effectif des phares. Les principaux intervenants, tels que les leaders autochtones, les communautés, les sociétés de transport aérien et marine, les pêcheurs, les dirigeants communautaires, les plaisanciers et les autres,

n'ont ni le temps ni les fonds nécessaires pour se rendre à Ottawa. Le Comité n'entendra pas la position de ces intervenants cruciaux si vous ne vous déplacez pas jusqu'à eux. (*Veillez vous référer à la Pièce jointe n° 1 : « Lettre au Ministre Shea »*).

Bien que ce soit là une piètre mesure de substitution à l'audience des opinions et à la constatation des incidences de première main, avec la présentation d'aujourd'hui nous déposons des lettres et des pétitions de groupes et de particuliers touchés par la proposition de licencier les gardiens de phares. Nous continuerons de transmettre ces lettres, ces pétitions et ces mémoires au greffier du Comité à mesure que nous les recevrons.

3. Représentation régionale de la membriété du Comité

Dans notre lettre à la ministre Shea, nous avons également souligné le caractère inadéquat de la représentation de la Colombie-Britannique au sein du Comité. Les questions de la B.C. Maritime, surtout en ce qui a trait aux phares gardés, sont plutôt uniques. C'est pourquoi nous recommandons que deux sénateurs additionnels soient nommés en provenance de la Colombie-Britannique. Nous croyons que cela aidera grandement à faire en sorte que la perspective de la C.-B. soit bien présentée lors de vos discussions.

4. Considérations pangouvernementales

L'UCET est plutôt étonnée qu'une vaste étude de l'élimination de l'effectif des phares se limite aux coûts directs de la GCC et aux enjeux mis au jour par la GCC et directement liés au « mandat » de la GCC.

Les gardiens de phares offrent des services au public auxquels on s'attend par souci de sécurité maritime et publique et qui pourraient être jugés faire partie de multiples mandats fédéraux. Par exemple, les

gardiens de phares offrent des services de sécurité maritime à Recherche et sauvetage, des services de surveillance météorologique à Environnement Canada, aux Services de communications et de trafic maritimes, au Service de surveillance de la flottille de pêche du GCC, du ministère des Pêches et des Océans (MPO), au Programme de surveillance côtière de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), aux services d'intervention environnementale et de lutte contre la pollution, aux sections de la Collecte de données et des Avertissements sismiques de Ressources naturelles Canada, aux recherches scientifiques pour le MPO et les autres organismes de recherche et à la surveillance et au dépistage des usagers ludiques pour Parcs Canada. *(Veuillez vous référer à la Pièce jointe n° 2 : « Le rôle des services de phares ».)*

C'est pour ce motif que nous recommandons à la ministre et au Comité d'adopter une approche « pangouvernementale » par rapport à l'examen des phares gardés. Tous ces rôles et toutes ces responsabilités sont attendus du public et offerts par le gouvernement fédéral à l'appui de la sécurité publique et maritime. Le public ne fait pas de distinction entre le mandat de la GCC et le mandat des autres organismes et ministères fédéraux. Le public s'attend que la sécurité publique soit primordiale pour tous les services de l'État.

C'est pourquoi nous recommandons fortement un processus d'examen « pangouvernemental ». Cette approche y va de l'intérêt public et devrait être déterminante pour votre étude.

Nous aimerions également mentionner que les mémoires de la GCC présentés à votre comité ont privilégié un point de vue très étroit du « mandat » de la GCC. Nous encouragerions le Comité et ses recherchistes à étudier à fond le cadre législatif de la GCC et ses objectifs en tant qu'organisme. Vous constaterez qu'il y a de multiples responsabilités en matière de recherche et sauvetage en mer,

d'intervention environnementale, de communications et de trafic maritimes, d'aides à la navigation, de sécurité maritime, etc. En d'autres termes, même dans le contexte de la GCC en soi, il est déconseillé d'envisager les phares et les gardiens de phares exclusivement selon un point de vue « de lumière et d'avertisseur sonore ».

5. L'accent mis sur les « coûts » de la GCC

L'autre insistance que la GCC a fait valoir auprès de votre comité est à nouveau préoccupante. C'est toute la notion selon laquelle les gardiens de phares représentent un coût pour la GCC et que le Comité devrait situer son étude dans le contexte des économies de coûts directs et indirects pour la GCC.

Cela passe tout à fait outre aux points soulevés ci-dessus. Les gardiens de phares accomplissent des fonctions qui peuvent être directement liées au mandat d'un autre ministère mais qui sont conformes au volet de sécurité publique en plus d'être indirectement liées aux fonctions et aux responsabilités de la GCC. Par exemple, les gardiens de phares avisent les traversiers côtiers et les sociétés de taxis aériens des conditions météorologiques locales. Le point focal d'Environnement Canada peut couvrir une trop large zone géographique et peut ne pas être suffisamment localisé pour offrir des conseils adéquats compte tenu de l'impératif commercial d'effectuer le transport par la voie des airs ou des eaux. Le Réseau des gardiens de phares offre un rapport plus granulaire et localisé des conditions de déplacement qui peuvent aider à éviter des situations d'urgence.

La grande question est la suivante : si ces fonctions de sécurité publique ne cadrent pas dans le mandat de la GCC, alors de quel mandat relèvent-elles et comment ces coûts et avantages peuvent-ils être adéquatement répartis? Est-il possible que le cloisonnement des

décisions et de la reddition de comptes gouvernementales interfère avec un processus décisionnel judiciaire?

Par souci d'explorer la question des coûts de la GCC, nous pourrions également envisager la question des revenus ou des revenus potentiels. La ministre Shea, lorsqu'elle a comparu devant votre comité le 13 avril, a mentionné que certains droits ont été perçus par la GCC pour la prestation de services réputés relever du mandat d'un autre ministère. Nous aimerions soulever les interrogations suivantes :

- Quelle est l'ampleur des transferts interministériels et pourrait-on les augmenter? Cette enveloppe de droits pourrait-elle être augmentée?
- Quels sont les plans actuels et futurs des droits de services maritimes et comment affectent-ils l'enjeu

6. Les gardiens de phares et le coût des hélicoptères et des navires de la GCC

La GCC a maintes et maintes fois fait valoir que les hélicoptères et les navires doivent être disponibles et déployés pour répondre aux besoins des gardiens de phares dans les endroits éloignés. Bien que cela puisse être vrai dans une certaine mesure, nous devons poser la question suivante : que feraient ces hélicoptères et ces navires s'il n'y avait pas de gardiens de phares? Le fait est qu'ils continueraient d'être exploités, entretenus et en service pour s'occuper des aides à la navigation maritime et d'autres fonctions, notamment les lumières et les avertisseurs sonores automatiques qui ont remplacé les phares gardés. La GCC porte à croire que ces hélicoptères et navires coûteux seraient retirés de la circulation en l'absence des gardiens de phares. À nouveau, il est impératif que cet examen situe ces commentaires en contexte. En d'autres termes, bien qu'il puisse y avoir des économies dans certains volets, lorsque ces économies sont mises en corrélation

avec les futures fonctions obligatoires, on pourrait se retrouver devant des économies nulles au bout du compte.

7. La sécurité publique, la gestion des risques, l'atténuation des risques et l'évitement des coûts

À nouveau, il est préoccupant de voir que la question des gardiens de phares ne soit traitée qu'en termes de coûts pour la GCC. Les discussions ne portent nullement sur les avantages, ni sur une tentative quelconque de situer cet enjeu dans un contexte élargi. Par exemple, comprenons-nous comment le Réseau des gardiens de phares (le « Réseau ») s'emploie à éviter les accidents et les incidents qui, en retour, font épargner de l'argent à la GCC et au gouvernement du Canada? Comprendons-nous comment le Réseau offre des services de communication et de météorologie aux navires de pêche, évitant ainsi une recherche et un sauvetage coûteux qui pourraient s'ensuivre si ces services n'étaient pas offerts? Est-ce parce que la recherche et le sauvetage et les patrouilles antidrogues ne font pas partie du budget de la GCC que nous présumons une absence d'économies ou d'avantages rattachés à ces services? Est-ce parce que la gestion des risques, l'atténuation des risques et l'évitement des coûts ne font pas partie de la nomenclature de la GCC ou ne font pas partie de l'examen stratégique de cette question? Si ces aspects étaient pris en compte, quel en serait le résultat? Parlerions-nous toujours d'économies de 8 millions \$ par année comme si c'est tout ce à quoi le gouvernement et le Comité sénatorial devraient s'attarder?

8. Les coûts réels de l'automatisation

À notre avis, il est un tant soit peu ironique que les discussions entourant l'élimination de l'effectif des phares soient mises en lien avec le dessaisissement des phares. Avec le dessaisissement, les groupes et organismes communautaires sont invités à assumer la responsabilité des phares locaux. Aucun fonds fédéral ne semble être lié à ce dessaisissement. D'un autre côté, les fonctions et les services automatisés d'aide à la navigation maritime demeureront fort probablement rattachés à bon nombre des phares dessaisis. À quoi les groupes communautaires s'attendent-ils en retour de la GCC pour l'utilisation des phares dessaisis? La GCC croit-elle réellement que l'automatisation et le dessaisissement supprimeront la responsabilité financière? Quels seront les coûts réels de l'automatisation? Tout ce dont parle la GCC, ce sont des coûts de dotation en personnel et d'élimination de l'effectif des phares; elle ne parle pas des coûts réels des solutions de rechange.

9. La question des phares gardés et les autres pays

La GCC fait valoir le point que tous les pays développés ont éliminé le personnel des phares. À quels pays renvoie-t-elle? Les pays européens présentant des traits de côte sont densément peuplés et les lignes de côte sont réduites et patrouillées par des navires militaires. Il s'agit d'une situation semblable à celle des États-Unis. Si nous tenons compte de l'Alaska à titre de parallèle avec le Canada, nous devons reconnaître que le trait de côte alaskien est relativement petit comparativement à celui du Canada et on recense une importante présence de la Marine américaine et de la Garde côtière en Alaska.

Nous devrions également prendre en compte le fait que, exception faite de l'Alaska, la température de l'eau est modérée dans ces

compétences et la survie en eau est possible pendant des périodes prolongées.

Qu'en est-il des pays avec des lignes de côte et des défis géographiques et climatiques similaires? Si nous examinons le Chili et l'Argentine (qui ont d'imposants traits de côte et un climat froid dans l'hémisphère sud), nous notons que les phares gardés font partie de la politique gouvernementale et, de fait, on en augmente le nombre, particulièrement au Chili.

10. Les petits navires de pêche et la sécurité publique

Nous espérons sincèrement que le Comité sénatorial demandera au Bureau de la sécurité des transports (BST) de comparaître et de présenter un mémoire. Le BST a exprimé de graves préoccupations à propos de la sécurité des petits navires de pêche et des mécanismes de soutien en place pour assurer la sécurité publique. Ce problème est accentué lorsque vous prenez en compte l'ouverture des eaux nordiques et l'accroissement de la pêche autochtone dans le Nord. Vu ces faits et les préoccupations du BST, la fonction de gardien de phare pour ce qui est du partage de renseignements et de l'atténuation des risques liés aux petits navires de pêche, notamment les volets de recherche et de sauvetage physiques, ne devrait pas être minée ou ignorée. (*Veillez vous référer à la Pièce jointe n° 3 : Présentation du BST.*)

11. Les gardiens de phares, la souveraineté et la sécurité

La souveraineté canadienne est une préoccupation nationale profonde, surtout en ce qui a trait à la souveraineté sur nos régions nordiques. Le Canada compte une plus longue ligne de côte que tout autre pays du monde et nous devrions être profondément préoccupés par notre capacité de bien exercer la souveraineté sur nos propres régions. Nous avons besoin de personnes en place pour démontrer cette souveraineté. Les gardiens de phares sont les personnes en place et des personnes qui démontrent clairement notre souveraineté sur nos traits de côte éloignés.

À nouveau, la question des licenciements est envisagée selon un point de vue très étroit et cloisonné. Seules une approche « pangouvernementale » et une étude des objectifs et des valeurs élargies du Canada, tels que la souveraineté, offrira une perspective plus équilibrée de la question des gardiens de phares.

12. Les phares gardés et le rôle du gouvernement fédéral dans les collectivités éloignées

À nouveau, nous croyons qu'une perspective élargie est nécessaire au moment d'examiner ce dossier. La GCC à elle seule dispose d'un budget d'exploitation de 700 millions \$ et d'un minimum de 150 millions \$ annuellement en budget d'immobilisations, avec près de 4 500 employés. On dénombre environ 110 gardiens de phares qui représentent 2,4 p. 100 de l'effectif de la GCC. Celle-ci affirme qu'elle épargnera 10 millions \$ par année en procédant aux licenciements; ces économies représentent 1,4 p. 100 du budget d'exploitation annuel de la GCC. La question à se poser est la suivante : si vous examiniez toutes les années-personnes de la GCC et du MPO dans son ensemble, quels genres d'économies pourrait-on réaliser cumulativement (et d'années-personnes pourraient être réduites) par des économies administratives

au niveau de l'administration centrale? Quels genres d'économies pourrait-on obtenir en consolidant les volets de l'administration centrale ou la réduction des frais généraux de l'administration centrale? Pourquoi l'administration centrale doit-elle toujours faire passer au hachoir les services à la collectivité lorsque les dirigeants politiques sont à la recherche d'économies à réaliser?

La GCC est une institution canadienne précieuse et d'une grande importance. Elle rassemble les Canadiens aux quatre coins du pays. Nous sommes tous fiers de cette institution incroyablement importante. Les phares gardés qui demeurent en place relèvent du patrimoine de la Garde côtière – ils font partie des services à la collectivité qui sont l'essence même de cette excellente institution nationale. Nous espérons sincèrement que le Sénat reverra la question des gardiens de phares dans ce contexte.