

**Comité permanent des pêches et des océans, Chambre des communes (FOPO)  
Le 1 avril 2008**

**L'hon. Patricia Carney (C.P., sénatrice (à la retraite), à titre personnel)**

Tout d'abord, c'est un plaisir pour moi d'être de retour ici à la Chambre des communes, où j'ai rempli deux mandats à titre de députée de Vancouver-Centre de 1980 à 1988, avant ma nomination au Sénat en 1990.

C'est aussi un honneur de comparaître devant vous pour présenter mon projet de loi, le projet de loi S-215, Loi visant à protéger les phares patrimoniaux. Comme on l'a fait remarquer, c'est la septième fois que ce projet de loi ou ses prédécesseurs se rendent aussi loin. Nous espérons que le chiffre sept nous portera chance. Je suis ravie de constater que le projet de loi a de nombreux défenseurs.

Nous vous avons distribué le feuillet de Postes Canada sur cinq phares patrimoniaux, qui nous montre comment les phares peuvent être différents les uns des autres.

Je vais parler pendant une dizaine de minutes; puis je vais présenter un exposé à l'aide d'un document sur différents phares. Je pourrai ensuite répondre à vos questions.

Les particularités de ce projet de loi ont changé énormément depuis que le regretté sénateur Mike Forrestall, de la Nouvelle-Écosse, et moi l'avons rédigé ensemble pour la première fois en 2000. Avec l'aide du sénateur Lowell Murray, le projet de loi a pris sa forme actuelle, mais son objectif a toujours été le même.

Je tiens à souligner que parce que les côtes sont très différentes et que les phares sont très différents aussi, il a toujours fallu tenir compte des points de vue des côtes de l'Est et de l'Ouest.

L'objectif a été de conserver et de protéger les phares patrimoniaux que possède le gouvernement fédéral partout au Canada et ce, par quatre moyens. Le projet de loi S-215 prévoit un processus de sélection et de désignation des phares patrimoniaux; il empêchera leur modification ou leur aliénation non autorisée; il exigera qu'un avis public soit donné avant la cession, l'altération, la vente ou la démolition d'un phare patrimonial désigné; et il exigera qu'un tel phare soit entretenu de façon raisonnable et d'une façon conforme aux normes de conservation reconnues.

Les phares jouent un rôle vital au sein de nos collectivités maritimes. Nul besoin de le dire aux membres du comité. Le MPO a dit au comité sénatorial que 256 phares répondaient à la définition donnée dans le projet de loi; les 504 autres sont des aides à la navigation, des bouées lumineuses, des marqueurs de distance et d'autres dispositifs dont peuvent vous parler d'autres experts.

Les 256 phares se trouvent dans huit provinces. Les gens ne réalisent pas que ce n'est que dans deux provinces, en Alberta et en Saskatchewan, qu'il n'y en a aucun. La plupart

d'entre eux sont entièrement opérationnels et jouent un rôle important dans la sécurité maritime. On a beaucoup parlé de la cession des phares excédentaires, mais il importe de retenir que la plupart des phares visés par ce projet de loi sont fonctionnels et servent la communauté maritime aujourd'hui.

Par ailleurs, les phares du Canada attirent des milliers de visiteurs chaque année, engendrant ainsi des retombées économiques et culturelles pour les communautés côtières, en particulier dans le Canada atlantique, où le MPO a un programme permettant de céder aux communautés locales les phares non opérationnels et excédentaires à ses besoins.

Toutefois, les phares patrimoniaux du Canada sont en péril. Le ministère des Pêches et des Océans du Canada, qui est responsable de la plupart des phares fédéraux, n'a aucun mandat ni aucun budget, comme vous l'avez entendu, pour la protection des biens patrimoniaux. Parcs Canada est tenu par la loi de protéger les lieux patrimoniaux qui relèvent de sa compétence, mais bien souvent, il n'a pas les ressources nécessaires pour remplir son mandat. Par conséquent, bon nombre des phares du Canada, même fonctionnels, risquent de se détériorer et d'être détruits. Ils ont été dynamités, brûlés, démantelés, comme ce fut le cas sur l'île Saturna, où je vis. Le projet de loi S-215 vise à corriger cette situation.

Plusieurs membres du comité représentent des circonscriptions où se trouvent des phares et sont conscients de leur importance historique et de leur valeur actuelle. Le premier phare canadien, et le deuxième plus vieux phare du continent, a été construit à Louisbourg, sur l'île du Cap-Breton, en 1734. Un autre phare historique de la Nouvelle-Écosse, le phare de l'île Sambro, dont M. Keddy a parlé, a été établi en vertu de la toute première loi adoptée par la Chambre d'assemblée de la Nouvelle-Écosse, en 1758. La loi imposait une taxe sur les navires qui arrivaient et sur les importations d'alcool pour couvrir les coûts du phare. Nous pourrions refaire cela.

Il s'agit du plus vieux phare en activité en Amérique du Nord et un lieu historique national qui célèbre son 250<sup>e</sup> anniversaire cette année, un événement qui rend l'adoption de ce projet de loi d'autant plus importante.

Dans le discours qu'il a prononcé lors de la deuxième lecture, le député Larry Miller a indiqué que l'histoire des phares des Grands Lacs remonte à 1803, année où un phare a été construit à la pointe Mississauga, sur le lac Ontario. Plusieurs autres phares ont été construits au cours des 20 années suivantes.

Chose intéressante, les autres phares ont été établis dans les années 1850 à la suite du premier accord de libre-échange conclu entre le Canada et les États-Unis en 1854, qui a considérablement augmenté le transport maritime. Comme j'étais la ministre responsable du dernier accord de libre-échange, les phares semblent faire partie de mon mandat personnel.

Des phares ont ensuite été érigés sur la côte accidentée de l'Ouest du Canada, certains avant même que les deux colonies britanniques de l'île de Vancouver et de la Colombie-

Britannique s'unissent en 1866. Le premier phare permanent se trouvait à Fisgard; il a été construit en 1859 près de Victoria. En 1860, la British Royal Navy a construit le magnifique phare de Race Rocks sur l'îlot rocheux du détroit de Juan de Fuca, à l'entrée de Victoria. Il s'agit encore aujourd'hui d'un phare important, mais sa tour de béton s'effrite.

En comparaison avec le Canada atlantique, relativement peu de phares ont été construits sur la côte du Pacifique — c'était trop loin d'Ottawa, et ils ont habituellement été érigés après que de nombreux navires ont fait naufrage et que des personnes se sont noyées. Sur l'île Saturna, le célèbre phare de pointe East, utilisé par les navires qui empruntent les eaux limitrophes entre le Canada et les États-Unis, a été construit en 1888 lorsque le *John Rosenfeld*, une barque qui transportait la plus importante cargaison de charbon à cette date, a touché le haut-fond de Boiling Reef. Pendant de nombreuses années, les résidents de Saturna ont chauffé leur maison avec le charbon récupéré. La tour originale a été démolie, mais un feu automatisé fonctionne toujours. Notre communauté a converti le bâtiment original de la corne de brume en centre d'interprétation dédié aux explorateurs espagnols et britanniques qui ont été les premiers à cartographier ces eaux historiques. Je peux vous en parler, si vous voulez savoir comment nous faisons cela avec Parcs Canada; je pourrais ainsi répondre à certaines questions que vous avez soulevées.

Nous savons que le MPO proposera deux amendements au projet de loi actuel; s'ils sont adoptés, le projet de loi devra être approuvé de nouveau par le Sénat, espérons-le avant une élection générale. Comme M. Keddy l'a dit, j'ai pris ma retraite le 31 janvier 2008 et mon bureau ferme ses portes aujourd'hui, alors je ne serai certainement pas ici pour présenter le projet de loi encore une fois.

Les amendements représentent une entente conclue entre le ministre des Pêches et des Océans, le ministre de l'Environnement, moi et d'autres partisans du projet de loi S-215, concernant l'impact du projet de loi. L'un des amendements consiste à ajouter un paragraphe au préambule, pour mentionner l'accès. Il s'agit d'une disposition interprétative. Le deuxième modifie le libellé du projet de loi concernant les structures connexes. Je peux répondre à vos questions à ce sujet.

Ce qui me préoccupe, c'est de conserver l'accès à certains sites, y compris les quais et les aires d'atterrissage des hélicoptères, pour que ces phares patrimoniaux puissent être entretenus et utilisés par les collectivités. Il est intéressant de savoir que 125 phares sur 256, soit environ la moitié, ne sont accessibles que par bateau ou hélicoptère. Par conséquent, comme plusieurs d'entre vous l'ont souligné, ils ne pourraient pas être désignés comme sites patrimoniaux si vous ne pouvez pas y accéder.

Dans la correspondance qui a été remise à la greffière, M. Hearn a clairement indiqué que puisqu'un grand nombre de ces phares sont en activité — ce qui répond à quelques-unes de vos questions, monsieur Manning — le MPO doit les entretenir et entretenir l'accès à ces phares. Tous les phares que l'on trouve en Colombie-Britannique sont en activité; il n'y a aucun phare excédentaire, comme c'est le cas dans la circonscription de

M. Miller ou sur la côte Est. Alors le MPO doit entretenir cet accès. Comme je l'ai dit, il serait question de l'accès dans le préambule, conformément à l'amendement proposé.

Concernant la question de l'accès, seulement un des 52 phares en Colombie-Britannique se trouve sur le continent. Pensez à toute cette côte. Un seul phare se trouve sur le continent: le phare de la pointe Atkinson, à l'Ouest de Vancouver, qui est déjà un lieu historique national. Tous les autres se trouvent sur des îles; c'est pourquoi ils sont là. Alors l'accès est important.

Le ministre Hearn a fait valoir, avec raison, que puisque le MPO doit assurer l'accès aux phares en activité à des fins de sécurité et d'entretien — et tous les phares de la Colombie-Britannique et de nombreux autres le sont — il n'est pas nécessaire de les conserver à titre de biens patrimoniaux.

Conscient de notre préoccupation au sujet de l'accès, il propose que le comité adopte une formulation dans le préambule qui reconnaît l'importance d'assurer un accès aux phares patrimoniaux afin de reconnaître et faire valoir leur contribution à l'héritage maritime du Canada. Comme je l'ai dit, je crois que cet amendement sera présenté.

Comme vous l'avez entendu tout à l'heure, le ministre Hearn craignait que le libellé actuel du projet de loi fasse en sorte que les accès — c'est-à-dire les quais et les aires d'atterrissage des hélicoptères — soient nécessairement entretenus selon les normes applicables aux lieux patrimoniaux, ce qui n'est pas notre intention. Je préfère le nouveau quai du gouvernement au vieux quai, avec ses pieux créosotés, qui a brûlé.

Par conséquent, le ministre soutient que l'amendement concernant les structures connexes proposé par le parti ministériel, qui remplacerait l'article actuel du projet de loi S-215, servirait mieux l'intérêt public en permettant la conservation efficace des biens patrimoniaux.

En présumant que ces propositions sont faites de bonne foi, nous acceptons les changements proposés et nous demandons l'appui du comité.

Tous les projets de loi portant sur les phares patrimoniaux ont été conçus pour faire participer le public à la désignation, la conservation et l'entretien de ces biens importants. Si le projet de loi S-215 est adopté, le sort de ces biens maritimes sera entre les mains de la population. Nous pouvons adopter la loi, mais quelqu'un doit prendre l'initiative de lancer les pétitions nécessaires, alors ce sera aux Canadiens d'agir.