



Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la  
quarantième législature, 2010

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

## Fisheries and Oceans

## Pêches et des océans

*Chair:*

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

*Président :*

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

---

Tuesday, June 8, 2010  
Thursday, June 10, 2010 (in camera)

---

Le mardi 8 juin 2010  
Le jeudi 10 juin 2010 (à huis clos)

---

**Issue No. 4**

---

**Fascicule n° 4**

**Seventh and eighth meetings on:**

The study on issues relating to the federal government's  
current and evolving policy framework for managing  
Canada's fisheries and oceans  
(Canadian lighthouses)

**Septième et huitième réunions concernant :**

L'étude sur les questions relatives au cadre stratégique  
en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion  
des pêches et des océans du Canada  
(les phares canadiens)

---

WITNESS:  
(See back cover)

---

TÉMOIN :  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(or Tardif)	Nancy Ruth
Dallaire	Poirier
Hubley	Poy
* LeBreton, P.C.	Raine
(or Comeau)	Watt

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Hubley replaced the Honourable Senator Downe (*June 9, 2010*).

The Honourable Senator Downe replaced the Honourable Senator Hubley (*June 3, 2010*).

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Andreychuk (*May 13, 2010*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

*Vice-président* : L'honorable Dennis Glen Patterson

et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Manning
(ou Tardif)	Nancy Ruth
Dallaire	Poirier
Hubley	Poy
* LeBreton, C.P.	Raine
(ou Comeau)	Watt

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Hubley a remplacé l'honorable sénateur Downe (*le 9 juin 2010*).

L'honorable sénateur Downe a remplacé l'honorable sénateur Hubley (*le 3 juin 2010*).

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénateur Andreychuk (*le 13 mai 2010*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, June 8, 2010  
(9)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:11 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Downe, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, P.C., and Watt (11).

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

*In attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*) (Canadian lighthouses)

**WITNESS:**

*As an individual:*

John Duncan, Member of Parliament for Vancouver Island North.

Mr. Duncan made a statement and answered questions.

At 7:23 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Thursday, June 10, 2010  
(10)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met in camera this day at 9:11 a.m., in room 705, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, MacDonald, Patterson, Raine and Rompkey, P.C. (5).

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

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 25, 2010, the committee continued to examine issues relating to the federal government's current and evolving

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 8 juin 2010  
(9)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 11, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Downe, MacDonald, Manning, Nancy Ruth, Patterson, Poirier, Poy, Raine, Rompkey, C.P., et Watt (11).

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

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*) (Les phares canadiens)

**TÉMOIN :**

*À titre personnel :*

John Duncan, député, Île de Vancouver-Nord.

M. Duncan fait une déclaration puis répond aux questions.

À 19 h 23, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, le jeudi 10 juin 2010  
(10)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit à huis clos aujourd'hui, à 9 h 11, dans la salle 705 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, MacDonald, Patterson, Raine et Rompkey, C.P. (5).

*Également présents :* Du Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement : Claude Emery, analyste.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 25 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les questions relatives au cadre stratégique en évolution du

policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.)

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

After debate, it was agreed that the following special study supplementary budget application (policy framework for managing Canada's fisheries and oceans), for the fiscal year ending March 31, 2011, be adopted and submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budget and Administration:

**SUMMARY OF EXPENDITURES**

Professional and Other Services	\$ 19,000
Transportation and Communications	\$ 366,744
All Other Expenditures	\$ 78,100
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 463,844</b>

At 10:00 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.)

Conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, le comité examine une ébauche de budget.

Après débat, il est convenu que le budget supplémentaire pour l'étude spéciale (cadre stratégique pour la gestion des pêches et des océans du Canada), pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2011, soit adopté et présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

**RÉSUMÉ DES DÉPENSES**

Services professionnels et autres	19 000 \$
Transport et communications	366 744 \$
Autres dépenses	78 100 \$
<b>TOTAL</b>	<b>463 844 \$</b>

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

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Danielle Labonté

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, June 8, 2010

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:11 p.m. to examine issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans (topic: Canadian lighthouses).

**Senator Bill Rompkey** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** We want to welcome Mr. John Duncan, M.P.; rarely do we have a member of the other place before us. We appreciate you coming. We know your interest and passion for this, and we hope to learn from your experience.

We will be going to British Columbia in the fall. We have, of course, heard from British Columbia — not just from Senator Raine but from former Senator Carney — and we are looking forward to that visit.

I would ask you to make your presentation. However, before that, I will go around the table and have people introduce themselves. I am Bill Rompkey, and I am the chair of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

**Senator MacDonald:** I am Senator Michael MacDonald from Nova Scotia, and I am a member of the steering committee.

**Senator Poy:** Senator Vivienne Poy from Ontario.

**Senator Patterson:** Senator Dennis Patterson from Nunavut, and I am privileged to be the deputy chair of this committee.

**Senator Nancy Ruth:** I am Nancy Ruth from Toronto.

**Senator Downe:** I am Percy E. Downe from Charlottetown.

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

**Senator Poirier:** I am Rose-May Poirier from New Brunswick.

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

**John Duncan, Member of Parliament for Vancouver Island North, as an individual:** My presentation will probably take 13 for 14 minutes. Does that work? I wanted to thank some members of this committee for urging me to make an appearance here or to request an appearance. I think it is appropriate that today is World Oceans Day, and here I am before the Fisheries Committee.

In any case, my riding is Vancouver Island North. It is a very large riding with an extensive coastline, approximately half of the British Columbia coast — half of Vancouver Island and a big

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 8 juin 2010

Le Comité sénatorial des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 18 h 11 pour étudier les questions relatives au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada (sujet : les phares canadiens).

**Le sénateur Bill Rompkey** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Nous voulons souhaiter la bienvenue à M. John Duncan, qui est député; il est rare que nous accueillions des gens venant de l'autre endroit. Nous apprécions votre présence. Nous connaissons l'intérêt et la passion que vous avez pour le sujet et espérons pouvoir profiter de votre expérience.

Nous allons nous rendre en Colombie-Britannique à l'automne. Bien entendu, nous avons entendu des témoins de la Colombie-Britannique — non pas seulement le sénateur Raine, mais aussi l'ex-sénateur Carney — et nous avons bien hâte d'y aller.

Je vous demanderais de présenter une déclaration. Avant, par contre, je ferai un tour de table en demandant aux gens de se présenter. Je m'appelle Bill Rompkey et je suis président du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

**Le sénateur MacDonald :** Je suis le sénateur Michael MacDonald de la Nouvelle-Écosse et je suis membre du comité directeur.

**Le sénateur Poy :** Le sénateur Vivienne Poy de l'Ontario.

**Le sénateur Patterson :** Je suis le sénateur Dennis Patterson du Nunavut et j'ai le privilège d'être le vice-président du comité.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Je suis Nancy Ruth de Toronto.

**Le sénateur Downe :** Je suis Percy E. Downe de Charlottetown.

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

**Le sénateur Poirier :** Je suis Rose-May Poirier du Nouveau-Brunswick.

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

**John Duncan, député, Île de Vancouver-Nord, à titre personnel :** Ma déclaration prendra probablement 13 ou 14 minutes. Est-ce que ça vous convient? Je tiens à remercier certains des membres de votre comité de m'avoir exhorté à venir témoigner ou de m'avoir demandé de le faire. Il est particulièrement indiqué que je me retrouve aujourd'hui devant le Comité des pêches en cette Journée mondiale des océans.

Quoi qu'il en soit, ma circonscription est celle de l'Île de Vancouver-Nord. C'est une circonscription très vaste qui englobe un long littoral — la moitié environ des côtes de la Colombie-

chunk of the B.C. mainland coast. It has more than 52,000 square kilometres, which is nearly as large as Nova Scotia.

It includes the northern half of Vancouver Island and a significant portion of B.C.'s central coast. The vast majority of this coastline is isolated and inaccessible except by air or sea, with only scattered permanent human settlements.

However, the area is not empty. Forestry, aquaculture, mining, power generation, commercial and recreational fishing and tourism activities all take place here, and they all rely on coastal waterways and airways to move people, equipment, supplies and products where they need to be. There is also a great deal of through traffic. Whether it is ferries and cruise ships moving people or ships and barges moving goods that connect us to the global economy, our coastal waters are the lifeblood of our local and national economies.

For the people living in the small First Nations settlements and other communities up and down the coast, travelling by boat or small plane is a necessity, not a luxury. As the recent tragedy in Ahousat shows, people living in these areas face risks in their everyday lives that those who live in cities simply cannot imagine.

Before entering politics, I worked in coastal B.C. logging operations for 20 years, and I have been in many uncomfortable situations. I have also had friends, colleagues and family killed in helicopters, float planes and boats. Here the costs of safety are measured in lives, not dollars.

My involvement with light stations goes back to the early 1990s. Light station de-staffing was being considered then, as it is now, and it quickly became apparent to me that this was a galvanizing issue for the people that I represent. Even groups that were normally at odds with one another were united in their opposition to light station de-staffing. It was clear that the people of B.C. cared about staffed light stations — a lot.

I collaborated with Senator Carney, Senator Forestall, John Cummins, M.P. and Bob Ringma, M.P. Years before the merger of the Progressive Conservative Party and the Canadian Alliance, one thing drew us together: light stations on the B.C. coast.

We formed an ad hoc committee as a means of giving voice to the many coastal residents who opposed de-staffing. The resulting report, which I am tabling before your committee today in both official languages, was instrumental in the decision to halt the de-staffing initiative of the government of the day.

Britannique —, la moitié de l'île de Vancouver et une bonne part de la côte continentale de la Colombie-Britannique. Elle fait plus de 52 000 kilomètres carrés, ce qui représente presque la superficie de la Nouvelle-Écosse.

Elle englobe la moitié nord de l'île de Vancouver et une part importante de la côte centrale de la province. La très grande partie de cette côte est isolée et inaccessible, sauf par voie aérienne ou maritime; elle ne compte que quelques établissements permanents, ici et là.

Par contre, la région n'est pas vide. L'exploitation forestière, l'aquaculture, l'exploitation minière, la production d'électricité, le tourisme et la pêche commerciale et récréative sont autant d'activités qui s'y déroulent et qui, toutes, dépendent des voies navigables et voies aériennes de la côte pour acheminer à destination les gens, le matériel, les vivres et les produits voulus. De même, la circulation de transit y est assez importante. Qu'il s'agisse de traversiers ou de bateaux de croisière transportant des gens ou encore de cargos ou de barges transportant des biens qui nous relient à l'économie mondiale, nos eaux côtières constituent un élément vital de nos économies locales et nationale.

Pour les résidents des petits établissements des Premières nations et autres le long de la côte, voyager par bateau ou par avion constitue non pas un luxe, mais une nécessité. Comme la tragédie qui vient de se produire à Ahousat le montre, les gens dans ces secteurs sont exposés quotidiennement à des risques que les citoyens n'arrivent simplement pas à imaginer.

Avant de me lancer en politique, j'ai travaillé dans l'exploitation forestière sur la côte de la Colombie-Britannique pendant 20 ans; je me suis souvent retrouvé dans des situations difficiles. J'ai des amis, des collègues et des parents qui ont péri à bord d'hélicoptères, d'hydravions et de bateaux. Le prix de la sécurité se mesure ici en vies et non pas en dollars.

J'ai affaire aux phares depuis le début des années 1990. Le retrait des gardiens de phare était envisagé à l'époque, comme il l'est aujourd'hui, et je me suis vite aperçu que la question mobilisait les gens que je représente. Même les groupes qui étaient normalement antagonistes étaient unis dans leur opposition au projet de retrait des gardiens de phare. Cela ne faisait aucun doute, les gens de la Colombie-Britannique tenaient — beaucoup — aux phares dotés d'un gardien.

J'ai collaboré avec le sénateur Carney, le sénateur Forestall, le député John Cummins et le député Bob Ringma. Des années avant la fusion du Parti progressiste-conservateur et de l'Alliance canadienne, il y a une question qui nous rassemblait : les phares de la côte de la Colombie-Britannique.

Nous avons créé un comité ad hoc pour que les nombreux résidents de la côte puissent exprimer leur opposition au projet de retrait des gardiens. Le rapport ayant découlé de l'initiative, que je dépose à l'intention de votre comité aujourd'hui dans les deux langues officielles, a été un facteur capital dans la décision prise par le gouvernement à l'époque, soit de cesser d'éliminer les postes de gardien de phare.

I am also tabling a copy of the current Conservative Party policy on light stations, which I originally presented to the 2005 convention in Montreal, where it received overwhelming support.

Fifteen years have now passed since the ad hoc committee completed its report, and it is worth considering what exactly has changed.

In B.C., we still rely on our coastal waterways and airways. There are actually fewer permanent isolated settlements there than there once were, but at the same time, the forest industry is more mobile and therefore more reliant on coastal travel than ever. Independent power projects are also appearing on the coast in response to calls for low carbon energy sources. These will be a major source of activity for years to come, but they were not even part of the picture 15 years ago.

There have been many geopolitical changes and the importance of securing our borders is more important than ever. Keeping our borders secure has become essential to both public safety and our economic security. Having eyes and ears on all of our borders has become integral to this.

There have also been changes in technology, which, we are told, makes a difference. However, I would urge caution in this regard.

This committee has heard evidence that statistically there is no difference between staffed and automated light stations when it comes to reliability. I would like to point out to the committee that statistics can only tell you something about what is being measured. They cannot tell you anything about whether you are measuring the right thing.

For example, statistically speaking, you are just as likely to get into a car accident if you are wearing your seat belt as if you are not. Would you conclude from this there is no good reason to wear a seat belt? The statistic is not telling you what you need to know. Accident statistics tell you nothing about the real value of a seat belt. However, when you are driving and everything suddenly starts to go wrong, it is pretty clear what the measure of its value really is.

The Coast Guard may define the reliability of a light in terms of the time that the light is not functioning, but if we want to determine the impacts of automation, we must ask ourselves if we are measuring the right thing. If the light is on but it is not powerful enough to be seen in difficult conditions, how well is it actually functioning? If the light is on but covered in snow or obscured by condensation, how reliable is it?

What of the weather? Mariners rely on more than just navigational aids to ensure their safety. Knowing the weather conditions is critical to making smart decisions on the water. Because they are strategically located, lightkeepers are able to

Je dépose aussi un exemplaire du texte de la politique du Parti conservateur à propos des phares, que j'ai présenté la première fois au congrès de 2005, à Montréal, où il a reçu l'appui d'une majorité écrasante.

Quinze années se sont écoulées depuis que le comité ad hoc a mis la dernière main à son rapport, et il vaut la peine de s'attarder à ce qui a changé au juste depuis.

En Colombie-Britannique, nous comptons toujours sur nos voies navigables et aériennes côtières. De fait, le nombre d'établissements permanents qui sont isolés est moins élevé qu'auparavant, mais, en même temps, l'industrie forestière est plus mobile et donc plus dépendante que jamais du transport côtier. La demande de sources d'énergie faible en carbone est par ailleurs à l'origine de projets énergétiques indépendants. Ce sera une grande source d'activités pour les années à venir, mais ça n'existait même pas il y a 15 ans.

Les changements géopolitiques ont été nombreux depuis, et il est plus important que jamais pour nous d'assurer la sécurité de nos frontières. La sécurité de nos frontières est devenue essentielle tant pour la sécurité du public que pour notre sécurité économique. Le fait de poster des yeux et des oreilles tout le long de la côte fait partie intégrale de l'exercice.

De même, il y a eu une certaine évolution de la technique, qui, nous dit-on, change la donne. Je vous inciterais par contre à envisager cela avec prudence.

Des témoins ont dit au comité que, du point de vue de la fiabilité, il n'y a pas de différence statistique entre le phare automatisé et le phare avec gardien. Je voudrais souligner au comité que les statistiques ne nous renseignent que sur ce qui est mesuré. Ils ne nous disent pas si nous mesurons la bonne chose.

Par exemple, sur le plan statistique, celui qui porte sa ceinture de sécurité en voiture est aussi susceptible d'être impliqué dans un accident que celui qui ne la porte pas. Iriez-vous conclure que ce n'est pas une bonne raison pour porter une ceinture de sécurité? La statistique ne vous dit pas ce que vous voulez savoir. Les statistiques relatives aux accidents ne nous disent rien de la valeur réelle d'une ceinture de sécurité. Par contre, si vous êtes en train de conduire et que, subitement, tout va mal, la valeur réelle du dispositif apparaît alors assez clairement.

La Garde côtière définit peut-être la fiabilité d'un phare en comptant le temps pendant qu'il ne fonctionne pas, mais, si nous voulons déterminer les conséquences de l'automatisation des phares, nous devons nous demander si nous mesurons la bonne chose. Si le phare est fonctionnel, mais que la lumière qu'il dégage n'est pas assez puissante pour être vue dans des conditions difficiles, jusqu'à quel point peut-on dire qu'il fonctionne vraiment? Si le phare produit la lumière, mais que la neige ou la condensation l'obscurcit, jusqu'à quel point est-il fiable?

Qu'en est-il de la météo? Les marins ne comptent pas que sur des aides à la navigation pour veiller à leur propre sécurité. Connaître les conditions météo est capital pour prendre des décisions éclairées sur les eaux. Étant donné qu'ils se trouvent à

provide accurate, real-time weather reports — and weather fronts, I might add — to mariners and aviators at critical times in the decision-making process.

This is important. Knowing when it is safe to head out means that commercial traffic can operate more efficiently; and knowing when to shelter can mean the difference between life and death.

I had not planned on talking about this, but I know there was a question about the Queen Charlotte Islands. I spent five years living and working in the Charlottes, which is Haida Gwaii now. We made a long helicopter trip to Ninistints, which is Anthony Island. That is where the totems are — at the south end, close to Cape St. James.

I was enjoying the scenery; it is a remote, very special place. Then the pilot said, “We have to leave, and we have to leave right now because if we do not, we might be here until at least tomorrow.” That is how quickly a front can move in. We basically outraced the weather in a helicopter. We still miss Cape St. James light station. That one was de-staffed quite some time ago.

For mariners and aviators, the weather is not just a data set. When you are in a remote and isolated coastal area and the weather moves in, small problems can become big problems in a hurry. Without good information, mariners who are trying to keep schedules or looking at their bottom line or just wanting to get home to their families are more likely to put themselves in harm’s way.

How can you measure the number of lives saved by people making the difficult but smart decision to not fly or not go out on the water at a critical time?

Flying from Port Hardy to Bella Coola takes one past Cape Caution. The weather there is often totally different than at either end. This is just one example. The B.C. coast has been called the most challenging place in the world to fly.

Now we enter a gray area. The Coast Guard may rightly claim that collecting weather information is not within their core mandate, but making this information available is critical to mariner safety, and that is most definitely within their mandate.

It often happens in the real world that things do not easily fit into the exclusive mandate of one government department or another. In these cases, we can choose either to let them fall through the cracks, or we can choose to find some way to make them work.

un emplacement stratégique, les gardiens de phare sont en mesure de fournir des bulletins de météo précis en temps réel — et des nouvelles sur les fronts météorologiques, j’ajouterais — aux marins et aviateurs à des moments critiques du processus décisionnel.

Cela est important. En sachant à quel moment elle peut partir en toute sécurité, l’industrie commerciale de la navigation et de l’aviation peut fonctionner de façon plus efficace; et en sachant à quel moment opter pour l’abri, elle peut carrément éviter la mort.

Je n’avais pas prévu en parler, mais je sais qu’il y a une question qui se pose à propos des Îles de la Reine-Charlotte. J’ai vécu et j’ai travaillé pendant cinq ans dans ces îles, qui s’appellent maintenant Haida Gwaii. Nous avons fait un long voyage en hélicoptère jusqu’à Ninistints, c’est-à-dire l’île Anthony. C’est là que se trouvent les totems — à la pointe sud, près du cap St. James.

J’admirais le paysage; c’est un lieu reculé, et très particulier. Puis, le pilote a dit : « Il faut s’en aller et il faut le faire tout de suite, sinon, nous allons peut-être être pris là jusqu’à demain au moins. » C’est vous dire à quel point un front peut arriver rapidement. Essentiellement, nous avons gagné la course contre le front qui arrivait, en hélicoptère. Le phare du cap St. James nous manque encore. Le gardien de celui-là n’y est plus depuis un bon moment déjà.

Du point de vue des marins et des aviateurs, la météo n’est pas qu’un ensemble de données. Si vous vous retrouvez dans un secteur côtier isolé et qu’un front arrive, un petit problème peut prendre toute une ampleur dans le temps de le dire. Privés de bonnes informations, les marins qui essaient de respecter leur horaire ou qui ont à cœur leur seuil de rentabilité ou souhaitent simplement entrer à la maison voir leur famille sont plus susceptibles de se retrouver en eaux troubles.

Comment mesurer le nombre de vies épargnées par le fait que des gens ont pris la décision difficile mais éclairée de ne pas décoller ou se lancer sur les eaux à un moment critique?

Pour aller de Port Hardy à Bella Coola en avion, il faut passer au-dessus du cap Caution. Souvent, le temps y est tout à fait différent de ce qu’il peut être au point de départ et à la destination. Ce n’est qu’un exemple. Il a été dit de la côte de la Colombie-Britannique que c’est le lieu le plus retors pour la navigation aérienne dans le monde.

Maintenant, nous entrons dans une zone grise. La Garde côtière fera peut-être valoir à juste titre que les renseignements météorologiques ne relèvent pas de son mandat, fondamentalement, mais la transmission de ces informations est capitale pour la sécurité des marins, ce qui s’inscrit très certainement dans son mandat.

Dans la vraie vie, il arrive souvent que les choses n’entrent pas parfaitement dans le mandat précis d’un ministère ou un autre. Dans pareils cas, nous pouvons soit laisser la question tomber entre les mailles du filet, soit trouver une façon de régler le problème.



I have long advocated a whole-of-government approach to the staffing of light stations. Instead of arguing about whose mandate they fall under, we should be focusing on the value that lightkeepers provide to our government as a whole and then finding a way to make it work.

I fear that as long as light stations continue to be eyed as targets for de-staffing, there will be pressure to narrow their mandate to justify this goal. Instead of looking for better reasons to get rid of lightkeepers, we should be looking for better ways to maximize their utility.

In B.C., light stations are flying the flag of Canada in areas with little human presence, let alone federal presence.

Lightkeepers not only fulfill a vital function in marine safety, but they also contribute or have the potential to contribute much to forwarding many goals of government. They are valuable eyes and ears. They provide support to Fisheries and Oceans Canada, Environment Canada, the Royal Canadian Mounted Police and National Defence. They are present to observe and report anything out of the ordinary, such as oil spills, suspicious activities or whether a plane or vessel had passed by. They have pre-empted or narrowed massive search and rescue missions by their observations. How do you account for that in terms of money that was never spent?

This standing committee will be well served by going to remote B.C. light stations, and most of them are very remote. Travelling to the affected regions will also give the committee the opportunity to hear from individuals whose lives and livelihoods are regularly affected by the services that lightkeepers provide.

I am tabling a further submission that went to NAV CANADA from me in early 2009, when they were conducting their airport traffic services review of the Port Hardy Airport. I include this submission as it describes that part of the coast from an aviation-focused perspective and tends to reinforce my discussion.

As was the case with NAV CANADA after their flight service station staffing review at Port Hardy, I hope that the committee similarly recommends retention of current staffing at the light stations.

That concludes my remarks.

**The Chair:** Thank you. You mentioned a point that I had not thought about before, or not thought about enough, and that is the multiple roles of lightkeepers. It brought to mind the study that we did in the Arctic and our encounter with the Canadian Rangers because they too have multiple roles. They have a role in search and rescue and in oil spill cleanup, and the Canadian Rangers in the northern communities are more or less the

Depuis longtemps, je préconise une approche pangouvernementale de la dotation des phares. Plutôt que d'argumenter afin de savoir qui est responsable de la question, nous devrions nous attacher à la valeur que nos gardiens de phare procurent à notre gouvernement dans son ensemble et essayer de trouver une façon de faire fonctionner les choses.

Tant et aussi longtemps que les phares demeureront la cible de projets de retrait des gardiens, je crains que, pour justifier ce but, des pressions soient exercées pour en restreindre le mandat. Plutôt que de trouver de meilleures raisons de se défaire des gardiens de phare, nous devrions trouver des meilleures façons de maximiser leur utilité.

En Colombie-Britannique, le drapeau canadien flotte au-dessus des phares dans des secteurs où il y a peu de présence humaine, encore moins de présence fédérale.

Non seulement les gardiens de phare exercent une fonction capitale du point de vue de la sécurité maritime, mais, en plus, ils apportent ou peuvent apporter beaucoup aux progrès du gouvernement sur de nombreux fronts. Ce sont des yeux et des oreilles sur place, chose précieuse. Les gardiens de phare soutiennent Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, la Gendarmerie royale du Canada et la Défense nationale. Ils sont présents, à même d'observer et de signaler toute chose exceptionnelle, par exemple un déversement de pétrole, des activités douteuses ou le passage d'un bateau ou d'un avion. Par leurs observations, ils ont déjà permis de restreindre ou d'éviter de vastes missions de recherche et de sauvetage. Comment calculer l'argent qui a ainsi pu être épargné?

Le comité permanent a tout intérêt à aller voir les phares de régions éloignées de la Colombie-Britannique, la plupart d'entre eux étant très éloignés des grands centres. Faire un voyage dans les régions touchées permettrait aussi au comité d'entendre le point de vue de personnes dont la vie et le gagne-pain tiennent périodiquement aux services des gardiens de phare.

Je dépose aussi un document que j'ai envoyé moi-même à NAV CANADA au début de 2009, au moment où l'organisme procédait à son examen des services de circulation aéroportuaire à l'aéroport de Port Hardy. J'inclus le document, car il décrit cette partie-là de la côte du point de vue de l'aviateur et tend à confirmer les arguments que je mets de l'avant.

Comme cela a été le cas pour NAV CANADA après l'examen de la dotation de station d'information de vol à Port Hardy, j'espère que le comité recommandera aussi que nous conservions une présence humaine dans les phares.

Voilà qui conclut ma déclaration.

**Le président :** Merci. À un moment donné, vous avez mentionné une chose à laquelle je n'avais pas pensé, ou suffisamment pensé, soit le fait que les gardiens de phare jouent de multiples rôles. Cela m'a rappelé l'étude que nous avons faite dans l'Arctique et notre rencontre avec les Rangers canadiens, qui, eux aussi, jouent de multiples rôles. Ils ont un rôle à jouer dans les missions de recherche et de sauvetage de même que dans

auxiliary Coast Guard. Not many people live in small Arctic communities, so people tend to move between those government entities fairly easily.

We are talking about lightkeepers that belong to the Canadian Coast Guard, but you make the point that they do not only do the work of the Coast Guard. I wanted to make that analogy. In Arctic communities, groups also do multiple tasks. One of the questions for us, therefore, is what category should lightkeepers be in in the future. That is just an interesting idea that I wanted to put on the table before we hear from Senator Watt.

**Mr. Duncan:** Could I make a comment on your comment, please? In other ways, the federal government recognizes the isolation of our coastline. For example, you talk about Canadian Rangers as if they are a northern phenomenon. We have Canadian Rangers on this part of the coast from small communities such as Tahsis and on the north end of the island. They go out on exercises, and they have provided important sovereignty information to authorities that often deals with illegal drug landings, et cetera. It is a sovereignty exercise. Having no presence other than a partial presence may be the difference here. There is a real sovereignty question, I believe.

**Senator Watt:** Welcome to this committee. I was not here during the early part of your presentation, so I might be moving in the direction of things that you have already covered, but nevertheless I will go through that exercise.

I have noticed that you have not changed your opinion from the last time that we met.

**Mr. Duncan:** No, and I should probably declare my bias here because 41 per cent of the staffed light stations on the B.C. coast are in my riding.

**Senator Watt:** Obviously you have had a very strong opinion in the past about de-staffing. You have been a proponent for keeping staff on the light, and you have been urging the expansion of the roles of the lightkeepers beyond their traditional duties. You illustrated that they could continue to do what they are doing, but their roles could be expanded. I would like to hear more details on that aspect of what else they can do other than what they are doing today. I do believe that those lighthouses are also not only lighthouses for the purpose of marine activities in the surrounding areas, but they are also very important to aviation, from what I understand. I wonder if you could expand more on that to let the committee know about those matters. Where do you see the expansion taking place?

**Mr. Duncan:** Thank you for that. A rapidly growing recreational community likes isolation and remoteness. We have many kayakers on the B.C. coast who are not used to the

les projets de nettoyage en cas de déversement de pétrole, et les Rangers canadiens représentent plus ou moins une garde côtière auxiliaire dans les localités du Nord. Les habitants des petites collectivités de l'Arctique ne sont pas très nombreux, de sorte que les gens ont tendance à passer assez facilement d'une entité gouvernementale à l'autre.

Nous parlons de gardiens de phare qui font partie de la Garde côtière canadienne, mais vous dites qu'ils ne font pas uniquement du travail pour la Garde côtière. Je voulais faire cette analogie-là. Dans les collectivités de l'Arctique, il y a aussi des groupes qui prennent en charge de multiples tâches. Nous nous posons donc la question suivante, entre autres : dans quelle catégorie les gardiens de phare devraient-ils se retrouver à l'avenir? C'est seulement une idée intéressante que je voulais proposer avant que nous écoutions le sénateur Watt.

**M. Duncan :** Puis-je faire une observation à propos de votre observation? À certains autres égards, le gouvernement fédéral reconnaît l'isolement de notre côte. Vous évoquez le cas des Rangers canadiens, comme s'il s'agissait d'un phénomène présent dans le Nord. Il y a des Rangers canadiens dans ce secteur de la côte, dans les petites localités comme Tahsis et du côté nord de l'île. Ils procèdent à des exercices, et ils ont déjà donné aux autorités des renseignements importants du point de vue de la souveraineté canadienne, souvent en rapport avec le débarquement de drogues illégales. C'est un exercice de protection de la souveraineté du pays. Ce qu'il faut savoir ici, c'est qu'il vaut peut-être mieux avoir une présence partielle que d'être totalement absent. La question de la souveraineté se pose vraiment, à mon avis.

**Le sénateur Watt :** Bienvenue au comité. Je n'étais pas présent durant la première partie de votre exposé; je vais donc peut-être évoquer des choses que vous avez déjà abordées, mais je dois quand même les évoquer.

Je remarque que vous n'avez pas changé d'avis depuis la dernière fois où nous nous sommes rencontrés.

**M. Duncan :** Non, et il vaudrait peut-être mieux que je déclare mon intérêt dans l'affaire : 41 p. 100 des phares avec gardiens sur la côte de la Colombie-Britannique se trouvent dans ma circonscription.

**Le sénateur Watt :** Évidemment, vous avez eu par le passé une opinion très tranchée sur la question du retrait des gardiens. Vous avez préconisé le maintien en poste des gardiens de phare et vous nous exhortez à élargir le rôle des gardiens au-delà de leurs fonctions classiques. Vous avez affirmé qu'ils pourraient continuer à exercer les fonctions qu'ils exercent actuellement, mais que leurs rôles pourraient être élargis. J'aimerais en savoir plus sur ce que les gardiens pourraient faire en dehors de ce qu'ils font aujourd'hui. Je crois que les phares en question sont utiles aux activités maritimes dans les secteurs avoisinants, mais qu'ils sont aussi très importants du point de vue de l'aviation, si j'ai bien compris. Je me demande si vous pourriez en dire davantage au comité à ce sujet. En quoi précisément le rôle en question serait-il élargi?

**M. Duncan :** Merci de poser la question. De plus en plus, les adeptes du plein air apprécient l'isolement et l'éloignement de certains lieux. Les kayakistes qui se retrouvent le long de la côte

adversity that they often face. They are in for a big surprise when they get into storm events quickly. We have had many fatalities from that community. It is clear that they can count on the staffed light stations when they are in trouble. If they can at least get there, they have communication, food and warmth.

Aviation input to current weather reporting and visual reporting are crucial to the small aviator. Such information comes out of the flight services centre in Port Hardy, for example. There is no airport between Port Hardy and Prince Rupert on the coast, which is a huge distance.

I was flying in a twin engine Cessna 310 with no floats. It was clear in Bella Coola and in Port Hardy, but we got into a situation where we had to retreat at Cape Caution. We had already invested a great deal of time and fuel to get that far, but we had to come back. If you take a chance, you are doing all the wrong things. When we returned to Port Hardy, we gave flight services our information, and they talked to the lightkeepers to determine what was happening between the two places. Currently, there is no other place to acquire that information.

One of my colleagues talked to me today after he had read my submission. He said, "You are absolutely right on about the floatplanes." People do not appreciate how many coastal floatplanes coastal British Columbia has and how crucial they are because they are the only transportation route for many communities.

**Senator Watt:** Let us suppose that we go in the direction of de-staffing and there is no one in the light station to answer a call from a small plane that, for example, finds itself immersed in fog. What is the alternative for the pilot who is partially lost and needing information? What is the next recourse if that information is not available?

**Mr. Duncan:** The aviators talk to each other, but someone has to be first in the area.

**Senator Watt:** If it is not in the location, what can they do? Very little, I suppose.

**Mr. Duncan:** They have to operate with less information.

**Senator Watt:** Thank you.

**Senator Poy:** Do you think that de-staffed light stations should be re-staffed?

**Mr. Duncan:** No, because if any length of time has gone by since it was staffed, it is too late. When you de-staff, you lose the light, the structure and the house. You lose everything. I believe that there are five buildings to every staffed light station. In a

de la Colombie-Britannique ne sont pas habitués à l'adversité qu'ils finissent souvent par devoir combattre. Une tempête est vite arrivée; leur surprise peut être grande. Il y a de nombreuses morts à déplorer de ce côté-là. Ce qui est évident, c'est qu'ils peuvent compter sur les phares avec gardiens lorsqu'ils se trouvent en difficulté. S'ils peuvent au moins se rendre aux phares, ils ont accès à des moyens de communication, à de la nourriture et à de la chaleur.

Les observations visuelles et les bulletins météo à jour revêtent une importance capitale pour le petit aviateur. Les informations en question proviennent du centre d'assistance aux vols de Port Hardy, par exemple. Il n'y a pas d'aéroports entre Port Hardy et Prince Rupert le long de la côte, la distance entre les deux lieux étant énorme.

Je pilotais un Cessna 310 bimoteur, sans flotteurs. Le temps était dégagé à Bella Coola et à Port Hardy, mais nous avons commencé à avoir des difficultés, si bien qu'il fallait revenir vers le cap Caution. Nous avons déjà consacré beaucoup de temps et de combustible au chemin parcouru, mais il fallait revenir. Si vous courez un risque du genre, vous vous plantez sur toute la ligne. De retour à Port Hardy, nous avons donné nos renseignements aux services d'assistance aux vols, dont les responsables ont parlé aux gardiens des phares pour déterminer ce qui se passait entre les deux endroits. En ce moment, il n'y a pas d'autres sources pour qui cherche seul ces renseignements-là.

Un de mes collègues m'a parlé aujourd'hui, après avoir lu mon mémoire. Il a dit : « Tu as tout à fait raison pour ce qui est des hydravions. » Les gens ne se rendent pas compte à quel point les hydravions sont nombreux sur la côte en Colombie-Britannique, ni l'importance capitale que revêtent ces appareils, étant donné que c'est la seule voie de transport qui mène à un grand nombre de localités.

**Le sénateur Watt :** Prêsumons que nous retirons les gardiens des phares et que personne n'est présent au phare pour répondre à l'appel du pilote d'un petit avion qui, par exemple, se retrouve en plein brouillard. Quelle est la solution de rechange du pilote qui est perdu et qui a besoin d'information? Que peut-il faire alors, si cette information-là n'est pas accessible?

**M. Duncan :** Les pilotes se parlent entre eux, mais quelqu'un doit y être en premier.

**Le sénateur Watt :** Si ça manque à cet endroit-là, que peuvent-ils faire? Très peu de choses, je suppose.

**M. Duncan :** Ils doivent fonctionner en ayant moins d'information.

**Le sénateur Watt :** Merci.

**Le sénateur Poy :** Croyez-vous qu'il faut remettre un gardien dans les phares où on les a retirés?

**M. Duncan :** Non, dans la mesure où un certain temps s'est écoulé depuis que le gardien y était, il est trop tard. Si vous retirez le gardien du phare, vous perdez le feu, la structure et la maison. Vous perdez tout. Je crois qu'il y a cinq bâtiments pour chaque

short time, you are unable to reverse the de-staffing. The last round of de-staffing was quite some time ago, so I do not think it is realistic to try to re-staff.

**Senator Poy:** You talked about the multiple roles of the staff of light stations. Currently, they are under the Canadian Coast Guard. They put flags on the remote light stations to indicate Canadian sovereignty. Could they not fall under another umbrella such as the navy? If they are under different departments at the same time, then they share the cost.

**Mr. Duncan:** Yes, I think that is something this committee certainly should consider. The Coast Guard has always been the home of the light stations, but the Coast Guard has not always been a part of Fisheries and Oceans Canada. Since I have been in Ottawa, it moved from Transport Canada to Fisheries and Oceans Canada, DFO.

**Senator Poy:** Different departments could share the costs. Some of the very old lighthouses could be made into historic monuments that would fall under a different department. These costs could be shared.

**Mr. Duncan:** That has occurred. We have some designated heritage light stations and others that have been taken over by adjacent communities. Many are in that category. Of the 27 staffed light stations on the B.C. coast, not many would be candidates for adoption because they are so isolated and remote.

**Senator Poy:** Is that because people cannot get there?

**Mr. Duncan:** Yes. If they are on a remote stretch of coast and you cannot drive to them, the idea would not be practical.

**Senator Poy:** You mentioned floatplanes, which depend on the light stations when they come in. Is that correct?

**Mr. Duncan:** Yes. It goes beyond the built-in mechanism. From time to time, the regular users of our coast will phone directly. They have an informal communication with the lightkeepers. I do not know whether that is formally authorized, but it happens often.

**Senator Poy:** They use radios to make their calls. Do they ask for the weather reports in that area?

**Mr. Duncan:** Yes. Cell coverage on the water can be decent at times on some parts of the coast, but in many areas of the coast, you cannot find cellular service. You find a little more coverage when you are up in a floatplane, but other than that, you are relying on being somewhere with the facilities for communication.

I know that the pilots have an informal network.

**Senator Poy:** What are the hours of lightkeepers? Is it the case that after a certain hour, calls are not answered?

phare où il y a un gardien. En peu de temps, il n'est plus possible de redresser la situation. Le dernier volet du projet de retrait des gardiens a eu lieu il y a un bon moment déjà; à mon avis, il n'est pas réaliste de penser qu'on peut remettre des gardiens là.

**Le sénateur Poy :** Vous avez parlé des multiples rôles que joue le personnel des phares. En ce moment, il relève de la Garde côtière canadienne. Le drapeau flotte au-dessus des phares en régions éloignées, pour indiquer la souveraineté canadienne. Ne pourrait-il pas relever de la marine, par exemple? S'il relève de plusieurs ministères en même temps, les ministères en question peuvent assumer conjointement les coûts.

**M. Duncan :** Oui, c'est une chose que le comité devrait certainement envisager à mon avis. La Garde côtière a toujours été responsable des phares, mais elle n'a pas toujours fait partie de Pêches et Océans Canada. Depuis que je suis à Ottawa, elle est passée de Transports Canada à Pêches et Océans Canada, le MPO.

**Le sénateur Poy :** Différents ministères pourraient se répartir les coûts. Certains des très vieux phares pourraient être convertis en monuments historiques qui relèveraient d'un autre ministère. Ces coûts-là pourraient être assumés conjointement aussi.

**M. Duncan :** Cela s'est déjà fait. Il y a des phares désignés comme étant d'intérêt patrimonial et d'autres que les localités adjacentes ont pris en charge. Bon nombre entrent dans cette catégorie-là. Des 27 phares avec gardiens qui se trouvent le long de la côte de la Colombie-Britannique, rares sont ceux qui pourraient être adoptés de cette façon, car ils sont à ce point isolés et éloignés.

**Le sénateur Poy :** C'est parce que les gens ne peuvent s'y rendre?

**M. Duncan :** Oui. S'ils se trouvent sur un segment éloigné de la côte auquel on ne peut accéder en voiture, l'idée ne serait pas pratique.

**Le sénateur Poy :** Vous avez parlé des hydravions, qui dépendent des phares à leur arrivée dans le secteur. C'est bien cela?

**M. Duncan :** Oui. Il n'y a pas que le mécanisme intégré qui entre en jeu. De temps à autre, les habitués de notre côte vont téléphoner directement. Ils échangent des renseignements avec les gardiens de phare. Je ne sais pas si c'est officiellement autorisé, mais ça se fait souvent.

**Le sénateur Poy :** Ils s'appellent par radio. Est-ce qu'ils demandent le bulletin météo dans le secteur?

**M. Duncan :** Oui. Le fonctionnement du téléphone cellulaire peut être assez bon sur les eaux à certains endroits le long de la côte, mais, souvent, il n'y a pas de service. C'est un peu mieux quand on se trouve dans un hydravion, mais autrement, il faut compter sur le fait qu'on se trouve là où il y a les installations pour communiquer.

Je sais que les pilotes ont un réseau officieux.

**Le sénateur Poy :** Quelles sont les heures de travail des gardiens de phare? Après une certaine heure, les appels restent-ils sans réponse?

**Mr. Duncan:** I know that Steve Bergh, the president of BC Lightkeepers, appeared before the committee. His light station is in my area at Chatham Point. He responded well to all of these questions, much better than I would be able to in terms of hours and duties.

**Senator Cochrane:** Mr. Duncan, has there been any de-staffing of lighthouses on the B.C. coast already?

**Mr. Duncan:** Yes, there has. One of the last ones was Cape St. James, at the south end of the Haida Gwaii, which I referenced earlier. In 1994, there was an initiative to de-staff the rest, and that was put on hold. The government made a statement, probably in 1995, after much public debate and discussion, not to proceed.

**Senator Cochrane:** Is it only Cape St. James that was de-staffed?

**Mr. Duncan:** No, others were as well.

**Senator Cochrane:** Were there any consequences as a result of the de-staffing?

**Mr. Duncan:** That was before I paid much attention to the subject. However, I would say that the loss of Cape St. James has been significant for the fishing community and for the mariners and aviators.

**Senator Cochrane:** Have they filed any complaints?

**Mr. Duncan:** I do not know. Is there a process to do that other than political?

**Senator Cochrane:** Perhaps there is in the Coast Guard or DFO.

**Mr. Duncan:** I am not sure.

**Senator Cochrane:** Is it possible that some staffed lighthouses, because of their location, may be more necessary than others?

**Mr. Duncan:** Yes. I think the more remote and the more isolated the lighthouses are, the more necessary they are because often they are the only presence. Those are the lighthouses where having a human presence saves expensive servicing by helicopter or other methodology.

The argument the other way is that you have to take people in and out, which is an added cost as well. It is a difficult accounting exercise.

**Senator Cochrane:** How is the West Coast different from the East Coast, in your opinion?

**Mr. Duncan:** The B.C. coast is more isolated and more remote, generally speaking. I do not know that that is true in each and every case, but I believe that to be largely true.

I have seen comparisons to Washington State, where they have de-staffed lighthouses. You can basically drive the whole state around the coastline, which you cannot do in British Columbia. The three access points are Kitimat, Prince Rupert, Bella

**M. Duncan :** Je sais que le président du regroupement des gardiens de phare de la Colombie-Britannique, Steve Bergh, est venu témoigner devant le comité. Son phare est dans mon coin, à Chatham Point. Il a bien répondu à toutes ces questions, nettement mieux que je ne saurais le faire si je me mets à vous parler des heures et des fonctions de ces gens-là.

**Le sénateur Cochrane :** Monsieur Duncan, est-ce que certains gardiens ont déjà été retirés des phares le long de la côte en Colombie-Britannique?

**M. Duncan :** Oui. Dans un des derniers cas, c'était au cap St. James, à la pointe sud de Haida Gwaii, dont j'ai parlé plus tôt. En 1994, il y avait un projet qui visait à retirer les autres, mais cela a été mis en suspens. Le gouvernement a déclaré, probablement en 1995, qu'il n'irait pas de l'avant avec le projet après une discussion et un débat publics nourris à cet égard.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce seulement le phare du cap St. James où il n'y a plus de gardiens?

**M. Duncan :** Non, il y en a d'autres aussi.

**Le sénateur Cochrane :** Ce retrait des gardiens a-t-il eu des conséquences?

**M. Duncan :** Ça s'est produit avant que je ne prête vraiment attention à la question. Je dirais tout de même que la disparition du gardien du phare du cap St. James a été significative du point de vue des pêcheurs, des marins et des aviateurs.

**Le sénateur Cochrane :** Ont-ils porté plainte?

**M. Duncan :** Je ne sais pas. Y a-t-il une façon de le faire, autrement que par la voie politique?

**Le sénateur Cochrane :** On peut peut-être s'adresser à la Garde côtière ou au MPO.

**M. Duncan :** Je ne sais pas très bien.

**Le sénateur Cochrane :** Est-il possible que certains phares avec gardiens soient plus nécessaires que d'autres, du fait de leur emplacement?

**M. Duncan :** Oui. À mon avis, plus le phare est isolé et éloigné des grands centres, plus il est nécessaire, car il devient souvent la seule présence là. Ce sont les phares où une présence humaine permet d'économiser de grandes sommes d'argent en évitant le recours aux hélicoptères et l'emploi d'autres méthodes.

À l'inverse, on peut affirmer qu'il faut transporter des gens sur les lieux et les ramener, ce qui ajoute au coût aussi. C'est une comptabilité qui est difficile à faire.

**Le sénateur Cochrane :** En quoi la côte Ouest est-elle différente de la côte Est, à votre avis?

**M. Duncan :** La côte britanno-colombienne est plus isolée et plus éloignée des grands centres, de façon générale. Je ne dirais pas que c'est vrai dans chaque cas, mais je dirais que c'est vrai de façon générale.

J'ai vu des comparaisons faites avec l'État de Washington, où il n'y a plus de gardiens de phare. Essentiellement, vous pouvez parcourir l'État entier en longeant la côte, ce qui n'est pas possible en Colombie-Britannique. Les trois points d'accès sont Kitimat,

Coola — and then below that you are on the Sunshine Coast, just outside Vancouver. Those are the only road access points to our entire coast.

**Senator Cochrane:** How do you respond to the Coast Guard argument that lighthouses have been de-staffed around the world without incident?

**Mr. Duncan:** I do not pretend to be an expert there. I just talked about the comparison with Washington State. Any comparison with any part of the United States, including Alaska, has to take into account their huge military and Coast Guard presence that we do not have. You cannot go anywhere in Europe without having someone watching you. Those are dense populations.

I read the testimony from witnesses who spoke about Chile and Brazil, which indicated that they are not backing away from staffing their remote coastlines. Maybe that is a more apt comparison.

**Senator Cochrane:** You were on the ad hoc committee in 1994?

**Mr. Duncan:** Yes.

**Senator Cochrane:** Did you have any meetings in the Atlantic region?

**Mr. Duncan:** No. It was a B.C. exercise only. We were not authorized by the Senate or by the House of Commons to formulate that committee; it was simply an individual collaboration. We were able to use some of our parliamentary budget to accomplish the ad hoc hearings, which became quite newsworthy and well attended in multiple communities in the Lower Mainland, Victoria, and on Vancouver Island.

**The Chair:** I would like you to elaborate on the comparison between B.C. and Washington State. One of our interests is the international comparison. Could you tell us more about Washington State?

**Mr. Duncan:** There is a north-south road. On the west coast of Washington State there is a highway that starts from Oregon and cuts over to the north coast. Then there is another leg that goes out to Neah Bay, which is on the extreme northwest point of Washington State. Then a highway network takes you right back along the coast to Puget Sound; and once you are in Puget Sound, you are basically in Seattle. No great part of their coastline has no roads or is unpopulated other than the little piece in Olympic National Park.

**The Chair:** What about the lighthouses along there?

**Mr. Duncan:** They have been de-staffed.

**Senator Patterson:** I would like to thank Mr. Duncan for his appearance and for sharing his experience.

Could you tell us a little more about your working experience on the coast, what travel you did and how extensively you operated on that coast?

Prince Rupert, Bella Coola — et puis au sud, à partir de là, c'est le Sunshine Coast, tout juste en dehors de Vancouver. Ce sont les seuls points d'accès routiers à notre côte.

**Le sénateur Cochrane :** Que répondez-vous à la Garde côtière quand elle affirme qu'on a retiré les gardiens des phares sans incident partout dans le monde?

**M. Duncan :** Je ne prétends pas être l'expert en la matière. Je viens d'évoquer la comparaison faite avec l'État de Washington. Toute comparaison avec une région quelconque des États-Unis, l'Alaska y compris, doit tenir compte de l'énorme effectif de l'armée et de la Garde côtière du pays, ce que nous n'avons pas ici. Vous ne pouvez aller nulle part en Europe sans que quelqu'un puisse vous surveiller. Les populations là-bas sont denses.

J'ai lu les propos de témoins qui vous ont parlé du Chili et du Brésil, qui ont dit qu'ils persistent à avoir une présence humaine le long de la côte dans les secteurs éloignés. La comparaison avec ces pays-là est peut-être plus juste.

**Le sénateur Cochrane :** Vous avez fait partie du comité ad hoc en 1994?

**M. Duncan :** Oui.

**Le sénateur Cochrane :** Avez-vous organisé des rencontres dans la région de l'Atlantique?

**M. Duncan :** Non. C'était uniquement en Colombie-Britannique. Ni le Sénat ni la Chambre des communes ne nous a autorisés officiellement à mettre sur pied le comité en question; ce n'était qu'une collaboration. Nous avons pu utiliser une partie de notre budget parlementaire pour organiser des rencontres du comité ad hoc, qui a bien fait parler de lui dans les médias et a attiré beaucoup de monde dans de multiples localités du Lower Mainland de même qu'à Victoria et sur l'île de Vancouver.

**Le président :** J'aimerais que vous nous donniez davantage de précisions sur la comparaison faite entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington. Les comparaisons internationales figurent parmi nos intérêts. Pourriez-vous nous en dire davantage sur l'État de Washington?

**M. Duncan :** Il y a une route sur l'axe nord-sud. Sur la côte Ouest de l'État de Washington, il y a une route qui part de l'Oregon et qui arrive sur la côte Nord. Puis, il y a un bout qui va jusqu'à Neah Bay, à l'extrémité de la pointe nord-ouest de l'État de Washington. Puis, un réseau routier vous dirige sur la côte jusqu'à Puget Sound; une fois à Puget Sound, essentiellement, vous êtes rendu à Seattle. Il n'y a pas de grand bout de leur côte qui soit sans route ou sans population, mis à part le court segment qui passe dans l'Olympic National Park.

**Le président :** Qu'en est-il des phares là-bas?

**M. Duncan :** Les gardiens ont été retirés.

**Le sénateur Patterson :** Je tiens à remercier M. Duncan d'être venu témoigner et relater son expérience.

Pourriez-vous nous parler un peu plus de votre expérience de travail sur la côte, des voyages que vous y avez faits et de la mesure dans laquelle vous avez parcouru cette côte-là?

**Mr. Duncan:** I like to say that I probably know the B.C. coast more extensively and intimately than any other parliamentarian — in Ottawa, for sure.

I lived and worked in small communities on the B.C. coast in the forest sector, working in logging operations, for the better part of 20 years. I spent five years on the north coast, in Haida Gwaii. I spent seven years on the west coast of the island, in the Ucluelet area. I spent my years just prior to the political arena on the North Vancouver Island, but also in Campbell River and Kelsey Bay, not far from your home community of Woss Lake. I also worked in Port Alberni, Nanaimo, Chemainus and the Gulf Islands in that capacity.

I have seen it all, having lived and worked there. I did a great deal of travel by floatplane. I have used helicopters for transportation and for work. I do not know of anyone who has lit more fires from a helicopter than I.

It is not a practice that is currently carried out to the same extent, but I have done many hours — too many to count — in the air. I did a great deal of boat travel as well.

I have seen how quickly things can change on the coast. I have been in situations where it was either stay out overnight or try to get out. Despite the fact that we were near water, no floatplane could fly, but a helicopter could. Those rides were pretty rough, but they pre-empted a wet night.

**Senator Patterson:** Would you be willing to advise the committee on what would be some typical situations that we should look at on the West Coast? I am talking about situations where we can learn about these issues that you have been discussing today? I do not mean right now, but would you be available as a resource to us? We are planning travel, and we need to see typical situations.

**Mr. Duncan:** Yes, of course. I have not talked about the First Nations communities such as Klemtu, for example, where the light station, which is out a little way toward the open water, has been instrumental in pre-empting local tragedies and also in being an integral part of the community in that remote context. It is not the only one, but it is probably the clearest example. That would be an area, I think, that no one has really talked about much. We have remote First Nations communities that do not have access to the federal presence in a local context very much.

**Senator Patterson:** Finally, you referred to a policy that you would table with the committee. Could you elaborate further on what that is about?

**Mr. Duncan:** It has been tabled by others, I realize now. It is just the current Conservative Party policy under the transport section on light stations. I do not have one in front of me, but it is something that was passed at our 2005 convention and is still in effect.

**The Chair:** We have it.

**M. Duncan :** Je me plais à dire que j'ai une connaissance de la côte en Colombie-Britannique qui est plus vaste et plus intime que celle de n'importe quel autre parlementaire — à Ottawa, assurément.

J'ai vécu et j'ai travaillé dans des petites localités de la côte britanno-colombienne, dans le secteur forestier, aux opérations de coupe, pendant la majeure partie d'une période s'échelonnant sur 20 ans. J'ai passé cinq ans sur la côte Nord, à Haida Gwaii. J'ai passé sept ans sur la côte Ouest de l'île, dans le secteur d'Ucluelet. Les années avant mon entrée en politique, je les ai passées dans la partie nord de l'île de Vancouver, mais aussi à Campbell River et à Kelsey Bay, près de votre ville natale de Woss Lake. J'ai aussi travaillé à Port Alberni, à Nanaimo, à Chemainus et dans les îles Gulf à faire le même métier.

J'ai pu tout voir, ayant vécu et travaillé là. J'ai beaucoup voyagé par hydravion. Je me suis déplacé par hélicoptère à des fins personnelles et pour le travail. Je ne connais personne qui a allumé davantage de feux que moi à partir d'un hélicoptère.

Je ne m'y adonne pas autant en ce moment, mais j'ai emprunté le chemin des airs sur un grand nombre d'heures — trop pour que je puisse en avoir fait le total. J'ai beaucoup voyagé par bateau aussi.

J'ai vu à quelle vitesse les choses peuvent changer sur la côte. Je me suis retrouvé dans des situations où il fallait soit rester sur place la nuit pour que ça passe, soit essayer de s'en aller. Même si nous étions près de l'eau, aucun hydravion ne pouvait voler, mais un hélicoptère si. Ces voyages-là ont été assez turbulents, mais ils nous ont évité de devoir passer une nuit mouillés.

**Le sénateur Patterson :** Pouvez-vous signaler au comité quelles seraient les situations usuelles auxquelles nous devrions prêter attention sur la côte Ouest? Je parle de situations qui nous permettraient d'apprendre des choses sur les questions dont vous parlez aujourd'hui? Je ne veux pas dire tout de suite, mais seriez-vous disponible? Nous prévoyons nous rendre là-bas, et nous devons y retrouver des situations usuelles.

**M. Duncan :** Oui, bien sûr. Je n'ai pas parlé des localités des Premières nations comme à Klemtu, par exemple, où le phare, qui est situé un peu plus près du large, s'est révélé d'une importance capitale en empêchant que des tragédies se produisent localement et en étant un élément intégral de la collectivité en milieu éloigné. Ce n'est pas le seul dans ce cas, mais c'est probablement l'exemple le plus évident. Ça me semble être un secteur dont personne n'a vraiment parlé. Il y a des localités des Premières nations qui n'ont pas beaucoup accès à la présence fédérale dans un contexte local.

**Le sénateur Patterson :** Enfin, vous avez parlé du texte d'une politique que vous alliez déposer ici. Pouvez-vous nous en dire davantage?

**M. Duncan :** D'autres l'ont déjà déposée, je m'en aperçois maintenant. Il s'agit simplement de la politique actuelle du Parti conservateur sous la rubrique des transports, à propos des phares. Je n'ai pas d'exemplaire de cette politique devant les yeux, mais c'est un texte que nous avons adopté à notre congrès de 2005 et qui demeure en vigueur aujourd'hui.

**Le président :** Nous l'avons.

**Senator Cochrane:** Could you give me the name of the Native community again that you just mentioned?

**Mr. Duncan:** It is Klemtu; if the committee were to travel to Klemtu, you would be a long way up the coast. You would have already realized what remote places the Central Coast and North Coast are.

**The Chair:** Before I go to Senator Raine, could I intervene to talk about the future? We will be going to British Columbia in the fall — hopefully, it will be in September — but we have to get a budget, and we have to plan. If we had four or five days, the question becomes how we use those four or five days in British Columbia.

I know that Senator Raine will have some suggestions, and others will too, but I wanted to put it on the table because we are in the process now of doing a budget. The budget will depend, to a degree anyway, on where we go and how we get there — especially to remote areas in which we may have to travel by helicopter.

If you could perhaps put your ideas on paper for us with respect to filling up those four or five days and submit it, we would be very grateful.

**Mr. Duncan:** I will do that.

**Senator Raine:** Thank you very much, Mr. Duncan, for being here. I know you were very active the last time de-staffing was on the table. In your opinion, do you know what has prompted the Canadian Coast Guard's latest initiative to remove these remaining lightkeepers?

**Mr. Duncan:** The simple answer is no.

**Senator Raine:** I liked when you said that you measure safety in terms of lives, not dollars. However, if we are talking about the costs, even if the light stations are de-staffed, there are still significant costs to maintain the lights; and of course, you are losing all the other services that those lightkeepers provide. To your knowledge, has anyone done any cost benefit analysis on this situation, or is it possible? Would it have to be done station by station?

**Mr. Duncan:** I do not know if it is possible. I do not know if it lends itself to an accounting exercise very well.

Light stations on the B.C. coast have icon status. Salmon have icon status and light stations have icon status.

**Senator Raine:** It is interesting because a retired Coast Guard officer said that retaining an outmoded service that has been eliminated in parts of Canada and other places in the world has no merit. The United States has successfully de-staffed 474 of their 475 light stations. He also talked about other countries.

**Le sénateur Cochrane :** Pouvez-vous me redonner le nom de la collectivité autochtone que vous venez de mentionner?

**M. Duncan :** C'est Klemtu; si le comité se rend à Klemtu, il aura remonté la côte sur un bon bout. Vous vous serez déjà rendu compte à quel point la côte centrale et la côte Nord sont éloignées.

**Le président :** Avant de céder la parole au sénateur Raine, puis-je intervenir pour parler de l'avenir? Nous allons nous rendre en Colombie-Britannique à l'automne — en septembre, espérons-le —, mais il nous faut un budget et il nous faut un plan. Si nous voyageons pendant quatre ou cinq jours, il faut alors savoir ce que nous ferons de ces quatre ou cinq jours en Colombie-Britannique.

Je sais que le sénateur Raine aura des propositions à faire, d'autres aussi, mais je voulais soulever cette question étant donné que nous sommes en train de préparer un budget. Dans une certaine mesure tout au moins, le budget dépendra des lieux que nous choisirons de visiter et des moyens que nous emploierons pour nous y rendre — surtout les lieux éloignés auxquels il faudra peut-être se rendre par hélicoptère.

Si vous pouviez mettre sur papier les idées que vous avez en ce qui concerne notre emploi du temps pendant les quatre ou cinq jours en question et nous le remettre, nous vous en serions très reconnaissants.

**M. Duncan :** Je ferai cela.

**Le sénateur Raine :** Merci beaucoup d'être là, monsieur Duncan. Je sais que vous vous êtes beaucoup activé la dernière fois où la question du retrait des gardiens de phare avait été soulevée. Savez-vous ce qui est à l'origine de la plus récente tentative par la Garde côtière canadienne d'éliminer les postes de gardiens qui demeurent?

**M. Duncan :** Non, tout simplement.

**Le sénateur Raine :** J'ai apprécié que vous ayez dit mesurer la sécurité en vies et non pas en dollars. Tout de même, si nous parlons des coûts, même si le gardien de phare est retiré, il faut encore assumer des coûts importants pour entretenir le feu et, bien entendu, on perd alors tous les autres services que le gardien fournit. À votre connaissance, quelqu'un a-t-il réalisé une analyse coûts-avantages de la situation ou encore est-ce possible? Faudrait-il le faire dans chacun des phares?

**M. Duncan :** Je ne sais pas si c'est possible. Je ne sais pas si ça se prête très bien à un exercice de comptabilité.

Les phares de la côte de la Colombie-Britannique sont considérés comme des icônes. Le saumon est considéré comme une icône et les phares sont considérés comme des icônes.

**Le sénateur Raine :** Cela est intéressant : un agent de la Garde côtière a déclaré que le maintien d'un service désuet qui a été éliminé ailleurs au Canada et ailleurs dans le monde n'a aucun mérite. Les États-Unis ont réussi à retirer le gardien de 474 de leurs 475 phares. L'homme en question a aussi parlé d'autres pays.



What is so unique about the coast of British Columbia that this issue is still being debated?

Lightkeepers have told us that they are performing many tasks that are not recognized by the Coast Guard perhaps. We need a way to make the case.

**Mr. Duncan:** I do believe that Canada is a completely different circumstance, without even talking about the merits of light stations. The United States has a massive military and Coast Guard presence that we do not have. They have 340 million people, so they have a bigger population and many resources that we do not have.

**Senator Raine:** I would be interested to hear your thoughts on this — are all the light stations necessary that are there now? We have been told that we are at the limit of how the chain of security can be stretched. However, are some less needed than others? You mentioned that you thought there were, but there are not that many when you consider the length of the coast.

**Mr. Duncan:** Yes. It is not a question that I enjoy answering.

**The Chair:** You are still in active politics, and this is on TV.

**Mr. Duncan:** The more remote and the more isolated it is, the more valuable it is.

**Senator Raine:** We had a discussion about fishers, for instance, from the Vancouver area being able to phone a light station on the north end of Vancouver Island, which is not very remote. However, by phoning ahead, it saves them going up there in the boat and having to turn back. In terms of commerce up and down the coast, I imagine these light stations are more valuable than you can really put on paper — just having that type of information available.

**Mr. Duncan:** Some of our search and rescue missions on the B.C. coast, when they are looking for someone and they mobilize all of the aircraft and so on to find someone, that search can be narrowed because a lightkeeper observed that particular missing boat or missing plane going south or north in the time frame that they are in. That is huge. I understand that sometimes they have even said that they think they know where they are. How do you measure that? We do not take a sharp pencil to search and rescue missions that are deployed because they are considered essential. When you do not spend the money because you did not have to, how do you know how to account for that?

**Senator Raine:** I believe most of the light stations have fuel stored on them for helicopters and search and rescue refuelling, if necessary, so an emergency store of fuel is nearby. Could that fuel be stored there if no one was on the light station?

**Mr. Duncan:** It could be stored there, but if your question is whether it would be problematic, I would assume so.

Qu'est-ce que la côte de la Colombie-Britannique a de si unique que nous débattons encore de cette question?

Les gardiens de phare nous ont dit qu'ils assument de nombreuses tâches que la Garde côtière ne reconnaît peut-être pas. Nous devons trouver une façon de justifier les choses.

**M. Duncan :** Je suis bien d'avis que le Canada connaît une situation tout à fait différente, sans parler même des mérites des phares. Les États-Unis comptent sur une présence massive de l'armée et de la Garde côtière, ce qui n'est pas notre cas. Ils ont une population de 340 millions de personnes; c'est donc une population plus nombreuse avec des ressources plus nombreuses que nous n'avons pas.

**Le sénateur Raine :** J'aimerais savoir ce que vous pensez d'une chose : est-ce que tous les phares qu'il y a en ce moment sont nécessaires? On nous a dit que la chaîne de sécurité a été tirée au maximum. Tout de même, certains sont-ils moins nécessaires que d'autres? Vous avez dit qu'il y en avait à votre avis, mais qu'il n'y en a pas tant si on songe à la longueur de la côte.

**M. Duncan :** Oui. Ce n'est pas une question à laquelle j'aime répondre.

**Le président :** Vous faites encore de la politique, et nous sommes à la télé.

**M. Duncan :** Plus le lieu est éloigné et plus il est isolé, plus le phare a de valeur.

**Le sénateur Raine :** Nous avons parlé, entre autres, des pêcheurs de la région de Vancouver qui peuvent téléphoner à un gardien de phare sur la côte Nord de l'île de Vancouver, ce qui n'est pas très éloigné. Tout de même, en téléphonant d'abord, ils s'évitent de devoir se rendre sur place pour seulement rebrousser chemin. Du point de vue commercial, le long de la côte, j'imagine que ces phares ont plus de valeur que ce que les calculs comptables permettent de voir — le simple fait de disposer de ces informations est un exemple.

**M. Duncan :** Parfois, lorsqu'il y a une mission de recherche et de sauvetage sur la côte, quand on cherche une personne et qu'on a mobilisé tous les aéronefs et ainsi de suite pour la trouver, la recherche peut être restreinte dans la mesure où un gardien de phare a aperçu le bateau manquant ou l'avion manquant qui se dirigeait vers le sud ou vers le nord à un moment donné. C'est une information d'une importance capitale. Je crois comprendre que, parfois, le gardien de phare peut même dire qu'il croit savoir où la personne disparue se trouve. Comment mesurer cela? Les missions de recherche et de sauvetage sont considérées comme essentielles : nous ne notons pas les frais pour savoir si ça vaut la peine. Les fois où on fait des économies dans le contexte que je viens de décrire, comment faire un tel calcul?

**Le sénateur Raine :** Je crois que la plupart des phares ont des réserves de combustible pour les hélicoptères et les appareils de recherche et de sauvetage, au besoin; il y a donc une réserve de combustible en cas d'urgence. Cette réserve pourrait-elle être là même s'il n'y avait pas de gardien de phare?

**M. Duncan :** On pourrait stocker le combustible là, mais vous me demandez si ça poserait des difficultés; je présume que oui.

**Senator Raine:** Would it last?

**Mr. Duncan:** Yes, would it last, and would it be possibly adulterated? Who knows?

**The Chair:** When the subject came up about other countries having done this and we have not, I was reminded of what my mother used to say to me when I wanted to do what the group was doing and she did not approve: "If everyone jumped over the wharf, would you jump over too?" Maybe we dared to be different.

**Senator Nancy Ruth:** You talked about the expanded role for lightkeepers. Can you tell us what that would entail?

**Mr. Duncan:** There has been previous testimony, and I can harken back to some of the events of the mid-1990s. I was aware, for example, that where we have isolated staffed light stations, we usually have generators, and we have people. They have become research-oriented. They have also done such various things as being contracted by people doing seismic surveys who needed some power generation. I am sure many examples exist. It is not where I have focused my attention. My attention has been mainly concerned with the aviator and mariner safety.

I know the Langara Island light station on the north end of Haida Gwaii has, for many years, taken measurements related to earthquake activity, and that is a very active earthquake zone. It is all tied in with the tsunami warning system. I do not know how you measure the value of that, but if no one is there to do it, it does not happen. I am certain the universities and research people find them often very useful because someone is there; they are there every day, and they can do something on schedule.

**Senator Nancy Ruth:** I am sure that all these tasks are very useful. Is it the Coast Guard's responsibility to pay for these functions through the lightkeepers?

**Mr. Duncan:** Probably not, and this is an issue.

**Senator Nancy Ruth:** It is an issue.

**Senator Downe:** To follow up on Senator Nancy Ruth's question, the problem as she identified and you identified, Mr. Duncan, is that the Coast Guard thinks these additional responsibilities are outside the mandate of the Coast Guard. You mentioned earlier in your testimony as well that the Coast Guard was moved to Fisheries and Oceans in the time you have been in Ottawa. Should the Coast Guard be moved somewhere else, and if so, where?

**Mr. Duncan:** I do not know that I am qualified to answer that question, or that I even have a strong opinion. In the U.S., the Coast Guard is a paramilitary organization that is basically part of the military.

**Senator Downe:** That is where I am headed. It seems to me that one of the additional responsibilities, as we try to assure the Americans that our borders are secure, is the point you made earlier about the very isolation of those locations. We have a set of eyes and ears if we have them staffed. If they are automated, we

**Le sénateur Raine :** Est-ce qu'elle durerait?

**M. Duncan :** Oui, elle durerait, mais se peut-il qu'elle soit altérée? Qui sait?

**Le président :** Lorsqu'on a soulevé le fait que d'autres pays ont fait cela, mais pas nous, je me suis souvenu de ce que ma mère me disait quand je voulais faire comme les autres, mais qu'elle n'était pas d'accord : « Si tout le monde sautait en bas du pont, le ferais-tu toi aussi? » Peut-être devrions-nous oser être différents.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Vous avez parlé du rôle élargi des gardiens de phare. Pouvez-vous nous dire ce que cela supposerait?

**M. Duncan :** D'autres personnes ont témoigné à ce sujet, et je peux rappeler moi-même les événements survenus au milieu des années 1990. Par exemple, je savais que, là où il y a un phare isolé avec un gardien, il y a habituellement des génératrices et il y a des gens. Les phares servent à des recherches. De même, des gens réalisant des relevés sismiques, qui avaient besoin d'électricité, ont pu conclure avec eux des contrats. Je suis sûr qu'il y a de nombreux exemples à citer. Ce n'est pas ce à quoi je me suis attaché. Je me suis surtout attaché à la question de la sécurité des aviateurs et des marins.

Je sais que, depuis de nombreuses années, le phare de Langara Island du côté nord de Haida Gwaii sert à prendre des mesures relatives à l'activité sismique, et c'est une zone sismique très active. Tout cela est lié au système d'alerte au tsunami. Je ne sais pas comment on pourrait en mesurer la valeur, mais si personne n'est là pour s'en occuper, ça ne se fera pas. Je suis certain que les universités et les chercheurs les considèrent souvent comme étant très utiles, étant donné qu'il y a quelqu'un là, quelqu'un est là tous les jours, quelqu'un qui peut faire quelque chose en fonction d'un horaire établi.

**Le sénateur Nancy Ruth :** Toutes ces tâches sont très utiles, j'en suis certaine. Appartient-il à la Garde côtière d'assumer les frais des fonctions ainsi assurées par les gardiens de phare?

**M. Duncan :** Probablement pas, voilà un problème.

**Le sénateur Nancy Ruth :** C'est un problème.

**Le sénateur Downe :** Pour donner suite à la question du sénateur Nancy Ruth, le problème qu'elle a relevé et que vous avez relevé, monsieur Duncan, c'est que la Garde côtière situe ces responsabilités supplémentaires en dehors de son mandat. Vous avez déjà dit que la Garde côtière a été transférée à Pêches et Océans durant votre séjour à Ottawa. La Garde côtière devrait-elle être transférée ailleurs et, le cas échéant, où?

**M. Duncan :** Je ne sais pas si j'ai la compétence voulue pour répondre à cette question ou même si j'ai un avis bien tranché là-dessus. Aux États-Unis, la Garde côtière est un organisme paramilitaire qui fait essentiellement partie de l'appareil militaire.

**Le sénateur Downe :** C'est de cela que je voulais parler. Il me semble que l'une des responsabilités supplémentaires en jeu, pour nous qui essayons de rassurer les Américains sur le fait que nos frontières sont bien protégées, renvoie à un point que vous avez soulevé plus tôt à propos du fait que ce sont des lieux très isolés.

do not have that. That is an additional security measure. We are spending millions of dollars securing our border, and perhaps this should be considered in addition to the mandate of assisting navigation. It would follow that these light stations take on a new importance. Do you have any comments on that?

**Mr. Duncan:** It is for the committee to ponder. This has been batted around in many circles, and I am not sure what the answer is.

**Senator Downe:** I did not attend the 2005 Conservative convention, and I have not had the report, but I assume that you presented the policy position. The position of the Conservative Party is to support the staffing of these lighthouses. Is that correct?

**Mr. Duncan:** That is the wording in the policy, yes.

**Senator Nancy Ruth:** I was curious if you know whether any of the lightkeepers in the area are First Nations people?

**Mr. Duncan:** That is a good question. I am not aware of any, but I do not know them all.

**The Chair:** Are any of them women?

**Mr. Duncan:** Yes.

**Senator Nancy Ruth:** Thank you, senator.

**The Chair:** What percentage are women?

**Mr. Duncan:** I do not know.

**The Chair:** Could it be 50 per cent? We do not know.

**Mr. Duncan:** I do not know.

**Senator Poirier:** Thank you for your presentation and for sharing your thoughts and ideas on this.

One of the aspects we are looking at or have been asked to look at is whether there is a safety issue if these lighthouses are de-staffed. Since the time you had the committee back in 1994, technology has advanced with the Global Positioning System, GPS, and probably stronger access to long distances with the radios. Do you feel that by de-staffing them, even with the advanced technology, that a safety issue still exists because of the remoteness of the B.C. coast? For example, you mentioned that when many of these people are in trouble, the lighthouse is a place for them to turn to for food, heat, shelter from weather conditions and a place to stay until help comes because it probably has a staffed presence. Even with the advanced technology, if they are de-staffed, do you feel that will create a definite safety issue there?

Si le gardien de phare est présent, ce sont des yeux et des oreilles que nous avons là. Si le phare est automatisé, ce n'est pas le cas. C'est une mesure de sécurité supplémentaire. Nous dépensons des millions de dollars pour assurer la sécurité de notre frontière, et peut-être cette dimension devrait-elle figurer aussi dans le mandat d'aide à la navigation. Il s'en suivrait que les phares prendraient une nouvelle importance. Qu'en pensez-vous?

**M. Duncan:** Il appartient au comité de se pencher sur cette question. L'idée circule dans de nombreux cercles depuis un certain temps déjà, mais je ne suis pas sûr de savoir ce qu'il faut faire.

**Le sénateur Downe:** Je n'ai pas assisté au congrès des Conservateurs en 2005 et je n'ai pas eu le rapport en main, mais je présume que vous avez présenté la position de principe sur la question. La position du Parti conservateur consiste à soutenir le maintien des gardiens dans les phares. C'est bien cela?

**M. Duncan:** C'est ce qui est dit dans la politique, oui.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Je me demandais si certains des gardiens de phare étaient autochtones?

**M. Duncan:** Voilà une bonne question. Je ne sais pas s'il y en a, mais je ne connais pas tous les gardiens de phare.

**Le président:** Y a-t-il des gardiennes de phare?

**M. Duncan:** Oui.

**Le sénateur Nancy Ruth:** Merci, sénateur.

**Le président:** Quel est le pourcentage de gardiennes?

**M. Duncan:** Je ne sais pas.

**Le président:** Est-ce que ce pourrait être 50 p. 100? Nous ne le savons pas.

**M. Duncan:** Je ne sais pas.

**Le sénateur Poirier:** Merci de l'exposé que vous avez présenté et merci des réflexions et des idées dont vous nous faites part sur cette question.

Une des questions que nous étudions ou qu'on nous a demandé d'étudier, c'est la question de savoir si le retrait des gardiens de phare posera un problème du point de vue de la sécurité. Depuis l'époque où vous faisiez partie du comité en 1994, la technique a évolué avec l'avènement du système mondial de positionnement, le GPS, et, probablement, un meilleur accès radio sur de longues distances. Êtes-vous d'avis que le fait de retirer les gardiens des phares, même en présence d'une technologie avancée, pose quand même un problème de sécurité étant donné le degré d'éloignement de la côte de la Colombie-Britannique? Par exemple, vous avez dit que lorsque bon nombre de ces gens sont en difficulté, ils peuvent se tourner vers le phare pour de la nourriture, de la chaleur, un refuge où se mettre à l'abri du mauvais temps et un endroit où séjourner le temps que les secours arrivent. Vous parliez probablement d'un phare où il y a un gardien. Même avec une technologie avancée, si le gardien n'y est plus, croyez-vous qu'il y aura certainement là un problème de sécurité?

**Mr. Duncan:** I do for the smaller marine craft, everything from kayaks to recreational boats to slightly larger boats that may have malfunctions. In the aviation community, the smaller planes still follow visual flight rules, for the most part. It is a real issue for them because things happen in compressed time when they are in an aircraft. In a sense, it is a more significant issue for them than for others.

**Senator Poirier:** Do these floatplanes serve as people's means of transportation to pick up the basic needs of everyday life?

**Mr. Duncan:** They do not come out every day.

**Senator Poirier:** Do they use their planes to connect with the outside world?

**Mr. Duncan:** They use them to get to the next community, whether Port Hardy, Campbell River or a major centre.

**Senator Poirier:** Is that to get supplies?

**Mr. Duncan:** Yes, or to visit or to get to a hospital. You tend to combine many reasons into one trip when you live in a remote community.

**Senator Manning:** Mr. Duncan, what has happened to the remaining buildings of the de-staffed lighthouses in British Columbia? The Heritage Lighthouse Protection Act is trying to give a sense of reverence to the historic nature of lighthouses; they can be preserved if some community group or organization would like to preserve them. However, the government does not give money to do this. These buildings are left to the fresh air or to whomever or whatever to ensure they stay put.

With the ones that have been de-staffed on the West Coast, what has been your experience with the structures?

**Mr. Duncan:** There has not been any staffing since the early 1990s. I am not even sure which ones were de-staffed, but I know about Cape St. James, which was all taken away at the time of de-staffing. There are no buildings to be concerned with at Cape St. James. There was no local community or group to maintain it.

In the case of Saturna Island, where Senator Carney lives, the community took it over because it was an accessible light station. Beyond that, we have Fisguard, Race Rocks and some other lighthouses near Victoria. Race Rocks was taken over by Pearson College. Fisgard will be taken over by Parks Canada, I believe, and one in West Vancouver might be taken over by the community, but I am not sure. Is it a national park or a provincial park?

**Senator Raine:** It is a B.C. park.

**Mr. Duncan:** If they are near communities, they will be maintained. If they are not near a community, they will disappear, probably by design.

**M. Duncan :** Oui, dans le cas des petites embarcations maritimes, les kayaks, les bateaux de plaisance, voire les bateaux de taille un peu plus grande, en cas de panne. Dans le monde de l'aviation, les pilotes des petits avions s'en remettent toujours à des règles de vol à vue, pour la majeure partie. C'est un vrai problème de leur point de vue, étant donné que les choses se passent vite dans un avion. D'une certaine façon, c'est plus important pour eux que pour les autres.

**Le sénateur Poirier :** Les hydravions servent-ils de moyens de transport aux gens, pour qu'ils puissent se procurer les biens de première nécessité, qui servent tous les jours?

**M. Duncan :** Le transport ne se fait pas tous les jours.

**Le sénateur Poirier :** Utilisent-ils leurs avions pour être en lien avec le monde extérieur?

**M. Duncan :** Ils s'en servent pour se rendre à la prochaine localité, qu'il s'agisse de Port Hardy, de Campbell River ou d'un grand centre.

**Le sénateur Poirier :** Pour aller chercher des vivres?

**M. Duncan :** Oui, sinon pour aller voir quelqu'un ou se rendre dans un hôpital. Si vous vivez dans une localité éloignée, vous avez tendance à trouver plus d'une fin à un seul voyage.

**Le sénateur Manning :** Monsieur Duncan, qu'est-ce qu'il est advenu des bâtiments mêmes des phares où il n'y a plus de gardien en Colombie-Britannique? La Loi sur la protection des phares patrimoniaux est une tentative pour faire honneur au caractère historique des phares; on peut les préserver si un groupe ou un organisme communautaire est prêt à le faire. Cependant, le gouvernement n'accorde pas de fonds pour cela. Les bâtiments sont laissés en l'état ou à Dieu sait qui.

Dans le cas de ceux dont le gardien a été retiré sur la côte Ouest, qu'est-il arrivé aux bâtiments proprement dits?

**M. Duncan :** Il n'y a pas de gardien qui a été affecté à un phare depuis le début des années 1990. Je ne suis même pas sûr de savoir desquels les gardiens ont été retirés, mais je sais ce qu'il en est du phare du cap St. James, qui n'a plus de gardien depuis ce moment-là. Il n'y a pas de bâtiment dont on aurait à se soucier au cap St. James. Il n'y a pas de collectivité locale ou de groupe pour préserver le phare.

Dans le cas de l'île Saturna, où le sénateur Carney habite, la collectivité a pris le relais parce qu'il s'agissait d'un phare accessible. Au-delà, il y a Fisguard, Race Rocks, et quelques autres phares près de Victoria. Le phare de Race Rocks a été pris en charge par le Pearson College. Celui de Fisgard relève maintenant de Parcs Canada, je crois, et il y a un phare de Vancouver-Ouest qui a peut-être été pris en main par la collectivité, mais je n'en suis pas sûr. Est-ce un parc national ou un parc provincial?

**Le sénateur Raine :** C'est un parc de la Colombie-Britannique.

**M. Duncan :** Si le phare est situé près d'une collectivité, il sera préservé. S'il ne l'est pas, il disparaîtra, probablement par exprès.

**Senator Manning:** Is communication to and from extremely remote lighthouses in British Columbia via satellite phone? How do they communicate when a tragedy occurs or they otherwise see or experience something that should be reported? I wonder about getting messages back to the mainland.

**Mr. Duncan:** They have radio phones and tend to all talk to each other. One probably cannot talk to the other end all the time.

**Senator Manning:** It is a relay system of some nature.

In the discussions you had during committee work, was safety the underlying issue in the feedback that you received from mariners, lightkeepers, et al?

**Mr. Duncan:** Yes, de-staffing is a safety concern and a very emotional issue as well. There is no denying the emotional attachment to the iconic status of the light stations. As per our earlier conversation, people make the connection that if an isolated light station has no staff, it will disappear. They do make that connection.

**The Chair:** Mr. Duncan, have you given the clerk of the committee a copy of your ad hoc committee report?

**Mr. Duncan:** You have it in both languages.

**The Chair:** What was the consequence of your report?

**Mr. Duncan:** Well, that is an interesting story. I was denied unanimous consent, which was required to table it in the House of Commons. I believe that Senator Carney was able to table it via committee in this place. We ended up with a by-election in 1995, I believe, in the Coquitlam area. There happened to be coinciding travelling meetings of the House of Commons Standing Committee on Fisheries and Oceans, which I sat on, in British Columbia. It became a media story that became linked to the by-election. The minister's rep came to me and said, "Will you please find someone to table that report so that we have something to run with to reverse our decision?" Of course, I promptly arranged to do so. That is the real story about what happened.

**The Chair:** That is good.

**Senator MacDonald:** Mr. Duncan, it is great to have you here this evening. I do not have a question for you, but I have a few observations that you might want to take with you when you go back to B.C. and speak to the lightkeepers in your area.

I can assure you that Nova Scotians are just as romantic about lighthouses as the people on the West Coast. The staffed lighthouse was something we let go of very grudgingly — there is no doubt about that. We just spent a week down East looking at sites and dealing with people who fish and interact with these facilities.

**Le sénateur Manning :** La communication avec les phares éloignés des grands centres en Colombie-Britannique se fait-elle par téléphone satellitaire? Quel moyen de communication les gens emploient-ils pour signaler une stratégie ou un autre incident dont ils estiment qu'il devrait être signalé? Je me demande si les messages sont renvoyés au continent.

**M. Duncan :** Ils disposent de radiotéléphone et ils ont tous tendance à se parler entre eux. On ne peut probablement pas joindre celui qui est à l'autre bout en tout temps.

**Le sénateur Manning :** C'est une sorte de système de relais.

À propos de vos travaux au sein du comité dont nous avons parlé, les marins, les gardiens de phare et les autres ont-ils affirmé que la sécurité était la question dont il fallait s'occuper en fin de compte?

**M. Duncan :** Oui, le retrait des gardiens de phare soulève des préoccupations relatives à la sécurité et représente une question très émotive aussi. On ne peut nier l'attachement des gens aux phares, qui ont pour eux une valeur émotive, une valeur d'icône. Comme nous en avons discuté plus tôt, les gens se disent que si un phare n'a pas de gardien, il disparaîtra. Ils font ce lien-là.

**Le président :** Monsieur Duncan, avez-vous remis un exemplaire du rapport de votre comité ad hoc à la greffière du comité?

**M. Duncan :** Vous l'avez dans les deux langues officielles.

**Le président :** Quelle a été la conséquence de votre rapport?

**M. Duncan :** Eh bien, voilà qui est intéressant. Je n'ai pu obtenir le consentement unanime, ce qu'il fallait pour déposer le document à la Chambre des communes. Je crois que le sénateur Carney a pu le déposer ici, par l'entremise du comité. Nous nous sommes retrouvés en élection partielle en 1995, je crois, dans la région de Coquitlam. Il se trouve que le Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes, auquel je siégeais, se rencontrait en même temps en Colombie-Britannique. Les médias ont signalé l'affaire en faisant le lien avec l'élection partielle. Le représentant du ministre est venu me voir et a dit : « Voulez-vous trouver quelqu'un qui déposera ce rapport pour que nous puissions fonder le renversement de notre décision sur quelque chose? » Bien sûr, j'ai promptement pris les dispositions pour le faire. Voilà ce qui s'est passé en réalité.

**Le président :** C'est très bien.

**Le sénateur MacDonald :** Monsieur Duncan, il est merveilleux de vous avoir parmi nous ce soir. Je n'ai pas de question à vous poser, mais je ferai quelques observations dont vous allez peut-être vouloir faire part aux gardiens de phare dans votre secteur, à votre retour en Colombie-Britannique.

Je peux vous assurer que les Néo-Écossais ont un attachement romantique à leurs phares tout autant que les gens de la côte Ouest. Le phare doté d'un gardien, nous l'avons laissé disparaître à contrecœur — cela ne fait aucun doute. Nous venons de passer une semaine dans l'Est à regarder ces endroits et à traiter avec des gens qui pêchent et qui interagissent avec ces installations.

It is fair to say that a couple of things recurred in terms of problems with the de-staffed lighthouses: deterioration of the facilities once they were de-staffed, which we experienced on our trip; and complaints about the quality and strength of the lights, the fog horns and all the equipment that goes with the light station.

I have to admit that I heard nothing in Nova Scotia to convince me that de-staffing a lighthouse is necessarily something so negative that it cannot be overcome. I would like to be convinced, and I am open to being convinced. When we go to the West Coast and to the coast of Newfoundland, we will be dealing with people who live at these facilities. The point I want to make to you is that we are open to being convinced, but you could perhaps speak to the lightkeepers out West and urge them to get their arguments together and their details down. There is the argument that we can do without lightkeepers if the equipment is up to scratch, with today's technology.

I leave that to you to consider when you speak to the people out West. We will be travelling there. Right now, my opinion is up in the air as to what we should do. Our committee wants to do the right thing and recommend the right approach, but we must have the facts to back up what we are doing.

**The Chair:** In that connection, we should tell you that our committee is the first parliamentary committee to have a blog, so that people can contact us electronically. We encourage people to contact us. I wanted to mention that because it is apropos of the point you are making. Our website is [www.canadianlighthouses.ca](http://www.canadianlighthouses.ca) and it will be up in two weeks' time.

Mr. Duncan, thank you very much for appearing before us. You have been very helpful to us. I hope you can follow up on some of the issues that we have raised, such as travel and so on.

(The committee adjourned.)

Il semble bien que quelques problèmes se sont reproduits dans le cas des phares sans gardien : la détérioration des installations une fois le gardien parti, que nous avons observée à l'occasion de notre voyage; et les plaintes à propos de la qualité et de la force du feu, de la corne de brume et de tout le matériel associé aux phares.

Je dois admettre que je n'ai rien entendu en Nouvelle-Écosse pour me convaincre que le retrait du gardien de phare est à ce point négatif qu'on ne saurait y trouver un remède. J'aimerais que quelqu'un me convainque; je suis ouvert à l'idée d'être convaincu. Sur la côte Ouest et sur la côte à Terre-Neuve, nous allons traiter avec des gens qui vivent dans ces installations. Je voulais vous souligner que nous sommes prêts à être convaincus, mais que vous pourriez vous adresser aux gardiens de phare dans l'Ouest et les exhorter à rassembler leurs arguments et à régler les détails de l'affaire. On fait tout de même valoir qu'il est possible de se passer de gardiens de phare si le matériel est à la hauteur, avec la technologie d'aujourd'hui.

Je vous invite à réfléchir à cela avant de vous adresser aux gens dans l'Ouest. Nous allons nous y rendre. En ce moment, mon opinion personnelle n'est pas arrêtée. Notre comité veut agir judicieusement et recommander la bonne approche, mais nous devons asseoir les mesures que nous recommandons sur des faits.

**Le président :** À ce sujet, nous devrions dire que notre comité est le premier au Parlement à avoir un blogue, qui permettra aux gens de communiquer avec nous par voie électronique. Nous encourageons les gens à communiquer avec nous. Je voulais mentionner cela, car c'est lié au point que vous étiez en train de soulever. Notre site web se trouve au [www.pharescanadiens.ca](http://www.pharescanadiens.ca); il sera fonctionnel d'ici deux semaines.

Monsieur Duncan, merci beaucoup d'être venu témoigner. Vous nous avez beaucoup aidés. J'espère que vous allez pouvoir donner suite à certaines des questions que nous avons soulevées, par exemple le voyage.

(La séance est levée.)





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

---

WITNESS

**Tuesday, June 8, 2010**

*As an individual:*

John Duncan, Member of Parliament for Vancouver Island North.

TÉMOIN

**Le mardi 8 juin 2010**

*À titre personnel :*

John Duncan, député, Île de Vancouver-Nord.