



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Halifax, Monday, September 22, 2003
Halifax, Tuesday, September 23, 2003

Issue No. 22

**Twenty-ninth, thirtieth, thirty-first
and thirty-second meetings on:**

Examination on the need for a
national security policy for Canada

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:

L'honorable COLIN KENNY

Halifax, le lundi 22 septembre 2003
Halifax, le mardi 23 septembre 2003

Fascicule n° 22

**Vingt-neuvième, trentième, trente et unième
et trente-deuxième réunions concernant:**

L'étude sur la nécessité d'une politique nationale
sur la sécurité pour le Canada

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

HALIFAX, Monday, September 22, 2003
(39)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 9:15 a.m. in Acadia A/B Room, Casino Nova Scotia Hotel, Halifax, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, P.C. and Wiebe (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Dawson, Analyst; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Commander Gerry Powell, DND Liaison Officer; Superintendent Gerry Doucet, RCMP Liaison Officer; Chief Warrant (Ret'd) Maurice Dessureault; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Department of National Defence:

Rear-Admiral Glenn V. Davidson, Commander, Maritime Forces Atlantic;

Commander Paul F. Earnshaw, Commanding Officer TRINITY, Joint Ocean Surveillance Information Centre;

Captain (N) Kelly Williams, Former Commanding Officer, HMCS *Winnipeg*.

From the Canadian Coast Guard:

Mr. Larry Wilson, Regional Director, Maritimes.

The committee paid tribute to the memory of the late Grant Purves, Analyst with the Library of Parliament, who was assigned as a researcher to the committee.

Rear-Admiral Davidson, Commander Earnshaw and Captain (N) Williams made opening statements and responded to questions.

At 11:05 a.m., the committee suspended its sitting.

At 11:10 a.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Wilson made a statement and responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

PROCÈS-VERBAUX

HALIFAX, le lundi 22 septembre 2003
(39)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 9 h 15, dans la salle Acadia A/B de l'Hôtel Casino Nova Scotia, à Halifax, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, c.p. et Wiebe (8).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Dawson, analyste; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; le commandant Gerry Powell, agent de liaison du MDN; le surintendant Gerry Doucet, agent de liaison de la GRC; l'adjudant-chef (à la retraite) Maurice Dessureault; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit son étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

Du ministère de la Défense nationale:

Le contre-amiral Glenn V. Davidson, commandant, Forces maritimes de l'Atlantique;

Le capitaine de frégate Paul F. Earnshaw, commandant, Centre conjoint d'information et de surveillance océanique TRINITY;

Le capitaine (N) Kelly Williams, ancien commandant, NCSM *Winnipeg*.

De la Garde côtière canadienne:

M. Larry Wilson, directeur régional, Maritimes.

Le comité rend hommage à feu Grant Purves, analyste de la Bibliothèque du Parlement, qui travaillait comme attaché de recherche auprès du comité.

Le contre-amiral Davidson, le capitaine de frégate Earnshaw et le capitaine (M) Williams font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 05, le comité suspend la séance.

À 11 h 10, le comité reprend la séance.

M. Wilson fait une déclaration et répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès du greffier.

- [Presentation by Commander Paul F. Earnshaw, Department of National Defence, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «97»)
- [Presentation by Captain (N) Williams, Department of National Defence, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «98»)
- [Presentation by Larry Wilson, Regional Director, Maritimes, Canadian Coast Guard, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «99»)
- [National Post Article, September 21, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «100»)
- [Charts from Canadian Coast Guard, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «101»)
- [Response from Canadian Coast Guard, Larry Wilson, Regional Director, Maritimes Region, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «102»)

At 12:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

HALIFAX, Monday, September 22, 2003
(40)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 2:10 p.m. in Acadia A/B Room, Casino Nova Scotia Hotel, Halifax, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, P.C. and Wiebe (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Dawson, Analyst; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Commander Gerry Powell, DND Liaison Officer; Superintendent Gerry Doucet, RCMP Liaison Officer; Chief Warrant (Ret'd) Maurice Dessureault; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From The Royal Canadian Mounted Police:

Chief Superintendent Ian Atkins, Officer in Charge, Criminal Operations Branch;

- [Exposé du capitaine de frégate Paul F. Earnshaw, ministère de la Défense nationale, 22 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «97»)
- [Exposé du capitaine (M) Williams, ministère de la Défense nationale, 22 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «98»)
- [Exposé de Larry Wilson, directeur régional, Maritimes, Garde côtière canadienne, 22 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «99»)
- [Article du *National Post*, 21 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «100»)
- [Tableaux, Garde côtière canadienne, 22 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «101»)
- [Réponse de la Garde côtière canadienne, Larry Wilson, directeur régional, Maritimes, 22 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «102»)

À 12 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

HALIFAX, le lundi 22 septembre 2003
(40)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 14 h 10, dans la salle Acadia A/B de l'Hôtel Casino Nova Scotia, à Halifax, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, c.p., et Wiebe (8).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Dawson, analyste; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; le commandant Gerry Powell, agent de liaison du MDN; le surintendant Gerry Doucet, agent de liaison de la GRC; l'adjudant-chef (à la retraite) Maurice Dessureault; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit son étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

De la Gendarmerie royale du Canada:

Le surintendant principal Ian Atkins, officier responsable, Police criminelle;

Superintendent C.D. (Craig) MacLaughlan, Officer in Charge, Support Services "H" Division;

Sergeant F.D. (Fred) Hildebrand, "H" Division, Criminal Operations Branch.

From Canada Customs and Revenue Agency:

Mr. Robert A. Russell, Assistant Commissioner, Atlantic Region;

Mr. Mark Connolly, Director General, Contraband and Intelligence Services Directorate, Customs Branch.

From the Department of Citizenship and Immigration Canada:

Ms. Diane Giffin-Boudreau, Acting Director General, Atlantic Region;

Mr. Ron Heisler, Director of Operations, Canada Immigration Centre, Halifax.

From the Union of Canadian Transportation Employees:

Mr. Michael Wing, National President;

Mr. John Fox, Regional Representative, Nova Scotia.

From the Canadian Merchant Service Guild:

Mr. Lawrence Dempsey, National Secretary Treasurer.

Chief Superintendent Atkins made a statement and, with Superintendent MacLaughlan and Sergeant Hildebrand, responded to questions.

At 3:20 a.m., the committee suspended its sitting.

At 3:30 a.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Russell made a statement and, with Mr. Connolly, responded to questions.

Ms. Giffin-Boudreau made a statement and, with Mr. Heisler responded to questions.

At 5:05 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:10 p.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Dempsey made a statement and responded to questions.

Mr. Wing made a statement and responded to questions.

Mr. Fox made a statement and responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

Le surintendant C.D. (Craig) MacLaughlan, officier responsable, Services de soutien, Division «H»;

Le sergent F.D. (Fred) Hildebrand, Division «H», Service divisionnaire de la police criminelle.

De l'Agence des douanes et du revenu du Canada:

M. Robert A. Russell, sous-commissaire, région de l'Atlantique;

M. Mark Connolly, directeur général, Direction de la contrebande et du renseignement, Direction générale des douanes..

Du ministère de la Citoyenneté et Immigration du Canada:

Mme Diane Giffin-Boudreau, directrice générale intérimaire, région de l'Atlantique;

M. Ron Heisler, directeur des opérations, Centre d'immigration Canada, Halifax.

De l'Union canadienne des employés des transports:

M. Michael Wing, président national;

M. John Fox, représentant régional, Nouvelle-Écosse.

De la Guilde de la marine marchande du Canada:

M. Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier national.

Le surintendant principal Atkins fait une déclaration et, de concert avec le surintendant MacLaughlan et le sergent Hildebrand, répond aux questions.

À 15 h 20, le comité suspend la séance.

À 15 h 30, le comité reprend la séance.

M. Russell fait une déclaration et, de concert avec M. Connolly, répond aux questions.

Mme Giffin-Boudreau fait une déclaration et, de concert avec M. Heisler, répond aux questions.

À 17 h 05, le comité suspend la séance.

À 17 h 10, le comité reprend la séance.

M. Dempsey fait une déclaration et répond aux questions.

M. Wing fait une déclaration et répond aux questions.

M. Fox fait une déclaration et répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès du greffier.

- [HMCS ATHABASKAN, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "103")
- [Presentation by Chief Superintendent Ian E. Atkins, Officer in Charge, Criminal Operations Branch, "H" Division, Nova Scotia, RCMP, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "104")
- [Presentation by Robert Russell, Regional Assistant Commissioner, Canada Customs and Revenue Agency, Atlantic Region, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "105")
- [Opening Remarks by Diane Giffin-Boudreau, Acting Director General, Atlantic Region, Citizenship and Immigration, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "106")
- [Opening Presentation, The Canadian Merchant Service Guild, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "107")
- [Presentation by Michael Wing, National President of the Union of Canadian Transportation Employees (UCTE), September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "108")
- [Material from the Union of Canadian Transportation Employees (UCTE), September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "109")
- [Response from Ian E. Atkins, Officer in Charge, Criminal Operations Branch, "H" Division, Nova Scotia, RCMP, letter dated September 23, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "110")

At 6:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

HALIFAX, Tuesday, September 23, 2003
(41)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 9:15 a.m. in Acadia A/B Room, Casino Nova Scotia Hotel, Halifax, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, P.C. and Wiebe (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Dawson, Analyst; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Commander Gerry Powell, DND Liaison Officer; Superintendent Gerry Doucet, RCMP Liaison Officer; Chief Warrant (Ret'd) Maurice Dessureault; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

- [NCSM ATHABASKAN, 22 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1,22«103»)
- [Mémoire du surintendant principal Ian E. Atkins, officier responsable, Service divisionnaire de la police criminelle, Division «H», Nouvelle-Écosse, GRC, 2 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1,22«104»)
- [Mémoire de Robert Russell, sous-commissaire régional, Agence des douanes et du revenu du Canada, région de l'Atlantique, 22 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1,22«105»)
- [Déclaration liminaire de Diane Giffin-Boudreau, directrice générale intérimaire, région de l'Atlantique, Citoyenneté et Immigration, 22 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1,22«106»)
- [Déclaration liminaire de la Guilde de la marine marchande du Canada, 22 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1,22«107»)
- [Mémoire de Michael Wing, président national, Union canadienne des employés des transports (UCET), 22 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1,22«108»)
- [Documents déposés par l'Union canadienne des employés des transports (UCET), 22 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1,22«109»)
- [Réponse de Ian E. Atkins, officier responsable, Service divisionnaire de la police criminelle, Division «H», Nouvelle-Écosse, GRC, à la lettre datée du 23 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1,22«110»)

À 18 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

HALIFAX, le mardi 23 septembre 2003
(41)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 9 h 15, dans la salle Acadia A/B de l'Hôtel Casino Nova Scotia, à Halifax, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, c.p., et Wiebe (8).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Gant Dawson, analyste; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; le commandant Gerry Powell, agent de liaison du MDN; le surintendant Gerry Doucet, agent de liaison de la GRC; l'adjudant-chef (à la retraite) Maurice Dessureault; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.)

WITNESSES:

From the Halifax Regional Municipality:

- Mr. George McLellan, Chief Administrative Officer;
- Mr. Barry Manuel, Emergency Measures Organization Coordinator, HRM;
- Mr. Frank Beazley, Police Chief, Halifax Regional Police;
- Mr. Peter LePine, Inspector, Halifax Detachment, RCMP;
- Mr. Bruce Burrell, Deputy Chief Director, Halifax Regional Fire Service;
- Mr. Terry Bourgeois, District Chief, Rural District 3, Communications, Fire and Emergency Service, Halifax Regional Municipality;
- Mr. Michael McKeage, Director of Operations, Emergency Medical Care;
- Mr. Erin Graham, Manager Safety, Capital District Health.

Mr. McLellan made a statement and with other witnesses responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- [Halifax Regional Municipality Briefing, September 23, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "111")
- [Material from Michael McKeage, Emergency Medical Care Inc., September 23, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "112")

At 11:25 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

HALIFAX, Tuesday, September 23, 2003
(42)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 1:00 p.m. in Acadia A/B Room, Casino Nova Scotia Hotel, Halifax, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, P.C. and Wiebe (8).

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit son étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (L'ordre des renvois figure dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.)

TÉMOINS:

De la Municipalité régionale de Halifax:

- M. George McLellan, directeur général;
- M. Barry Manuel, coordonnateur, Organisation des mesures d'urgence;
- M. Frank Beazley, chef de police, Police régionale de Halifax;
- M. Peter LePine, inspecteur, Détachement de Halifax, GRC;
- M. Bruce Burrell, directeur en chef adjoint, Service régionale de la lutte contre les incendies;
- M. Terry Bourgeois, chef, District rural n°3, Communications, Service d'incendie et d'urgence, Municipalité régionale de Halifax;
- M. Michael McKeage, directeur des opérations, Soins médicaux d'urgence;
- M. Erin Graham, responsable de la sécurité, Service régional de santé.

M. McLellan fait une déclaration et, de concert avec les autres témoins, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès du greffier.

- [Mémoire de la municipalité régionale de Halifax, 23 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «111»)
- [Documents déposés par Michael McKeage, Emergency Medical Care Inc., le 23 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «112»)

À 11 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

HALIFAX, le mardi 23 septembre 2003
(42)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 13 heures, dans la salle Acadia A/B de l'Hôtel Casino Nova Scotia, à Halifax, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, p.c. et Wiebe (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Dawson, Analyst; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Commander Gerry Powell, DND Liaison Officer; Superintendent Gerry Doucet, RCMP Liaison Officer; Chief Warrant (Ret'd) Maurice Dessureault; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee:

Ms. Ingrid Brodie, Acting Director, Public Safety Initiatives; Policing and Victim Services Division, Nova Scotia Department of Justice;

Dr. Jeff Scott, Provincial Medical Officer of Health;

Chief Superintendent Ian Atkins, Officer in Charge, Criminal Operations Branch, Province of Nova Scotia, Royal Canadian Mounted Police;

Mr. Michael Lester, Executive Director, Emergency Measures Organization.

Ms. Brodie made a statement and, with Dr. Scott, Mr. Lester and Chief Superintendent Atkins, responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- [Province of Nova Scotia Presentation, September 23, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "113")

At 2:50 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Dawson, analyste; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; le commandant Gerry Powell, agent de liaison du MDN; le surintendant Gerry Doucet, agent de liaison de la GRC; l'adjudant-chef (à la retraite) Maurice Dessureault; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit son étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

Du Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee:

Mme Ingrid Brodie, directrice intérimaire, Initiatives de sécurité publique, Division des services policiers et des services d'aide aux victimes, ministère de la Justice de la Nouvelle-Écosse;

Dr Jeff Scott, médecin conseil en santé publique de la Nouvelle-Écosse;

Le surintendant principal Ian Atkins, officier responsable, Service divisionnaire de la police criminelle, province de Nouvelle-Écosse, Gendarmerie royale du Canada;

M. Michael Lester, directeur général, Organisation des mesures d'urgence.

Mme Brodie fait une déclaration et, de concert avec le Dr Scott, M. Lester et le surintendant principal Atkins, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, le document suivant est déposé auprès du greffier.

- [Exposé de la province de la Nouvelle-Écosse, 23 septembre 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, «113»)

À 14 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

HALIFAX, Monday, September 22, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 9:15 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Good morning, ladies and gentlemen. Welcome to the Senate Standing Committee on National Security and Defence. I intend to start today's meeting in a slightly different manner than usual, inasmuch as over the course of the summer, the committee lost a trusted aide and friend by the name of Grant Purves. Grant was an analyst with the Library of Parliament for almost 30 years. He worked for this committee in a very dedicated fashion. In particular, he worked for the Subcommittee on Veterans' Affairs, where he was involved in writing numerous reports designed to better the lives of veterans. We would like to take this moment, as a committee, just to pause briefly and reflect on Grant's memory. He was very important to us and served his country well, served the Parliament of Canada well and served this committee very well. So if I may, I would just like to have a brief pause in the memory of Grant Purves.

[*Minute of silence*]

Thank you.

It is my pleasure to welcome everyone here. My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and I chair the committee.

On my immediate right is the distinguished member from Nova Scotia, well known to you all, Senator Michael Forrestall. Senator Forrestall has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons and then as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters and served on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 Joint Committee on the Future of the Canadian Armed Forces.

On my far right we have Senator David Smith. Senator Smith is from Ontario. He was a Toronto councillor and Deputy Mayor of the City of Toronto. He has served as a member of the House of Commons and as minister of state in Pierre Elliott Trudeau's government before being appointed to the Senate in 2002. He has had a distinguished legal career and currently serves on the Senate Legal and Constitutional Affairs Committee and the Senate Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

Beside him is Senator Jack Wiebe from Saskatchewan. Senator Wiebe served as Lieutenant Governor of Saskatchewan and as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly before his appointment to the Senate in 2000. He is very active in the agricultural community — in fact, he has had a good summer on the farm — and in the senate he is Deputy Chair of the Senate

TÉMOIGNAGES

HALIFAX, le lundi 22 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit ce jour à 9 h 15 pour examiner, et ensuite en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Soyez les bienvenus au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Mon intention est de commencer notre réunion d'aujourd'hui d'une manière un peu différente puisque malheureusement pendant l'été, nous avons perdu en la personne de M. Grant Purves un ami et un assistant loyal. Grant était analyste à la Bibliothèque du Parlement depuis près de 30 ans. Il travaillait pour notre comité avec passion. En particulier, il a travaillé pour le Sous-comité des affaires des anciens combattants pour lequel il a participé à la rédaction de nombreux rapports visant à améliorer la vie de nos anciens combattants. Nous aimerions consacrer une minute de silence à la mémoire de Grant. Il jouait un rôle très important pour nous. Il a très bien servi son pays, très bien servi le Parlement du Canada et très bien servi notre comité. Avec votre permission, j'aimerais que nous fassions une petite pause à la mémoire de Grant Purves.

[*Minute de silence*]

Merci.

Je suis très heureux de vous accueillir. Je m'appelle Colin Kenny. Je suis un sénateur de l'Ontario et je préside ce comité.

Immédiatement à ma droite se trouve l'éminent sénateur de la Nouvelle-Écosse, que vous connaissez tous, Michael Forrestall. Le sénateur Forrestall sert les commettants de Dartmouth depuis 37 ans, d'abord comme député à la Chambre des communes puis comme sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé aux questions de défense et a été membre de plusieurs comités parlementaires liés à la défense, dont le Comité mixte parlementaire sur la politique de défense du Canada de 1993.

À l'extrême droite, vous avez le sénateur David Smith. Le sénateur Smith est de l'Ontario. Il a été conseiller et maire adjoint de la ville de Toronto. Il a été député de la Chambre des communes et ministre d'État dans le gouvernement Pierre Elliott Trudeau avant d'être nommé au Sénat en 2002. Il a eu une longue carrière dans le domaine juridique et est actuellement membre du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles et du Comité permanent du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

À côté de lui vous avez le sénateur Jack Wiebe de la Saskatchewan. Le sénateur Wiebe a été lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan et député de l'Assemblée législative de la Saskatchewan avant d'être nommé au Sénat en 2000. Il s'intéresse énormément au monde agricole — il a passé un bon été dans sa ferme — et au Sénat il est vice-président du Comité sénatorial

Committee on Agriculture and Forestry and also sits on the Senate Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament and on our Subcommittee on Veterans' Affairs.

At the far end of the table, at the opposite end, is Senator Tommy Banks from Alberta. He is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile musicians. He was appointed to the Senate in 2000. He is a recipient of a Juno Award, a Gemini Award and the Grand Prix du Disque. Senator Banks is the Chair of the Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Currently, that committee is studying nuclear safety and control.

Beside him is Senator Norm Atkins from Ontario. He came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications and with experience as adviser to former Premier Davis of Ontario. Senator Atkins is a member of our Subcommittee on Veterans' Affairs and also the Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. He also serves as Chair of the Senate Conservative Caucus.

Joining us shortly will be Senator Meighen.

Beside me is Senator Jane Cordy from Nova Scotia — Dartmouth, more precisely — an accomplished educator with an extensive background in community involvement before coming to the Senate in 2000. In addition to serving on our committee, she is a member of the Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released a landmark report on health care and is now studying mental health. Earlier this year, she was elected Vice-Chair of the Canadian NATO Parliamentary Association.

Our committee is the first permanent Senate committee mandated to examine security and defence. Over the past 18 months we have completed a number of reports, beginning with "Canadian Security and Military Preparedness." This study, which was tabled in February 2002, examined the major defence and security issues facing Canada.

Then the Senate asked our committee to examine the need for a national security policy. So far, we have released three reports on various aspects of national security: first, "Defence of North America: A Canadian Responsibility," which was released in September 2002; second, "An Update on Canada's Military Financial Crisis: A View From the Bottom Up," which was released in November 2002, and; third, and most recently, "The Myth of Security at Canada's Airports," which was released in January 2003.

The committee is continuing its long-term evaluation of Canada's ability to contribute to the security and defence of North America. As part of this work, the committee has been holding hearings on the federal government's support of men and women who are first responders across the country to emergencies and disasters.

permanent de l'agriculture et des forêts et il siège également au Comité du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement ainsi qu'à notre Sous-comité des anciens combattants.

Tout au bout de la table, de l'autre côté, vous avez le sénateur Tommy Banks de l'Alberta. Il est connu au Canada comme étant un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il a été nommé au Sénat en 2000. Il a reçu un Juno, un Géméau et le Grand Prix du disque. Le sénateur Banks est le président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Ce comité examine actuellement la sûreté nucléaire et le contrôle nucléaire.

À côté de lui vous avez le sénateur Norm Atkins de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat en 1986, fort d'une solide connaissance du domaine des communications et de son expérience à titre de conseiller de l'ancien premier ministre Davis de l'Ontario. Le sénateur Atkins est membre de notre Sous-comité des anciens combattants ainsi que du Comité sénatorial de la régie interne, des budgets et de l'administration. Il est également président du groupe parlementaire du Parti conservateur au Sénat.

Le sénateur Meighen ne devrait pas tarder à se joindre à nous.

À côté de moi vous avez le sénateur Jane Cordy de la Nouvelle-Écosse — de Dartmouth, pour être plus précis — une éducatrice accomplie ayant à son actif un long engagement communautaire avant son arrivée au Sénat en 2000. Outre sa participation aux travaux de notre comité, elle est membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie qui a publié un rapport clé sur la santé publique et qui étudie maintenant la santé mentale. Au début de l'année, elle a été élue vice-présidente de l'Association parlementaire Canada-OTAN.

Notre comité est le premier comité du Sénat ayant pour mandat d'étudier la sécurité et la défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons publié une série de rapports dont le premier s'intitulait: «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Cette étude, déposée en février 2000, faisait état des grandes questions relatives à la défense pour le Canada.

Le Sénat a ensuite prié notre comité de se pencher sur la nécessité pour le Canada d'élaborer une politique nationale sur la sécurité. Nous avons publié jusqu'à présent trois rapports sur divers aspects de la sécurité nationale. Le premier, intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne», a été rendu public en septembre 2002. Le deuxième, «Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes: Une vue de bas en haut», a été publié en novembre 2002; et troisièmement, le plus récent, «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens», a été publié en janvier 2003.

Le comité poursuit son étude sur la capacité qu'a le Canada de contribuer à la sécurité et à la défense de l'Amérique du Nord. Entre autres choses, notre comité a tenu des audiences sur le soutien que le gouvernement fédéral accordé aux hommes et aux femmes de notre pays qui sont les premiers à intervenir en cas d'urgences ou de sinistres.

However, the committee has decided to give priority to an ongoing evaluation of Canada's ability to defend its territorial waters and help police the continental coastline. These hearings update an earlier committee report of September 2002 entitled, "Defence of North America," which found Canadian coastal defence efforts to be largely ad hoc and fragmentary.

Our witnesses this morning are from Maritime Forces Atlantic, known as MARLANT, which is one of the main formations within the Canadian Navy and the largest naval presence in Canada. We have with us Rear-Admiral Glenn Davidson, Commander, Maritime Forces Atlantic. Rear-Admiral Davidson has been serving our country for over 30 years and has commanded MARLANT since 2002.

With him is Commander Paul Earnshaw, Commanding Officer, Joint Ocean Surveillance and Information Centre. Commander Earnshaw most recently served as chief staff officer, operations, for the commander of the task force group in the Arabian Gulf before assuming command of TRINITY, the Joint Ocean Surveillance and Information Centre, in June of this year.

Also with the admiral is Captain Kelly Williams, Director of Maritime Strategy. Captain Williams recently completed a command of HMCS *Winnipeg*, serving in the Persian Gulf.

Gentlemen, welcome to the committee. If you have a short opening statement to make, you may begin when you are ready.

Rear-Admiral Glenn V. Davidson, Commander, Maritime Forces Atlantic, Department of National Defence: Thank you very much, Mr. Chairman, and may I wish all members of the committee a warm welcome to Halifax and, perhaps more accurately, say welcome home to our distinguished representatives from Nova Scotia.

I will say a few words this morning by way of introduction, and then we have two short presentations, following which we would be happy to explore any of the points that we have raised in more depth. Down here, I wear several hats. As Commander of the Atlantic Search and Rescue Region, I am responsible for almost 5 million square kilometres where we have about 2,000 search and rescue cases per year.

As the Commander of Maritime Forces Atlantic, I am responsible for knowing what goes on in a slightly smaller area, almost 4 million square kilometres, and responding if the security of our country is threatened. I have 18 splendid ships and submarines down here, with about 8,000 people who work for me directly, both military and civilian. We have the best sailors and the best civilian workforce you will find anywhere. We are tremendously proud of what they do and the tremendous job they do for Canada.

My fundamental responsibility is to get ships, submarines and crews ready to go and ready to do whatever the Government of Canada asks them to do whenever and wherever required. This is

Cependant, le comité a décidé de donner la priorité à son étude de la capacité qu'a le Canada de défendre ses eaux territoriales et de contribuer au maintien de l'ordre sur le littoral continental. Nos audiences nous permettront d'actualiser un rapport que notre comité a publié plus tôt, en 2002, «La défense de l'Amérique du Nord», où l'on a constaté que les efforts que fait le Canada pour défendre ses côtes sont largement ponctuels et fragmentaires.

Nos témoins de ce matin représentent les Forces maritimes de l'Atlantique, connues sous le nom de FMAR(A), une des principales formations de la Marine canadienne et la plus grosse présence navale au Canada. Nous recevons le contre-amiral Glenn Davidson, commandant des Forces maritimes de l'Atlantique. Le contre-amiral Davidson sert notre pays depuis plus de 30 ans et commande le FMAR(A) depuis 2002.

Il est accompagné du capitaine de frégate Paul Earnshaw, commandant du Centre conjoint d'information et de surveillance océanique. Avant d'assumer, en juin de cette année, le commandement de ce centre aussi appelé TRINITY, le commandant Earnshaw était l'officier d'état-major responsable des opérations du commandant du groupe de forces opérationnelles du golfe Arabo-Persique.

Le contre-amiral est également accompagné du capitaine Kelly Williams, directeur de la Stratégie maritime. Le capitaine Williams était auparavant le commandant du NCSM *Winnipeg* en service dans le golfe Persique.

Messieurs, soyez les bienvenus. Si vous avez une petite déclaration liminaire à nous faire, vous pouvez commencer quand vous voudrez.

Le contre-amiral Glenn V. Davidson, commandant, Forces maritimes de l'Atlantique, ministère de la Défense nationale: Merci beaucoup, monsieur le président. Permettez-moi de souhaiter à tous les membres de votre comité, et tout particulièrement à nos éminents représentants de la Nouvelle-Écosse, la bienvenue à Halifax.

Je commencerai par une petite introduction puis nous aurons deux petits exposés et ensuite nous nous ferons un plaisir d'explorer plus en détail les questions qui vous intéressent plus particulièrement. Ici, je porte plusieurs casquettes. Comme commandant de la région Atlantique de recherche et de sauvetage, j'ai la responsabilité de près de 5 millions de kilomètres carrés dans lesquels nous faisons quelque 2 000 sorties de recherche et de sauvetage par année.

Comme commandant des Forces maritimes de l'Atlantique, j'ai la responsabilité de savoir ce qui se passe dans une région un peu plus petite, près de 4 millions de kilomètres carrés, et de réagir si la sécurité de notre pays est menacée. J'ai ici 18 bateaux et sous-marins splendides, avec 8 000 personnes qui travaillent pour moi directement, militaires et civils confondus. Nous avons les meilleurs marins et le meilleur personnel civil. Nous sommes extrêmement fiers de ce qu'ils font et du travail extraordinaire qu'ils font pour le Canada.

Ma responsabilité principale consiste à veiller que nos bateaux, nos sous-marins et nos équipages soient prêts à appareiller chaque fois que le gouvernement du Canada nous demande de remplir

the first time in almost two years that we do not have a ship deployed overseas on operations. Since October 2001, we have sent eight of the ten major warships that are based in Halifax to the Gulf. Two were unavailable because they were coming out of refit. We have redeployed *Iroquois* for a second deployment within a year.

Every available ship here has been brought up to high readiness. There has been an incredible effort and wonderful work done by everyone, both ashore and afloat, in the conduct of these duties. Our main focus now is on rebuilding the more general warfare skills and training of the navy, after this tremendous effort in Operation APOLLO, to get ready for the next time, whenever that may be.

Let me offer the committee a few thoughts on the specific issues that we are discussing today. Clearly, the committee is of the same view as I, that maritime security is an incredibly complex business. As we focus this morning on issues related to surveillance and the large-scale maritime surface picture, let me simply say that the obvious challenge associated with maritime security is not simply knowing where people are, it is determining who they are, assessing what they are doing and, lastly, being able to do something about it if you need to.

The committee is well aware of the significance of the Atlantic area and the tremendous activity that takes place here in Canada's ocean waters — the fisheries, the oil and gas industry — and the importance of this area to both Canada and the United States in a strategic sense.

There is also the fact that the main shipping and air routes between Europe and North America lie in the area and immediately adjacent to it.

It is not just the environment that is complex. In MARLANT, we live with the reality of diverse departmental jurisdictions, responsibilities and capabilities within our geographic area and, happily, Halifax is the regional hub for many departments.

This greatly facilitates the network of interdepartmental committees, the working groups, the agreements and the personal contacts that we need and which we use to manage maritime security issues here in the Atlantic. There is a great deal of cooperation and a real willingness to work together and help each other out. I think the briefing that Captain Hickey provided to the committee in June gave a good insight into this.

For the navy's part, we put together, or "fuse," as we say, the most complete surface picture in the region and we share it. Picture compilation is important and I think we do a good job of this. We work together effectively whenever there is an issue that requires us to support other government departments, whether it is intelligence, logistical support or providing a ship in a constabulary role to help another department that has an enforcement mandate.

une mission. C'est la première fois que depuis presque deux ans nous n'avons pas de bateaux déployés outre-mer. Depuis octobre 2001, nous avons envoyé huit de nos dix principaux navires de guerre basés à Halifax dans le Golfe. Deux n'étaient pas disponibles parce qu'ils venaient de subir des réparations. Nous avons redéployé l'*Iroquois* pour un deuxième déploiement pendant la même année.

Tous les navires disponibles sont prêts à appareiller. Tout le monde, autant à terre que sur les navires, a fait un travail incroyable et des efforts splendides pour que cela soit possible. Notre priorité aujourd'hui est de reprendre l'instruction militaire, après l'énorme effort de l'opération APOLLO, pour que tout le monde soit prêt pour la prochaine fois.

Permettez-moi de vous livrer quelques réflexions sur les questions particulières qui font l'objet de notre discussion d'aujourd'hui. Il est clair que vous et moi sommes d'accord, la sécurité maritime est une question incroyablement complexe. Puisque notre propos de ce matin concerne en priorité la surveillance maritime en général et la surveillance de la surface de l'eau en particulier, permettez-moi de vous faire remarquer simplement que le défi évident associé à la sécurité maritime n'est pas simplement de savoir où se trouvent les bateaux, mais de déterminer qui ils sont, d'évaluer leurs activités et, enfin, d'intervenir en cas de nécessité.

Vous connaissez bien évidemment l'importance de la région Atlantique et de l'énorme activité dans nos eaux océaniques — la pêche, le pétrole et le gaz — et l'importance de cette région tant pour le Canada que pour les États-Unis sur le plan stratégique.

À cela s'ajoute que les principales liaisons maritimes et aériennes entre l'Europe et l'Amérique du Nord passent par cette région et ses environs immédiats.

Il n'y a pas que l'environnement qui est complexe. Au FMAR (A) notre quotidien est fait de la réalité de diverses compétences, responsabilités et ressources ministérielles dans notre région géographique et, heureusement, Halifax est la plaque tournante régionale de nombreux ministères.

Cela facilite grandement le réseau de comités interministériels, les groupes de travail, les accords et les contacts personnels dont nous avons besoin et que nous utilisons pour gérer les questions de sécurité maritime dans l'Atlantique. Il y a énormément de coopération et une véritable volonté de travail en commun et de solidarité. Je crois que votre séance d'information par le capitaine Hickey en juin vous en a donné une excellente idée.

Du côté de la marine, nous dessinons et nous distribuons l'image la plus complète des activités de surface dans la région. Cette image est importante et je crois que nous faisons du bon travail. Nous travaillons ensemble chaque fois qu'un problème nécessite le soutien d'autres ministères gouvernementaux, qu'il s'agisse de renseignement, de soutien logistique ou de détachement constabulaire dans l'avenir pour aider un autre ministère à exécuter son mandat de réglementation.

Now this is an important point, for while the constabulary role is one of the three traditionally accepted roles of any navy, the others being military and diplomatic roles, the military role really is our *raison d'être* and is what enables us to perform the other two roles.

The message, therefore, that I would like to reinforce with the committee is that our job is really to be ready to go. If there is a security threat here in Canadian waters, we are the only means of providing an armed presence or response at sea. And if "going" means going internationally, the navy is the most flexible arm of diplomacy for the Government of Canada. We can leave at short notice, we can stay in a theatre for a long time and we can look after ourselves while we are there.

This offers a huge capability to the government and we have been called upon to respond many times over the past dozen years, whether during the Gulf War in 1990-91, Haiti, Somalia, the Adriatic, East Timor or Operation APOLLO. The navy has been a silver bullet for the Government of Canada.

I welcome the opportunity, therefore, to have this discussion this morning. I also welcome the prospect of broader public awareness of the importance of maritime security that I hope may be generated by this discussion. I would like to think that this may, in due course, help lead us toward discussion of a national maritime strategy for Canada and, in turn, towards a more coordinated and inclusive approach to maritime security.

This morning, Cdr. Paul Earnshaw, the Commanding Officer of TRINITY, will provide you with a detailed look at how we build the surface picture here on the East Coast. Capt. Kelly Williams will share with you his thoughts on boarding operations and some brief insights into jurisdictional issues.

Commander Paul F. Earnshaw, Commanding Officer TRINITY, Joint Ocean Surveillance and Information Centre, Department of National Defence: Mr. Chairman, committee members, I appreciate the opportunity to appear before you today to discuss the navy's maritime surveillance efforts off the East Coast of Canada, the intelligence process related to security and how other government departments contribute to these efforts.

The Joint Ocean Surveillance and Information Centre, or TRINITY, was born out of Canada's participation in the United States Navy's Integrated Undersea Surveillance System. Naturally, the end of the Cold War forced a review of undersea surveillance by both nations. Canada's undersea surveillance site concluded operations in December 1998. While the undersea aspect of TRINITY was significantly curtailed, the need for continued surveillance and knowledge of activity off the coast remained paramount. TRINITY was assigned that role.

C'est un point important car ce rôle constabulaire est un des trois rôles traditionnellement acceptés par la Marine, les autres étant les rôles militaire et diplomatique, le rôle militaire étant en vérité notre *raison d'être* et celui qui nous permet de remplir les deux autres.

Ce que j'aimerais vous faire bien comprendre, c'est qu'avant tout nous devons toujours être prêts. S'il y a une menace à la sécurité dans les eaux canadiennes, nous sommes les seuls à pouvoir offrir une présence armée ou à intervenir en mer. Et s'il faut intervenir internationalement, la Marine est la branche diplomatique la plus souple du gouvernement du Canada. Nous pouvons partir dans les plus brefs délais, nous pouvons rester sur un théâtre d'opération pendant longtemps et nous pouvons nous suffire à nous-mêmes.

C'est une énorme ressource pour le gouvernement qui nous a, à de nombreuses reprises, demandé d'intervenir au cours des 12 dernières années, pendant la guerre du Golfe en 1990 ou 1991, à Haïti, en Somalie, dans l'Adriatique, au Timor-Oriental ou pour l'opération APOLLO. La marine a été un atout précieux pour le gouvernement du Canada.

Par conséquent, je suis très heureux d'avoir cette discussion ce matin. J'espère aussi qu'elle rendra la population plus consciente de l'importance de la sécurité maritime. J'aimerais pouvoir penser que cela finira par nous mener à un débat sur une stratégie maritime nationale pour le Canada et, en corollaire, à une approche plus coordonnée et plus inclusive de la sécurité maritime.

Ce matin, le capitaine de frégate Paul Earnshaw, le commandant de TRINITY, va vous expliquer par le détail comment nous dessinons cette image de surface sur la côte Est. Le capitaine Kelly Williams vous livrera ses réflexions sur les opérations d'abordage et sur quelques petits problèmes juridictionnels.

Le capitaine de frégate Paul F. Earnshaw, commandant du Centre conjoint d'information et de surveillance océanique TRINITY, ministère de la Défense nationale: Monsieur le président, membres du comité, je tiens d'abord à vous remercier de me donner l'occasion de vous parler des efforts de surveillance maritime que déploie la Marine au large de la côte est du Canada, du processus de renseignement relatif à la sécurité et de la contribution des autres ministères à ces activités.

Le Centre conjoint d'information et de surveillance océanique, ou TRINITY, a été mis sur pied dans le cadre de la participation du Canada à l'Integrated Undersea Surveillance System de la Marine américaine. Naturellement, la fin de la guerre froide a amené les deux pays à examiner leurs mesures de surveillance sous-marine et c'est ainsi que le Site de surveillance sous-marine du Canada a mis fin à ses opérations en décembre 1998. Bien que les activités sous-marines de TRINITY aient été considérablement réduites, il n'en demeure pas moins primordial de poursuivre la surveillance et de demeurer au courant des activités qui se déroulent au large et TRINITY a été affectée à cette tâche.

The current iteration of TRINITY was developed to amalgamate MARLANT surveillance and intelligence efforts into a single centre aimed at streamlining the process to provide more comprehensive and timely information support to both domestic and deployed operations. More recently, TRINITY's focus has been further extended to include liaison and information sharing with other government departments engaged in security and stewardship efforts off our extensive coastlines.

The heart of TRINITY resides in the maritime operations centre located at Maritime Forces Atlantic Headquarters in Halifax. This centre functions on a 24/7 basis with a watch-keeping staff assigned to gather surveillance and intelligence information, to collate all sources of information into what is referred to as a "recognized maritime picture," or RMP, and to disseminate the product to national and international military agencies, fleet units and other government departments.

The MOC is supported by a number of departments in my organization as follows: operations will provide oversight of the picture, quality assurance of the surveillance product and day-to-day liaison with other national and international surveillance organizations; operational intelligence — while the MOC provides the intelligence "trip-wire" function for received information, the operational intelligence department conducts the day-to-day background collation, analysis and dissemination of intelligence products as well as critical liaison functions with the variety of intelligence organizations/agencies that TRINITY taps for information and, likewise, provides intelligence to. I will further discuss the process later in my remarks.

I also have a meteorological and oceanographic services section that provides weather and ocean features analysis to both civilian and military users, such as naval vessels at sea.

We have a route survey department located in the Bedford Institute of Oceanography to gather and analyze data from bottom-mapping efforts by the maritime coastal defence vessels and in conjunction with the Canadian Coast Guard and Department of Fisheries and Oceans activities. Through being co-located at Bedford Institute, the route survey team has forged beneficial relationships with both the Coast Guard and DFO. The navy now has regular access to small craft from these departments with which to conduct surveys. Over the past several years, bottom surveys have been completed for 90 per cent of the East Coast harbours and choke points and, more recently, in the St. Lawrence River from Kingston to Montreal this summer. Future efforts will focus on deep-water transit lanes and harbour approaches.

Finally, I have an imagery department that provides photographic and imagery analysis support to all TRINITY departments and MARLANT agencies at large.

La version actuelle de TRINITY a été élaborée de manière à rassembler les activités de surveillance et de renseignement de la FMAR(A) dans un seul centre en vue de rationaliser le processus et de fournir un soutien d'information plus complet et plus rapide aux opérations menées au pays et à l'étranger. Plus récemment, le centre d'intérêt de TRINITY s'est encore élargi pour inclure la liaison et le partage d'information avec les autres ministères qui mènent des activités de sécurité et de gérance au large de nos vastes côtes.

Le coeur de TRINITY, c'est le Centre des opérations maritimes, qui est situé au quartier général des Forces maritimes de l'Atlantique, à Halifax. Ce centre d'opérations fonctionne en permanence grâce à un personnel de garde chargé de recueillir des données de surveillance et de renseignement, de rassembler toutes les sources d'information pour constituer ce qu'on appelle la situation maritime générale, soit la RMP, et de diffuser ce produit dans les organismes militaires nationaux et internationaux, les unités de la flotte et les autres ministères.

Le COM est appuyé par un certain nombre de services organisés de la manière suivante: le service des opérations assure la surveillance de la RMP, l'assurance de la qualité du produit de surveillance et la liaison avec les autres organisations de surveillance nationales et internationales; le service du renseignement opérationnel — tandis que le COM sert de point d'entrée de l'information, le service du renseignement opérationnel s'occupe du regroupement de la documentation au jour le jour, de l'analyse et de la diffusion des produits de renseignement, ainsi que de la fonction de liaison essentielle avec l'éventail d'organisations/agences de renseignement que consulte le centre TRINITY pour obtenir de l'information et à qui elle en fournit en retour. Je reviendrai plus tard à ce processus.

J'ai également des services météorologiques et océanographiques qui font l'analyse des caractéristiques météorologiques et océaniques et qui en transmettent les résultats aux utilisateurs civils et militaires — comme les navires en mer.

Nous avons un service de levés des fonds marins, situé à l'Institut océanographique de Bedford, qui recueille et analyse les données obtenues grâce aux travaux de cartographie du fond marin exécutés à partir des navires de défense côtière et conjointement avec les activités de la Garde côtière canadienne et du ministère des Pêches et des Océans. Logée à l'Institut de Bedford, l'équipe des levés des fonds marins a tissé des liens avantageux avec la Garde côtière et le MPO. De plus, la Marine a régulièrement accès aux petites embarcations de ces ministères qu'elle utilise pour effectuer des levés. Au cours des dernières années, on a pris des levés pour 90 p. 100 des grands ports et points de passage obligés de la côte Est. Les études les plus récentes remontent à cet été dans le fleuve Saint-Laurent, de Kingston à Montréal, et les prochaines porteront sur les routes en eau profonde et les zones portuaires.

Enfin, j'ai un service d'imagerie qui fournit un soutien photographique et d'analyse d'imagerie à tous les départements de TRINITY et à l'ensemble des organismes de la FMAR(A).

Since the attack on the USS *Cole* and the events of September 11, 2001, the navy has substantially increased the emphasis placed on both surveillance and intelligence aspects necessary to counter the terrorist threat. My remarks today serve as an extension of the comments and information provided by Capt. Hickey when he appeared before the committee this past spring and summer.

My intention is to drill down into the tactical arena, where I shall endeavour to explain how the picture of activity off the East Coast has developed, how intelligence is applied and how allies and other government departments cooperate.

The recognized maritime picture is simply a compilation of surveillance information from a variety of sources fused into a single database and displayed on an American-developed RMP management tool that we refer to as the “global command and control system — maritime.” The process employed is a building-block concept whereby we begin with unclassified sources of information on merchant ship movements. We then add NATO and American data along with surveillance information gathered by the Department of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard. Finally, information from MARLANT ships and aircraft on patrol is added to round out the picture.

RAdm. Davidson: Could I just interrupt and suggest that if you look at slide two in your pack, you will see a representation of the sort of raw information that we get on these.

Cdr. Earnshaw: Surveillance inputs begin with merchant ship identification and positional data derived from unclassified weather reporting from ships at sea. You will see a representation at slide three. Ocean-going vessels provide weather data to Environment Canada that includes the vessel's position and identification. This information is automatically forwarded from Environment Canada via an Internet e-mail link direct to the operations centre, where it is cross-referenced to a shipping database and then injected into the command and control system.

The United States Navy provides a series of daily products on the positions of shipping approved for release to the CANUS security level. These reports are received pre-formatted for automatic insertion into the command and control system. Since the same system is also employed at the U.S. Coast Guard's surveillance information centre, they have input into the picture received at our operations centre and they also receive the Canadian surveillance picture on their system.

Depuis l'attaque suivie par le USS *Cole* et les événements du 11 septembre 2001, la Marine met beaucoup plus l'accent sur les aspects surveillance et renseignement nécessaires pour contrer la menace terroriste. Les observations que je fais aujourd'hui, ainsi que les renseignements contenus dans la note de synthèse qui s'y rattache viennent compléter les commentaires et les informations que le capitaine de vaisseau Hickey vous a fournis ce printemps et cet été lorsqu'il s'est présenté devant votre comité.

Je veux approfondir l'aspect tactique et je vais tenter de vous expliquer comment on établit l'état de la situation au large de la côte Est, comment les efforts de renseignement appuient la surveillance et comment les alliés et les autres ministères y collaborent.

La situation maritime générale est une compilation des données de surveillance provenant de diverses sources qui est fusionnée en une base de données unique et affichée sur un outil de gestion de la RMP élaboré par les Américains, appelé Global Command and Control System — Maritime (Système mondial de commandement et de contrôle — maritime). Le processus fonctionne selon un concept modulaire: On commence avec des sources d'information non classifiées sur les déplacements des navires marchands, on ajoute ensuite des données fournies par l'OTAN et les États-Unis, ainsi que des renseignements recueillis dans le cadre d'activités de surveillance du ministère des Pêches et des Océans et de la Garde côtière canadienne. Enfin, on complète avec des renseignements découlant des patrouilles effectuées par les navires et les aéronefs de la FMAR(A).

Le Cam Davidson: Permettez-moi de vous interrompre pour vous signaler que vous trouverez à la page 2 de votre document une illustration des données brutes que nous obtenons de cette façon.

Le Captf Earnshaw: Les données de surveillance sont constituées d'abord de données sur l'identité et la position des navires marchands découlant des rapports météorologiques non classifiés venant des navires en mer. Vous en trouverez l'illustration à la page 3. Les navires océaniques fournissent des données météorologiques à Environnement Canada, notamment leur position et leur identité. Environnement Canada transmet automatiquement ces renseignements au Centre des opérations grâce à un lien de courriel sur Internet. Le centre s'occupe ensuite de comparer ces données avec une base de données sur les navires et les injecte ensuite dans le Système mondial de commandement et de contrôle.

La Marine américaine fournit une série de produits quotidiens sur les positions des navires dont la divulgation est autorisée au niveau de sécurité CANUS. Ces rapports arrivent déjà prêts à être insérés automatiquement dans le Système mondial de commandement et de contrôle. Comme le Système mondial de commandement et de contrôle est également le système d'information et de surveillance de la Garde côtière américaine, cette dernière participe également à l'établissement de la situation qui sera présentée au centre des opérations et reçoit également, par le biais du même système, la situation établie à partir des données de surveillance canadiennes.

The NATO RMP is incorporated into the picture via a direct one-way transfer from shipping centres located in the United Kingdom, Portugal, Italy and Norfolk, Virginia. Canadian information releasable to NATO is returned via the global command and control system to NATO's version.

The Canadian Coast Guard shipping information is forwarded from their vessel-tracking system, which is entitled INNAV. If you look at slide six, you will see a representation of that. The Coast Guard provides information extracted from mandatory vessel reporting for ships bound for Canadian ports at the 96- and 24-hour periods prior to entering Canadian waters. The operations centre currently accesses these data on a twice-daily basis; however, a Coast Guard server has been purchased and, once installed, will permit full-time access.

The importance of Coast Guard shipping data will increase substantially with the advent of the automatic identification system, or AIS. This system of transponders installed in fishing and merchant traffic bound for or operating in Canadian waters will, in the near future, permit instantaneous identification/positional data of those vessels equipped with the devices. That is slide seven.

Another source of surveillance data is that acquired from Provincial Airlines on DFO surveillance flights. This company conducts between one and three flights per day on DFO-tasked missions to monitor fishing activity in our areas. The amount of data provided to the MOC on fishing vessel positions and identification is quite substantial and an important component of the RMP. The commercial aircraft equipment fit permits data exchange during flights through an automatic transfer from a DFO server, via e-mail, into the CANMARNET server and, finally, we get the data in MARLANT. These data are then automatically translated and injected into our command and control system.

Finally, military ships and aircraft on patrol provide data into the RMP. Major warships are fitted with the global command and control system and can transmit their data directly into the system. Aurora patrol aircraft link their data to the operations centre in Greenwood, where it is input into the same system.

I should note that in the case of surveillance missions tasked against a specific vessel of interest or when the aircraft crew notices something out of the ordinary, information on the contact would be passed immediately via voice communications direct to the operations centre in Halifax and then manually input into the system by the watch-keeping team.

La RMP de l'OTAN est incorporée par la voie d'un transfert unilatéral direct en provenance des centres de navigation du Royaume-Uni, du Portugal, de l'Italie et de Norfolk, en Virginie. Les renseignements canadiens qui peuvent être divulgués à l'OTAN sont retournés par le biais du Système mondial de commandement et de contrôle au Système de commandement et de contrôle de l'OTAN.

La Garde côtière canadienne transmet les renseignements de navigation qu'elle recueille au moyen de son système de surveillance des navires, appelé INNAV. La Garde côtière fournit les renseignements extraits des rapports obligatoires que doivent présenter les navires naviguant à destination des ports canadiens 96 heures et 24 heures avant de pénétrer dans les eaux canadiennes. Le centre des opérations a actuellement accès à ces données deux fois par jour. Cependant, on a fait l'acquisition d'un serveur de la Garde côtière qui, une fois installé, permettra un accès à plein temps.

L'importance des données sur la navigation de la Garde côtière augmentera de façon substantielle après l'entrée en service du Système automatisé d'identification (SAI). Ce système de transpondeurs installé dans les navires marchands et de pêche naviguant à destination des eaux canadiennes ou dans celles-ci permettra d'acquérir presque instantanément des données sur l'identité ou la position des navires dotés de ces dispositifs.

La société Provincial Airlines, qui effectue des vols de surveillance pour le compte du MPO, constitue une autre importance source de données de surveillance. Cette société effectue jusqu'à trois vols par jour pour accomplir des missions qui lui sont confiées par le MPO pour la surveillance des activités de pêche dans les zones de pêche du Canada. La quantité de données fournies au COM concernant la position et l'identité des navires de pêche est assez considérable et constitue un élément important de la RMP. L'équipement installé à bord des aéronefs commerciaux permet l'échange de données en cours de vol par le biais d'un transfert automatique à partir d'un serveur du MPO via le courrier électronique vers le serveur du Réseau maritime canadien (CANMARNET) de la FMAR(A). Les données sont alors traduites automatiquement et versées dans le système RMP.

Enfin, les navires et les aéronefs militaires effectuant des patrouilles fournissent des données à la RMP de la FMAR(A). Les gros navires de guerre, qui sont équipés du Système mondial de commandement et de contrôle, transmettent leur situation locale directement dans le système. Les avions de patrouille Aurora envoient leurs données au centre des opérations de Greenwood qui s'occupe de les saisir dans le même système.

Je dois vous signaler que, lors des missions de surveillance portant sur un navire en particulier et lorsque l'équipage de l'aéronef remarque quelque chose qui sort de l'ordinaire, les renseignements sont communiqués directement au centre des opérations de Halifax, sur-le-champ, par voie vocale, et sont ensuite entrés manuellement dans le système par l'équipe de garde.

Several initiatives will enhance RMP information exchange with MPAs, including the installation of a system similar to that used by Provincial Airlines. The Aurora upgrade project will provide enhanced surveillance, communications and data exchange abilities.

In the near future, we expect to have access to the recognized air picture from NORAD. Once available, the air component will be integrated into the command and control system, and combined with our current surface picture, this will then be transmitted to the National Defence Command Centre in Ottawa as the maritime common operating picture.

Perhaps some of the most important surveillance development deals with the high frequency surface wave radar project. In the late 1990s, two experimental sites were constructed at Cape Race and Cape Bonavista to evaluate the radar's potential. Technological advances have been achieved over the past eight years and the concept is now deemed to be viable. In the coming months, the two existing sites will be upgraded.

Additionally, the navy is moving forward with an HFSWR network project aimed at enhancing coverage on both coasts. The project is currently in the options analysis phase and three sites are being investigated to provide continuous coverage of the seaward approaches to the St. Lawrence Seaway.

I understand that \$43 million has been allocated from the public security and anti-terrorism reserve contingency fund for establishment of phase one sites. This project is slated to go before the senior review board in October in order to receive expenditure authority for the definition phase, which is slated to begin in March 2004. The Interdepartmental Marine Security Working Group has endorsed the coverage areas for phase one. Phase two of the project will significantly expand coverage and I understand that a site reconnaissance will be conducted in the coming months to assess viability of additional East Coast site locations.

In addition to the high frequency surface wave radar, two other projects are in development that will assist surveillance and intelligence efforts. The first is entitled "multi-sensor integration in a common operating environment," or MUSIC. This project is aimed at development of common databases. A common-network architecture will permit wide-ranging data sharing through the use of commercial software and data-sharing components to dissolve stovepiped information conduits.

In a nutshell, MUSIC will open previously unavailable data streams by providing systems that decode and transfer information between separate systems and domains. MUSIC will also enable TRINITY to better incorporate the data that we receive from the high frequency surface wave radar.

Plusieurs initiatives amélioreront les systèmes d'échange d'information RMP avec les avions de patrouille militaires, y compris l'installation d'un système semblable à celui qu'utilise la société Provincial Airlines. De plus, le projet de modernisation de l'Aurora augmentera les capacités de surveillance, de communications et de partage de données.

Nous prévoyons avoir accès très bientôt à la situation aérienne générale produite par NORAD. Cela fait, l'élément air sera intégré dans le Système mondial de commandement et de contrôle et combiné avec la RMP. Ces données seront ensuite transmises au Centre de commandement de la Défense nationale, à Ottawa, pour former l'image commune de la situation opérationnelle maritime.

À mon avis, les plus importants progrès que nous avons réalisés dans le domaine de la surveillance sont liés au projet de radar haute fréquence à ondes de surface (HFSWR). Vers la fin des années 90, deux emplacements expérimentaux ont été construits au cap Race et au cap Bonavista afin d'évaluer les possibilités du radar. On a enregistré des progrès technologiques au cours des huit dernières années et le concept est maintenant jugé réalisable. Ainsi, les deux emplacements actuels seront modernisés.

De plus, la Marine va de l'avant avec un projet de réseau de HFSWR qui vise à améliorer la couverture sur les deux côtes. Ce projet en est à la phase d'analyse des options et trois emplacements sont actuellement à l'étude pour assurer une couverture continue des approches vers le large de la Voie maritime du Saint-Laurent.

On a affecté 43 millions de dollars du Fonds d'urgence de la réserve pour la sécurité publique et la lutte contre le terrorisme à l'établissement des emplacements de la phase I. Les responsables du projet devraient se présenter devant le Comité supérieur de révision en octobre pour obtenir l'autorisation de dépenser pour la phase de définition en mars 2004. Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM) a approuvé les zones de couverture de la phase I. La phase II de ce projet élargira cette couverture et je crois comprendre qu'on procédera à la reconnaissance des lieux au cours des prochains mois en vue d'établir la possibilité d'ajouter d'autres emplacements sur la côte Est.

En plus du radar haute fréquence à ondes de surface, on est actuellement en voie d'élaborer deux autres projets qui contribueront aux efforts de surveillance et de renseignement. Il s'agit d'abord de l'intégration de multicapteurs dans un environnement opérationnel commun (IMEOC). Ce projet vise l'élaboration d'une base de données communes et d'une architecture de réseau commune permettant le partage de données sur une vaste échelle au moyen d'un logiciel et de composantes d'échange de données du commerce en vue d'éliminer les conduits d'information en silo.

Bref, l'IMEOC déclenchera des flux de données auxquels nous n'avions pas accès auparavant grâce à des systèmes décodant et transférant l'information entre des systèmes et des domaines distincts.

The second project is referred to as the “maritime ocean surveillance and information centre,” or MOSIC. This project will link TRINITY and our West Coast cousin, ATHENA, with related facilities in the Canadian military and in other government departments. It will provide an intelligence, surveillance and reconnaissance library that will contain a number of linked databases, including a geo-spatial information service, a contact database and an intelligence and threat database.

The information transfer in and out of the library will be automated, with the ultimate aim being to dramatically reduce manual operations required to find, collate, correlate and associate information. Moreover, the MOSIC system will produce the recognized maritime picture and permit access at various levels of security to primary military users and secondary users in other government departments. It will incorporate fusion tools capable of handling complicated inputs such as HFSWR. This project is currently in the concept development stage.

Thus far, I have discussed the various inputs into the RMP, and using the needle-in-a-haystack analogy, I would equate this to identifying and locating as many pieces of hay in the stack as possible. In doing so, it stands to reason that the process of finding the needle would be simplified. In this analogy, information on the needle relates to intelligence that would cue the organization to begin the hunt. Clearly, surveillance and intelligence must be joined at the hip to be effective.

Military intelligence is a very interesting array of multilateral and bilateral agreements to share information between internal and external agencies. The crux of these arrangements resides in building and maintaining professional relationships, from the operator to the operational commander level, to ensure that information flows as freely as the agreements allow.

With this in mind, TRINITY maintains close relationships with the United States Navy’s Office of Naval Intelligence and the Defense Intelligence Agency. Indeed, in May this year, the Commander of ONI visited MARLANT and TRINITY with a team of intelligence personnel. In October, I will lead a team of personnel to visit the Atlantic fleet staff, the Office of Naval Intelligence, the Defense Intelligence Agency and the headquarters for the U.S. Coast Guard, both Atlantic Area and Boston region.

To further cement intelligence relationships, we maintain a Canadian intelligence officer on the ONI staff. I employ an ONI intelligence officer and a chief from the U.S. Navy’s undersea surveillance team.

Le second projet est connu sous le nom de Centre de surveillance océanique et d’information maritime (CSOIM). Ce projet reliera TRINITY et son cousin de la côte Ouest, ATHENA, à des installations correspondantes dans les Forces armées canadiennes et dans d’autres ministères. Il comportera une bibliothèque de renseignement, de surveillance et de reconnaissance qui contiendra un certain nombre de bases de données reliées, notamment un service d’information géospatiale, une base de données sur les contacts et une base de données sur le renseignement et sur les menaces.

Les données entreront et sortiront automatiquement de la bibliothèque, le but final étant de réduire de façon considérable les opérations manuelles nécessaires pour trouver, interclasser, corrélérer et faire correspondre l’information. De plus, le système du CSOIM produira la situation maritime générale et permettra l’accès à divers niveaux de sécurité aux principaux utilisateurs militaires et aux utilisateurs secondaires des autres ministères. Le CSOIM comprendra également des outils de fusion capables de traiter des données complexes, par exemple celles recueillies au moyen du HFSWR. Nous en sommes actuellement à la phase d’élaboration du concept de ce projet.

Jusqu’ici, j’ai parlé des diverses données qui entrent dans la RMP. Prenons par exemple l’analogie d’une aiguille dans une botte de foin. Il s’agirait ici d’identifier et de localiser autant de brins de foin que possible et, de cette manière, il est logique qu’il sera plus facile de retrouver l’aiguille. Dans cette analogie, l’information sur l’aiguille est le renseignement qui inciterait l’organisation à lancer la chasse. De toute évidence, la surveillance et le renseignement doivent être étroitement liés pour être efficaces.

Le renseignement militaire est un ensemble très intéressant d’accords multilatéraux et bilatéraux de partage d’information entre des organismes internes et externes. Le point capital de ces accords consiste à établir et à maintenir les liens professionnels entre les opérateurs et le commandant de l’opération afin d’assurer que l’information circule aussi librement que ce qui est prescrit dans les accords.

Cela dit, TRINITY entretient d’étroites relations avec l’Office of Naval Intelligence et la Defense Intelligence Agency de la Marine américaine. En effet, en mai dernier, le commandant de l’ONU a visité la FMAR(A) et TRINITY avec une équipe de spécialistes du renseignement. En octobre, je dirigerai une équipe qui se rendra aux États-Unis pour visiter l’Atlantic Fleet Staff, l’Office of Naval Intelligence, la Defense Intelligence Agency, ainsi que les quartiers généraux de la garde côtière américaine de la région de l’Atlantique et de la région de Boston.

Afin de resserrer nos liens dans le domaine du renseignement, nous affectons un officier de renseignement canadien à l’ONI et j’ai à mon service un officier de renseignement de l’ONI et un Premier maître de première classe de la Marine américaine spécialisé dans la surveillance sous-marine.

More recently, the integration of Canadian frigates into the American carrier battle groups has resulted in enhanced intelligence relationships by virtue of full-time employment of a Canadian officer in each frigate and linked to the battle group staff.

Information sharing amongst federal government departments has experienced a definite resurgence since the attacks on the World Trade Center and Pentagon. Most departments have identified liaison officers to maintain open lines of communication between other agencies. In fact, my OGD liaison personnel have near daily contact with CSIS, the RCMP, Customs and Immigration Canada, the Coast Guard and DFO. Other MARLANT offices, such as base operations, our military police and plans and operations staff, maintain equally robust relationships with their related federal, provincial and municipal agencies.

Atlantic region interdepartmental relationships are greatly assisted by the fact that all departments have senior representatives in the city and, thus, personal contact is easy to maintain. On the intelligence side, a threat assessment group has been developed to serve as an information-sharing body and to spearhead interdepartmental intelligence and operational responses when events will cross departmental lines. This group is comprised of representatives from MARLANT, RCMP, CSIS, CCRA and any other additional agency required to assess the event.

The most recent use of the threat assessment group occurred during the *Wadi Al Arab* anthrax threat. In this situation, the group was convened with the addition of Health Canada representatives to determine the threat, discuss lead agency considerations and to assess operational responses. In the end, the vessel was tracked by MARLANT's operations centre. It was directed by Transport Canada to anchor off Halifax, where a Health Canada team boarded the vessel. The *Wadi Al Arab* incident certainly proved the validity and effectiveness of the threat assessment concept.

The weakness to date in intelligence cooperation between departments has hinged on secure communications. While the establishment of the Canadian Maritime Network, or CANMARNET, was a step in the right direction, this system only contains unclassified information. It is simply used to exchange limited RMP information and to post minutes of interdepartmental meetings. A new project is aimed at providing a secure Internet or intranet means of communication that will be an important system for interdepartmental cooperation on both the intelligence and operational fronts.

In conclusion, MARLANT has come a long way in the ability to understand daily activity in the CANLANT area of responsibility and beyond. There is no question that the DND

Plus récemment, l'intégration des frégates de la Marine canadienne dans les groupes aéronavals américains a permis de resserrer les liens sur le plan du renseignement étant donné qu'un officier de renseignement canadien est affecté à plein temps à bord de chaque frégate et est en contact avec le personnel du groupe aéronaval.

Les ministères fédéraux échangent davantage d'information entre eux depuis les attaques subies par le World Trade Center et le Pentagone. La plupart des ministères ont nommé des agents de liaison en vue de maintenir des voies de communication avec d'autres organismes. En fait, mes agents de liaison avec les autres ministères entretiennent des rapports presque quotidiens avec le SCRS, la GRC, Douanes et Immigration Canada, la Garde côtière et le MPO. Le personnel des autres bureaux de la FMAR(A), notamment la section des opérations de la Base, la Police militaire et les Plans et Opérations entretiennent aussi des liens solides avec les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux concernés.

Ce qui contribue beaucoup aux bonnes relations interministérielles dans la région de l'Atlantique, c'est que tous les ministères comptent de hauts fonctionnaires dans la ville. Cela facilite également le maintien des contacts personnels. Sur le plan du renseignement, un Groupe d'évaluation de la menace a été mis sur pied en tant qu'entité de partage d'information et pour diriger les activités de renseignement interministérielles et les interventions opérationnelles lors d'événements touchant plus d'un ministère. Ce groupe est constitué de représentants de la FMAR(A), de la GRC, du SCRS, de l'ADRC et de tout autre organisme dont les services sont nécessaires pour évaluer les événements.

La dernière fois où on a eu recours au Groupe d'évaluation de la menace, c'est lors de la menace de contamination à l'anthrax à bord du *Wadi Al Arab*. Dans cette situation, le groupe s'est réuni avec des représentants de Santé Canada, afin de déterminer la menace, d'établir qui serait l'organisme directeur et d'évaluer les interventions opérationnelles. Finalement, le navire a été suivi par le centre des opérations de la FMAR(A), Transports Canada lui a donné l'ordre de jeter l'ancre au large de Halifax et une équipe de Santé Canada est montée à bord. L'incident du *Wadi Al Arab* a certainement permis de confirmer la validité et l'efficacité du concept d'évaluation de la menace.

La faiblesse qui existe actuellement sur le plan de la collaboration de renseignement entre les ministères se situe au niveau des systèmes de communications protégés. Bien que la création du Réseau maritime canadien, ou CANMARNET, constitue un pas dans la bonne direction, ce système ne contient que des renseignements non classifiés et n'est utilisé que pour échanger des renseignements limités sur la RMP et pour afficher les procès-verbaux des réunions interministérielles. Un nouveau projet vise à établir un moyen de communication protégé sur Internet ou Intranet, système qui sera important pour la collaboration interministérielle tant sur le plan du renseignement que sur celui des opérations.

En conclusion, la FMAR(A) a beaucoup progressé en ce qui concerne sa capacité de comprendre les activités qui se déroulent quotidiennement dans la zone de responsabilités du sous-secteur

has the most comprehensive surveillance capability and that MARLANT is now effectively coordinating inputs from OGDs, international allies and Canadian military sources.

Could this picture be enhanced and improved? Certainly. In this regard, the navy is moving forward with new projects and equipment acquisitions on the books and both the HFSWR and MOSIC projects will add substantially to our RMP and intelligence capabilities. While OGD cooperation steadily improves, we continue to be hampered by the lack of secure systems to communicate between departments.

Captain (N) Kelly Williams, Former Commanding Officer, HMCS *Winnipeg*, Department of National Defence: Senator Kenny, ladies and gentlemen, I am Kelly Williams, and until recently, I was the Captain of HMCS *Winnipeg*, a Halifax-class frigate stationed in Esquimalt, British Columbia. I am now the Director of Maritime Strategy in Ottawa.

During the 27 months that I was in command, I was afforded the unique opportunity to lead my ship on two extended operational deployments to the Persian Gulf, accumulating over eight months of front-line maritime interdiction operations in the Gulf region while enforcing the United Nations Security Council resolution, or as part of Canada's contribution to the ongoing war on terrorism.

During this period, the ship conducted in excess of 200 boardings of merchant vessels, including 64 fully-compliant and 7 non-compliant boardings, in support of the United Nations Security Council Resolution 986 and, more recently, over 1,800 interceptions and subsequent hails that led to 136 boardings in support of al-Qaeda/Taliban leadership interdiction operations. There has been no other ship in the Canadian Navy that has done as many boardings as *Winnipeg*.

The most logical starting point for our discussion today is a very brief explanation of where boardings fit in our overall doctrine, what types of boardings we do, how are they conducted, and the legal basis for their conduct.

At its root, naval boarding operations are a tool that we use in the conduct of effective sea control operations. In this context, sea control is our ability to establish a comprehensive surveillance picture of the operating area as well as our ability to intercept vessels of interest before they penetrate our layered surveillance network or escape out on to the high seas.

To be effective, we need to have a clear and unambiguous picture of not only what ship is in what location and what its destination is, but also what its cargo is. We have a range of sensors and intelligence systems to help us clarify the theatre-wide

canadien de l'Atlantique (CANLANT), et au-delà. Il ne fait pas de doute que le MDN détient la capacité de surveillance la plus complète et que la FMAR(A) coordonne maintenant avec efficacité des données provenant des autres ministères, des alliés étrangers et des sources militaires canadiennes.

Y a-t-il encore place à l'amélioration? Bien sûr que oui. À cet égard, la Marine va de l'avant avec les projets et les acquisitions d'équipement prévus et les projets HFSWR et IMEOC nous permettront d'augmenter de façon substantielle nos capacités au chapitre de la RMP et du renseignement. Bien que la collaboration avec les autres ministères s'améliore de façon constante, le manque de systèmes protégés continue de nuire aux communications entre les ministères.

Le Capitaine (N) Kelly Williams, ancien commandant, NCSM *Winnipeg*, ministère de la Défense nationale: Sénateur Kenny, mesdames et messieurs, je m'appelle Kelly Williams et jusqu'à tout récemment, j'étais le capitaine du NCMS *Winnipeg*, une frégate de la classe Halifax stationnée à Esquimalt, en Colombie-Britannique. J'occupe actuellement le poste de directeur de la Stratégie maritime, à Ottawa.

Au cours des 27 mois où le navire a été sous mon commandement, j'ai eu l'occasion de participer à deux déploiements prolongés dans le golfe Arabo-Persique, où nous avons exécuté, pendant plus de huit mois et en application de la résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies, des opérations d'interdiction maritime sur les lignes de front dans la région du Golfe, contribuant ainsi à la guerre menée contre le terrorisme.

Durant cette période, nous avons effectué, en vertu de la résolution 986 du Conseil de sécurité de l'ONU, au-delà de 200 arraisonnements de navires marchands, dont 64 étaient entièrement conformes et 7 non conformes. Tout récemment, plus de 1 800 interceptions suivies d'interpellations ont donné lieu à 136 arraisonnements à l'appui des opérations d'interdiction menées contre le réseau al-Qaïda et les talibans. Aucun navire canadien n'a réalisé autant d'arraisonnements que le *Winnipeg*.

Il m'apparaît tout à fait logique de commencer mon exposé par une courte explication de la place qu'occupe l'arraisonnement dans l'ensemble de notre doctrine, des types d'opérations d'arraisonnement que nous effectuons, de la façon dont elles se déroulent ainsi que des fondements juridiques sur lesquels elles s'appuient.

Essentiellement, les opérations d'arraisonnement navales nous permettent d'assurer un contrôle efficace de l'espace maritime. Dans ce contexte, on entend par contrôle de l'espace maritime notre capacité d'exercer une surveillance complète de la zone visée ainsi que d'intercepter des navires suspects avant qu'ils ne pénètrent dans notre réseau de surveillance stratifié ou qu'ils ne prennent la fuite en haute mer.

Pour être efficaces, nous devons avoir des renseignements clairs et précis concernant l'endroit où se trouve chaque navire, sa destination et la cargaison qu'il transporte. Certes, nous possédons toute une gamme de détecteurs et de systèmes de

picture, but in many cases, this information falls short of providing us with a level of confidence or detail that is required in order to ensure that we can succeed in our assigned mission.

In many cases, the only way to gain that level of confidence is to physically visit the vessel, examine its documentation and conduct either a cursory or more detailed search to verify its true activity and intent. As you can imagine, vessels involved in illegal activity, or perhaps engaged in smuggling terrorists, are likely to be significantly less cooperative than vessels engaged in routine trade. Our training and doctrine recognize that all boardings can be considered in two broad categories, opposed and unopposed.

It is important for me to highlight that no naval boarding team in any navy, including ours, conducts "opposed boardings." These types of boardings are assigned to special forces who are trained and equipped specifically for this function. The focus of our efforts is on unopposed boardings of merchant, fishing, pleasure or special-purpose vessels whose crews may or may not cooperate, but who are not expected to offer armed resistance.

Although passive or armed resistance may not be considered likely prior to the team getting on board, it may be encountered or develop as the boarding unfolds; therefore, our teams are trained to deal effectively with resistance should a situation occur at any time during the boarding.

The tactics that we apply to unopposed boardings are entirely dependent upon the level of cooperation that exists between our ship and the vessel of interest. Generally, there are three distinct types of unopposed boarding situations, cooperative, uncooperative and obstructed boardings.

The first two are what we refer to as "fully compliant" boardings and are the most frequent type of boardings that we conduct. In these cases, our teams are not exposed or threatened with any resistance, passive or active, and the master and crew of the vessels fully cooperate with our directions. We have, on occasion, found ourselves confronting a combative or belligerent master who attempts to use delaying tactics to disrupt the conduct of the boarding to test our resolve. These boardings are considered uncooperative, and although they do occur from time to time, often the delays can be attributed to simple language barriers.

The most challenging, and the one that exposes the ship and the boarding team to the greatest level of risk, is the obstructed boarding. This is when the master of a vessel refuses to allow the boarding team to embark or fails to respond to any of the directions that I have ordered to facilitate the insertion of my boarding team.

renseignement qui nous aident à brosser un tableau de la situation sur le théâtre, mais dans bien des cas, les données ne sont pas suffisantes et ne nous permettent pas d'atteindre le niveau de confiance dont nous avons besoin pour garantir le succès de la mission qui nous est assignée.

Très souvent, la seule façon d'acquérir cette confiance est de visiter le navire, d'examiner les documents pertinents et d'effectuer une fouille superficielle ou même plus détaillée pour mettre à nu ses véritables activités et intentions. Comme vous pouvez l'imaginer, les navires qui se livrent à des actes illégaux ou qui participent peut-être au passage de terroristes présumés sont beaucoup moins enclins à collaborer que les navires qui s'adonnent à des activités commerciales habituelles. Notre système d'instruction et notre doctrine reconnaissent que tous les arraisonnements peuvent être classés dans deux grandes catégories: avec opposition et sans opposition.

Il est important de souligner qu'aucune équipe d'arraisonnement, dans quelque marine que ce soit, y compris la nôtre, n'effectue des «arraisonnements avec opposition». Ce genre d'opérations est confié à des forces spéciales qui sont formées et équipées à cette fin. Nos efforts portent surtout sur les arraisonnements sans opposition de navires marchands ainsi que de navires de pêche, de plaisance ou à usage spécial, dont l'équipage, coopératif ou non, n'est pas censé recourir aux armes lorsqu'il décide de résister.

Même s'il est peu probable qu'une opposition passive ou armée débute avant que l'équipe ne monte à bord, celle-ci pourrait se manifester au moment de l'arraisonnement. C'est pourquoi nos équipes ont reçu la formation nécessaire pour contrer toute opposition advenant une telle situation à tout moment durant l'arraisonnement.

La tactique dont nous nous servons dans le cas des arraisonnements sans opposition est entièrement tributaire du niveau de collaboration entre nous et le navire suspect. En général, il y a trois types d'arraisonnements sans opposition: les arraisonnements coopératifs, non coopératifs et entravés.

Les deux premiers sont les plus fréquents et on les appelle arraisonnements entièrement conformes. En pareils cas, nos équipes ne rencontrent aucune opposition ou menace d'opposition, qu'elle soit passive ou active, et le capitaine du navire ainsi que l'équipage se conforment pleinement à nos directives. À plusieurs reprises, nous avons eu à affronter des capitaines agressifs ou belliqueux qui tentaient d'utiliser des moyens dilatoires pour perturber le déroulement de l'arraisonnement ou pour tester notre détermination. Ces arraisonnements sont considérés peu coopératifs et, bien qu'ils se produisent de temps à autre, ces retards peuvent souvent être attribués à un simple obstacle linguistique.

Les arraisonnements les plus difficiles qui exposent le navire et l'équipe aux plus grands risques sont ceux qui sont entravés. Dans ce cas précis, le capitaine empêche les membres de l'équipe de monter à bord ou refuse de respecter les directives que j'ai données pour faciliter leur insertion.

In these situations, the vessel is considered to be non-compliant and the only way to execute the boarding is to gain access to the vessel and literally take control of it. In order to ensure that I am not about to place my boarding team in a situation that is beyond their ability to control or assign them to a mission that they are not trained for, it is imperative that I assure myself that the ship is not carrying any firearms and that there are no indications that the crew will put up active resistance to repel the team members as they arrive. The team members are well trained to handle themselves once on board, but they are exposed and vulnerable until they actually climb over the side of the ship.

While all boardings contain a measure of risk to both the boarding team and the ship, generally, the level of risk associated with the boarding is diametrically opposed to the level of cooperation being displayed by the vessel of interest. Our approach to each of these types of boardings is to force compliance by the vessel, thereby reducing the level of risk to which the team is exposed. We try to do this, first, through dialogue, using diplomacy, and then through coercion, and finally, only after all else has failed and the rules of engagement clearly authorize it, through the threat and subsequent use of armed force.

I included in your briefing package a media account of what was quite possibly the most difficult obstructed boarding ever completed in the history of the Canadian Navy. In the closing days of our first deployment to the Persian Gulf, *Winnipeg* successfully took down the motor vessel *Hassan*, a very experienced and cunning smuggler in the northern reaches of the Arabian Gulf.

What is not captured in what you may have read is the level of effort that is required to support the conduct of boarding operations. Boarding operations are a very complex undertaking and what we call "whole ship" activities. What I mean by this is that although our actual boarding team is comprised of two 10-man/woman waves, the infrastructure that needs to be put into place to deploy and support the team results in the boarding being the focus of the ship while that activity is underway. Just about every aspect of the ship's organization is involved in supporting the conduct of safe and successful boardings.

In many ways, what you may have read is the culmination of over 10 years of capability development. It has taken us that long to get the training right, to sort out minor capital acquisitions, acquire the requisite practical experience and, more significantly, learn hard-fought lessons, to evolve our capability to where it is today.

I must stress that the skills required to maintain and sustain this capability are highly perishable. Without continued emphasis and a dedicated training program, the risk to personnel would rise quickly and very dramatically. Although all of *Winnipeg's* recent boarding experiences stem from international operations, it is important to highlight that our capability and capacity to support

Le navire est alors considéré comme non conforme, et la seule façon d'exécuter l'arraisonnement est d'y accéder et de prendre les commandes. Afin d'éviter de placer mon équipe dans une situation qui échappe à son contrôle ou de lui assigner une mission pour laquelle elle n'a pas été formée, je dois absolument m'assurer que le navire suspect ne transporte pas d'armes à feu et que rien ne laisse croire que l'équipage opposera une résistance farouche pour nous repousser. Une fois à bord, l'équipe peut très bien se défendre, mais avant d'y monter elle est exposée et vulnérable.

Bien que tous les arraisonnements comportent un élément de risque tant pour l'équipe qui mène l'opération que pour son navire, le niveau de risque dépend généralement du degré de collaboration dont fait preuve le navire suspect. L'approche que nous avons adoptée à l'égard des trois types d'arraisonnement consiste à obliger le navire à se conformer aux directives, réduisant ainsi le risque auquel l'équipe est exposée. Nous essayons tout d'abord d'avoir recours au dialogue et à la diplomatie, puis à la contrainte. Si toutes ces mesures échouent et si les règles d'engagement l'autorisent clairement, nous utilisons la menace et, en dernier ressort, la force armée.

J'ai inclus dans la documentation que nous vous avons remise un reportage média de ce qui a sans doute été l'arraisonnement entravé le plus difficile jamais effectué dans l'histoire de la Marine canadienne. Dans les derniers jours de notre premier déploiement dans le golfe Arabo-Persique, le *Winnipeg* a réussi à arraisonner le navire motorisé *Hassan*, passeur très expérimenté et rusé qui concentrait son activité dans les eaux septentrionales du golfe Arabo-Persique.

Il y a un aspect qui ne ressort pas bien dans ce que vous avez peut-être eu l'occasion de lire. Il s'agit de l'effort qu'il faut investir pour mener des opérations d'arraisonnement, car celles-ci sont très complexes et mettent en cause tout l'équipage. Ce que j'entends par là, c'est que, même si notre équipe d'arraisonnement comprend deux vagues de 10 femmes ou hommes, la mise en place de l'infrastructure requise pour la déployer et l'appuyer mobilise l'ensemble du navire tout le temps que dure l'activité. Presque tous les secteurs de l'organisation du navire contribuent à la sécurité et à la réussite des arraisonnements.

Ce dont nous faisons état dans les documents que vous avez peut-être lus, c'est, à bien des égards, l'aboutissement de plus de 10 années d'efforts en vue de nous doter de la capacité voulue. Il nous a fallu tout ce temps pour bien former le personnel, pour déterminer les acquisitions mineures d'immobilisations et pour acquérir l'expérience pratique nécessaire et apprendre, avec forte difficulté, les leçons qui nous ont menés là où nous sommes aujourd'hui.

Je dois préciser que les compétences requises pour conserver cette capacité sont très éphémères. Sans un programme de formation continue et spécialisée, les risques auxquels le personnel est exposé augmenteraient de façon rapide et spectaculaire. Même si tous les arraisonnements récents du *Winnipeg* ont eu lieu dans le cadre d'opérations internationales,

other government departments in the execution of their domestic responsibility is equally robust. There are, however, a number of significant jurisdictional differences between the two.

In the Persian Gulf, interdiction operations were conducted under the auspices of the “Right of Visit and Approach”; however, the navy has no legal mandate to conduct boardings inside our exclusive economic zone, contiguous zone or territorial waters, as these areas are governed by Canadian domestic law and the mandate for enforcement of Canadian law in these areas rests exclusively with the civilian law enforcement authorities — the RCMP, DFO and Customs and Immigration Canada.

Within our 12 nautical mile territorial seas, they are mandated to enforce all Canadian laws. Within the 24 nautical mile contiguous zone, only Canadian immigration and environmental laws may be enforced. Within the 200 nautical mile economic zone, Canadian economic laws — mining of minerals, fisheries — may be enforced.

This relationship between the navy’s role and law enforcement is similar to that of each of our allies, in that no Western democracy tasks their armed forces with the primary mandate for law enforcement. We are, however, mandated to provide support to civilian law enforcement agencies where it is in the nation’s interest and the support requested is beyond the capacity of the agency.

Outside of our 12 nautical mile territorial seas and international waters, only the flag state exercises exclusive jurisdiction over its ships and can limit the ships’ freedom of navigation. Here, it is the United Nations Convention on the Law of the Sea as well as the specific United Nations Security Council resolutions that shape our legal mandate or authority to conduct boardings.

Senator Forrestall: I appreciated very much your remarks and those of Cdr. Earnshaw, and particularly Capt. Kelly, because you are sort of the last and the first and the best. You talk about your exposure. The only Canadian vessel to have more TV time than the *Winnipeg*, of course, was the *Iroquois* over here in Dartmouth, with a helicopter hanging from the side of the deck. I welcome you particularly.

Admiral, could I start out by asking you if you might expand on the pause that you have afforded Canada’s navy in recent months. I think we would be curious as to how it has worked and whether it is achieving its desired ends. The force will be better when it goes back, obviously, but how much better and in what ways?

As you may recall, if you glanced at some of our reports, we had suggested that we should be doing this as well for our land forces. Is there a lesson in what you have done that could be passed along to your colleagues in land forces and, indeed, the air force as well, but in perhaps a different way?

il importe de souligner que nous sommes capables d’offrir le même appui aux autres ministères dans l’exercice de leurs responsabilités nationales. Toutefois, il y a un certain nombre de conflits de compétence importants entre les deux.

Dans le golfe Arabo-Persique, les opérations d’interdiction ont été menées en vertu du «droit de visite». Cependant, la Marine n’est aucunement autorisée de par la loi à exécuter des arraisonnements à l’intérieur de la zone économique exclusive, de la zone contiguë ou des eaux territoriales du Canada, car ceux-ci sont régis par le droit canadien, et l’application des lois canadiennes dans ces secteurs relève uniquement des autorités civiles, à savoir la GRC, le MPO, Douanes Canada et Immigration Canada.

Ces autorités sont chargées d’appliquer toutes les lois canadiennes dans nos eaux territoriales de 12 milles marins et seulement les lois canadiennes portant sur l’immigration et l’environnement dans la zone contiguë de 24 milles marins. À l’intérieur de la limite de 200 milles marins de notre zone économique exclusive, les lois économiques canadiennes, concernant l’extraction de minerais et la pêche, sont appliquées.

Ce lien entre le rôle de la Marine et l’exécution de la loi existe chez tous nos alliés, en ce sens qu’aucune démocratie occidentale ne confie à ses forces armées un mandat dont le but premier est d’appliquer la loi. Nous sommes toutefois chargés d’appuyer les organismes civils d’application de la loi s’il y a de l’intérêt du pays et si l’aide requise dépasse les capacités de ces derniers.

À l’extérieur de nos eaux territoriales de 12 milles marins, dans les eaux internationales, les navires relèvent de la seule compétence de l’État du pavillon, qui a le droit de limiter leur liberté de navigation. Dans ce cas précis, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ainsi que les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l’ONU nous donnent le mandat ou l’autorisation légale d’effectuer des arraisonnements.

Le sénateur Forrestall: J’ai beaucoup aimé votre exposé et celui du commandant Earnshaw, et tout particulièrement celui du capitaine Kelly, car vous êtes en quelque sorte les derniers et les premiers et les meilleurs. Vous avez parlé de votre couverture médiatique. Le seul navire canadien que nous avons vu plus souvent que le *Winnipeg* sur nos écrans de télévision est, bien sûr, l’*Iroquois* ici à Dartmouth, qu’on voyait avec un hélicoptère pendant de son pont. Je vous souhaite la plus chaleureuse des bienvenues.

Amiral, je voudrais commencer par vous demander de nous en dire un peu plus long sur la pause que vous avez accordée à la Marine canadienne ces derniers mois. Nous serions curieux de savoir comment le tout s’est déroulé et si la pause permettra d’atteindre les objectifs escomptés. La Marine sera en meilleur état après, c’est sûr, mais dans quelle mesure et de quelle façon?

Vous vous souviendrez peut-être, si vous avez eu l’occasion de parcourir certains de nos rapports, que nous avons recommandé d’en faire autant pour nos forces terrestres. Y a-t-il une leçon à tirer de votre expérience dont pourraient profiter vos collègues des forces terrestres, voire de l’aviation aussi, quoique d’une façon différente peut-être?

Could you perhaps, after that, give us some indication of the state of our infrastructure within the Atlantic, and the Pacific as well? Are our buildings in good shape? Are the wharves in good shape? Do we have sufficient fleet maintenance capabilities to carry us through at least the useful life of our existing fleet?

Finally, this is not a very privileged platform, but on the other hand, I must ask you to what degree, if any — it may not have bothered you at all — does the absence of a reliable, operational helicopter affect your capacity to do what is a very dangerous piece of work?

RAdm. Davidson: Senator, thank you very much for that three-part series of questions. I will address them in turn, if I may.

First, the operational pause: Let me be very clear that what we are doing is regenerating capability and we have not put the fleet alongside. The ships are underway as we speak. We have ships out on the Grand Banks doing routine operations and surveillance. We have ships that will deploy in a month's time for quite extensive training opportunities off the Virginia Capes with the United States. We have afforded ships that have just returned from training an opportunity to take a "bring-the-navy-to-Canadians" cruise up in Lake Ontario and the St. Lawrence.

Right now we are regrouping from deployed operations. Interestingly, over the course of our concentration on Operation APOLLO, we were obliged to put our energies into getting ships ready to go, and when they were deployed on station, as they were in some cases for up to 75 days at a stretch between going into port, typically the length of deployments was seven months. They were not made extensively with our allies, and, in the early stages, with our own task group. These were essentially dispersed operations covering a substantial amount of territory.

We found that there were skills that we need to preserve and to work on that over the course of such a deployment actually declined. It is a paradox that where a ship is in, potentially, a theatre where hostilities and the threat could change and could evolve at very short notice, it was very difficult to preserve overall fleet warfare capabilities when your main focus is on building a surface picture and interdicting shipping.

Our concentration now is on enhancing this overall level of "fleet combat readiness," as we call it, and we are making strenuous efforts towards that. Therefore, the fleet is going to sea, we are doing things and we are continuing to be active. We have a program for that through this year and next.

We will engage with the Standing Naval Force Atlantic over the coming year and the precise nature and timing of that is dependent on several factors, including the changes that are coming within the organizational structure of the maritime side of the NATO alliance itself.

Ensuite, pourriez-vous nous donner une idée de l'état de notre infrastructure dans le secteur Atlantique, et dans le secteur Pacifique aussi? Nos bâtiments terrestres sont-ils en bon état? Nos quais sont-ils dans un état acceptable? Avons-nous une capacité de maintenance de la flotte suffisante pour nous permettre d'en assurer à tout le moins l'entretien pendant toute sa vie utile?

Enfin, même si la tribune que nous vous offrons ici n'est pas très confidentielle, je me dois de vous demander dans quelle mesure, le cas échéant, l'absence d'un hélicoptère opérationnel fiable nuit à votre capacité à effectuer ces opérations où le niveau de danger est élevé?

Le Cam Davidson: Merci beaucoup, sénateur, pour cette série de questions en trois volets. Je vais y répondre dans l'ordre, si vous le voulez bien.

Prenons tout d'abord la pause opérationnelle. Permettez-moi d'être très clair: nous sommes en train de régénérer notre capacité et notre flotte n'a pas été amarrée pour autant. Nos navires sont en mer. Nous en avons qui effectuent des opérations de routine et de la surveillance dans la région des Grands Bancs. Nous en avons qui, dans un mois, vont être déployés dans les Virginia Capes pour s'y livrer à des activités de formation intensive avec les États-Unis. Nous en avons d'autres encore qui reviennent tout juste de faire des exercices de formation que nous avons envoyés dans le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent pour établir des contacts avec la population canadienne.

Nous procédons actuellement à un regroupement à la suite de nos déploiements. Fait intéressant, pendant le temps où nous nous préparions à participer à l'opération APOLLO, nous avons dû consacrer toutes nos énergies à apprêter les navires assignés à cette mission, puis pendant la durée du déploiement, qui dans certains cas pouvait atteindre 75 jours consécutifs en mer — les déploiements étaient généralement d'une durée de sept mois. Il n'y a pas eu beaucoup de concertation avec nos alliés ni même, au tout début, avec notre groupe de travail à nous. Il s'agissait essentiellement d'opérations réparties sur un territoire considérable.

Nous avons constaté qu'il y a des compétences qu'il nous faut maintenir et renforcer qui finissaient par se détériorer pendant ces déploiements. Assez paradoxalement, quand nos navires se trouvent sur un théâtre où les hostilités et la menace pourraient évoluer très rapidement, il est très difficile de maintenir la préparation au combat de l'ensemble de la flotte puisque toutes les énergies ou presque sont consacrées à suivre la situation sur le terrain et à intercepter des navires.

Nous avons donc décidé de nous concentrer sur le renforcement de la préparation au combat de l'ensemble de la flotte, objectif qui occupe beaucoup de nos efforts à l'heure actuelle. Par conséquent, nos navires vont en mer et nous continuons à faire des choses et à être actifs. Voilà ce qui est prévu pour l'année en cours et l'année prochaine.

Nous participerons à des activités avec la Force navale permanente de l'Atlantique au cours de l'année qui vient, mais la nature de ces activités et le moment où elles seront menées dépendra de plusieurs facteurs, y compris de la reconfiguration qui doit être faite de la structure maritime de l'OTAN.

I would say that our approach to this is a uniquely naval issue and the circumstances of how we train, what we do and how we deploy are germane to our organizational construct and our role. I would wish to extrapolate that to anybody else, because we are busy, we are engaged and so on.

You asked next, senator, about infrastructure, about buildings, the wharves and the fleet maintenance facility. We have a huge infrastructure here in Halifax and part of my responsibility entails a total of 41 sites in the eastern two-thirds of Nova Scotia, so I am the landlord for the army and the air force at Shearwater, for example, in addition to the 20-odd sites that we have here in the Halifax area.

There is a progressive plan for us to move ahead and address this. One of the things that I was most struck by when I returned to Halifax last summer, having been away since 1984, was the extraordinary degree of investment that has been made in renewal of the infrastructure down here over that time. We see, through the dockyard and through the base at Stadacona, buildings that have, in some cases, preserved their appearance on the outside but which were completed gutted on the inside and renewed.

Perhaps the most striking example of this is the trainer facilities in the base at Stadacona. The old navigation and operations team trainer facilities have been completely updated, and we now have a capability that is unique in the world, with two entire frigate operations rooms and bridges associated with that. You can train the entire operations bridge team for two ships simultaneously, have them linked together and do remarkably thorough preparation training for ships to deploy. That side of things is hugely important for us and we have invested in it steadily in that time.

We have a plan that we are approaching strategically in the navy for investment in jetty facilities. There are some wood piling jetties in Halifax that date from the second war and those are scheduled for replacement — the last two of those. We have invested pretty steadily in the maintenance facility itself. We just opened, of course, the new building for combat systems support this past spring. There is always more to be done.

One of the ongoing challenges each year as we manage our resources is how much ongoing maintenance we can sustain.

Senator Forrestall: Is the jetty at Shearwater fully maintained, and is it adequate from a security and service point of view?

RAdm. Davidson: The jetty is in the midst of renewal right now.

Je dirais que la démarche dans laquelle nous sommes engagés s'inscrit dans une optique exclusivement maritime et que les circonstances dans lesquelles nous effectuons nos activités de formation, nos opérations et nos déploiements sont propres à notre rôle à nous et à notre modèle organisationnel. Je ne voudrais pas chercher à en tirer de leçon pour qui que ce soit d'autre, parce que nous sommes occupés, nous sommes engagés et ainsi de suite.

Vous m'avez ensuite demandé, sénateur, ce qu'il en est de l'infrastructure, des bâtiments, des quais et de nos installations de maintenance de la flotte. Nous avons ici même à Halifax une infrastructure énorme, et j'ai notamment la responsabilité de 41 sites qui se trouvent dans la partie est de la Nouvelle-Écosse qui représente les deux tiers du territoire de la province. C'est donc moi qui suis responsable des installations de l'Armée et de l'Aviation à Shearwater, par exemple, outre la vingtaine d'emplacements de la Marine ici dans la région de Halifax.

Nous avons un plan d'action qui vise l'amélioration graduelle de cette infrastructure. Quand je suis revenu à Halifax l'été dernier, après en avoir été absent depuis 1984, j'ai été notamment frappé par l'investissement très considérable qui avait été fait dans le renouvellement de l'infrastructure pendant cette période. Ainsi, on peut voir près des quais et jusqu'à la base de Stadacona, des bâtiments qui, dans certains cas, n'ont conservé que leur charpente et leur revêtement extérieur et qui ont été complètement refaits à l'intérieur.

L'exemple le plus frappant est peut-être celui des installations de formation à la base de Stadacona. Les anciennes installations qui servaient pour les exercices de simulation pour le personnel navigant et l'équipe des opérations ont été complètement renouvelées, et nous disposons maintenant d'une installation unique au monde, où l'on trouve deux centres complets pour les opérations frégate, avec passerelles et tout le reste. On peut y former simultanément toute l'équipe des opérations passerelle de deux navires; les deux équipes sont reliées et peuvent ainsi participer à une formation très complète en vue du déploiement de leurs navires. C'est là un volet extrêmement important de nos activités, et nous y avons investi constamment pendant tout ce temps.

La Marine a aussi un plan d'action stratégique de remise en état des jetées. Il y a à Halifax des jetées sur pilotis qui remontent à la Seconde Guerre Mondiale et que nous prévoyons remplacer — il en reste encore deux à remplacer. Nous avons investi de façon assez constante dans l'installation de maintenance comme telle. Nous venons tout juste d'inaugurer le printemps dernier, comme vous le savez, le nouveau bâtiment pour le soutien des systèmes de combat. Il y a toujours d'autres améliorations à faire.

Un des défis auxquels nous nous heurtons chaque année dans la gestion de nos ressources, c'est de déterminer le degré de maintenance permanente que nous pouvons assurer.

Le sénateur Forrestall: L'entretien de la jetée à Shearwater est-il entièrement conforme, et cette jetée répond-elle aux besoins en matière de sécurité et de service?

Le Cam Davidson: Elle est actuellement en train d'être renouvelée.

Senator Forrestall: Oh, it is.

RAdm. Davidson: It is. Yes. It had degraded substantially. It was built to support the carrier, of course, and it had substantially degraded. It is up to speed right now, and yes, when we do have visiting vessels there, which is one of its primary uses, there are very robust security arrangements in place in which I am completely confident.

Senator Forrestall: Are you sufficiently compensated? You do not want to give away any more of Shearwater than has already been let off?

RAdm. Davidson: We are moving well away from maritime security, of course, senator.

Senator Forrestall: You will be surprised. You wait until I mention the Halifax Rifles and where they will be located.

RAdm. Davidson: The continuing availability of the jetty at Shearwater is very important to us. If I could just touch on your last point, helicopter operations.

Senator Forrestall: You would not say “very, very important,” would you?

RAdm. Davidson: I would say it is essential for us, senator, yes.

Senator Forrestall: Coward!

RAdm. Davidson: Senator, your fourth question dealt with the helicopter operations. Clearly, every ship that is deployed from Halifax is deployed with the Sea King helicopter and an air department embarked. Every single one went.

We look forward to the replacement of the helicopter, but I would say what has been said many times before, that I give great credit to, and I place great trust and confidence in, the work of those young men and women who maintain and fly those helicopters. I fly in them myself. My brother is a pilot and I have the greatest confidence and trust in what young men and women do.

We have a brilliant helicopter now that our search and rescue people are using to good effect and which is a tremendous asset for us. In those two areas of my responsibility, the helicopter that is now in service both in Gander and in Greenwood for search and rescue is magnificent, doing a wonderful job of looking after life saving and safety at sea, and our folks are doing their jobs in keeping the current helicopter fleet operational and serviceable.

Senator Forrestall: How many are on-line now and functional?

RAdm. Davidson: Twenty-eight, I think.

Senator Forrestall: Could I put that same question to Capt. Williams, on the function of a reliable helicopter? If you care to respond to it, I would appreciate it.

Le sénateur Forrestall: Ah, oui.

Le Cam Davidson: Oui. Elle s'était considérablement dégradée. Elle avait été construite pour soutenir le transporteur, bien sûr, et elle s'était considérablement dégradée. Elle répond maintenant aux normes, et nous y avons un dispositif de sécurité très serré dans lequel j'ai entièrement confiance pour les navires étrangers qui y mouillent — et c'est surtout à cela qu'elle sert.

Le sénateur Forrestall: Recevez-vous une compensation suffisante? Il ne faudrait pas que l'utilisation de Shearwater vous échappe encore davantage?

Le Cam Davidson: Nous nous éloignons pas mal de la sécurité maritime, sénateur.

Le sénateur Forrestall: Vous allez être surpris. Attendez un peu que j'aborde la question des Halifax Rifles et de l'endroit où ils vont se retrouver.

Le Cam Davidson: Il est très important pour nous de pouvoir continuer à utiliser la jetée de Shearwater. Si vous me le permettez, je voudrais répondre brièvement à votre dernier point, au sujet des opérations en hélicoptère.

Le sénateur Forrestall: Vous ne voudriez pas dire que cela est «très, très important» pour vous?

Le Cam Davidson: Je dirais en effet que c'est essentiel pour nous, sénateur.

Le sénateur Forrestall: Peureux!

Le Cam Davidson: Sénateur, votre quatrième question portait sur les opérations en hélicoptère. Bien entendu, tous les navires qui sont déployés à partir de Halifax quittent le port avec à leur bord un hélicoptère Sea King et un département de l'air. Tous sans exception.

Nous attendons avec impatience le remplacement de cet hélicoptère, mais je tiens à dire, comme d'autres l'ont déjà dit à maintes et maintes reprises, que je reconnais toute la valeur du travail de ces jeunes hommes et de ces jeunes femmes qui pilotent ces hélicoptères et qui en assurent la maintenance, et qu'ils ont toute ma confiance. Je suis moi-même appelé à piloter ces hélicoptères. Mon frère est pilote lui aussi, et les jeunes hommes et les jeunes femmes qui font ce travail ont toute ma confiance.

Nous avons maintenant un hélicoptère extraordinaire qui nous est très utile pour nos opérations de recherche et de sauvetage et que nous considérons comme un précieux atout. Dans ces deux secteurs qui relèvent de ma responsabilité, à savoir la recherche et le sauvetage, l'hélicoptère qui est maintenant en service à Gander et à Greenwood est vraiment remarquable, il nous permet de faire un excellent travail pour ce qui est de sauver des vies en mer, et ceux qui s'occupent de la maintenance de nos hélicoptères actuels pour les garder en service font bien leur travail.

Le sénateur Forrestall: Combien y en a-t-il qui sont en service et opérationnels à l'heure actuelle?

Le Cam Davidson: Je crois qu'il y en a 28.

Le sénateur Forrestall: Pourrais-je poser au capitaine Williams la même question au sujet de la fiabilité de l'hélicoptère? Si vous voulez bien répondre, je vous en serais reconnaissant.

Capt. Williams: I was lucky enough to deploy on both occasions with a fully serviceable helicopter that was supported out of Pat Bay out on the West Coast. In both cases, although we had some difficulty with maintenance, which is not surprising for an aircraft that is 35 years old, the helicopter flew well in excess of over 500 hours in support of maritime interdiction operations, and in support of the leadership interdiction operations the second time.

The helicopter has a number of operational deficiencies. It is not optimized for night activities. In the first deployment, when we were hunting up in the northern reaches of the Gulf, that became a limiting factor, which has been recognized in the statement of operational requirements for the replacement project. As the admiral said, we are eagerly awaiting the arrival of a new capability for the Canadian Forces, one that will come in due course.

The helicopter was an integral part and an integral capability of the ship and the team performed yeoman service in keeping the aircraft operational. It is a 35-year-old aircraft that has some operational limitations that are well recognized.

Senator Cordy: I would like to, first of all, commend you on the high quality of the military that we have encountered in bases across the country. Being a Nova Scotian and living in Halifax Regional Municipality, I would like to particularly comment on the job that the service men and women in the Halifax region have done, over the past number of years particularly. We have had the Gulf War, and certainly they have been very active in the war against terrorism.

Like my colleague, while Shearwater lands and helicopters are really a little off topic, when one lives in this area, one cannot help but be concerned to be reassured that the lands in Shearwater are not going to be used for condominium development, and, certainly, about the Sea King helicopters. I have been assured over and over again that they are safe and I commend the people who have worked on them, because indeed they have shown that they are. Admiral, I think your comment was very diplomatic and we would all agree that we look forward to their replacement.

Cdr. Earnshaw, you spoke about liaison and information sharing, and while nobody wanted September 11 to happen, certainly I think that a good side effect of it is that government departments are actually talking to one another, because we had certainly heard over and over again that this was not happening. How is it working? How is the communication working? You said that departments have set up liaison arrangements, but could you take us through how the communication between government departments for security purposes is actually happening?

Le Capt Williams: J'ai eu la chance de participer à deux déploiements avec un hélicoptère en bon état de service dont le soutien était assuré à partir de Pat Bay, sur la côte Ouest. Les deux fois, même si nous avons eu quelques problèmes de maintenance, ce qui n'est pas surprenant étant donné qu'il a 35 ans, l'hélicoptère a volé bien au-delà de 500 heures dans le cadre d'activités de soutien aux opérations d'interdiction maritime, la première fois, et aux opérations d'interdiction des chefs des réseaux terroristes, la deuxième fois.

L'hélicoptère présente plusieurs défauts opérationnels. Son fonctionnement n'est pas optimal pour les activités nocturnes. Lors du premier déploiement, quand nos activités de chasse nous emmenaient jusqu'aux limites septentrionales du Golfe, c'était là quelque chose qui limitait notre action, comme il en a été fait état dans la description des exigences opérationnelles en vue de l'acquisition d'un nouveau type d'hélicoptère. Comme l'a dit l'amiral, nous attendons avec impatience l'arrivée de cette nouvelle capacité dont les Forces canadiennes seront dotées en temps et lieu.

L'hélicoptère faisait partie intégrante de la capacité du navire, et l'équipe a travaillé d'arrache-pied pour le garder en opération. L'hélicoptère a tout de même 35 ans et il a des défauts opérationnels qui sont bien connus.

Le sénateur Cordy: Je tiens tout d'abord à souligner la très grande valeur des militaires que nous avons rencontrés dans les différentes bases du Canada. Étant moi-même de la Nouvelle-Écosse et résident de la municipalité régionale de Halifax, je tiens toutefois à souligner plus particulièrement le travail des militaires, hommes et femmes, de la région de Halifax, surtout leur travail des dernières années. Il y a eu la Guerre du Golfe, et nos militaires ont certainement joué un rôle très actif dans la guerre contre le terrorisme.

Tout comme mon collègue, même si les terres et les hélicoptères de Shearwater ne sont pas tout à fait notre propos aujourd'hui, je ne peux pas m'empêcher, puisque je vis dans cette région, de demander des assurances comme quoi les terres de Shearwater ne seront pas vendues pour qu'on y construise des condominiums et comme quoi les hélicoptères Sea King sont vraiment sécuritaires. On m'a répété à maintes et maintes reprises qu'ils le sont, et je félicite ceux qui en assurent la maintenance, car nous avons la preuve qu'ils le sont. Amiral, je trouve que vous avez répondu avec beaucoup de tact, et nous serions tous d'accord pour dire que nous attendons avec impatience le remplacement de ces hélicoptères.

Commandant Earnshaw, vous avez parlé de liaison et d'échange d'information. Même si personne n'aurait souhaité ce qui est arrivé ce jour-là, le 11 septembre a eu cela de bon que les ministères du gouvernement ont maintenant des échanges, car on nous avait répété à maintes reprises que ce n'était pas le cas. Comment cela se passe-t-il? Comment la communication se fait-elle? Vous avez dit que les ministères ont mis sur pied des mécanismes de liaison, mais pourriez-vous nous expliquer comment se fait la communication entre les divers ministères en ce qui concerne la sécurité?

RAdm. Davidson: If I could, I will start and then ask Cdr. Earnshaw to follow up. There are several levels of cooperation and engagement here in Halifax specifically, and Atlantic Canada, starting at my level, where I have quite close ties with other members of the federal government and the local authorities and we engage as required, as issues come up. These involve, for example, the RCMP and CSIS specifically, the port authority here in Halifax and so on.

When there are issues that arise from my level on down, we meet either informally, or we meet, for example, in the context of the Nova Scotia Federal Council, which is the director general level body that brings together all of the departments in the area. Within that, there are both formal and informal committees that deal with either general issues or specific happenings. The commander mentioned the threat assessment group, a fairly recent development, which brings people together to address specific issues. There is a security subcommittee of the federal council that meets at the director level, the captain level here. There is also an Eastern Canada interdepartmental maritime operations committee, which brings together many of the departments. Chairmanship of this rotates. At present, we are chairing that.

This has done some excellent consultative work and I think they are on their fifth draft, approximately, of a document that will try to pull together many of the functional threads for cooperation and security issues in Eastern Canada.

Cdr. Earnshaw, perhaps you would like to talk in more detail about some of the working-level consultation that goes on.

Cdr. Earnshaw: Being an educator, ma'am, you will be shocked to hear this, but intelligence is simply plagiarism. We use, borrow or steal whatever we can, information from any agency that will provide it. Therefore we start, first and foremost, with our own intelligence people, who begin to paint a picture. We consult American sources. There are a variety of bilateral agreements. The Americans control the information that way because they do not like third parties involved. They will enter into a bilateral agreement with Canada. We call that "CANUS." They will provide information to us that we cannot talk to the United Kingdom about, but the Americans will be talking to them about the same thing.

They control information, certainly, but they are also the biggest intelligence provider. We have gone to great lengths to improve our relationships with American intelligence communities, with the intelligence communities of all of the allies, so that information sharing goes beyond the agreements. We have all signed agreements to say that we will share this and

Le Cam Davidson: Si vous le permettez, je vais commencer et je laisserai au commandant Earnshaw le soin de terminer. La coopération et l'engagement se situent à plusieurs niveaux ici à Halifax en particulier, et dans le Canada atlantique, à partir de mon niveau. J'ai maintenant des liens étroits avec les autorités locales et les représentants d'autres ministères fédéraux. Nous engageons la discussion au fur et à mesure que les problèmes ou les questions se posent. Sont notamment parties aux discussions la GRC, et plus particulièrement le SCRS, l'administration portuaire ici à Halifax, et cetera.

Quand il y a des problèmes ou des questions qui se posent à partir de mon niveau en descendant, nous nous rencontrons ou bien de façon informelle ou bien dans le contexte, par exemple, du Conseil fédéral de la Nouvelle-Écosse, ce regroupement de directeurs généraux qui réunit des représentants de tous les ministères de la région. Ce regroupement comprend des comités formels et informels qui s'occupent de grandes questions ou de questions découlant d'incidents précis. Le commandant a parlé du groupe d'évaluation de la menace. Il s'agit d'un groupe qui a été mis sur pied assez récemment et qui réunit des gens pour discuter de questions en particulier. Il y a un sous-comité de la sécurité du Conseil fédéral qui regroupe des représentants au niveau des directeurs, en l'occurrence le niveau capitaine pour nous. Il y a aussi le Comité interministériel des opérations maritimes pour l'est du Canada qui réunit des représentants de beaucoup de ministères. Chaque ministère en assume la présidence à tour de rôle. C'est nous qui assurons la présidence à l'heure actuelle.

Ce comité a fait un excellent travail de consultation, et je crois qu'il en est à la cinquième ébauche d'un document qui vise à énumérer les nombreuses pistes fonctionnelles qui permettraient d'assurer la coopération et la sécurité dans l'est du Canada.

Commandant Earnshaw, vous voudrez peut-être donner plus de détails au sujet de certaines des consultations en cours au niveau opérationnel.

Le Captf Earnshaw: Comme vous avez été dans l'enseignement, madame, vous serez peut-être scandalisée par cette affirmation, mais le travail de renseignement se résume finalement à du plagia. Nous utilisons, empruntons ou volons tout ce sur quoi nous pouvons mettre la main en fait d'informations, de quelque agence qu'elles proviennent. Aussi, nous partons d'abord et avant tout du travail de notre service de renseignement pour nous aider à nous faire une idée de la situation. Nous consultons des sources américaines. Il existe une multitude d'accords bilatéraux. Les Américains contrôlent l'information de cette façon parce qu'ils n'aiment pas traiter avec des tiers. Ils veulent bien avoir un accord bilatéral avec le Canada, que nous appelons «CANUS». Ils nous fournissent ainsi de l'information dont nous ne pouvons pas parler aux Britanniques, mais les Américains vont eux-mêmes discuter avec eux de cette même information.

Ils veulent contrôler l'information, mais ils sont aussi la plus importante source de renseignement. Nous nous évertuons à améliorer notre relation avec les milieux américains du renseignement, avec les services de renseignement de tous nos alliés, si bien que l'échange d'information dépasse le cadre strict des accords. Nous avons tous des accords signés qui stipulent que

that, but if you do not trust the person at the other end of the telephone or the security of the communications device, then you will not release the information. Therefore we are doing that, and certainly it has paid some dividends.

We have seen the same kind of thing among other government departments. I am sure that four or five years ago, there was very few meetings or get-togethers of agencies to talk about threats to Canada's maritime security. That is no longer the case. My staff members talk daily to CSIS, the RCMP and the Canada Customs and Revenue Agency, and certainly weekly with some other agencies. We just had a meeting of the threat assessment group. Due to the summer posting period, new people are involved, so we got together to get to know each other so that we can ensure that the information, when it does come to the forefront, will be shared equally amongst the departments. That has been a great stride forward for the intelligence community.

Could we do better? Always. This is something that we will never be 100 per cent. It will never be the ultimate. We have to continue to work those relationships to make sure that the information is available and that it is discussed amongst the other government departments. If there is a threat, the threat assessment group meets. We then provide what intelligence we have on that situation, event or circumstance.

We then go back to our own departments and say, "Here is the situation. Here is what we have. We think there is a threat," and then the operational people will begin working up a response. We will then continue to delve into the intelligence to see if this is one in a series or something else is going to occur.

In conclusion on this subject, we have seen an enhancement in intelligence sharing, not only with our allies but also with other departments, and even internally in the military. Everybody realizes that we have to share the information if we are to discover something that needs to go to the operational people for a response.

RAdm. Davidson: Perhaps I could just add one parenthetical note. In addition to the process of engaging with each other, there is also a very practical, hands-on liaison and we have liaison staff that work quite closely and intimately with a range of other departments.

Senator Cordy: Where is the information that you gather? Is it available to every government department? Is it available to the Department of Customs and Immigration, in addition to your policing agencies?

Cdr. Earnshaw: If there were a threat to security, it would be. We discussed this at the threat assessment group last week. Canada Customs and Revenue Agency gets a massive number of what we would call "intelligence tippers." Some of these are very vague. They do not immediately share all the vague information

nous allons échanger ceci et cela, mais si on ne fait confiance à la personne qui est au bout du fil ou à la sécurité du dispositif de communications, on ne va pas communiquer l'information. Nous travaillons donc sur ce front-là et, chose certaine, cela nous rapporte des dividendes.

D'autres ministères gouvernementaux sont aussi engagés dans cette voie. Il y a quatre ou cinq ans, je suis sûr qu'il y avait très peu de réunions ou de rencontres entre organismes pour discuter des menaces à la sécurité maritime du Canada. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les membres de mon personnel s'entrelient quotidiennement avec des représentants du SCRS, de la GRC, de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, et ils ont aussi des échanges hebdomadaires avec d'autres organismes. Nous venons tout juste de tenir une rencontre du groupe d'évaluation de la menace. Étant donné les changements d'affectation qui se font pendant l'été, le groupe comprend maintenant de nouveaux représentants, alors nous nous sommes rencontrés pour faire connaissance et pour que nous ayons l'assurance que l'information, dès qu'elle surgit, sera communiquée aux divers ministères. Cela représente un progrès énorme pour les milieux du renseignement.

Pourrions-nous faire mieux? Toujours. Rien ne sera jamais parfait ou sûr à 100 p. 100. Nous devons continuer à resserrer ces liens pour veiller à ce que l'information disponible soit diffusée parmi tous les autres ministères. Lorsqu'une menace nous est signalée, le groupe d'évaluation se réunit. Nous communiquons alors aux membres de ce groupe les renseignements de sécurité que nous possédons sur cette situation, cet événement ou ces circonstances.

Nous revenons ensuite dans nos propres ministères et nous expliquons aux personnes concernées quelle est la nature de la menace qui plane. Les services opérationnels établissent ensuite la façon de réagir à cette menace. Nous passons ensuite au peigne fin ces renseignements pour établir si la menace s'inscrit dans un ensemble d'autres menaces.

Pour conclure sur ce sujet, nous avons accru le partage de renseignements de sécurité, pas seulement avec nos alliés, mais aussi avec d'autres ministères, et à l'intérieur même des forces armées. Chacun est conscient du fait que l'information doit être partagée pour qu'il soit possible au service opérationnel d'intervenir en cas de besoin.

Le Cam Davidson: Permettez-moi de faire une parenthèse. Outre les liens dont nous parlions, il existe aussi une liaison suivie avec les autres ministères, et nous avons du personnel qui travaille en étroite collaboration avec d'autres ministères.

Le sénateur Cordy: D'où provient l'information que vous recueillez? Est-elle disponible à tous les ministères? Cette information est-elle communiquée, outre à vos propres services, à l'Agence des douanes et au ministère de l'Immigration?

Le Captf Earnshaw: Elle le serait en cas de menace à la sécurité. Le groupe d'évaluation des menaces a discuté de la question la semaine dernière. L'Agence des douanes et du revenu du Canada reçoit un grand nombre de «tuyaux». Certains d'entre eux sont très vagues. L'agence ne communique pas immédiatement tous les

because it becomes overwhelming. However, if they get something tangible that they think will cause a threat or would be of interest to another government department, they will certainly arrange a meeting or get on a phone and have a discussion so that the information is shared.

Senator Cordy: Who determines whether or not it should be shared and with whom? Is that the threat assessment group?

Cdr. Earnshaw: The threat assessment group would convene if there were a piece of intelligence that suggests we have a problem off the East Coast of Canada. We do not convene every week to discuss intelligence. That is all done at the staffing levels. There are people who talk daily on the phone and exchange information. Something that is of concern or crosses departmental lines would be exchanged at that level. If it became a concern, it would come to me and then go to the admiral and the operational staff as soon as we could get it.

Senator Cordy: You have given us some examples of pictures that you have taken of traffic in the maritime region. Is the navy using satellite surveillance?

Cdr. Earnshaw: We have the ability to use RADARSAT but it is not particularly ideal as a surveillance tool because of the passes of the satellite, the revisit times and the time lag between individual passes. We would usually incorporate that data if we were actually on the hunt for a vessel; for instance, something crossing the Trans-Atlantic. It is not particularly responsive to changing requirements.

In other words, you cannot just call the agency that controls it and say that we need a picture for here, here and here at these exact times. If the pass is not occurring over that swathe of the ocean, there is nothing they can do about that. We do use satellite information in an intelligence environment, but I would be remiss if I discussed that any further because it is classified. I realize you have heard about that often, but it is a classified environment and it would be dangerous for me to go down that path.

Senator Cordy: Capt. Williams, I am interested in your experiences in terms of boarding ships. I did not realize until this morning that the navy had no legal mandate to conduct boardings inside our economic zone. You talked about special forces on the ships. I assume most of your boardings would be unopposed, but if you get one that would be difficult, would the special forces be on the ship or would you have to radio for additional forces if you were going to board a ship that you felt could pose a danger?

Capt. Williams: The essence of your question is really one of positioning and one of reaction. In an operation where we were confronted with an opposed situation, intelligence would be a fundamental driving factor. We would leverage the intelligence that was provided to us to give us sufficient warning in order to position our response on the ship such that we would have a special forces capability.

tuyaux qui sont vagues parce qu'ils sont trop nombreux. Si l'agence obtient cependant de l'information lui permettant de supposer qu'une menace plane ou de l'information qui serait utile à un autre ministère, elle verra à ce que cette information soit transmise lors d'une réunion ou par voie téléphonique.

Le sénateur Cordy: Qui décide si l'information doit être partagée et avec qui? Est-ce le groupe d'évaluation des menaces?

Le Captf Earnshaw: Le groupe d'évaluation des menaces se réunira si les renseignements de sécurité recueillis donnent à penser qu'une menace existe sur la côte est du Canada. Le groupe ne se réunit pas chaque semaine pour discuter des renseignements de sécurité. Des membres de nos personnels respectifs se téléphonent cependant tous les jours et échangent de l'information. C'est de cette façon que serait communiquée toute information qui intéresse plus d'un ministère. S'il y avait lieu de s'inquiéter, l'information serait transmise à moi et ensuite à l'amiral et, le plus rapidement possible, au personnel opérationnel.

Le sénateur Cordy: Vous nous avez donné des exemples de photos que vous avez prises de bateaux circulant dans cette région maritime. La Marine utilise-t-elle la surveillance par satellite?

Le Captf Earnshaw: Nous sommes en mesure d'utiliser RADARSAT, mais cet outil de surveillance n'est pas vraiment idéal en raison du temps qui s'écoule avant que le satellite repasse au-dessus de la même région. Nous tenons cependant compte de ces données obtenues par satellite lorsque nous faisons la chasse à un navire qui traverserait l'Atlantique, par exemple. La surveillance par satellite n'est pas particulièrement bien adaptée à des besoins qui changent.

Autrement dit, on ne peut pas simplement appeler l'organisme responsable de la surveillance par satellite et lui demander une photo d'une région à des moments donnés. Si le satellite ne passe pas sur cette partie de l'océan, l'organisme n'y peut rien. Nous utilisons les satellites pour recueillir des renseignements de sécurité, mais je ne peux pas en dire plus parce qu'il s'agit de renseignements confidentiels. Je sais qu'on vous a déjà parlé du sujet, mais comme il s'agit de renseignements confidentiels, je préférerais ne pas en dire davantage.

Le sénateur Cordy: Capitaine Williams, j'aimerais que vous nous parliez de votre expérience de l'arraisonnement de navires. Je ne savais pas avant ce matin que la loi ne permet pas à la Marine d'arraisonner des navires dans notre zone économique. Vous avez parlé de l'affectation de membres de forces spéciales à bord des navires. Je suppose que vous ne rencontrez aucune opposition la majeure partie du temps lorsque vous arraisonnez un navire, mais si vous faisiez face à une situation difficile, pourriez-vous faire appel aux membres des forces spéciales à bord des navires ou vous faudrait-il appeler des renforts par radio?

Le Capt Williams: Vous demandez essentiellement comment nous réagirions et dans quelle position nous nous trouverions dans une telle situation. Si nous faisons face à une opposition lors de l'arraisonnement d'un navire, nous compterions beaucoup sur les renseignements de sécurité recueillis. Ces renseignements nous permettraient de nous préparer à la situation et nous nous assurerions d'avoir à bord des membres des forces spéciales.

Canada has a very robust capability in counter-terrorism response teams and we would, at national imperative, seek that capability such that it was co-located with the ship and in position to respond accordingly.

Senator Cordy: They would not normally be members of the ship's crew. They would be brought in specifically because you had intelligence to determine that this may be a dangerous situation.

Capt. Williams: That is correct.

Senator Wiebe: My question is a follow-up to Senator Cordy's. I realized that there were some restrictions on our Canadian Navy using its expertise and abilities in our own waters, but I never realized to what extent until this morning.

Can you outline for me the scenario, for example, the skills were used, in an international role — and I guess we are a Department of Defence — but on an offensive position? Are you telling me that, from a defence point of view, there are too many bells and whistles for our navy to have to go through in order to board a ship that may be heading for our shores and could cause damage?

Could you explain what bells and whistles you would have to go through to enable you to board that ship and, if not you, who would do the boarding?

Capt. Williams: Senator, it might seem rather complicated, but in fact it is really quite simple. Boarding operations involving the navy inside of our economic zone or inside our territorial limits are simply a matter of national imperative. The Canadian Navy possesses the capability to conduct boardings anywhere and there is really no legal imperative to prevent us from conducting them other than domestic law. In the event of a national crisis or evolving terrorist activity, the mandate would be given to the captains of the ships that were tasked to conduct boardings.

A corollary would be, if you think back to 9/11, that we had F-18 pilots conducting combat air patrols over the major cities of the country under the necessary rules of engagement, which is the necessary response to a national crisis.

The same thing would apply in the navy context. We are trained, we are ready and we are capable. As the rheostat is turned up, the transfer of all the national mandates would occur, the national jurisdiction to respond would go with it and the navy would respond.

RAdm. Davidson: Senator, if I could just expand on that a little, as Capt. Williams has said, there are issues of domestic law and the enforcement function. We provide support to the other departments. If there is an issue that could involve putting RCMP officers or fisheries department officers on board other ships, we do support this. Obviously, we have arrangements in place for us to, for example, provide on this coast up to 125 ship days per year for support of the fisheries department in the Atlantic. Ships go

Le Canada possède d'excellentes équipes antiterroristes et nous veillerions à ce que des membres de ces équipes soient à bord de nos navires de manière à ce que nous puissions réagir de façon adéquate à la menace.

Le sénateur Cordy: Ces personnes ne feraient pas normalement partie de l'équipage du navire. Vous feriez appel à leur service parce que les renseignements de sécurité dont vous disposeriez vous auraient amenés à craindre un danger.

Le Capt Williams: C'est juste.

Le sénateur Wiebe: Ma question fait suite à celle du sénateur Cordy. Je savais que la capacité d'intervention de la Marine canadienne dans nos propres eaux était limitée, mais j'ignorais jusqu'à ce matin toutes les contraintes auxquelles elle était soumise.

Au plan international — et je sais qu'il s'agit du ministère de la Défense —, pourriez-vous nous expliquer ce qui empêcherait la Marine d'adopter un rôle offensif? Devons-nous comprendre que notre marine fait face à trop de contraintes lorsqu'il s'agit d'arraisonner un navire qui se dirige vers nos côtes et qui est mal intentionné?

Pourriez-vous nous expliquer quelles sont ces contraintes? Si ce n'est pas vos services qui arraisonneraient le navire, qui le ferait?

Le Capt Williams: Sénateur, le processus peut sembler compliqué, mais il est en fait assez simple. Les opérations d'arraisonnement à l'intérieur de notre zone économique ou de nos limites territoriales découlent de l'intérêt national. La Marine canadienne est en mesure d'arraisonner des navires où qu'ils se trouvent et rien ne l'empêche vraiment à part nos lois nationales. En cas de crise nationale ou d'attentat terroriste, les capitaines des navires auraient le mandat d'arraisonner les bateaux posant une menace.

Si vous vous souvenez de ce qui s'est passé lors des événements du 11 septembre, des pilotes de F-18 ont fait des patrouilles aériennes de combat au-dessus des principales villes du pays en fonction des règles d'engagement qui s'appliquent en cas de crise nationale.

La même chose s'appliquerait dans le cas de la Marine. Nous avons la formation voulue pour intervenir et nous le ferions. À mesure que la menace s'intensifierait, la Marine mettrait à exécution son mandat national en matière de sécurité.

Le Cam Davidson: Sénateur, j'aimerais que nous poussions un peu plus loin la discussion sur ce sujet. Le capitaine Williams a parlé de la fonction qui vous est confiée d'appliquer les lois nationales. Nous appuyons d'autres ministères. Nous appuyons les activités des agents de la GRC et des agents du ministère des Pêches. Aux termes d'accords qui sont actuellement en place, nous offrons sur la côte Atlantique 125 jours de navigation pour appuyer les activités du ministère des Pêches. Des agents du de

out, the coastal defence vessels and the frigates, the major units, go out, in part, with fisheries department officers. We provide the means, the platform — we provide the boats to enable the fisheries department officer to go on board.

Senator Wiebe: My second question then: Are the maritime coastal defence vessels, the MCDVs, capable of carrying boarding parties similar to the ones that were used internationally?

RAdm. Davidson: The boarding parties that are deployed from the frigates are 2 waves of 10, so 20 personnel altogether, trained in this. They have a comprehensive, rigorous training regime that involves everything from rappelling and scaling piles of containers to inspection, small arms training and so on. That is a skill that involves a big ship's company. Therefore, the full-scale boarding of that nature, which Capt. Williams has described, is really a function of the bigger ships.

Smaller ships have a crew of less than 50, and they can certainly go on board, assist other government departments, for example, if that is required, but it is not the same scale of activity that the coastal defence vessels could undertake.

Senator Wiebe: Why is there that difference? Why is there that requirement then, if there are only 2 teams of 10 each, which is 20 personnel? Is it the firepower of the vessel? Is it the speed of the vessel? Maybe you could answer on those two bases.

Capt. Williams: Senator, until this point in time, the committee's discussions about boardings have been focused almost exclusively on the teams that actually go away. You can see and touch them and you get a very good appreciation of what they do. However, in fact the enabling capabilities of the boarding teams that are on the frigates are the frigates themselves.

The responsiveness and the way the ship has been designed give you a level of manoeuvrability and speed. That is the starting point for the conduct of these operations. Some of these vessels that we are boarding are large. They are huge. They are the size of the vessels that you see running in and out of Halifax Harbour here on an ongoing basis.

I had a situation where one of these turned to cross my bow at 100 yards and I had to back down with all of the ship's power to get out of the way and prevent a collision. All of the boardings that we have talked about and that your committee has been exposed to until now have been more administrative in nature.

When you get into tactical boardings, where the master of the vessel is not cooperating and you are trying to demonstrate national resolve, speed, manoeuvrability, the capability of a large ship to get you in close, force compliance and get you out of the way in the event that something happens are critical enablers.

Off both the East and West coasts we have some rather interesting environmental conditions that, once again, demand a certain size of ship just for simple sea-keeping matters that will

frégates. Nous fournissons au ministère des Pêches les navires dont il a besoin pour mener ses inspections.

Le sénateur Wiebe: Voici maintenant ma seconde question: les navires de défense côtière peuvent-ils accueillir à bord des groupes d'arraisonnement semblables à ceux qu'on a utilisés à l'échelle internationale?

Le Cam Davidson: Les groupes d'arraisonnement qui sont déployés à partir des frégates sont deux groupes de 10 militaires, soit 20 militaires au total. Les membres de ces groupes d'intervention possèdent une formation rigoureuse allant des descentes en rappel et de l'escalade de conteneurs aux inspections et au maniement d'armes de point. Ce genre d'équipes peuvent être à bord des gros navires. Le type d'arraisonnement dont a parlé le capitaine Williams peut être effectué par des gros navires.

Les petits navires comptent un équipage de moins de 50 personnes et s'ils peuvent aider d'autres ministères au besoin, ils ne peuvent pas mener le même genre d'activités que les navires de défense côtière.

Le sénateur Wiebe: Qu'est-ce qui explique cette différence? Qu'est-ce qui explique cette exigence s'il ne s'agit que de deux équipes de 10 personnes chacune, soit de 20 personnes au total? Est-ce la puissance de feu du navire? Est-ce sa vitesse? Pourriez-vous nous dire ce qu'il en a à ce sujet?

Le Capt Williams: Sénateur, le comité a jusqu'ici concentré son attention lorsqu'il était question d'arraisonnement sur les équipes qui participent à ces opérations. En les voyant en action, on se rend vite compte de ce qu'elles peuvent faire. Ce qui permet cependant vraiment à ces équipes de faire leur travail d'arraisonnement, ce sont les frégates elles-mêmes.

Les frégates possèdent la manoeuvrabilité et la vitesse voulues pour participer à ce genre d'opérations. Certains des navires que nous arraisonnons sont très gros. Ils sont en fait énormes. Ils sont de la taille des navires qui entrent et qui sortent du port de Halifax régulièrement.

Je me suis retrouvé dans la situation où l'un de ces navires se trouvait à 100 verges de ma proue et j'ai dû faire machine arrière à toute vapeur pour m'enlever de son chemin et prévenir une collision. Tous les arraisonnements dont nous avons parlé et qui ont été portés à la connaissance du comité ont jusqu'ici été de nature administrative.

Lorsqu'il s'agit d'arraisonnement tactique et que le capitaine du navire ne collabore pas, si l'on veut manifester la volonté nationale d'intervenir, la vitesse et la manoeuvrabilité et la capacité que vous donne un gros navire pour vous rapprocher et pour faire machine arrière lorsqu'un problème survient sont des éléments tout à fait essentiels.

Sur les côtes Est et Ouest, les conditions environnementales exigent l'utilisation d'un navire d'une certaine taille si l'on veut effectuer des arraisonnements. Tout un ensemble de facteurs

allow you to be in a position to conduct boardings. There is a whole range of factors that dictate the size of the ship and the capability of the boarding teams.

Senator Wiebe: Do we, as a country, maintain at all times at least one frigate on each coast to ensure that if there is such a huge ship approaching our shore that needs interdiction, that that can be done, or have we ever put ourselves in the situation where one ship has been in dry dock and the rest of them have been out serving?

RAdm. Davidson: There is a ship on each coast 24 hours a day, 7 days a week, 365 days a year that is designated as the ready-duty ship, and it is alongside and on eight hours' notice. It is ready to go within that time, at the maximum. We use both the coastal defence vessels and the frigates for this. A ready-duty ship is predominantly a frigate/destroyer function. If a coastal defence vessel is designated, then there is a frigate on standby to back that up.

Senator Wiebe: My final question is completely out of the blue, but I would like your view on it. Should the Canadian Coast Guard be amalgamated with the Canadian Navy to provide one agency responsible for our coastal defence?

RAdm. Davidson: I think the subsequent speaker from the Coast Guard, since that is his parish, will be the person to talk to.

Senator Wiebe: I want to get the navy's view on this.

RAdm. Davidson: The navy's view, senator, is that we have complementary tasks. We have clear roles and responsibilities that the Government of Canada has given us.

I could see circumstances in which it would be useful for us to have the opportunity to exercise a centralized command and control force for specific operations. That is not ownership. We do not see any circumstance in which it would be advantageous to have those maritime branches of the government merged into one.

Senator Wiebe: If asked to, I am sure that you could do it, but would the navy personnel be happy to do it?

RAdm. Davidson: We are not in the expansion business, senator. We have a job to do. We have a mandate and we have tools. We are not seeking to take over anybody else right now.

Capt. Williams: Senator, if I could just add, the Coast Guard provides for maritime safety. Your navy provides for your freedom.

Senator Wiebe: Just explain that to me.

RAdm. Davidson: Safety and freedom?

Senator Wiebe: Yes.

RAdm. Davidson: That is like asking, "What is justice?"

influent sur la taille du navire et les capacités des équipes d'arraisonnement.

Le sénateur Wiebe: Déployons-nous à tout moment une frégate sur chaque côte pour nous assurer que nous sommes en mesure d'intercepter un gros navire s'il y a besoin de le faire, ou nous sommes-nous déjà retrouvés dans la situation où un navire était en cale sèche pendant que les autres étaient en service?

Le Cam Davidson: Un bâtiment de garde est déployé sur chaque côte 24 heures par jour, 7 jours par semaine et 365 jours par année. Le navire doit pouvoir être déployé dans un délai maximal de huit heures. Nous avons recours tant aux navires de défense côtière qu'aux frégates. Ce sont surtout les frégates/destroyers qui sont des navires de garde. Si un navire de défense côtière est désigné bâtiment de garde, il peut compter sur l'appui d'une frégate.

Le sénateur Wiebe: Ma dernière question vient de nulle part, mais j'aimerais que vous y répondiez. La Garde côtière canadienne et la Marine canadienne devraient-elles être fusionnées pour assurer ensemble notre défense côtière?

Le Cam Davidson: Vous devriez poser la question au témoin suivant qui représente la Garde côtière.

Le sénateur Wiebe: J'aimerais le point de vue de la Marine sur cette question.

Le Cam Davidson: Le point de vue de la Marine, sénateur, est que nos deux organismes ont des rôles complémentaires. Le gouvernement du Canada nous a attribué des rôles et des responsabilités très clairs.

Je peux songer à des situations où il serait bon qu'il y ait un commandement et un contrôle centralisés dans le cas d'opérations précises. Cela n'exige pas une amalgamation. Je ne peux pas envisager de circonstances où il serait avantageux que ces deux branches maritimes du gouvernement ne fassent qu'une.

Le sénateur Wiebe: Je suis sûr que cela se ferait si on vous le demandait, mais est-ce que cette mesure plairait au personnel de la Marine?

Le Cam Davidson: Nous ne voulons pas étendre nos opérations, sénateur. Nous avons une tâche à accomplir. Nous avons un mandat et nous avons les outils voulus pour le réaliser. Nous ne cherchons pas pour l'instant à nous fusionner à un autre organisme.

Le Capt Williams: Sénateur, permettez-moi d'ajouter que la Garde côtière s'occupe de la sécurité maritime. Notre Marine doit veiller à protéger notre liberté.

Le sénateur Wiebe: Expliquez-moi quelle est la différence.

Le Cam Davidson: Entre la sécurité et la liberté?

Le sénateur Wiebe: Oui.

Le Cam Davidson: C'est comme si vous demandiez qu'est-ce que la justice?

The Chairman: I have a feeling, colleagues, that we are heading down a long road that has too many ash cans on it.

Senator Forrestall: Mighty interesting, mind you.

Senator Wiebe: That is part of our problem.

The Chairman: You are quite right.

Senator Smith: I would like to thank our panel for their collective overview. It is very helpful in giving us some background on what the navy is all about.

Now I do not have any first-hand military experience, other than my notorious Bosnia training. Perhaps it is because of my legal background that when I am looking at anything, I like to understand the basics. Let me give you some insights on my perspective and my thinking.

In a nutshell, I think that today's existing military establishments were historically created, maintained and developed to deal with traditional military threats. By that, I mean other military forces. That is logical. Why would it be otherwise?

Therefore, you have an organization that was developed in recent years for us to play our role in the Cold War. Then in the early 1990s, almost overnight, something happened that was unthinkable to us when we were growing up. The Cold War evaporates. There is almost a contest between all these former Warsaw Pact countries to see which one can get into NATO first.

I think perhaps the biggest challenge of military establishments in general, including Canada, and in NATO countries mainly, is whether whatever money we have to spend on the military is being spent in the most strategic way to address our current military challenges. Whatever the amount is, we generally hear pleas for more help in particular areas, and that is normal. It is normal for all areas of government.

What are those challenges right now? It is not the Cold War. It is not conventional, traditional military forces.

In addition to the Cold War scenario, Canada — and Canada is somewhat unique here — has had this peacekeeping role that goes back half a century. It is a role of which I as a Canadian feel very proud and want to see us maintain.

Also, I think Canadians expect the military, wherever it is logical and useful and practical, to play some role in the new war on terrorism in general.

Here we are in Halifax. Here we are with the navy. When I, a simple Toronto fellow not familiar with all this, think of the navy, I think first of Halifax. I think of Esquimalt. Halifax is sort of the heart. Let me give an example.

Le président: J'ai l'impression, collègues, que nous nous engageons sur un terrain glissant semé d'écueils.

Le sénateur Forrestall: C'est pourtant très intéressant.

Le sénateur Wiebe: Cela fait partie du problème.

Le président: Vous avez raison.

Le sénateur Smith: J'aimerais remercier notre groupe de témoins qui nous a donné un bon aperçu du rôle de la Marine.

Je ne compte moi-même pas d'expérience militaire autre que la fameuse formation que j'ai suivie en Bosnie. C'est peut-être parce que j'ai fait des études de droit que je veux toujours aller au fond des choses lorsque j'examine une question. Permettez-moi de vous faire part de ma réflexion sur le sujet.

En un mot, je crois que les établissements militaires actuels ont été créés au départ pour répondre à des menaces militaires traditionnelles. Je songe évidemment à la menace que constituent d'autres forces militaires. C'est logique. Pourquoi en serait-il autrement?

Nos forces militaires ont donc été conçues pour que nous jouions notre rôle dans la guerre froide. Au début des années 90, presque du jour au lendemain, quelque chose s'est produit qui nous semblait impensable lorsque nous grandissons. La guerre froide a pris fin. Tous ces anciens pays du Pacte de Varsovie rivalisent presque les uns avec les autres pour voir quel sera le premier à faire partie de l'OTAN.

Je crois que le plus grand défi auquel font maintenant face les établissements militaires en général, y compris ceux du Canada et en particulier ceux des pays de l'OTAN, est de voir si les ressources financières que nous affectons dans le domaine militaire sont dépensées de la façon qui nous permet le mieux de relever les défis auxquels nous sommes confrontés au plan militaire. Comme c'est le cas pour tous les autres secteurs gouvernementaux, ces ressources ne sont jamais considérées suffisantes. C'est normal.

Quels sont les défis de nature militaire auxquels nous sommes maintenant confrontés? La guerre froide n'existe plus. La menace ne provient donc pas de forces militaires traditionnelles.

Outre la question de la guerre froide — et le Canada se trouve dans une situation unique à cet égard — il y a celle du rôle de gardien de la paix que le Canada joue depuis un demi-siècle. C'est un rôle dont je suis très fier comme Canadien et dont je souhaite le maintien.

Je pense aussi que les Canadiens s'attendent à ce que les forces armées, chaque fois que c'est logique, utile et pratique qu'elles le fassent, jouent un rôle dans la nouvelle guerre contre le terrorisme de façon générale.

Nous voici à Halifax. Nous voici avec des représentants de la Marine. Quand quelqu'un comme moi qui vient de Toronto pense à la Marine, il pense d'abord à Halifax. Il pense aussi à Esquimalt. Halifax est vraiment le lieu par excellence de la Marine. Permettez-moi de vous donner un exemple.

Here we are this morning. We have not heard one word about something that occurred in recent years about which I have wondered a fair amount, and that is the acquisition of these submarines.

Now surely those submarines were designed for a Cold War era. The British chose to mothball them, presumably for valid reasons. I am familiar with the official reasons. We never heard anything about them here this morning.

Let us just use the submarines as a litmus paper test of whether the navy thinks whatever amount of money they receive is being strategically spent on Canada's current military challenges. We have not heard anything. Are they relevant to a post-9/11 world? I mean on the peacekeeping side.

Give me a comfort level that there is some relevance to spending money on submarines in this new era that none of us would have anticipated when we were growing up.

RAdm. Davidson: Let me answer your submarine-specific question in a broader context. Let me begin with a very short anecdote.

Thirteen years ago I was the captain of HMCS *Kootenay* in the Pacific. I was part of a group of four ships that went to visit the Russian port city of Vladivostok.

In 1990, Vladivostok, within the then Soviet Union, was still a closed city. No Western warship had visited that city since 1936. Canada was the first nation to break that prohibition and send naval ships there.

It was, without any exaggeration, the most extraordinary event of my professional career — the sense of sailing into that harbour through huge Russian ships lined with their crews and flags up, going in with a chart that had one line of soundings and nothing on the shore and so on, and to experience the welcome that we received from that city. There were thousands and thousands of visitors and the way that Russian officers opened up their ships was extraordinary. It was evident to every person in that task group that the world order had changed.

Equally, I will never forget Canada Day, 1990, in the middle of the Pacific Ocean with all my crew on the upper deck and sailors coming up to me and say, "Boss, are we going to have a job later on? The Cold War, as we knew it, is over and the world order has changed. Will we still have a job?"

We returned home later in July and went on leave, these questions dangling over many of us. Ten days later the Iraqis invaded Kuwait. Eleven days later the people on board my ship started to remove equipment to send it to the East Coast for installation in *Terra Nova*.

Nous voici réunis ce matin. On ne nous a pas dit un seul mot au sujet d'une décision qui a été prise ces dernières années et sur laquelle je me suis beaucoup interrogé et c'est celle de l'acquisition des sous-marins.

Ces sous-marins ont sûrement été conçus pour la guerre froide. Les Britanniques ont décidé de les mettre au rancart sans doute pour des raisons valides. Je connais les raisons officielles qui ont été données. On ne nous a rien dit ce matin au sujet des sous-marins.

Prenons l'exemple des sous-marins et voyons si la Marine pense que l'argent qui lui est donné est vraiment utilisé de la meilleure façon possible pour relever les défis militaires auxquels fait face le Canada à l'heure actuelle. On ne nous a rien dit à leur sujet. Ces sous-marins ont-ils un rôle à jouer dans le monde d'après le 11 septembre? Je parle des opérations du maintien de la paix.

Expliquez-moi pourquoi il est utile d'acheter des sous-marins compte tenu du fait que nous vivons maintenant dans une nouvelle époque qu'aucun d'entre nous ne pouvait prévoir quand nous grandissions.

Le Cam Davidson: Permettez-moi de replacer la question des sous-marins dans un contexte plus large. Permettez-moi d'abord de vous faire part d'une courte anecdote.

Il y a 13 ans, j'étais capitaine du NCSM *Kootenay*, basé dans le Pacifique. J'ai fait partie d'un groupe de quatre navires qui s'est rendu au port russe de Vladivostok.

En 1990, Vladivostok, à l'époque de l'Union soviétique, était toujours une ville fermée. Aucun navire de guerre occidental ne s'y était rendu depuis 1936. Le Canada a été le premier pays à envoyer des navires de guerre dans ce port.

Je peux dire sans exagérer qu'il s'est agi de l'événement le plus extraordinaire de toute ma carrière. Nous sommes entrés dans ce port qui était bordé d'énormes bateaux russes dont le pavillon battait au vent et dont l'équipage nous saluait. Nous avons été accueillis à bras ouvert. Des milliers de personnes ont assisté à notre arrivée et les officiers russes nous ont ouvert leurs navires de façon extraordinaire. Chaque membre de ce groupe a pris conscience du fait que le monde avait changé.

Je n'oublierai jamais non plus le jour de la Fête nationale en 1990 alors que je me trouvais au milieu de l'océan Pacifique. Tous les membres de l'équipage et les marins étaient sur le pont supérieur et me demandaient s'ils auraient toujours un emploi étant donné que la guerre froide était maintenant terminée.

Nous sommes rentrés au pays en juillet et nous avons pris nos vacances. Bon nombre d'entre nous se posaient ces questions. Dix jours plus tard, les Irakiens envahissaient le Koweït. Onze jours plus tard, les membres de mon équipage commençaient à préparer l'équipement qui devait être envoyé sur la côte Est pour être installé sur le *Terra Nova*.

The purpose of this little anecdote is simply to illustrate that more changed in 1990-91 than just a wall coming down. The whole world order changed. We find that we are not necessarily dealing with nation states that have their own intrinsically developed weapons and capabilities.

We are dealing with countries or organizations that have access to substantial financial resources. There are a great many countries around the world with very successful and profitable arms sale industries or industries that sell extremely sophisticated equipment. We find ourselves deploying in areas where the threat to your ship may be from aircraft, from missiles based ashore or from mines that have been produced by erstwhile friends.

The threat environment in which we work is different. It is no less real than that in which we were trained to operate during the Cold War.

This is one of the realities that we face when we deploy ships overseas. Circumstances will change in the course of an extended deployment. We sent a task group in October 2001 to deal with the threat of an exodus — choose your numbers — of the real possibility that the Taliban/al-Qaeda leadership could be trying to escape by sea or that there would be infractions of the embargoes that were in place in the Gulf.

While the ships were there, tensions rose, as they do periodically, between India and Pakistan. Again, this is purely illustrative. We found ourselves on the periphery of, if not a region of conflict, at least a region in which tensions were dramatically rising.

A submarine transited the area during that time. It was our ships that followed it, tracked it and kept its progress clearly known to the rest of the coalition.

The submarine capability that we are reintroducing to Canada now is an integral part of a balanced fleet capability. What you see right here in Halifax now, what you see on the West Coast, is not the result of an accidental accumulation. You have a task group that is self-supporting, can go anywhere the government wants and is not dependent on another country to provide its air defence or anti-submarine defence. We can go anywhere, and do anything, the government asks of us, stay there for a long time and be self-supporting. We can take a large part of Canadian diplomacy and deploy it abroad.

Submarines are part of a balanced capability. They are not Cold War relics. We have used them in the past for intelligence gathering. There is nothing quite as effective as a periscope popping up beside a fishing vessel on Georges Bank or on the tail of the Bank to demonstrate that we know exactly where you are and what you are doing. If we do not like it we will put the fisheries department officers on board.

The submarine capability is important for us in a couple of other areas. It is a tool that we can bring to future coalition operations. Various allies used conventional submarines to great

Cette petite anecdote vise simplement à vous faire prendre conscience du fait que ce qui a changé en 1990-1991, ce n'est pas simplement qu'un mur s'est écroulé. L'ordre mondial tout entier a changé. Nous ne faisons pas nécessairement face à des États-nations qui possèdent leurs propres armes et leurs propres capacités d'intervention.

Nous faisons affaire à des pays ou à des organismes qui ont accès à d'importantes ressources financières. Il existe un grand nombre de pays au monde qui possèdent des industries d'armement très rentables et qui vendent un équipement très perfectionné. Nous déployons nos navires dans des régions où la menace provient d'aéronefs, de missiles aéroportés et de mines qui ont été produits par des pays qui étaient nos alliés.

La menace actuelle est bien différente de ce qu'elle était, mais elle n'est pas moins réelle que lors de la guerre froide.

Voilà l'une des réalités à laquelle nous faisons face lorsque nous déployons nos navires à l'étranger. Les circonstances changent lors d'un déploiement prolongé. En octobre 2001, nous avons envoyé un groupe opérationnel pour empêcher l'exode — choisissez le nombre qui convient — des dirigeants du régime taliban et d'al-Qaïda qui auraient pu s'échapper par la mer ou pour empêcher une violation de l'embargo qui avait été imposé à l'Irak.

Pendant que nos navires étaient dans le golfe, la tension a augmenté comme c'est le cas périodiquement entre l'Inde et le Pakistan. Nous nous sommes trouvés à la périphérie d'une région qui n'était peut-être pas en conflit, mais d'une région où la tension augmentait de façon marquée.

Un sous-marin est passé dans cette région à ce moment. Ce sont nos navires qui l'ont suivi et qui ont tenu le reste de la coalition au courant de ses déplacements.

Une flotte équilibrée compte des sous-marins et c'est pourquoi le Canada a remplacé les sous-marins qu'il avait. Ce que vous voyez à Halifax et ce que vous voyez sur la côte Ouest n'est pas le résultat du hasard. Vous avez un groupe opérationnel qui est autonome, qui peut être déployé là où le gouvernement le souhaite et qui ne compte sur aucun autre pays pour assurer sa défense aérienne ou sa défense anti-sous-marine. Nous pouvons aller là où l'on nous demande d'aller, y demeurer pendant longtemps et être autonomes. Nous pouvons affirmer la présence du Canada à l'étranger.

Les sous-marins constituent une partie d'une flotte équilibrée. Il ne s'agit pas de reliques de la guerre froide. Nous avons eu recours dans le passé aux sous-marins pour recueillir des renseignements de sécurité. Rien n'est aussi efficace qu'un périscope qui s'élève à côté d'un navire de pêche sur les Bancs de Georges ou sur la queue des Grands Bancs pour faire savoir à un navire qu'on sait exactement où il est et ce qu'il fait. Si nous n'aimons pas ce que nous voyons, nous plaçons des agents du ministère des Pêches à bord.

Nous attachons de l'importance aux sous-marins pour deux ou trois autres raisons. Il s'agit d'un outil que nous pouvons utiliser dans le cadre d'opérations futures de la coalition. Divers alliés ont

effect: for intelligence gathering, in support operations in the Adriatic, when the operations against former Yugoslavia were taking place and a range of other areas.

There is a potential in the future for us to put special forces aboard. They are also a niche component. Our American and British allies no longer have conventional submarines. Yet there are all kinds of countries in the world — 45 of them — that operate submarines. We always say that if you want to sink a big ship, the best way to do it is to put water in the bottom and not let air out the top. A submarine is a hugely powerful and capable asset.

For the Americans and the British, who no longer have conventional submarines, the possibility of working in areas in which there are hostile submarines is frankly very real. This is a capability that we can bring to the table as an important part of our potential coalition contributions.

Therefore, my sense is that this is a different world. It is not a less dangerous or less complex world than that of the early 1990s.

Senator Smith: It is a very thorough answer and I appreciate it. What I am trying to get at, and I do not argue with any of the things you are saying, is does the amount of cash they require equate with their rank as a spending priority? Maybe it is not fair to ask you that question, but I will anyway.

RAdm. Davidson: Let me give you a straight, simple sailor's answer to a simple Toronto question. We got a tremendous deal with these submarines, senator, do not let anybody tell you differently. We essentially got four boats for probably less than the cost of building one new one, had we generated a brand-new construction program.

They have been upgraded and brought back into service in the U.K. The last one is nearing completion right now. We are employing them when they come back here. One is going to sea later this week for training of qualified submariners. Then we put the Mark 48 torpedo system and various other Canadian improvements in them.

They will be a platform that will be of great service to Canada. They were a very cost effective way of acquiring that.

Senator Atkins: I would like to pursue the submarine question further. Are you telling us that at this moment, three out of the four submarines are operational?

RAdm. Davidson: No, senator, they are not. We are currently moving through the planned, programmed conversion and reactivation process. We have three of the boats here in Canada now.

utilisé les sous-marins traditionnels avec beaucoup de succès: pour la collecte de renseignements de sécurité, pour appuyer des opérations dans l'Adriatique dirigées contre l'ex-Yougoslavie et pour toute une gamme d'autres raisons.

Il est possible que des forces spéciales soient déployées à bord des sous-marins dans l'avenir. Des sous-marins constituent aussi un élément spécialisé. Nos alliés américains et britanniques n'ont plus de sous-marins classiques. Il y a cependant 45 pays au monde qui ont toujours des sous-marins. Nous disons toujours que la meilleure façon de couler un gros navire, c'est de mettre de l'eau dans sa cale et de ne pas laisser d'air s'échapper par le haut. Un sous-marin est un actif très puissant et d'une grande utilité opérationnelle.

Les Américains et les Britanniques n'ont plus de sous-marins classiques, mais la possibilité que leurs forces aient à intervenir dans les régions où se trouveront des sous-marins hostiles est très réelle. Le fait que nous possédions des sous-marins peut nous permettre de jouer un rôle très utile au sein de la coalition à laquelle nous appartenons.

Certes, nous vivons dans un monde qui a changé, mais il n'est pas moins dangereux et moins complexe que ce qu'il était au début des années 90.

Le sénateur Smith: Je vous remercie de cette réponse fort complète. Je ne conteste rien de ce que vous avez dit, mais doit-on vraiment considérer les sous-marins comme une priorité de dépense? Je ne devrais peut-être pas vous poser cette question, mais je le fais tout de même.

Le Cam Davidson: Permettez-moi de répondre directement comme marin à cette question simple venant d'une personne de Toronto. Nous avons fait un très bon achat en achetant ces sous-marins, sénateur, et que personne ne vous dise le contraire. Nous avons acquis quatre sous-marins pour le prix d'un seul sous-marin si nous avions décidé de construire nous-mêmes des sous-marins neufs.

Ces sous-marins ont été mis à niveau au Royaume-Uni et l'un d'entre eux est de nouveau en service. Le dernier sous-marin est presque prêt. Nous les utiliserons dès que nous les aurons. L'un des sous-marins ira en mer cette semaine et servira à la formation de sous-marinières. On installera ensuite le système de torpilles Mark 48 et diverses autres pièces d'équipement canadiennes.

Ces sous-marins seront très utiles au Canada. Nous les avons aussi acquis à bon prix.

Le sénateur Atkins: J'aimerais que nous poursuivions la discussion sur les sous-marins. Venez-vous de nous dire que trois sous-marins sur quatre sont maintenant opérationnels?

Le Cam Davidson: Non, sénateur. Nous réalisons actuellement les opérations planifiées et programmées de conversion et de réactivation des sous-marins. Nous en avons trois actuellement au Canada.

HMCS *Victoria* left Halifax at the end of June. She completed an 8,000-mile trip through the Panama Canal and all the way up the West Coast. She did not lose one day through malfunction or delay due to mechanical difficulty.

She is in Victoria right now. She is in a work period and will be conducting operations as we get ready for the weapons certification program later this year.

We have HMCS *Windsor*, which is nearing the end of her Canadianization program. She is in the dockyard here and we will commission her on October 4 in Halifax. She is due to complete her work period in November and then start the trials program that will bring her to operational capability next year.

HMCS *Cornerbrook* was commissioned on June 30 in Newfoundland, the same day the *Victoria* sailed. She has been employed for several months now in getting young men and women trained up and qualified for service in submarines. She will be the next one to go into the modernization program.

That is the status of the boats right now. We will declare them operational later in 2004 when we have completed the weapons firing program. That is going in accordance with the schedule that we set.

Senator Atkins: We have been told that the total cost of upgrading the submarines would be over a billion dollars. When you add between \$11 billion and \$12 billion to the budget for the Department of National Defence, that is a substantial investment in that equipment.

RAdm. Davidson: That is an inaccurate comparison and bad math, if I may be very direct.

Senator Atkins: Which is the bad math — the budget for the Department of National Defence?

RAdm. Davidson: Senator, with all respect, the way you are presenting it is not accurate. This does not come out of our annual operating funds. This was a procurement program over a number of years. The money that you quoted includes the procurement cost, a substantial part of which was traded off in kind against British Army costs for training in Western Canada.

So no, this is not one-twelfth of the annual operating budget. I have heard figures that suggest that other countries that have engaged in slightly larger submarine procurement programs have in fact expended the equivalent of over \$5 billion to generate a new program.

Dollars out for procurement and total program costs, modest in comparison with the total cost of other options for procuring this capability, do not represent one-twelfth of the year's operating budget for DND.

Senator Atkins: Well I accept the fact that it can be amortized over two or three years. Ultimately, what is the cost of upgrading these submarines?

Le NCSM *Victoria* a quitté Halifax à la fin juin. Il a effectué une traversée de 8 000 milles par le canal de Panama jusqu'à la côte Ouest, et n'a pas perdu un seul jour pour cause de panne, ni subi le moindre retard pour cause de problème mécanique.

Il est actuellement à Victoria, en période d'activité, et va réaliser diverses opérations en préparation du programme de certification des armements prévu pour cette année.

Le NCSM *Windsor* achève son programme de canadienisation. Il se trouve au chantier naval et nous le mettrons en service le 4 octobre à Halifax. Sa période de travaux doit s'achever en novembre. Nous amorcerons alors un programme d'essais qui devrait l'amener à sa pleine capacité opérationnelle l'année prochaine.

Le NCSM *Cornerbrook* a été mis en service le 30 juin à Terre-Neuve, le jour du départ du *Victoria*. Il fonctionne depuis plusieurs mois et sert à l'entraînement et à la qualification de jeunes militaires au service sous-marinier. C'est le prochain sous-marin qui doit subir le programme de modernisation.

Voilà quel est le statut de nos submersibles à l'heure actuelle. Nous allons les déclarer opérationnels en 2004 une fois terminé le programme de tir. Nous respectons notre échéancier.

Le sénateur Atkins: On nous a dit que l'amélioration des sous-marins allait coûter plus d'un milliard de dollars. Si on ajoute de 11 à 12 milliards de dollars au budget du ministère de la Défense nationale, c'est un investissement considérable.

Le Cam Davidson: En toute franchise, c'est une comparaison boiteuse et un calcul erroné.

Le sénateur Atkins: Qu'est-ce qui est un calcul erroné? Le budget du ministère de la Défense nationale?

Le Cam Davidson: Sauf votre respect, sénateur, vous présentez les choses de façon inexacte. Ce montant ne vient pas de notre budget annuel de fonctionnement. Il vient d'un programme d'acquisition étalé sur plusieurs années. Le montant que vous citez comprend le coût d'acquisition, dont une bonne partie correspond à un échange en nature avec l'Armée britannique qui s'entraîne dans l'Ouest canadien.

Ce n'est donc pas un douzième du budget de fonctionnement annuel. J'ai entendu citer des chiffres qui semblent indiquer que d'autres pays, dont les programmes d'acquisition de sous-marins sont légèrement supérieurs aux nôtres, ont en fait dépensé l'équivalent de plus de 5 milliards de dollars pour lancer un nouveau programme.

Les coûts de l'acquisition et de l'ensemble du programme, qui restent modestes par rapport au coût total des autres options qui nous auraient donné une capacité équivalente, ne représentent pas un douzième du budget de fonctionnement annuel du ministère de la Défense nationale.

Le sénateur Atkins: Je conçois qu'on puisse amortir ce coût sur deux ou trois ans. Mais en définitive, quel est le coût total du reconditionnement de ces sous-marins?

RAdm. Davidson: I will have to defer to the budget figures. I simply cannot tell you off the top of my head what project costs have been incurred and I would be inaccurate if I attempted to give you our package on that. I can obtain that from the project staff and would be happy to share that with you.

Senator Atkins: Cdr. Earnshaw, you have stated that interdepartmental communication has improved, yet you suggest that, if I may paraphrase, although the will is now there, there are limited secure communications between the various government departments involved in national maritime security.

We have heard of a project called MIMDEX, which is supposed to improve secure communications among Canadian government departments. Can you provide the committee with some information on this project, its status and possible implementation?

Cdr. Earnshaw: I do not have the exact dates when MIMDEX will be implemented. I understand that it is to be in the next few years. What I will do is hunt down those data and provide them to the committee.

We do not expect to see anything on the secure communications side and that particular type of equipment for the next few years. However, a CSIS system has currently been installed in the four departments that have intelligence organizations, those being DND, RCMP, CSIS and CCRA.

We now have the ability to do secure file transfers, so it is a step in the right direction. We do not have instantaneous e-mail access or the ability to conduct discussions over secure communications. We can transfer a file to the appropriate operations centre. That is a big leap forward because it enables us to do this from individual operations centres instead of having to always get together to discuss the situation.

MIMDEX will add a more substantial capability in the future that will permit a more broad exchange of information in the intelligence field with OGDs.

Senator Atkins: Capt. Williams, would you have any suggestions as to what changes might be made to domestic law that would increase the mandate of the navy to secure our coast?

Capt. Williams: I am not a lawyer and my experience with the law is confined to projecting Canadian values and our commitment to the international rule of law.

Senator Atkins: You are a practitioner.

Capt. Williams: I have tried to explain the context for my understanding of the application of Canadian law in a crisis circumstance. I can tell you what I believe to be the requirement, but I am not sure of it because of my limited understanding of domestic law. It is simply not my forte.

Le Cam Davidson: Il faut se reporter aux chiffres du budget. Je ne peux pas vous indiquer de mémoire la partie des coûts du projet qui ont déjà été engagés et je risquerais de me tromper en avançant un chiffre. Je peux obtenir les données réelles des responsables du projet et je me ferai un plaisir de vous en faire part.

Le sénateur Atkins: Commandant Earnshaw, vous avez dit que les communications interministérielles s'étaient améliorées, mais vous semblez indiquer, sauf erreur, que bien qu'on note une volonté nouvelle, la sécurité des communications entre les différents ministères participant à la sécurité maritime nationale reste limitée.

Nous avons entendu parler d'une projet appelé MIMDEX qui est censé améliorer la sécurité des communications entre les ministères canadiens. Pouvez-vous donner au comité quelques renseignements sur ce projet, sur son statut et sur son éventuelle mise en œuvre?

Le Captf Earnshaw: Je ne sais pas exactement quand le projet MIMDEX doit être mis en œuvre. Ce sera sans doute au cours des prochaines années. Je vais m'informer et je communiquerai avec le comité.

En ce qui concerne la sécurité de communications, nous ne nous attendons pas à voir le nouveau matériel en place avant quelques années. Cependant, on installe actuellement un nouveau système relevant du SCRS dans les quatre services qui ont des unités de renseignements, à savoir la Défense nationale, la GRC, le SCRS et l'ADRC.

Nous sommes désormais en mesure de sécuriser les transferts de dossiers; c'est donc un pas dans la bonne direction. Nous n'avons pas instantanément accès aux échanges de courrier électronique et nous ne sommes pas en mesure de mener des discussions sur les communications protégées. Nous pouvons envoyer un dossier à un centre opérationnel donné. C'est un projet considérable, car cela nous permet de le faire à partir de n'importe quel centre opérationnel, au lieu de devoir nous réunir pour parler de la situation.

Le projet MIMDEX va nous doter d'une capacité supplémentaire considérable qui nous permettra d'échanger davantage d'information du domaine du renseignement avec les autres ministères.

Le sénateur Atkins: Capitaine Williams, avez-vous des idées à nous proposer quant aux changements à apporter à la législation canadienne pour élargir le mandat de la Marine en matière de défense de notre littoral?

Le Capt Williams: Je ne suis pas avocat et mon expérience du droit se limite à la promotion des valeurs canadiennes et à notre engagement à respecter le droit international.

Le sénateur Atkins: Vous êtes quand même un praticien.

Le Capt Williams: J'ai essayé d'exposer ma compréhension de l'application du droit canadien en situation de crise. Je peux vous indiquer ce dont nous avons besoin à mon avis, et je ne suis pas certain car je n'ai qu'une connaissance limitée du droit canadien. Ce n'est pas mon domaine d'expertise.

The requirement is quite simple, that if a crisis evolves off either coast or in our Arctic, the Canadian Navy simply needs to use the national imperative that is given to us to execute the task. That is the simple answer.

Largely, that boils down to a national imperative and a political imperative. Like anything else, the navy will be ready to respond at fairly short notice, at immediate notice, in some cases, to protect Canadian interests and Canadian citizens, both in our adjacent ocean areas and outside of our ocean frontiers.

That is the requirement. Is the mechanism in place to do so? I am not sure. I think so. Our actions in the past, I think, have reinforced that. We are ready to go when the government calls on us to execute a task.

Senator Atkins: I am sure that is the case. Thank you.

Senator Forrestall: Do you carry a legal expert with you? How do you handle these questions?

RAdm. Davidson: We try to do as much ahead of time as we can. When we send a ship off for operations in which there could be a potential for us to face either an issue with a vessel from another nation or some other complex situation, we have a process by which the ship is given very clear instructions for controlled use of force and engagement, which we call the "rules of engagement."

Legal advice is central as that process is reviewed. That is part of the staff functions in my headquarters and up through to the chain of command in Ottawa.

In some circumstances, a staff commander at sea may have a legal officer embarked on the spot.

Capt. Williams: Senator, if I can add to that, during my first operational tour in the Persian Gulf I had legal staff on board, a lawyer who was working directly for me and challenging me at every opportunity to make sure that I understood exactly the laws within the context and the environment in which I was operating. He was on board for about three weeks.

During my second deployment in the Gulf I had access to legal staff with Cdr. Earnshaw, and I asked for them to come over for the first week after I arrived back in the theatre, once again just to challenge me to make sure that I was operating within the right mindset and framework.

Senator Banks: I know that you do not bump into things, but within Canadian waters, in either of those layered approaches that you were talking about, if you are the captain of a ship, which you recently were, do you have the freedom to take action when you see or understand that something is wrong? Do you need to get, as you have described it, an imperative? Is that an order or permission from somebody? Can you act on the spot now? Do you have that discretion?

Capt. Williams: The short answer is "No, I do not," and I think that in any Western democracy, that is the way you want to have it. If I am operating off the East Coast or the West Coast and I

Le besoin est bien simple: si une crise se produit au large de nos côtes ou dans l'Arctique, la Marine canadienne devra simplement se prévaloir de l'impératif national qui nous est imparti pour exécuter la tâche. Voilà la réponse en résumé.

En définitive, on en revient à un impératif national et à un impératif politique. En tout état de cause, la Marine doit être prête à réagir dans les plus brefs délais, voire immédiatement dans certains cas, pour protéger les intérêts canadiens et la population canadienne aussi bien dans les zones océaniques littorales qu'en plein océan.

Voilà le besoin. Les mécanismes nous permettant d'agir sont-ils en place? Je n'en suis pas certain, mais je crois qu'ils le sont. Nos actions antérieures ont renforcé notre capacité actuelle. Nous sommes prêts à intervenir lorsque le gouvernement nous demandera d'agir.

Le sénateur Atkins: Je n'en doute pas. Merci.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous un juriste dans votre entourage? Comment traitez-vous ces questions?

Le Cam Davidson: Nous essayons toujours d'avoir une longueur d'avance. Quand nous envoyons en mission un navire qui risque de se trouver confronté à un navire étranger ou à une situation complexe, ce navire reçoit des instructions précises concernant l'utilisation de la force; c'est ce qu'on appelle les «règles d'engagement».

Les avis juridiques sont essentiels dans ce processus. Ils sont confiés au personnel de mon état-major et transmis par la voie hiérarchique à Ottawa.

Dans certaines circonstances, le commandant en mer peut être accompagné d'un juriste.

Le Capt Williams: Sénateur, j'aimerais ajouter que pendant la première mission opérationnelle dans le golfe Arabo-Persique, j'avais un juriste à bord, un avocat qui travaillait directement pour moi et qui vérifiait à tout moment si j'avais bien compris la législation applicable et l'environnement dans lequel je fonctionnais. Il est resté à bord pendant trois semaines environ.

Lors de mon deuxième déploiement dans le golfe, le commandant Earnshaw et moi-même avons pu consulter des juristes et je leur ai demandé de se joindre à nous pendant la première semaine de mon arrivée sur place, pour qu'eux aussi puissent me mettre à l'épreuve et s'assurer que j'agissais à l'intérieur des bons paramètres.

Le sénateur Banks: Je sais que vous n'êtes pas irréfléchi, mais en ce qui concerne les approches multidimensionnelles dont vous avez parlé, si vous êtes capitaine d'un navire qui se trouve dans les eaux canadiennes, êtes-vous libre d'intervenir si vous constatez un problème? Avez-vous besoin d'un impératif, comme vous l'avez dit? S'agit-il d'un ordre ou d'une autorisation? Est-ce que vous pouvez agir immédiatement? Avez-vous des pouvoirs discrétionnaires?

Le Capt Williams: Non. Et je pense que dans toute démocratie occidentale, c'est beaucoup mieux ainsi. Si je suis en opération au large de la côte Est ou de la côte Ouest et que je constate un acte

observe an act that I believe to be illegal under either Canadian domestic law or international law, then it is my responsibility to report that to the appropriate authorities. That would be the first step in the overall governmental response.

Ultimately, perhaps, I might be tasked to stand by to embark an RCMP emergency team, a Department of Customs and Immigration team or an environmental team that would be flown out to me to enhance my ability to respond. The short answer is “No, I wait for direction from my command authorities.”

Senator Banks: This may be unfair and maybe it is a wrong analogy, but if a policeman sees something wrong he does not have to phone somebody to get permission to do something about it.

RAdm. Davidson: There are two levels that I would apply to this. The context of what we have been discussing here involves cases where there are strictly laid out jurisdictional areas and responsibilities within Canadian law.

Our Canadian Forces officers are not empowered as peace officers. Those responsibilities lie in other areas.

What we are talking about here, and if I understand correctly the sense of your questioning, is if we see a violation of a fisheries dispute, pollution or some other transgression within our waters, can we do something about that. Capt. Williams has laid out the limitations of our activity, as you know.

There are obviously other areas where you would and should expect the navy to act very decisively — if there are emergency circumstances at sea requiring assistance. We periodically transit through areas where piracy, believe it or not, is a real threat.

In circumstances where ships’ captains are forced to deal with issues that involve life and limb and so on, it is part of their mandate and part of their responsibility to act decisively and on the spot.

Senator Banks: Just so that we are clear, the jurisdictional difficulty here is not as between, for example, a province and the federal government or between one nation and another nation. It is between agencies of the federal government.

The Chairman: Obviously, admiral, this is an area that is of interest to us. We will pursue it further. If I understood correctly, you will provide the committee with more information regarding the cost of the submarine fleet. Commander, you will provide us with further information regarding MIMDEX. We look forward to receiving that. We would like to thank you, admiral, and the officers who accompanied you today to the hearing. We appreciate your information very much.

I would like to take this occasion to say that we as a committee, and as members of the Parliament of Canada, want to convey to you our pride in and respect for the work that you and the men and women who work for you are doing. We think it is

illégal aux termes du droit canadien ou du droit international, je dois en faire rapport aux autorités compétentes. Ce sera la première étape de la réaction des autorités canadiennes.

Il se peut que par la suite, je reçoive l’ordre de mettre en panne et d’accueillir à mon bord une équipe d’urgence de la GRC, des Douanes ou de l’Immigration ou de spécialistes de l’environnement qui vont arriver par hélicoptère et qui vont me permettre de mieux réagir à la situation. Mais en résumé, je vous réponds «Non, je dois attendre les instructions de mes supérieurs hiérarchiques».

Le sénateur Banks: La comparaison est peut-être abusive, mais si un policier constate un problème, il n’a pas à téléphoner pour obtenir l’autorisation d’intervenir.

Le Cam Davidson: Je pourrais vous répondre à deux niveaux. Dans les cas dont nous parlons ici, les questions de compétence et les responsabilités sont bien définies en droit canadien.

Les officiers des Forces armées canadiennes n’ont pas les mêmes pouvoirs que les policiers. Leurs responsabilités ne relèvent pas du même domaine.

Si je comprends bien le sens de votre question, nous parlons ici d’un conflit de pêche, d’un problème de pollution ou d’une infraction quelconque constatée à l’intérieur de nos eaux, et vous voulez savoir si nous pouvons intervenir. Le capitaine Williams a déjà évoqué les limites de notre activité.

Il y a évidemment d’autres circonstances où l’on s’attend à ce que la Marine agisse de façon décisive; c’est notamment le cas des situations d’urgence en mer qui nécessitent des secours. Il nous arrive périodiquement de transiter par des zones où — on a du mal à y croire — la piraterie constitue une réelle menace.

Dans les circonstances où le capitaine d’un navire se trouve confronté à une situation de vie ou de mort, il a pour mandat et pour responsabilité de prendre immédiatement toutes les mesures qui s’imposent.

Le sénateur Banks: Soyons clairs: le problème de juridiction qui se pose ici n’a rien à voir avec les relations entre une province et le gouvernement fédéral ou entre deux nations. Il s’agit des rapports entre différents organismes fédéraux.

Le président: Évidemment, amiral, c’est un sujet qui nous intéresse. Nous allons l’approfondir. Si je comprends bien, vous allez fournir au comité d’autres renseignements concernant le coût des sous-marins. Commandant, vous allez nous donner de l’information concernant le projet MIMDEX. Nous y tenons. Je tiens à vous remercier, vous et les officiers qui vous ont accompagné aujourd’hui. Vos explications nous sont très utiles.

J’en profite pour vous faire part de la fierté et du respect qu’inspire aux membres du comité et aux parlementaires canadiens ce que vous-même et ceux qui sont placés sous vos ordres font pour le Canada. C’est tout à fait remarquable. Nous

outstanding. We think that that message is not delivered frequently enough and we would like to deliver it to you personally in the hopes that you will convey it to those who work for you. Thank you very much, sir.

RAdm. Davidson: Thank you, senator, and members of the committee.

The Chairman: Colleagues, I introduced everyone earlier. We are joined by Senator Michael Meighen from Ontario, a successful lawyer and businessman appointed to the Senate in 1990. He is an active member of the community, serving as Chancellor of the University of King's College and as past chair of the Stratford Festival. He has a strong background in defence matters and is Chair of the Subcommittee on Veterans' Affairs. He is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce that is examining ways to improve corporate governance.

Our next witness this morning is Mr. Larry Wilson, Regional Director, Canadian Coast Guard. Mr. Wilson graduated from the Canadian Coast Guard College in Sydney in 1975 and has been in his current position since late 1998.

Mr. Wilson, welcome to the committee. If you have a short opening statement, you may commence whenever you are ready.

Mr. Larry Wilson, Regional Director, Maritimes, Canadian Coast Guard: Honourable senators, it is my intent today to briefly reiterate the Coast Guard's mandate and role with respect to maritime security, as you have already received much of that information in previous testimony from Coast Guard representatives.

I will then outline how the Coast Guard, Maritimes Region, contributes to Canada's maritime security through its programs and services as well as our participation in numerous security-related initiatives on the East Coast.

As you are already aware, the Coast Guard is a national institution providing service in maritime safety, protection of the marine and freshwater environments, facilitating maritime commerce, supporting marine scientific excellence and supporting Canada's maritime priorities.

We provide a visible sign of Canadian sovereignty through the presence of our ships and aircraft. There are four principal acts that provide the government with the power to legislate and the Coast Guard with its regulatory mandates for its programs and services.

You have already been provided with details on Coast Guard programs and I will briefly list some of the key activities. They are: search and rescue, boating safety, ice breaking and route assistance, communications and traffic services, aids to navigation, environmental protection and response, navigable waters protection, shipping channel safety, support to

estimons que ce message n'est pas assez souvent formulé et nous tenons à vous en faire part personnellement, dans l'espoir que vous le transmettiez à tout votre entourage. Merci beaucoup.

Le Cam Davidson: Je vous remercie et je remercie les membres du comité.

Le président: Sénateurs, j'ai déjà présenté tous nos témoins. Nous accueillons le sénateur Michael Meighen de l'Ontario; c'est un homme d'affaires et un avocat célèbre, qui a été nommé au Sénat en 1990. C'est un membre actif de sa communauté, qui a été chancelier de l'Université de King's College et qui a présidé le Festival de Stratford. C'est un spécialiste des questions de défense et il préside le Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est également membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce qui étudie actuellement les améliorations à apporter à la gouvernance des sociétés.

Le témoin suivant est M. Larry Wilson, directeur régional de la Garde côtière canadienne. M. Wilson a obtenu son diplôme du Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney en 1975 et il occupe son poste actuel depuis la fin de 1998.

Monsieur Wilson, soyez le bienvenu devant le comité. Si vous voulez faire une déclaration, vous pouvez commencer quand vous serez prêt.

M. Larry Wilson, directeur régional, Maritimes, Garde côtière canadienne: Honorables sénateurs, j'ai l'intention, aujourd'hui, de rappeler brièvement le mandat et le rôle de la Garde côtière en matière de sécurité maritime, puisque vous avez déjà reçu l'essentiel de cette information lors de précédentes comparutions de représentants de la Garde côtière.

Je vais ensuite indiquer de quelle façon la région des Maritimes de la Garde côtière contribue à la sécurité maritime du Canada grâce à ses programmes et services et à sa participation à plusieurs initiatives mises en place sur la côte Est dans le domaine de la sécurité.

Comme vous le savez, la Garde côtière est une institution nationale qui s'occupe de sécurité maritime, de protection de l'environnement en milieu marin et en eau douce, de stimulation du commerce maritime, de soutien à l'excellence des sciences marines et de réalisation des priorités maritimes du Canada.

Nous montrons une marque tangible de la souveraineté canadienne par la présence de nos navires et de nos avions. Quatre lois habilitent le gouvernement à légiférer dans le domaine de la Garde côtière et à réglementer son mandat, ses programmes et ses services.

On vous a déjà présenté les détails des programmes de la Garde côtière, et je me contenterai d'en énumérer brièvement quelques activités essentielles. Ce sont la recherche et le sauvetage, la sécurité maritime, le déglacage et l'assistance à la navigation dans les glaces, les services de communications et de trafic maritimes, les aides à la navigation, la protection et l'intervention

conservation and protection and ocean science, and support to other government programs and departments.

The Canadian Coast Guard, Maritimes Region, is comprised of approximately 1,160 employees and 747 Coast Guard auxiliary volunteers. We have three bases of operations, three marine communications and traffic services centres, one regional operations centre, one joint rescue coordination centre and four environmental response depots.

There are approximately 236 lighthouses in the Maritimes, of which 42 are what we would consider major light stations, and over 4,800 fixed and floating aids to navigation.

The Maritimes region has eight large and 20 small vessels, nine search and rescue bases, six seasonal inshore rescue boats and seven helicopters. We also operate and maintain Canso Canal.

In the package that was presented to you, there should be a slide with a map of the Maritimes region on which the various bases, locations of the search and rescue facilities and so on are depicted.

I would like to talk a little now about the fleet, because as I have mentioned previously, we have eight large vessels, two of which are major icebreakers, the CCGS *Louis St. Laurent* and CCGS *Terry Fox*. Both are deployed in the Arctic during summer operations and in the Gulf of St. Lawrence during winter operations.

In addition, we have two light icebreakers or major navais tenders. These are multi-mission-capable vessels of significant size, the CCGS *Edward Cornwallis* and *Sir William Alexander*.

We also have one medium navais tender light icebreaker, the CCGS *Earl Grey*, and also one offshore research and survey vessel, *The Hudson*, which operates out of the Bedford Institute of Oceanography, along with one coastal research and survey vessel, *The Matthew*, and one offshore fisheries research vessel, the CCGS *Alfred Needler*, which recently suffered a fire on board and is no longer in service at the moment. We are assessing the damage to that particular vessel.

That makes up the complement of large vessels in the Maritimes region fleet. In addition to the large vessel fleet, we have a number of small vessels, including one small navais tender. We have seven multi-task high endurance lifeboats strategically stationed around the Maritimes region. That will be increased to nine, with one spare vessel, in the next year.

We have three multi-task lifeboats that are currently filling in until the three new vessels arrive in the next year. We have three inshore fisheries research vessels and also one multi-task fisheries cutter operating out of Grand Manan, the CCGS *Camilla*.

environnementales, la protection des eaux navigables, la sécurité des chenaux de navigation, l'appui aux secteurs de la conservation, de la protection et de l'océanographie ainsi que l'appui aux autres programmes gouvernementaux et aux ministères.

La région des Maritimes de la Garde côtière canadienne compte environ 1 160 employés et 747 auxiliaires bénévoles. Nous avons trois bases d'opération, trois centres de services de communications et de trafic maritimes, un centre régional des opérations, un centre de coordination des opérations de sauvetage et quatre dépôts d'intervention environnementale.

On y trouve 236 phares, dont 42 sont ce que l'on peut considérer comme des grands phares, et plus de 4 800 aides fixes et flottantes à la navigation.

La région des Maritimes dispose d'une flotte de huit grands navires et de 20 petits navires, de neuf centres des services opérationnels, de six bateaux de sauvetage côtiers et de sept hélicoptères. Nous assurons également l'exploitation et l'entretien du canal Canso.

Dans la documentation qui vous a été remise, vous devriez trouver une feuille où figure la carte de la région des Maritimes avec nos différentes bases, nos installations de recherche et de sauvetage, et cetera.

J'aimerais maintenant vous dire quelques mots de la flotte, dont j'ai dit tout à l'heure qu'elle comptait huit grands navires dont deux brise-glace lourds, le CCGS *Louis St. Laurent* et le CCGS *Terry Fox*. Les deux sont déployés dans l'Arctique pendant l'été et dans le Golfe du Saint-Laurent pendant l'hiver.

Nous avons aussi deux brise-glace légers — gros baliseurs. Ce sont des navires polyvalents de grandes dimensions, le CCGS *Edward Cornwallis* et le *Sir William Alexander*.

Nous avons aussi un baliseur moyen — brise-glace léger, le CCGS *Earl Grey*, ainsi qu'un navire hauturier de recherche et de relevé, le *Hudson*, qui a son port d'attache à l'Institut océanographique de Bedford, un navire semi-hauturier de recherche et de relevé, le *Matthew*, et un navire hauturier de recherche sur les pêches, le CCGS *Alfred Needler*, qui a été récemment mis hors service à cause d'un incendie à bord. Nous sommes en train d'évaluer les dommages à bord de ce navire.

Voilà de quoi se compose notre flotte de gros navires dans la région des Maritimes. En plus de ces gros navires, nous avons des petits navires dont un petit baliseur. Nous avons sept canots de sauvetage multitâche à grand rayon d'action qui sont positionnés dans des endroits stratégiques à la périphérie de la région. D'ici un an, nous en aurons neuf, plus un navire de réserve.

Nous avons trois autres canots de sauvetage multitâche dont nous nous servons dans l'attente des trois nouveaux qui doivent entrer en service d'ici un an. Nous avons trois navires côtiers de recherche sur les pêches et un petit cotre multitâche au port de Grand Manan, le CCGS *Camilla*.

In addition, we have a number of other small fisheries patrol vessels that we operate for fisheries enforcement. They are strategically located throughout the Maritimes region.

Our fleet of helicopters includes five MBB 105s, one Bell 212 and one Bell Long Ranger.

As you have heard from a number of previous witnesses, the Coast Guard's contribution to maritime security is limited by a number of factors, the first of which is our mandate. We are not a paramilitary organization. We do not have either peacekeeping powers or enforcement authority.

We do not have the authority to stop or board vessels caught in the performance of illegal acts at sea except for the authority granted to us under the pollution prevention officer powers by Transport Canada.

The Coast Guard does not have the capability to perceive inshore/near-shore security gaps and we have no mandate for surveillance of Canada's economic zone. Port security is a Transport Canada port authority responsibility. That is our first limitation.

The second, of course, is the fleet. The current fleet is already over-tasked. There is no untapped capacity within the Coast Guard fleet in the Maritimes region. We can barely meet the current safety service requirement that is our mandate.

The current fleet is not designed for a weapons fit. There are issues regarding the speed of the vessels and their capability and endurance that limit its effectiveness in support of security operations.

In the area of personnel, our crews are not trained as peace officers, nor are they trained to use weapons. There are Canada Labour Code and international safety management issues with respect to putting civil servants in harm's way. It would take decades to create a U.S. Coast Guard type of service, requiring significant investment and, in effect, creating a second navy.

That being said, the Coast Guard can and does add value to marine security in a supporting role. We have the organization, the operational readiness culture and communication and information systems to support marine security requirements.

Previous Coast Guard representatives at this committee have discussed the four categories of marine security activities related to coastal defence that are used to classify initiatives within the Interdepartmental Marine Security Working Group, of which the Coast Guard is part.

I would like to discuss these categories in turn and explain to you the Coast Guard, Maritimes Region's, contribution to each of these.

À cela s'ajoute un certain nombre de petits patrouilleurs qui surveillent les pêches. Ils sont positionnés de façon stratégique dans l'ensemble de la région des Maritimes.

Notre flotte d'hélicoptères comprend cinq MBB 105, un Bell 212 et un Bell Long Ranger.

Comme plusieurs autres témoins l'ont dit précédemment, la contribution de la Garde côtière à la sécurité maritime est limitée par plusieurs facteurs, notamment par son mandat. Nous ne sommes pas un organisme paramilitaire. Nous n'avons ni pouvoir de maintien de la paix, ni autorité pour faire respecter la loi.

Nous ne sommes pas habilités à arraisonner ou à accoster les navires qui se livrent à des activités illégales en mer, à moins que des pouvoirs nous soient conférés par des agents de prévention de la pollution de Transports Canada.

La Garde côtière n'est pas habilitée à constater les lacunes du dispositif de sécurité côtier ou semi-hauturier et nous n'avons pas pour mandat d'assurer la surveillance de la zone économique du Canada. La sécurité dans les ports relève de la responsabilité de Transports Canada en matière d'administration portuaire. Voilà la première de nos contraintes.

La deuxième est due, évidemment, à la flotte. Notre flotte est déjà surexploitée. Dans la région des Maritimes, elle ne présente plus la moindre capacité disponible. Nous pouvons à peine répondre aux exigences actuelles de service que comporte notre mandat en matière de sécurité.

Notre flotte n'est pas conçue pour être armée. Elle pose des problèmes quant à la vitesse, la capacité et le rayon d'action des navires, qui limitent son efficacité quand elle doit participer à des opérations de sécurité.

Dans le domaine du personnel, nos équipages ne reçoivent pas une formation d'agents de la force publique et ne sont pas entraînés au maniement des armes. En plaçant des fonctionnaires en situation dangereuse, on risque de contrevenir au Code du travail du Canada et de soulever des questions de gestion de la sécurité internationale. La création d'un service semblable à la Garde côtière américaine prendrait plusieurs décennies, nécessiterait un investissement important et obligerait en fait le Canada à créer une deuxième marine.

Cela étant dit, la Garde côtière apporte une contribution de valeur ajoutée à la sécurité maritime dans un rôle de soutien. Nous avons l'organisation, la capacité opérationnelle et les systèmes de communication et d'information nécessaires pour jouer un rôle d'appui face aux exigences de la sécurité maritime.

D'autres représentants de la Garde côtière ont présenté au comité les quatre catégories d'activité concernant la défense du littoral qui servent à classer les initiatives au sein du groupe de travail interministériel dans le domaine du secteur marin, dont la Garde côtière fait partie.

J'aimerais énumérer ces catégories puis expliquer la contribution de la région des Maritimes de la Garde côtière à chacune d'entre elles.

The first category is domain awareness, which speaks to surveillance and situational awareness. The information the Coast Guard gathers from vessel pre-arrival reports required under our Eastern Canada vessel traffic services zone regulations, commonly referred to as ECAREG — and I will attempt to avoid acronyms as much as possible, senator — as well as from other areas like AIS, or automated information systems, and vessel traffic systems contribute to the recognized maritime picture that is compiled and fused at the navy's joint operations surveillance and information centre here in Halifax, as was discussed by my colleagues a short time ago.

This information is shared with other intelligence agencies. Coast Guard vessels and aircraft can provide positive identification of high interest vessels and track their progress. We support the Canadian Forces and the RCMP Coastal Watch Program by observing, recording and reporting vessel contacts.

Along with Provincial Airlines, as was pointed out earlier, and other resources we have in the region such as our own helicopter flights, we support the enforcement community with surveillance information. We also are preparing for participation in upcoming intelligence surveillance and reconnaissance exercises in 2004.

In the responsiveness category, the most recent example of Coast Guard platform support to other government departments in the Maritimes region is the *Wadi Al Arab* incident, where a Coast Guard cutter transported officers from the RCMP and Health Canada to a ship that had a potential anthrax situation on board and was quarantined at anchor outside Halifax Harbour. Communications with the *Wadi Al Arab* were conducted through the Coast Guard communications and traffic centre in Dartmouth. A 1,000-meter exclusion zone was established around the ship and monitored by a Coast Guard vessel.

The Coast Guard is currently negotiating with the RCMP for an opportunity to provide them with life-cycle management of their new catamaran vessel currently under construction. It is one of the Commissioner-class vessels.

Furthermore, the Coast Guard also provided the RCMP with a surplus vessel that is being used for their Coastal Watch Program as well as a patrol vessel. This was the CCGS *Ferguson*.

These are some of the areas where we have demonstrated our responsiveness to the needs of our colleagues in other departments and agencies.

With respect to the third area of safeguarding and denying access to Canada in the marine transportation system, our communications and traffic services centre in Dartmouth receives pre-arrival reports 96 hours and 24 hours prior to vessel entry into Canadian waters. We will notify the appropriate

La première catégorie est celle de la connaissance du domaine, où il est question de surveillance et de connaissance des situations. L'information recueillie par la Garde côtière grâce aux rapports préalables à l'arrivée des navires conformément au Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'est du Canada, couramment appelé ECAREG — je vais éviter les acronymes dans la mesure du possible, sénateurs — et grâce à d'autres sources, comme les systèmes d'information automatisés et les systèmes de gestion du trafic maritime, contribue à dresser un portrait fidèle de la situation maritime qui est diffusé au centre de surveillance et d'information des opérations conjointes de la Marine à Halifax, dont mes collègues vous ont parlé il y a quelque temps.

Nous partageons cette information avec d'autres services de renseignement. Les navires et les avions de la Garde côtière peuvent identifier les navires suspects et suivre leur progression. Nous participons au programme de surveillance côtière des Forces canadiennes et de la GRC dans un rôle de soutien, en interceptant, en enregistrant et en signalant les communications des navires.

Comme les compagnies aériennes, ainsi qu'on l'a signalé tout à l'heure, grâce notamment à notre flotte d'hélicoptères, nous fournissons aux autorités policières les renseignements résultant de nos activités de surveillance. Nous nous préparons également à participer aux exercices de surveillance et de reconnaissance des services de renseignement prévus en 2004.

En matière de réactivité, l'exemple le plus récent d'opérations de soutien de la Garde côtière auprès d'un autre ministère dans la région des Maritimes est apporté par l'incident du *Wadi Al Arab*, à l'occasion duquel un cotre de la Garde côtière a transporté des agents de la GRC et de Santé Canada jusqu'à un navire à bord duquel on soupçonnait la présence de germes d'anthrax et qui était placé en quarantaine au large du port de Halifax. Les communications avec le *Wadi Al Arab* ont été établies grâce au centre de communications de la Garde côtière de Dartmouth. La Garde côtière a imposé une zone d'exclusion de 1 000 mètres autour du *Wadi Al Arab* et l'a fait surveiller par un de ses navires.

La Garde côtière négocie actuellement avec la GRC la possibilité d'assurer la gestion du cycle de vie du nouveau catamaran que la GRC fait construire actuellement. C'est un navire de la classe commissaire.

Par ailleurs, la Garde côtière a également fourni à la GRC un navire excédentaire qu'elle utilise dans le cadre de son programme de surveillance côtière, ainsi qu'un patrouilleur, le CCGS *Ferguson*.

Voilà certains des domaines où nous avons fait la preuve de notre empressement à répondre aux besoins de nos collègues des autres ministères et organismes.

En ce qui concerne le troisième secteur de la protection et du contrôle de l'accès au territoire canadien dans le réseau des transports maritimes, notre centre des communications et du trafic maritime de Dartmouth reçoit des préavis d'arrivée dans les 96 heures et dans les 24 heures qui précèdent l'entrée d'un navire

agencies of any high interest vessels or special interest vessels requesting clearance.

In particular, if any of these agencies send us a notice asking us to alert them immediately if a vessel that they are interested in should request clearance, we will make sure that happens.

The Maritimes region fleet provides a deterrent to terrorist or criminal acts through a clearly identifiable federal presence and a visible symbol of Canadian sovereignty within the economic zone and the Arctic.

On the fourth area, of collaboration, the Coast Guard is strongly supportive of the current interdepartmental approach to maritime security. The Maritimes region, in particular, has played a very active role in various initiatives to improve the flow of marine security information and intelligence.

We are members of the federal council security committees in both Nova Scotia and New Brunswick, which meet on a semi-official basis to discuss security issues.

The Nova Scotia committee sponsored the Atlantic series of interdepartmental security exercises that were held in May, September and November of 2002, with another exercise to be held in October of this year.

The threat assessment group, which was mentioned previously this morning, known as the TAG, is an RCMP-led initiative consisting of four key departments, the RCMP, CSIS, DND and CCRA.

This particular group is sometimes known as TAG-plus-one. When they meet to assess a threat, if they need to call on an agency like the Coast Guard for support, we will make ourselves available, either to transport a member of the team or to assist in any investigation.

TAG meets upon notification of a potential threat or incident, determines which other departments and agencies should be involved and develops the appropriate response plan. We ensure that the TAG has the appropriate contact information for the Canadian Coast Guard and will liaise with the group as required.

The Eastern Canada interdepartmental marine operations committee was revitalized under the chairmanship of the Coast Guard, Maritimes Region, and has now established links with the Interdepartmental Marine Security Working Group and the Pacific interdepartmental marine operations committee.

With representation from eight federal departments and agencies in all four Atlantic provinces, this particular committee meets three times per year to discuss and improve aspects of regional interdepartmental marine operations related to vessel usage, training, facilities, exercises, communications and information sharing.

dans les eaux canadiennes. Nous signalons aux organismes compétents tout navire présentant un intérêt particulier ou tout navire qui demande une préautorisation.

En particulier, si l'un de ces organismes nous envoie un avis nous demandant de le prévenir immédiatement si un navire auquel il s'intéresse demande une préautorisation, nous nous y conformons rigoureusement.

La flotte de la région des Maritimes exerce un effet dissuasif contre tout acte terroriste ou criminel par sa présence très visible qui symbolise la souveraineté canadienne dans la zone économique et dans l'Arctique.

Dans le quatrième secteur, celui de la collaboration, la Garde côtière accorde un appui vigoureux à la collaboration interministérielle en matière de sécurité maritime. La région des Maritimes a joué un rôle particulièrement actif au sein des diverses initiatives visant à améliorer la circulation de l'information et du renseignement sur la sécurité maritime.

Nous sommes membres des comités de sécurité du conseil fédéral en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, qui se réunissent de façon quasi officielle pour discuter de problèmes de sécurité.

Le comité de Nouvelle-Écosse a commandité les exercices interministériels de sécurité pour l'Atlantique qui se sont déroulés en mai, en septembre et en novembre 2002, ainsi que l'exercice qui s'est tenu en octobre cette année.

Le groupe d'évaluation des menaces, dont il a déjà été question ce matin, est une initiative de la GRC qui réunit quatre ministères clés, à savoir la GRC, le SCRS, la Défense nationale et l'Agence des douanes et du revenu du Canada.

Ce groupe est parfois appelé TAG-plus-one. Lorsqu'il se réunit pour évaluer une menace, la Garde côtière se met à sa disposition s'il en a besoin pour assurer le transport d'un membre de l'équipe ou pour participer à une enquête.

Le groupe se réunit lorsqu'il est informé d'une menace ou d'un incident éventuel, il décide si d'autres ministères ou organismes doivent participer à l'opération et il élabore un plan d'action. Nous veillons à ce qu'il ait tous les renseignements nécessaires pour communiquer avec la Garde côtière, et nous assurons la liaison avec lui.

Le Comité interministériel des opérations maritimes de l'Est du Canada a été revitalisé sous la présidence de la région des Maritimes de la Garde côtière et a établi des liens avec le Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime et avec le Comité interministériel des opérations maritimes du Pacifique.

Ce comité, où sont représentés huit ministères et organismes fédéraux dans les quatre provinces de l'Atlantique, se réunit trois fois par an pour coordonner les opérations maritimes interministérielles régionales concernant l'utilisation des navires, la formation, les installations, les communications et l'échange de renseignements.

One of the initiatives of this committee is to examine, at the Coast Guard's suggestion, the development of an interdepartmental "lessons-learned" system to provide for more efficient tracking and implementation of recommended improvements to interdepartmental cooperation and collaboration, based on the knowledge gained from various exercises as well as real-life operations.

The Coast Guard, Maritimes Region, provides the chair of the regional interdepartmental concept of marine operations subcommittee of this particular committee. The intent is to produce by October of this year a concept of operations that will provide the required guidance and framework for interdepartmental marine operations in the Atlantic region and will serve as a reference document for the threat assessment group.

The Maritimes region joint operations centre, a Coast Guard, Maritimes Region, initiative, recognizes the value of interdepartmental cooperation and collaboration and builds these principles into a proposal for a new joint regional operations centre envisaged as part of the new Government of Canada building being looked at for the BIO complex.

Again, in March 2001 we brought all of the departments and agencies together to take a look at the value of a joint operations centre as part of this new Government of Canada building. Certainly everyone recognized the value of doing that, in particular for dealing with situations like emergency response.

You heard previous presenters talk this morning about CANMARNET. We are a major contributor to the information available on CANMARNET and a member of the users group, another subcommittee of the Eastern Canada interdepartmental maritime operations committee.

Questions were posed this morning to my colleagues in the military with respect to MIMDEX. We participated in the Interdepartmental Maritime Security Working Group-sponsored study on MIMDEX, known as the maritime information management and data exchange system, with a view to improving the conductivity, the quality and the timeliness of information shared with other departments.

We provide continued input and receive updates on the issue through a number of fora.

On June 19, the Coast Guard, Maritimes Region, participated in a surveillance workshop hosted by DND that was followed immediately by senior Coast Guard representation and participation in the Seapower Conference, which is held annually at Dalhousie University. This year's conference focused on continental security in Canada/U.S. relations and, in particular, examined the maritime perspectives, challenges and opportunities in this area.

L'une des tâches de ce comité consiste à étudier, selon une proposition de la Garde côtière, la mise en oeuvre d'un système interministériel de mise en valeur de l'expérience acquise au cours des différents exercices et des interventions réelles qui devraient permettre de contrôler plus efficacement la mise en oeuvre des améliorations recommandées en matière de coopération interministérielle.

La Garde côtière, région des Maritimes, préside au concept interministériel régional des opérations maritimes du sous-comité de ce comité en particulier. L'intention est de produire d'ici décembre de cette année un concept d'opération qui nous donnera les balises et le cadre nécessaires aux opérations maritimes interministérielles dans la région de l'Atlantique et qui servira de document de référence pour le groupe d'évaluation des menaces.

Le centre régional conjoint des opérations des Maritimes, une initiative de la Garde côtière et de la région des Maritimes, reconnaît la valeur de la coopération et de la collaboration interministérielles et inclut ces principes dans une proposition visant à installer un nouveau centre régional conjoint des opérations dans les nouveaux édifices du gouvernement du Canada dans le complexe BIO.

Encore une fois, en mars 2001, nous avons réuni les représentants de tous les ministères et organismes afin d'examiner la valeur d'un centre conjoint des opérations dans ce nouvel immeuble du gouvernement du Canada. Tous ont reconnu la valeur de cette mesure surtout dans le cas de situations d'urgence.

D'autres témoins ce matin vous ont parlé de CANMARNET. Nous sommes l'un des principaux fournisseurs d'information disponible sur CANMARNET et nous sommes membres du groupe d'utilisateurs, un autre sous-comité du Comité interministériel des opérations maritimes de l'Est du Canada.

Vous avez posé des questions ce matin à mes collègues des forces armées au sujet de MIMDEX. Nous avons participé à l'étude parrainée par le Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime sur MIMDEX, c'est-à-dire le système d'information de gestion maritime et d'échange de données dans le but d'améliorer l'échange d'information avec les autres ministères sur le plan de la conductibilité, de la qualité et de la rapidité.

Nous continuons à contribuer à la question et à recevoir des mises à jour par plusieurs moyens.

Le 19 juin, la Garde côtière, région des Maritimes, a participé à un atelier sur la surveillance organisé par la Défense nationale et suivi immédiatement par une présentation par des officiers supérieurs de la Garde côtière et la participation à la conférence Seapower qui se tient tous les ans à l'Université Dalhousie. La conférence de cette année a porté sur la sécurité continentale dans les relations Canada-États-Unis et, plus particulièrement, a examiné, du point de vue maritime, les perspectives, les défis et les occasions dans ce domaine.

A revised joint Canada/U.S. agreement was signed in May 2003. This agreement with the U.S. Coast Guard, on a joint response to environmental incidents affecting both countries, has been in existence for quite some time. This allows border agencies or regions of both the U.S. Coast Guard and our Coast Guard that share or border on our waterways an opportunity to look at ways and means of responding to an environmental incident that threatens each other's jurisdiction.

Another example of collaborative approaches in the region is the Atlantic regional security symposium, which was hosted by the Land Forces Atlantic Headquarters at its militia training centre in Aldershot, Nova Scotia. Over 100 representatives from government departments and agencies with security roles attended. The symposium addressed security issues of mutual concern within Atlantic Canada in order to enhance the collective ability to anticipate, prevent and effectively react to crises.

One of the recommendations of the symposium that has been effectively implemented is the Atlantic series of interdepartmental marine security exercises I just spoke about. We have had three and we have one coming up in October.

Coast Guard, Maritimes Region, has been and will continue to be an integral participant in these exercises.

We also provide an additional area of collaboration through our training support to other government departments. We have over the past 10 years provided fast rescue craft training to numerous other government departments and agencies such as the RCMP, DND, Environment Canada and Parks Canada, as well as municipal police and fire departments. As far away as Peel, Ontario, for example, we have provided training to some of the municipal police forces in the use of fast rescue craft. DND, the RCMP and CCRA have also used Coast Guard ships in support of their maritime-security-related training requirements.

This, Mr. Chairman, concludes my presentation and I will be pleased to answer any of your questions.

Senator Cordy: Thank you very much, Mr. Wilson, for appearing before our committee today in Nova Scotia. My first couple of questions are simply for information gathering. You mentioned that you have 747 Coast Guard volunteers. What type of work would a volunteer do with the Coast Guard?

Mr. Wilson: These are auxiliary members. They are not public servants or civil servants. They are volunteers and very well organized across Canada. Every Coast Guard region has its group of volunteers, managed by a board of directors. They have a national president. They are primarily used for search and rescue response. Most of the volunteers in the Maritimes region are fishermen, which stands to reason, since they have very

Une entente conjointe révisée Canada-États-Unis a été signée au mois de mai 2003. Cette entente avec la garde côtière américaine prévoyant une intervention conjointe lors d'incidents environnementaux qui touchent les deux pays existe depuis quelque temps déjà. Elle permet aux organismes ou régions sous l'autorité de la garde côtière américaine et de notre garde côtière qui partagent des voies navigables ou qui les longent, d'examiner les façons de réagir à un incident environnemental qui menace le territoire de l'un ou de l'autre.

Un autre exemple de l'approche de coopération dans la région, c'est le symposium sur la sécurité de la région de l'Atlantique organisé par le Quartier général des Forces terrestres de l'Atlantique à son centre de formation de la Milice à Aldershot en Nouvelle-Écosse. Plus de 100 représentants de ministères et organismes gouvernementaux qui jouent un rôle dans le domaine de la sécurité ont participé à cet événement. Dans le cadre de ce symposium, on s'est penché sur les questions de sécurité d'intérêt mutuel à l'intérieur de la région de l'Atlantique du Canada afin d'améliorer notre capacité collective à anticiper, prévenir et réagir en situation de crise.

L'une des recommandations du symposium à être mise en oeuvre, ce sont les exercices interministériels de sécurité maritime dans la région de l'Atlantique dont je viens de parler. Nous avons eu trois tels exercices et il y en aura un autre en octobre.

La Garde côtière, région Maritimes, a été et continuera à être un participant intégral dans ces exercices.

Il y a un autre secteur de collaboration et c'est l'aide à la formation que nous offrons aux autres ministères. Depuis dix ans, nous offrons une formation sur l'utilisation des embarcations rapides de sauvetage à nombre d'autres ministères et organismes gouvernementaux tels que la GRC, le MDN, Environnement Canada et Parcs Canada ainsi qu'aux services municipaux de police et d'incendie. Dans des endroits aussi éloignés que Peel en Ontario par exemple, nous avons fourni une formation à certains membres des forces policières municipales sur l'utilisation des embarcations rapides de sauvetage. Le MDN, la GRC et l'ADRC ont également utilisé des bateaux de la Garde côtière dans le cadre de leurs activités de formation en sécurité maritime.

Voilà, monsieur le président, qui termine mon exposé et je serai heureux de répondre à toutes vos questions.

Le sénateur Cordy: Merci beaucoup, monsieur Wilson, d'avoir bien voulu comparaître devant le comité aujourd'hui à partir de la Nouvelle-Écosse. Mes premières questions visent simplement à recueillir de l'information. Vous avez mentionné que vous aviez 747 bénévoles à la Garde côtière. Quel genre de travail font les bénévoles de la Garde côtière?

M. Wilson: Il s'agit de membres auxiliaires. Il ne s'agit pas de fonctionnaires ou d'agents publics. Ce sont des bénévoles qui sont très bien organisés partout au Canada. Chaque région de la Garde côtière a son groupe de bénévoles, dirigé par un conseil d'administration. Il y a un président national. On fait essentiellement appel aux bénévoles pour les activités de recherche et de sauvetage. La plupart des bénévoles de la région

capable vessels, for the most part, understand the environment in which they operate and are capable of responding to search and rescue incidents.

The way the system works is that as soon as the rescue coordination centre in Halifax officially calls upon them, they are reimbursed for out-of-pocket expenses. That is the only funding that they get. Their vessels, as well as they themselves, are insured in the event that something should happen to them or their personal property while they are conducting a search and rescue response.

Senator Cordy: These would be the fishermen who worked, for example, on the Swissair disaster, that type of thing?

Mr. Wilson: That is correct.

Senator Cordy: Do they apply to be volunteers, is that how it would work?

Mr. Wilson: They have a recruitment system in place through their own organization and their board of directors. They also have zone directors. For example, the region is broken up into a number of auxiliary zones, each having its own director and committee structure reporting to a regional board of directors, and then a national board of directors. They are very independent and a quite effectively and professionally managed organization.

Occasionally, in consultation with the rescue coordination centre and Coast Guard management in the region, we will assess gaps in coverage. In other words, if we see a particular area of the coastline that we feel is not adequately covered by auxiliary members, we will try to encourage recruitment through the auxiliary to fill that gap, because they are quite an effective search and rescue response organization.

Senator Cordy: Would you also have to go through a security check to become a volunteer?

Mr. Wilson: Not to my knowledge. They certainly have to demonstrate that they meet very stringent requirements pertaining to vessel equipment and certification. They also go through a series of training exercises through their organization. They conduct exercises on a regular basis, and we have had them do so with military aircraft, with our own search and rescue vessels, just to ensure that they are well trained and capable of responding.

I am not aware of any system of security clearance.

Senator Cordy: Just another question for my personal information, please. I have driven over the Canso Causeway many times, but I did not realize the Coast Guard was in charge of the Canso Canal. What exactly is the responsibility?

des Maritimes sont des pêcheurs, ce qui se comprend, puisqu'ils possèdent des navires très fonctionnels et pour la plupart sont familiaux avec le milieu, ils sont capables de réagir lors d'incidents.

Cela fonctionne de la façon suivante: aussitôt que le centre de coordination du sauvetage à Halifax leur téléphone officiellement, ils touchent le remboursement de leurs menues dépenses. C'est tout ce qu'ils touchent. Leurs navires ainsi qu'eux-mêmes sont assurés dans l'éventualité où quelque chose leur arriverait à eux ou à leurs biens personnels pendant qu'ils participent à une activité de recherche et de sauvetage.

Le sénateur Cordy: Ce serait des pêcheurs qui ont travaillé par exemple dans le cas du désastre de Swissair?

M. Wilson: En effet.

Le sénateur Cordy: Est-ce que vous demandez des bénévoles, est-ce ainsi que cela fonctionne?

M. Wilson: Leur propre organisation et leur conseil d'administration ont en place un système de recrutement. Il y a également des directeurs de zone. Par exemple, la région est divisée en zones auxiliaires, chacune dotée de son propre directeur et d'une structure de comité qui relève d'un conseil d'administration régional et du conseil d'administration national. L'organisation est très indépendante et gérée de façon efficace et professionnelle.

À l'occasion, en consultation avec le centre de coordination des sauvetages et la gestion de la Garde côtière de la région, nous constatons qu'il y a des failles dans la couverture. En d'autres termes, si nous voyons qu'une région particulière de la côte n'a pas une couverture adéquate, faute de membres auxiliaires, nous tentons d'encourager le recrutement de bénévoles afin de combler cette lacune parce qu'il s'agit d'une organisation plutôt efficace pour la recherche et le sauvetage.

Le sénateur Cordy: Faut-il se soumettre à une enquête de sécurité pour devenir bénévole?

M. Wilson: Pas à ma connaissance. Les bénévoles doivent répondre à des exigences très strictes en matière d'équipement de navire et de certification. Ils doivent également participer à une série d'exercices par l'entremise de leur organisation. Il y a des exercices régulièrement et nous leur fournissons des avions militaires et nos propres navires de recherche et de sauvetage afin de nous assurer qu'ils ont la formation voulue et qu'ils sont capables de réagir.

À ma connaissance, il n'y a pas de système d'autorisation de sécurité.

Le sénateur Cordy: Encore une question pour mon édification personnelle, s'il vous plaît. J'ai emprunté le Canso Causeway à de nombreuses reprises, mais je ne savais pas que le canal de Canso était la responsabilité de la Garde côtière. Quelle est exactement cette responsabilité?

Mr. Wilson: We actually operate and maintain the canal. As vessels go through the canal system, the operators on duty are Coast Guard employees. They operate the gates, allow the ships to go through and collect the statistics on the transits through the canal system.

Senator Cordy: You keep track of the traffic, essentially.

Mr. Wilson: Yes.

Senator Cordy: You said that the Canadian Coast Guard provides a visible presence and acts as a deterrent to terrorists and criminal activity. Is a visible presence enough to deter terrorists? Since you are not armed, is just the presence of the Coast Guard ship enough?

Mr. Wilson: Certainly from my personal observation, I would have to say that having a very large red and white vessel conducting activities along the coastline or in the Canadian Arctic certainly adds to Canada's sovereignty role.

Would vessels approaching Canada see that as a deterrent? I would expect they would.

Senator Cordy: You also talk about the significant contribution that the Coast Guard makes to the recognized maritime picture and the very active role that you play in an interdepartmental group.

We had the military here earlier, and they have liaison personnel to communicate with various government agencies. How do you liaise with other government agencies, or do you just provide your information to one body? How does it work?

Mr. Wilson: As was pointed out this morning, we certainly liaise in a number of ways at the very senior levels of the government agencies, and in my position in particular. I sit on the Federal council security committee. I am in regular contact with my colleagues at senior levels in the various agencies. That is certainly one area.

From an operations point of view, we have operational staff people in the regional operational centre who liaise with the maritime operations centre. We have DND personnel who operate out of the Bedford Institute of Oceanography and have been involved in oceanographic survey work on board our vessels, as was pointed out this morning.

I do have a liaison officer who happens to be part of the military reserve, but who also works quite effectively on my staff as a liaison officer with other government departments and agencies and also as a liaison person within our own department on issues of conservation and protection.

We do have a number of levels of cooperation. We share information that contributes to the overall maritime picture with the military and with any other agency that requires that information.

M. Wilson: Nous sommes en fait responsables du fonctionnement et de l'entretien du canal. Lorsque les navires empruntent le canal, les opérateurs sont des employés de la Garde côtière. Ils actionnent les écluses, permettent aux navires de traverser et réunissent les données sur l'utilisation du canal.

Le sénateur Cordy: Essentiellement, vous tenez un registre de l'utilisation.

M. Wilson: Oui.

Le sénateur Cordy: Vous avez déclaré que la Garde côtière canadienne est une présence visible et agit comme élément dissuasif aux activités terroristes et criminelles. Est-ce qu'une présence visible suffit à décourager le terrorisme? Puisque vous n'êtes pas armés, est-ce que la présence d'un navire de la Garde côtière suffit?

M. Wilson: Certainement d'après mon expérience personnelle, je dois dire que le fait qu'un très grand navire rouge et blanc navigue le long des côtes ou dans l'Arctique canadien ajoute à la souveraineté canadienne.

Est-ce que des navires qui s'approchent du Canada y verraient un élément dissuasif? Je le penserais.

Le sénateur Cordy: Vous avez également parlé de la contribution importante de la Garde côtière sur la scène maritime et du rôle très actif que vous jouez au sein d'un groupe interministériel.

Nous avons eu des représentants des forces armées ici plus tôt qui nous ont dit avoir du personnel de liaison afin de communiquer avec divers organismes gouvernementaux. Comment faites-vous la liaison avec les autres organismes gouvernementaux? Ou fournissez-vous votre information à un seul organisme? Comment cela fonctionne-t-il?

M. Wilson: Tel que mentionné ce matin, nous assurons certainement la liaison de plusieurs façons aux niveaux les plus élevés des organismes gouvernementaux et ce dans mon poste en particulier. Je fais partie du Comité de la sécurité du Conseil fédéral. Je maintiens des contacts suivis avec mes collègues aux niveaux supérieurs de divers organismes. Ça c'est une façon.

Du point de vue opérationnel, nous avons du personnel opérationnel au centre régional qui assure la liaison avec le centre des opérations maritimes. Nous avons du personnel du MDN qui travaille à l'Institut Bedford d'océanographie qui participe à des relevés océanographiques à bord de nos navires, comme on l'a mentionné ce matin.

Nous avons un responsable de la liaison qui fait partie de la réserve militaire mais qui travaille aussi très efficacement avec mon personnel pour assurer la liaison avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux ainsi qu'au sein de notre propre ministère sur des questions de conservation et de protection.

Il y a donc plusieurs niveaux de coopération. Nous partageons de l'information qui contribue à donner un aperçu général de la situation maritime et ce avec les forces armées et tout autre organisme qui a besoin de l'information.

Senator Cordy: If a Coast Guard ship were to spot what they considered a vessel of interest, what would their first step be? What would they do first? Whom would they contact?

Mr. Wilson: Again, it very much depends on the circumstances surrounding that particular incident. You could have various scenarios. When you say “of special interest,” it has been determined that they were conducting illegal activities? If that were the case, I would expect that that information would go immediately to the RCMP.

Senator Cordy: Do you see a change in the mandate of the Coast Guard? We have heard a lot of discussion in our hearings from people who feel that perhaps the Coast Guard should be changing. You clearly gave us the mandate in your presentation this morning.

Mr. Wilson: Certainly the Coast Guard has a long tradition of being involved in maritime safety. I think that that is an extremely important mandate for the government and for the Coast Guard and that we contribute significantly to Canada’s economy and our maritime trade. Those particular programs and services that we provide are extremely valuable.

If you questioned the various port authorities and agencies that are involved in the transport of goods or safety of mariners, I think they would certainly attest to the fact that the Coast Guard’s role in maritime safety is a very important one.

Should our mandate be changed and should we look at a different role? We have significant challenges at the moment in meeting our current safety mandate. It is not for me to predict what our future role might be. I am here simply to deliver, as best I can, on the existing mandate — and that is a challenge.

Senator Cordy: That is a “No comment,” is it not?

Senator Forrestall: How is the move to Bedford Institute going?

Mr. Wilson: It is coming along slowly but surely. There are changes taking place with various parts of the operation, particularly with the technical group.

Senator Forrestall: Are you behind schedule or was there ever a hard and fast schedule for the move?

Mr. Wilson: A lot of the move was predicated on the Government of Canada building, because we do have a number of employees both at Marine House and at the Dartmouth Coast Guard base who will have to be accommodated somewhere in the metro area. The delays to date have been in the area of moving forward on a building or accommodations for us. When that is approved and constructed, then, of course, we will be in a better position, but at this time we are still at the Dartmouth base and at the regional headquarters at Marine House.

Senator Forrestall: Have you positioned any vessels at the Bedford Institute?

Le sénateur Cordy: Si un navire de la Garde côtière repérait un présumé navire d’intérêt, quelle serait la première démarche? Qu’est-ce qu’on ferait d’abord? Avec qui communiquerait-on?

M. Wilson: Là encore, tout dépend des circonstances de cet incident. Il y a plusieurs possibilités. Lorsque vous dites un navire d’intérêt spécial, est-ce qu’il a été déterminé qu’il s’agissait d’activités illégales? Si c’est le cas, l’information serait transmise immédiatement à la GRC.

Le sénateur Cordy: Envisagez-vous un changement au niveau du mandat de la Garde côtière? De nombreuses personnes nous ont dit au cours de nos audiences qu’à leur avis, il fallait que la Garde côtière évolue. Vous nous avez énoncé très clairement votre mandat ce matin.

M. Wilson: La Garde côtière a certainement une longue tradition d’intérêt dans la sécurité maritime. Je pense que c’est un mandat extrêmement important pour le gouvernement et pour la Garde côtière et je pense que nous contribuons de façon importante à l’économie et au commerce maritime du Canada. Les programmes et services que nous offrons à cet égard sont extrêmement précieux.

Si vous interrogiez les responsables et les organismes portuaires qui s’intéressent au transport des biens et à la sécurité des marins, je pense qu’ils confirmeraient certainement que le rôle de la Garde côtière en matière de sécurité maritime est extrêmement important.

Notre mandat doit-il changer, faut-il envisager un rôle différent? Nous faisons face à des défis considérables en ce moment pour nous acquitter de notre mandat actuel en matière de sécurité. Il ne me revient pas de prédire quel devrait être notre rôle à l’avenir. Je suis ici simplement pour vous présenter, de mon mieux, notre mandat actuel — et c’est un défi.

Le sénateur Cordy: Cela signifie «sans commentaire», n’est-ce pas?

Le sénateur Forrestall: Comment se déroule la réinstallation à l’Institut Bedford?

M. Wilson: Lentement mais sûrement. Il y a des changements dans plusieurs secteurs d’activités, particulièrement au niveau du groupe technique.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous en retard ou existe-t-il un échéancier ferme pour la réinstallation?

M. Wilson: L’opération dépend beaucoup de l’immeuble du gouvernement du Canada car nous avons plusieurs employés et à Marine House et à la base de la Garde côtière à Dartmouth qui devront être installés dans la région métropolitaine. Jusqu’à présent, les retards viennent de l’aménagement de l’immeuble et de nos locaux. Lorsque nous aurons les autorisations voulues et que les travaux seront terminés, nous serons alors en meilleure posture, mais pour l’instant, nous sommes toujours à la base de Dartmouth et au siège social régional à Marine House.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous placé des navires à l’Institut Bedford?

Mr. Wilson: The traditional vessels that were under the operational management of the Department of Fisheries and Oceans, such as the science vessels and fisheries vessels, are still at BIO. The traditional vessels that were part of the Coast Guard operations are currently at the Dartmouth base.

Senator ForreSTALL: The status, then, of the helicopter establishment remains unchanged?

Mr. Wilson: In what context, sir?

Senator ForreSTALL: If you move up to the other side of the bridge with a couple of thousand acres in your backyard, will you let the base stay where it is now, at Shearwater, or will you move it back onto or in proximity to the base?

Mr. Wilson: The intent would be to remain at Shearwater.

Senator ForreSTALL: Permanently?

Mr. Wilson: We never intended to move the helicopter operations out of Shearwater.

Senator ForreSTALL: Some people thought differently.

Mr. Wilson: I was not aware of that.

Senator ForreSTALL: That is what I wondered.

Mr. Wilson: No.

Senator ForreSTALL: Could I ask about the over-tasking and the underfunding? Is that partly caused by the absence of a fleet replacement program?

Mr. Wilson: I think it is common knowledge that the existing Coast Guard fleet is quite old. The *Louis St. Laurent* is 34 years old, and some of what would be considered the newer fleet, like the 1100 class, *Edward Cornwallis*, *Sir William Alexander*, is about 17, 18 years old now.

Our largest oceans research vessel, blue water research vessel, *The Hudson*, is 40 years old. That does tax the dollars because we do have challenges with maintaining this aging equipment. It does contribute.

Senator ForreSTALL: Could you provide the clerk of our committee with the ages of your various vessels?

Mr. Wilson: I can provide them right now, if you like.

Senator ForreSTALL: If you have them, I will see you afterwards.

Mr. Wilson: There are only eight of them. For the large fleet, *The Louis St. Laurent* is 34.

The Chairman: Let's not run through it now. We will have it afterwards, please.

Mr. Wilson: Perfect. I will do that.

Senator ForreSTALL: The helicopter fleet is relatively new, up to date and running smoothly, or is it?

Mr. Wilson: Our helicopter fleet is operating very well.

Senator ForreSTALL: Do you have enough and a proper mix of size?

M. Wilson: Les navires qui relevaient de la gestion opérationnelle du ministère des Pêches et des Océans, tels que les navires de science et les navires de pêche, sont toujours à l'Institut Bedford. Les navires opérationnels de la Garde côtière sont actuellement à la base de Dartmouth.

Le sénateur ForreSTALL: La situation donc du parc d'hélicoptères demeure inchangée?

M. Wilson: Dans quel contexte, monsieur?

Le sénateur ForreSTALL: Si vous déménagez de l'autre côté du pont et avez quelques milliers d'acres dans votre cour, allez-vous garder votre base où elle est actuellement, à Shearwater, ou allez-vous vous installer sur la base ou dans ses environs?

M. Wilson: Nous comptons rester à Shearwater.

Le sénateur ForreSTALL: Pour toujours?

M. Wilson: Il n'a jamais été question de déménager les hélicoptères de Shearwater.

Le sénateur ForreSTALL: Certains pensaient autrement.

M. Wilson: Je ne suis pas au courant.

Le sénateur ForreSTALL: C'est ce que je me demandais.

M. Wilson: Non.

Le sénateur ForreSTALL: J'aimerais aborder le surcroît de travail et le sous-financement. Est-ce en partie dû au manque d'un programme de remplacement de la flotte?

M. Wilson: Je pense qu'il est généralement reconnu que la flotte actuelle de la Garde côtière est assez ancienne. Le *Louis St. Laurent* a 34 ans et certains des navires plus récents comme ceux de la classe 1100, le *Edward Cornwallis*, le *Sir William Alexander*, ont environ 17, 18 ans maintenant.

Notre plus grand navire hauturier de recherche, notre navire de recherche océanique, *The Hudson*, a 40 ans. C'est en effet coûteux, car c'est un défi que de maintenir cet équipement vieillissant. Cela contribue aux difficultés.

Le sénateur ForreSTALL: Pourriez-vous donner à la greffière de notre comité l'âge des divers navires?

M. Wilson: Je peux vous donner ça tout de suite, si vous voulez.

Le sénateur ForreSTALL: Si vous avez les données, je vous verrai après la réunion.

M. Wilson: Il n'y en a que huit. Dans les grands navires, le *Louis St. Laurent* a 34 ans.

Le président: Ne regardons pas ça maintenant. Nous le ferons après, je vous en prie.

M. Wilson: Très bien. Volontiers.

Le sénateur ForreSTALL: Le parc d'hélicoptères est assez moderne et en bon état, n'est-ce pas?

M. Wilson: Notre parc d'hélicoptères fonctionne très bien.

Le sénateur ForreSTALL: Avez-vous suffisamment d'hélicoptères et de genres différents?

Mr. Wilson: We certainly have enough helicopters to deliver our programs, yes.

Senator Forrestall: The other area that I wondered about was the general morale of the employees of the Canadian Coast Guard. As you will be aware, they have made forceful representations to Ottawa for more funding. I do not think that resulted in much activity. The fact that they saw fit to do that suggests a very serious situation. Could you tell us something, against that kind of background, about the morale of the present employees?

Mr. Wilson: I think any organization that goes through ongoing change will have morale problems. I have been with the Coast Guard for 32 years and I have seen a lot of change. We went through the program review in the early 1990s. We went through a merger with the Department of Fisheries and Oceans in 1995. We are currently looking at our programs and services to determine whether or not we can deliver on those in a more cost-effective way.

Certainly, technology today allows us opportunities to do things differently and we have an obligation to the public to make sure that we do these types of things.

You will always have morale problems in a climate of change, or people who are not satisfied and would rather see the status quo.

Senator Forrestall: Some very dedicated public servants can attest to that. I think you are aware of that. Are you disturbed by this? Perhaps I should not put it that way. Perhaps I should ask you, is the Department of Fisheries and Oceans the best administrative body for the Coast Guard, or could you function better on your own or in some other arrangement, for example, with the Department of National Defence, but at arm's length?

Mr. Wilson: As I have said, I have been around a long time and I think there are a lot of benefits to being with the Department of Fisheries and Oceans. We provide them with ships and expertise in manning vessels to conduct a lot of ocean science that is very important to this country. I think that we, and our employees on board ship, are well suited and well trained to do that.

We are also well suited to providing vessel support for fisheries department interdiction and support of their programs. I think the fact that we have one organization that manages both fleets, the old fleet and the new fleet, which is now part of the Coast Guard, that manages the life cycle of that fleet and looks at its replacement, is important to Canadians, in that there is no duplication of service in those areas.

M. Wilson: Nous disposons certainement d'un nombre suffisant d'hélicoptères pour offrir nos programmes, oui.

Le sénateur Forrestall: Un autre sujet dont je me préoccupe, c'est le moral général des employés de la Garde côtière canadienne. Comme vous le savez, ils ont présenté une demande avec maintes pressions à Ottawa pour obtenir plus de financement. Je ne pense pas que cela ait donné grand-chose. Toutefois, le fait qu'ils ont jugé approprié de le faire me porte à croire que la situation est très grave. Dans ce contexte, pouvez-vous nous dire quelque chose au sujet du moral des employés actuels?

M. Wilson: Je pense que toute organisation qui traverse des changements connaît des problèmes de moral. Je suis à la Garde côtière depuis 32 ans et j'ai vu beaucoup de changements. Nous avons vécu l'Examen des programmes au début des années 90. Il y a eu la fusion avec le ministère des Pêches et des Océans en 1995. Nous examinons actuellement nos programmes et nos services afin de déterminer si nous pouvons les offrir d'une façon plus rentable.

Il est évident que la technologie nous permet aujourd'hui de faire les choses différemment et nous sommes redevables à la population de nous assurer que nous faisons ce genre de choses.

Il y aura toujours des problèmes de moral dans un climat de changement, il y aura toujours des gens qui sont insatisfaits et qui préfèrent le statu quo.

Le sénateur Forrestall: Certains fonctionnaires très dévoués peuvent en témoigner. Je pense que vous le savez. Est-ce que cela vous bouleverse? Peut-être devrais-je formuler la chose différemment. Peut-être devrais-je vous demander si le ministère des Pêches et des Océans est le meilleur organisme pour administrer la Garde côtière ou si votre fonctionnement se trouverait amélioré si vous étiez autonomes ou si d'autres dispositions étaient prises, par exemple, si vous faisiez partie du ministère de la Défense nationale, mais sans lien de dépendance?

M. Wilson: Comme je l'ai dit, je suis là depuis longtemps et je pense qu'il y a de nombreux avantages à faire partie du ministère des Pêches et des Océans. Nous fournissons à ce ministère des navires et des connaissances techniques dans l'organisation du personnel des navires pour effectuer de nombreuses recherches scientifiques océaniques d'une grande importance pour notre pays. Je pense que nous, et notre personnel à bord des navires avons la compétence et la formation voulues à cette fin.

Nous sommes également parfaitement aptes à donner, au moyen de nos navires un appui au ministère des Pêches dans la surveillance des interdictions de pêche et dans l'application de ses programmes. Je pense que le fait qu'il y a une organisation qui gère les deux flottes, l'ancienne et la nouvelle, qui fait maintenant partie de la Garde côtière, et qui gère le cycle de vie de cette flotte et qui cherche des remplacements, c'est important pour les Canadiens, puisqu'il n'y a pas chevauchement de services dans ces secteurs.

There is a lot of benefit to being in an organization where we have like operations. I am talking about managing civilian ships. I think that that is where we bring a lot to the table.

Senator Forrestall: There must be dozens and dozens of well-thought-out scientific programs that have to be tested at sea. It seems to me that over the years I have watched governments, not just one particular kind, we frequently do not have enough ships, so someone says, "Let's do this and then it will seem as if we have enough vessels," but the projects never get to sea.

Are you doing more institution work now — mapping, temperature work, fisheries research — as opposed to, say, 15 years ago? Are you doing much of that as a part of your daily routine?

Mr. Wilson: We do provide the vessels and the support for those types of operations. Generally speaking, if it is a scientific mission where samples are collected or an oceanographic survey mission, then the technical staff from those particular sectors within our department will board our vessels and conduct those types of operations. In other words, we run the ships for them and we provide the mariner-type of expertise that is required.

I would hasten to say that if you asked my colleagues in science and hydrography whether they have enough ship time to effectively do all of the work that they want to do, they would probably say no. I am sure they would always want to do more, but it is a matter of balancing their work requirements with the safety requirements of traditional Coast Guard programs.

Senator Forrestall: What I was after, Chair, is part of the reason for your observation that the Canadian Coast Guard is somewhat overtaxed because of the demands such as this and other demands, plus the failure to actively renew resources, which is the case with the work of the institute.

It failed at a time when we were world leaders in ongoing research programs and useful work. It was one of the best in the world, in my opinion, better than Woods Hole, for example. Although they did slightly different work, it was generally comparable.

I always found that to be a loss and I have always regretted it. Would that be part of picking up some of that load? Would that be part of the problem of being overtaxed? If it is not, what is?

Mr. Wilson: That is true when you look at the size and the age of the fleet today, the fact that we have experienced mechanical problems over time and the program demands that exist and continue to grow, in some cases. Obviously there is a need for scientific information, for hydrographic survey work, for enforcement, for icebreaker services in the Arctic and the Gulf of St. Lawrence, and it continues to grow. In that sense, it is part of the overtaxing of our existing resource base and the fleet.

Il y a de nombreux avantages à faire partie d'une organisation dont les activités sont semblables. Je parle de la gestion de la marine marchande. Je pense que c'est là que nous contribuons beaucoup.

Le sénateur Forrestall: Il doit y avoir des douzaines et des douzaines de programmes scientifiques bien pensés à mettre à l'essai en mer. J'ai observé les gouvernements au fil des ans et souvent, on entend que nous n'avons pas suffisamment de navires et donc quelqu'un dit: «Faisons ceci et ensuite on aura l'impression d'avoir suffisamment de navires», mais ces projets ne démarrent jamais.

Faites-vous plus de travail institutionnel maintenant — cartographie, observation de la température, recherche sur les pêches — par opposition à ce que vous faisiez il y a 15 ans? Faites-vous beaucoup de ce genre de choses au quotidien?

M. Wilson: Nous fournissons les navires et les services de soutien pour ce genre d'activités. De façon générale, s'il s'agit d'une mission scientifique où l'on va recueillir des échantillons ou d'une mission de relevé océanographique, le personnel technique de ces secteurs particuliers au sein de notre ministère monte à bord de nos navires et effectue ce genre d'activités. En d'autres termes, nous exploitons les navires et nous fournissons l'expertise en navigation nécessaire.

Je m'empresse d'ajouter que si vous demandez à mes collègues en science et en hydrographie s'ils ont suffisamment de temps à bord des navires pour faire tout le travail qu'ils souhaitent faire, ils vous répondront probablement que non. Je suis convaincu qu'ils souhaitent toujours en faire plus, mais il faut trouver un équilibre entre leur travail et les normes de sécurité des programmes traditionnels de la Garde côtière.

Le sénateur Forrestall: Ce que je cherchais, monsieur le président, c'est une partie des explications pouvant répondre à votre remarque que la Garde côtière canadienne semble surchargée à cause de ce genre de demandes et d'autres, sans compter que l'on n'a pas activement cherché à renouveler les ressources comme dans le cas du travail de l'Institut.

L'Institut a échoué alors que nous étions au premier rang dans les programmes de recherche et autres travaux utiles. C'était l'un des meilleurs instituts au monde, à mon avis, meilleur que Woods Hole, par exemple. C'est vrai que le travail était légèrement différent, mais c'était généralement comparable.

J'ai toujours pensé que c'était une perte et je l'ai toujours déploré. Est-ce que cela a entraîné une augmentation de la charge? Est-ce que cela fait partie du problème de la surcharge de travail? Si ce n'est pas cela, quelle est la raison?

M. Wilson: Il est vrai que lorsque l'on tient compte de la taille et de l'âge de la flotte aujourd'hui, nous avons connu des problèmes mécaniques avec le temps et le programme continue à exister et même à prendre de l'ampleur dans certains cas. Manifestement, il faut de l'information scientifique, du travail de relevé hydrographique, l'application des lois, les services de brise-glace dans l'Atlantique et le Golfe du Saint-Laurent, et les activités ne cessent de prendre de l'ampleur. De ce point de vue, cela met à lourde contribution nos ressources actuelles et la flotte.

We are looking at ways and means to reduce that pressure on our resources by finding alternative ways of delivering traditional programs. I think we have a responsibility to the taxpayers to do that. We have a responsibility to the public to look at alternative ways, where it makes sense.

We are doing that in an effort to reduce some of that burden on the existing fleet, and through prioritization, we are able to deal with some of the programs and services that are of a higher importance and to which we are better suited.

Senator Forrestall: Just one final question: Is the fleet in St. John's engaged in extracurricular activity? Are they out doing work for the fisheries department? Are they doing hydrographic work?

Mr. Wilson: Most of the regions also have program responsibilities related to either science or fisheries department enforcement. I cannot think of any region that is not engaged in those types of activities.

Senator Forrestall: They are really multi-tasking.

Mr. Wilson: Very much so, yes.

Senator Forrestall: Be careful not to nickel-and-dime yourselves to death. Good luck with it.

Mr. Wilson: Thank you very much, sir.

Senator Meighen: Thank you for coming. I confess that my primary area of interest is maritime security. Before I ask you a couple of questions about that, you mentioned that you have a responsibility for the Canso Canal. Does the Coast Guard have responsibility for other canals in this country, such as the Welland Canal?

Mr. Wilson: No. In fact it is the only place in Canada that I am aware of where the Coast Guard operates a canal system.

Senator Meighen: Therefore, if you were seeking to redeploy your resources in a more efficient manner and focus on what is important, might it not be helpful to get rid of that responsibility?

Mr. Wilson: That is an area that probably warrants looking at.

Senator Meighen: Secondly, can you give me an idea, in very broad figures, because I am not much of a budget person, of your budgets, both capital and operations, over the past five years, let us say? Have they gone up, down or sideways?

Mr. Wilson: We received an injection of capital funding in the past year, so I cannot give you the exact numbers, but I can give you figures from an operational perspective. Do you want the amount of money we get on the operational side or just the breakdown?

Senator Meighen: If you told me you got a 25-per-cent increase in your capital budget, I would be quite impressed, but if you told me you had a 0.001 increase, I would not think that terribly significant.

Nous cherchons des moyens de réduire cette pression sur nos ressources en trouvant d'autres façons d'offrir nos programmes traditionnels. Je pense que c'est notre responsabilité à l'égard des contribuables. Il nous incombe de chercher d'autres façons de faire lorsque c'est raisonnable.

Nous le faisons dans l'espoir de réduire une partie de la charge pour la flotte actuelle, et en définissant les priorités, nous allons pouvoir offrir certains programmes et services qui sont plus importants et qui sont davantage de notre ressort.

Le sénateur Forrestall: Une dernière question: Est-ce que la flotte à St. John's participe à des activités hors programme? Est-ce qu'on fait quelque chose pour le ministère des Pêches? Est-ce qu'on fait des levés hydrographiques?

M. Wilson: La plupart des régions ont également des responsabilités de programme dans le domaine soit des sciences ou d'application des règles du ministère des Pêches. Il n'y a pas de région qui me vienne à l'esprit et qui ne participe pas à ce genre d'activités.

Le sénateur Forrestall: Ils sont tous en mode multitâche.

M. Wilson: Tout à fait, oui.

Le sénateur Forrestall: Faites attention de ne pas trop rogner sur vos budgets. Bonne chance.

M. Wilson: Merci beaucoup, monsieur.

Le sénateur Meighen: Merci de votre présence. Je dois avouer que ce qui m'intéresse surtout, c'est la sécurité maritime. Avant de vous poser quelques questions à ce sujet, vous avez mentionné que vous êtes responsable du canal de Canso. Est-ce que la Garde côtière a la responsabilité d'autres canaux au pays, tel que le canal Welland?

M. Wilson: Non. En fait, c'est le seul endroit au Canada, à ma connaissance, où la Garde côtière exploite un canal.

Le sénateur Meighen: Par conséquent, si vous cherchez à réaffecter vos ressources de façon plus efficace et à mettre l'accent sur ce qui est important, ne serait-il pas utile de vous départir de cette responsabilité?

M. Wilson: C'est un point qu'il conviendrait sans doute d'examiner.

Le sénateur Meighen: Deuxièmement, pouvez-vous me donner une idée générale — je ne suis pas très fort en budgets — de vos budgets d'immobilisations et de fonctionnement depuis cinq ans disons? Ont-ils augmenté ou diminué ou vacillé?

M. Wilson: Nous avons reçu un financement pour immobilisations au cours de la dernière année dont je ne peux vous donner de chiffres exacts, mais je peux vous donner les chiffres pour les activités courantes. Voulez-vous savoir à combien s'élève notre budget de fonctionnement, ou voulez-vous simplement la ventilation?

Le sénateur Meighen: Si vous me disiez que vous avez obtenu une augmentation de 25 p. 100 de votre budget d'immobilisations, je serais très impressionné, mais si vous me dites que c'est une augmentation de 0,001, je ne pense pas que je serai très impressionné.

Mr. Wilson: This recent increase in our capital budget will help us significantly in dealing with our infrastructure problems.

Senator Meighen: Would that mean new ships?

Mr. Wilson: No. This was to address the maintenance requirements. To my knowledge, we have not been granted any capital dollars for rebuilds.

Senator Meighen: Well, I will not ask you about the ratio of repair time to time at sea as compared to the Sea Kings, but it sounds to me as if it may be reaching the same level, of 1 to 30. I did get a little lost in the three pages on interdepartmental committees. You must be attending more meetings than any other human being, and I congratulate you on your perseverance and patience.

In our September 2002 report, we did recommend the establishment of multi-departmental operations centres in Halifax and Esquimalt, and I am quoting here, "capable of collecting and analyzing shipping intelligence to provide a combined operational picture for all government agencies that deal with incoming vessels."

You mentioned in your remarks the Maritimes region joint operations centre concept of operations. Is that anything close to what we recommended, or have we made any steps towards a coordinating centre capable of making reasonably rapid decisions and implementing them?

Mr. Wilson: The concept of operations that I described in here actually came about in 2001. We were discussing, as a result of a number of emergencies that had happened over the years, the benefits of having an operations centre run by the Coast Guard where a desk, a work area, would be available to those other agencies so that in the event of an incident, they could be brought in and work closely with the operations centre staff.

I think the concept of operations that you are talking about, dealing with maritime security and the data-fusion centres that were discussed for Halifax and Esquimalt, deal more with intelligence gathering and security information than security threats.

What we envisaged was the day-to-day dealing with an emergency operation, such as an incident with a tanker or a major ship casualty.

Senator Meighen: I do not necessarily quarrel with your argument, as I understood it, that you do not have the wherewithal to even contemplate a move towards a Coast Guard of a nature similar to that in the United States, and, I read between the lines, nor do you think it is necessarily a good idea.

However, correctly or incorrectly, I get the feeling there might be something of a gap, particularly within the 200-mile limit. You are out there with your ships, to the extent possible. Would there not, in your view, be an advantage in moving at least one or two

M. Wilson: Cette récente augmentation dans le budget des immobilisations va nous aider à nous attaquer à nos problèmes d'infrastructure.

Le sénateur Meighen: Est-ce que cela signifie de nouveaux navires?

M. Wilson: Non. Il s'agissait de trouver une solution au problème de l'entretien. À ma connaissance, on ne nous a pas donné de fonds pour le renouvellement.

Le sénateur Meighen: Je ne vais pas vous demander le pourcentage de temps de réparation par rapport au temps en mer pour les Sea King, mais j'ai l'impression que l'on atteint le même niveau de 1 pour 30. Je me suis un peu perdu dans les trois pages de comités interministériels. Vous devez assister à un plus grand nombre de réunions que quiconque et je vous félicite de votre persévérance et de votre patience.

Dans notre rapport de septembre 2002, nous avons recommandé la création de centres d'opération multiministériels à Halifax et à Esquimalt et je cite: «Pour recueillir et analyser du renseignement sur les expéditions et dresser un portrait opérationnel conjugué de tous les organismes gouvernementaux ayant affaire aux navires qui entrent au Canada [...]».

Vous avez mentionné au cours de votre exposé le concept d'opération du centre conjoint des opérations de la région des Maritimes. Est-ce que cela ressemble le moins au monde à ce que nous avons recommandé ou avons-nous avancé vers un centre de coordination capable de prendre des décisions dans un délai raisonnablement rapide et d'y donner suite?

M. Wilson: Le concept des opérations que j'ai décrit ici existe en fait depuis 2001. Suite à plusieurs situations d'urgence au fil des ans, nous discutons de l'avantage d'avoir un centre d'opération administré par la Garde côtière où il y aura un bureau, une aire de travail pour les représentants d'autres organismes, de sorte que lors d'un incident, on pourrait réunir tous les intervenants et travailler en étroite collaboration avec le personnel du centre d'opération.

Je pense que le concept d'opération dont vous parlez, avec les centres de sécurité maritime et de fusion des données dont il a été question pour Halifax et Esquimalt, porte davantage sur la collecte de renseignements et les informations en matière de sécurité que sur les menaces contre la sécurité.

Nous envisagions en fait les secours courants en situation d'urgence, comme dans le cas d'un pétrolier ou autre gros navire.

Le sénateur Meighen: Je ne conteste pas forcément votre argument, car, si j'ai bien compris, vous n'avez pas les moyens de même envisager une garde côtière similaire à celle des États-Unis, et je devine que vous ne pensez pas forcément que ce soit non plus une bonne idée.

Toutefois, à tort ou à raison, j'ai l'impression qu'il peut exister une certaine lacune, en particulier dans la limite des 200 milles. Vous êtes là avec vos navires, dans toute la mesure du possible. Ne serait-il pas, à votre avis, avantageux de vous rapprocher au

steps toward the American model, but not by any means all the way, so that you have on board your ships at least one person who is a peace officer, at least one person who is armed and capable of dealing directly with either a minor incident or a major threat?

You mentioned taxpayers' dollars, and if Coast Guard personnel are out there anyway, would it not make sense to provide them with the ability to become involved in the security area other than just reporting something they see? You yourself say that the fleet provides a visible presence and acts as a deterrent to terrorist and criminal acts.

I confess I am not quite sure how it acts as a deterrent to terrorist and criminal acts, since it cannot do anything, if it observes one, other than report it. Could we not raise the bar a little and provide you with the ability to do something more than just report?

Mr. Wilson: I suppose anything is possible if you put enough money into it, but what would be required for the necessary training and equipment for armed boarding parties and the weapons-fit required on the vessels to be able to do this? These are significant cost factors.

As I said in the presentation, we can certainly provide the platforms, the vessel support, to other agencies and departments at their request. If the military or the RCMP request it, we are prepared to put on board a fully equipped emergency response team capable of armed boarding and carry them out there. We are a visible presence in doing so.

However, in comparison with the U.S. Coast Guard model, when I look at the capabilities of our existing fleet and what it was designed for, it does not lend itself to an enforcement role. For example, the speed and size of an icebreaker, and the size of the crew, do not lend themselves to an enforcement role, nor to a weapons fit to do that kind of interdiction at sea.

You would have to acquire something far more sophisticated, similar to the 382-foot high-endurance cutters the U.S. Coast Guard has, which carry significant costs for crewing, operations and training. I feel the Coast Guard should focus its resources on the existing role and mandate and the importance of the safety services that we currently provide.

Senator Meighen: What if we accept that we are here with the present mandate? Within that context, what is your greatest need? Everybody needs money, but in what area do you need it?

Mr. Wilson: Ship replacement.

Senator Meighen: Ship replacement. Would that be the same type of ships, only more modern, or a different type?

moins un petit peu du modèle américain, afin d'avoir à bord de vos navires au moins une personne qui est un agent de la paix, au moins une personne qui soit armée et capable d'intervenir directement en cas d'incident mineur ou de menace majeure?

Vous avez parlé de l'argent du contribuable, et si le personnel de la Garde côtière est là de toute façon, ne serait-il pas raisonnable de lui donner la capacité d'intervenir en cas de menace à la sécurité plutôt que de simplement faire rapport de ce qu'il voit? Vous dites vous-même que la flotte constitue une présence visible et dissuasive en ce qui concerne les actes terroristes et criminels.

J'avoue que je ne suis pas tellement sûr de comprendre en quoi cela peut dissuader qui que ce soit de commettre un acte terroriste ou criminel étant donné qu'elle ne peut rien faire, si elle constate quelque chose, sinon le signaler. Ne pourrait-on pas remonter un peu la barre et vous donner la possibilité de faire quelque chose d'autre que simplement signaler ce que vous voyez?

M. Wilson: Je suppose que tout est possible si l'on y met suffisamment d'argent mais que faudrait-il pour assurer la formation et l'équipement nécessaires à du personnel armé et l'installation des armes voulues sur les bateaux? Ce sont des facteurs-coûts importants.

Comme je l'ai dit dans mon exposé, nous pouvons certainement offrir les plates-formes, les bateaux, à d'autres organismes et ministères. Si l'armée ou la GRC le demande, nous sommes prêts à embarquer un groupe d'intervention entièrement équipé prêt pour un arraisonnement armé et à l'emmener sur les lieux. Nous sommes une présence visible ce faisant.

Toutefois, en prenant comme modèle la garde côtière américaine, on constate que la capacité de notre flotte et ce pour quoi elle a été conçue ne nous permettent pas de jouer ce rôle nous-mêmes. Par exemple, la vitesse et la taille d'un brise-glace, et l'importance de l'équipage, ne se prêtent pas à un rôle d'exécution ni à un arraisonnement armé pour imposer ce genre d'interdiction en mer.

Il faudrait acheter quelque chose de beaucoup plus poussé, similaire aux garde-côtes très résistants de 382 pieds de la garde côtière américaine qui représentent un coût très élevé en équipage, opérations et formation. J'estime que la Garde côtière devrait concentrer ses ressources sur son rôle et son mandat actuels et sur l'importance des services de sécurité que nous assurons actuellement.

Le sénateur Meighen: Et si nous nous contentons du mandat actuel? Dans ce contexte, quel est votre plus grand besoin? Tout le monde a besoin de l'argent, mais dans quel secteur en avez-vous le plus besoin?

M. Wilson: Pour le remplacement des navires.

Le sénateur Meighen: Serait-ce la même type de navires, plus modernes seulement, ou un type différent?

Mr. Wilson: Certainly we need to look at multi-mission-capable vessels, because obviously, our mandate does stretch in a number of different directions, from ice breaking to search and rescue to ocean science and so on. I do not believe you can build a ship that meets all program requirements.

What you need is the right mix of vessels. There certainly is room for a number of classes of vessels within the Coast Guard fleet that will address the various program needs. We need to modernize the Coast Guard fleet.

Senator Smith: I have one question related to an article in this morning's *National Post* — "Forces Need Intelligence Czar — Report." I have not had a chance to read this entire article, but the gist seems to be that to the extent that the military have intelligence, it should get in and out. It is not done in the most effective way. It refers not just to the military but also to other government agencies.

What is your experience with intelligence from the various branches of the military? Do you have any reaction to this article and the idea of a single intelligence czar with a clearly mandated role in what to do with intelligence that might be useful to various government agencies?

Mr. Wilson: I have not read the article, but I certainly will, senator. Looking at my needs within our existing mandate, the types of intelligence that I would be looking for would be, for example, if, under Port State Control, Transport Canada is aware of a vessel that may have deficiencies coming into Canadian waters that could lead to a pollution incident or situation that would require the Coast Guard to respond. That would be the type of information that I would expect my colleagues at Transport Canada, through the Port State Control System, to provide to me.

Other examples might be where my colleagues at the immigration department or the RCMP are aware of some criminal activity involving a ship coming into Canadian waters and they want to give me a heads-up on the need for ship support or access to some of the ship reporting information that would be coming in through the ECAREG.

We provide ship information to the various agencies. It is more that we provide them with information we have rather than us requiring intelligence.

Senator Smith: Do you send it to all the agencies, or is there a central source?

Mr. Wilson: Through the Maritime Operations Centre at TRINITY, they have access to all of the information that we get through our ECAREG system.

As was pointed out this morning, they get a download twice a day and now they are looking at putting in place a server system to access the information on a real-time basis. That is one step.

M. Wilson: Il est évident qu'il faudrait examiner la possibilité de se doter de navires capables de missions multiples car, certes, notre mandat est assez élastique, qu'il s'agisse de briser les glaces, d'opérations de recherche et sauvetage ou d'océanographie, et cetera. Je ne pense pas que l'on puisse construire un navire qui réponde aux besoins de tous les programmes.

Ce qu'il faut, c'est un juste milieu. On peut certainement avoir plusieurs catégories de navires qui permettent de répondre aux besoins des différents programmes. Nous devons moderniser la flotte de la Garde côtière.

Le sénateur Smith: J'aurais une question à propos d'un article paru dans le *National Post* ce matin — «Forces Need Intelligence Czar — Report». Je n'ai pas eu le temps de lire tout l'article mais il semble dire que dans la mesure où l'armée a des renseignements de sécurité, elle devrait les communiquer. Que cela ne se fait pas de la façon la plus efficace possible. Il n'est pas simplement question de l'armée mais également d'autres organismes gouvernementaux.

À votre avis, qu'en est-il des renseignements venant de divers éléments de l'armée? Que pensez-vous de cet article et de l'idée d'un czar du renseignement de sécurité qui aurait un mandat clair en ce qui concerne l'utilisation de renseignements qui pourraient être utiles à divers organismes gouvernementaux?

M. Wilson: Je n'ai pas lu l'article mais je le lirai certainement, sénateur. Pour ce qui est de mes besoins dans le contexte de notre mandat actuel, le type de renseignement que nous souhaiterions, par exemple, serait que si, dans le cadre du contrôle par l'État du port, Transports Canada apprenait qu'un navire qui risque d'être endommagé arrivait dans les eaux canadiennes et pourrait provoquer un problème de pollution ou une situation qui exigerait l'intervention de la Garde côtière, on nous le signalerait. C'est le genre de renseignement que je pense que mes collègues de Transports Canada devraient nous fournir.

D'autres exemples seraient quand mes collègues au ministère de l'Immigration ou à la GRC sont au courant d'activités criminelles auxquelles serait lié un navire entrant dans les eaux canadiennes. Il serait bon qu'ils m'avisent qu'ils risquent d'avoir besoin d'un navire ou d'avoir accès à des renseignements sur les navires qui nous arriveraient par l'ECAREG.

Nous communiquons des informations sur les navires à divers organismes. Nous leur fournissons plus de renseignements que nous leur en demandons.

Le sénateur Smith: Envoyez-vous ces renseignements à tous les organismes ou y a-t-il une source centrale?

M. Wilson: Par le Centre des opérations maritimes à Trinity, ils ont accès à toutes les informations que nous faisons passer par ce système.

Comme on l'a signalé ce matin, c'est téléchargé deux fois par jour et on examine actuellement la possibilité de mettre sur pied un système de serveur qui donne accès aux informations en temps réel. C'est un progrès.

Secondly, the current study underway with respect to MIMDEX, which you heard about this morning, will address not only departments and agencies providing information to that system, but also hopefully the issue of access protocols, so that agencies can access that information based on a need to know.

Obviously there will be some information in that system that I do not need to access and nor should I be capable of accessing it. However, there may be other information in there for which I would require some kind of access code. That is the type of thing being looked at with MIMDEX, according to my understanding of it.

Senator Smith: I am not asking for chapter and verse, but have there been instances, in your experience, where some branch of the Canadian government, whether the military or Transport Canada or whoever, had information that would help you carry out your mandate that you discovered was not passed on?

Mr. Wilson: Not to my knowledge, and probably it is even less likely now, if it ever did happen. Today, because of the existing cooperation between senior levels of the various agencies through the Federal council, we are discussing issues more frequently and are on a first name basis with the various department heads. If there is a perceived need for us to be aware of an incident in advance, then we are made aware of it.

Certainly the *Wadi Al Arab* incident is a good indication of the cooperation between the RCMP and Health Canada, and the Coast Guard supported those agencies in a very important way. We had the resources there and provided a security perimeter around the vessel.

We transported the RCMP and Health Canada officials in support of their mandates and we were there for them through our communications centre, which shows the level of cooperation and collaboration between the various agencies in this region.

We have numerous examples. That is only one.

Senator Smith: That is good to hear.

Senator Banks: I know nothing is as simple as it seems and that there are many times when we ask questions and express views that are probably naive. However, some of us are becoming increasingly frustrated about the gap to which Senator Meighen referred, to which all of us have been perhaps obliquely referring and which Senator Cordy addressed first thing this morning.

As far as we can see — and I am exaggerating for effect — there is an endless “after you, Alphonse, after you, Gaston” routine going on between agencies of the Government of Canada that are supposed to be doing the same thing.

If we took all of the money, and I am saying this only half frivolously, that we spend on committees and organizations that are aiming at and discussing ways of increasing the communications

Deuxièmement, l'étude en cours sur MIMDEX, dont vous avez entendu parler ce matin, portera non seulement sur les ministères et organismes qui fournissent des renseignements à ce système mais également, nous l'espérons, sur la question des protocoles d'accès, de sorte que les organismes puissent avoir accès à ces informations en fonction du besoin de connaître.

Certes, il y a des informations de ce système auxquelles je n'ai pas besoin d'avoir accès et auxquelles je ne devrais pas avoir accès. Toutefois, il peut y en avoir d'autres pour lesquels il me faudrait un genre de code d'accès. C'est le type de chose que l'on examine pour MIMDEX, d'après ce que j'en sais.

Le sénateur Smith: Je ne vous demande pas tous les détails mais y a-t-il eu des cas, à votre connaissance, où certaines branches du gouvernement canadien, qu'il s'agisse de la défense ou de Transports Canada ou d'une autre, ait eu des informations qui vous auraient aidés à vous acquitter de votre mandat et ne les ait pas communiquées?

M. Wilson: Pas à ma connaissance, et probablement encore moins aujourd'hui qu'auparavant, si cela n'est jamais arrivé. Aujourd'hui, du fait de la coopération entre les paliers supérieurs des différents organismes par le biais du Conseil fédéral, nous discutons plus fréquemment de tous ces problèmes et connaissons tous personnellement les chefs des divers services. Si l'on pense que nous pouvons avoir besoin d'être mis au courant d'un incident à l'avance, nous sommes mis au courant.

En tout cas, l'incident *Waldi al Arab* est une bonne indication de la coopération entre la GRC et Santé Canada, et la Garde côtière a apporté une aide très importante à l'un et l'autre. Nous avions les ressources voulues et nous avons assuré un périmètre de sécurité autour du navire.

Nous avons transporté le personnel de la GRC et de Santé Canada qui devait s'acquitter de leur mandat et nous les avons aidés par notre centre de communications, ce qui montre le niveau de coopération et de collaboration entre les différents organismes dans cette région.

Il y a de très nombreux exemples semblables.

Le sénateur Smith: Ça fait plaisir à entendre.

Le sénateur Banks: Je sais que rien n'est aussi simple que cela peut sembler et que très souvent, nous posons des questions et exprimons des points de vue qui sont un peu naïfs. Toutefois, certains d'entre nous deviennent très agacés par la lacune dont parlait le sénateur Meighen et à laquelle nous faisons tous plus ou moins directement allusion comme l'a fait tout d'abord ce matin le sénateur Cordy.

D'après nous — et j'exagère exprès —, il y a toujours entre les différents organismes du gouvernement du Canada qui sont censés faire la même chose une tendance à l'«après vous».

Si l'on prenait tout cet argent, et je ne plaisante pas vraiment, que l'on dépense pour les comités et organisations qui visent à croître la capacité de communication entre les différents

capability between the various departments, which have this piece of information and need to get that piece of information over there, we could buy you new ships.

There are those among us who are unconvinced that those issues are being addressed as quickly as they should be. I am only mentioning that to give you some context for my question to you. We are concerned about national security. We believe that there are layers of national security, and that the further away from our shores or ports that we keep a problem, whatever it might be, the better.

We have certain resources that could be better utilized in that effort. You have mentioned that you need new ships. We will to have to design new ships. Of course, you cannot design a ship that will be a submarine and an aircraft carrier and a buoy tender as well, but we will design new ships.

My question is very simple, although it is very long, but it only requires a “yes” or “no” answer. If money were not the problem and bailiwicks were not the problem and protecting the interests of empires were not the problem — and yours certainly is not — are you opposed as a matter of principle to the idea of the Coast Guard taking on additional, what some of us would regard as practical, duties? Or are you mainly opposed to it because, given the money and resources that you have, it just is not doable?

I accept the latter point. If that were not a problem and the resources and time to do it properly could be found, would you then think that a possible change in the mandate of the Coast Guard, which Senator Cordy asked you about, would be a practical thing?

Mr. Wilson: I suppose you have to put it in the context of what you just stated. If I hear you correctly, resources are not a problem. Time is not a problem, sufficient time for the transition. Training resources are not a problem. Philosophically, personally, I would not be opposed; however, I would want to qualify that.

The qualification that I would put on that statement is simply this: The Coast Guard plays a very important role for Canadians with respect to its safety mandate. I would not want to see that safety mandate watered down at this time because I think it is critical.

I also think the Coast Guard has a role to play in support of ocean science and fisheries department enforcement.

Senator Banks: Therefore, in short, while it might be okay to add to it, it would not be okay to detract from it.

Mr. Wilson: Correct.

The Chairman: Mr. Wilson, thank you very much for coming before us. Your testimony has been very helpful and constructive. We have appreciated hearing your views. We may get back to you with further questions in writing and would hope to hear from you further.

The committee adjourned.

ministères qui disposent de renseignements et qui doivent les communiquer à un autre service, on pourrait vous acheter de nouveaux navires.

Certains d'entre nous ne sont pas convaincus que cela se fait aussi vite qu'il le faudrait. Je vous dis simplement cela pour que vous compreniez mieux ma question. Nous nous préoccupons de sécurité nationale. Nous estimons qu'il y a différents coûts en matière de sécurité nationale et que plus nous éloignons un problème, quel qu'il soit, de nos côtes ou de nos ports, mieux c'est.

Nous avons certaines ressources que l'on pourrait mieux utiliser à cet effet. Vous avez dit qu'il vous faut de nouveaux bateaux. Il faudra concevoir de nouveaux bateaux. Certes, on ne peut construire un bateau qui soit à la fois un sous-marin, un porte-avions et un baliseur, mais nous allons concevoir de nouveaux bateaux.

Ma question est très simple, même si elle est très longue, et vous pouvez y répondre par «oui» ou «non». S'il n'y avait pas de problèmes d'argent et de ressort ou de protection des intérêts de différents empires — vous n'en êtes bien sûr pas un —, vous opposeriez-vous en principe à l'idée que la Garde côtière assume des responsabilités additionnelles que certains d'entre nous considéreraient comme pratiques? Ou vous y opposez-vous essentiellement parce que, étant donné les ressources et l'argent dont vous disposez, ce n'est pas faisable?

Je peux accepter cette objection. Si ce problème n'existait pas et que vous aviez les ressources et le temps voulus pour le faire convenablement, pensez-vous qu'un changement éventuel du mandat de la Garde côtière, dans le sens envisagé par le sénateur Cordy, serait justifié dans la pratique?

M. Wilson: Je pense qu'il faut en effet considérer le contexte que vous venez de dresser. Vous semblez dire qu'il n'y a pas de problème de ressources. Que ce ne serait pas un problème de temps, qu'il y aurait tout le temps voulu pour une telle transition. Que la formation ne poserait pas de problème. Philosophiquement, personnellement, je n'y serais pas opposé. Toutefois, j'aimerais préciser ma pensée.

Je dirais simplement ceci: la Garde côtière joue un rôle très important pour les Canadiens en matière de sécurité. Je ne voudrais pas que ce mandat perde de l'importance car j'estime qu'il est essentiel.

Je crois d'autre part que la Garde côtière a un rôle à jouer dans le contexte océanographique et auprès du ministère des Pêches.

Le sénateur Banks: Donc, en résumé, vous ne verriez pas forcément d'inconvénients à ce qu'on élargisse votre mandat mais vous ne voudriez pas qu'on le diminue.

M. Wilson: C'est cela.

Le président: Monsieur Wilson, merci beaucoup d'être venu. Votre témoignage a été très utile et constructif. Nous avons beaucoup apprécié cet échange. Nous vous poserons peut-être d'autres questions par écrit auxquelles nous espérons que vous voudrez bien également répondre.

La séance est levée.

HALIFAX, Monday, September 22, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 2:10 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Good afternoon. It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, the committee will hear testimony on coastal defence and on security.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and I chair the committee.

On my immediate left is the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. Senator Forrestall has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons, then as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters and has served on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Canada's Defence Policy.

On my far right, at the end of the table, is Senator Michael Meighen from Ontario, a successful lawyer and businessman. Senator Meighen was appointed to the Senate in 1990. He is an active member of the community, serving as Chancellor of the University of King's College and as past chair of the Stratford Festival. He has a strong background in defence matters, and is the chair of the Subcommittee on Veterans Affairs. He is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, which is examining ways to improve corporate governance.

Beside him is Senator David Smith from Ontario. Senator Smith was a Toronto councillor and then deputy mayor of Toronto. He was a member of the House of Commons and a Minister of State in Trudeau's government. He was appointed to the Senate in 2002. Senator Smith has had a distinguished legal career and currently serves on the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs Committee and on the Standing Senate Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

Beside him is Senator Jack Wiebe from Saskatchewan. Senator Wiebe served as Lieutenant Governor of Saskatchewan and as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly before his appointment to the Senate in the year 2000. Senator Wiebe is a farmer by profession and serves as deputy chair of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. He also sits on the Standing Senate Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament and on this committee's Subcommittee on Veterans Affairs.

At the far end, on my far left, is Senator Tommy Banks from Alberta. Senator Banks is well known to all Canadians as one of our most accomplished and versatile musicians and entertainers. He was appointed to the Senate in 2000. He is a recipient of a

HALIFAX, le lundi 22 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 14 h 10 en vue d'examiner, pour ensuite en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Bon après-midi à tous. Nous sommes heureux de vous accueillir au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui, le comité entendra des témoignages sur la défense côtière et la sécurité.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis un sénateur de l'Ontario et je préside le comité.

Immédiatement à ma droite, se trouve le sénateur Michael Forrestall de la Nouvelle-Écosse. M. Forrestall représente les électeurs de Dartmouth depuis 37 ans; il a d'abord été député à la Chambre des communes avant d'être nommé sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé aux questions de défense et il a oeuvré au sein de comités de la défense, dont le Comité mixte spécial de 1993 sur la Politique de défense du Canada.

De l'autre côté de la table à mon extrême droite se trouve le sénateur Michael Meighen, de l'Ontario, avocat et homme d'affaires accompli. Le sénateur Meighen a été nommé au Sénat en 1990. Membre actif de la collectivité, il est chancelier de l'University of King's College et est le président sortant du Festival de Stratford. Il est un spécialiste des questions de défense et préside notre Sous-comité des anciens combattants. Enfin, il siège au Comité sénatorial permanent des banques et du commerce qui étudie des façons d'améliorer la gouvernance d'entreprise.

À côté de lui, on voit le sénateur David Smith de l'Ontario. Le sénateur Smith a été conseiller municipal et adjoint au maire de Toronto, député fédéral et ministre d'État dans le gouvernement Trudeau. Il a été nommé au Sénat en 2002. Le sénateur Smith, qui s'est distingué dans la pratique du droit, siège actuellement au Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles et au Comité permanent du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

À côté de lui, on aperçoit le sénateur Jack Wiebe de la Saskatchewan. Avant d'être nommé au Sénat en 2000, le sénateur Wiebe a occupé le poste de lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan et a été élu député de l'assemblée législative de la province. Agriculteur de profession, le sénateur Wiebe est vice-président du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Il siège également au Comité sénatorial permanent du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement ainsi qu'à notre Sous-comité des anciens combattants.

À l'autre extrémité, à mon extrême gauche, se trouve le sénateur Tommy Banks de l'Alberta. Il est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes et musiciens les plus accomplis et les plus polyvalents. Il a été nommé au Sénat en 2000. Il a obtenu

Juno award, a Gemini award and the Grand Prix du Disque. Senator Banks is the chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which is currently studying nuclear safety and control.

Beside him is Senator Atkins from Ontario. Senator Atkins came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications and with experience as an advisor to former Premier Davis of Ontario. Senator Atkins is a member of our Subcommittee on Veterans Affairs and of the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. He also serves as chair of the Conservative caucus in the Senate.

Beside him is Senator Jane Cordy from Dartmouth. Senator Cordy is an accomplished educator with an extensive record of community involvement before coming to the Senate in 2000. In addition to serving on our committee, she was a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released a landmark report on health care and is now studying mental health. Earlier this year, she was elected Vice Chair of the NATO Parliamentary Association.

Our committee is the first permanent Senate committee mandated to examine security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of reports. "Canadian Security and Military Preparedness," which was tabled in February 2002, examined the major defence and security issues facing Canada.

Then the Senate asked our committee to examine the need for a national security policy. So far, we have released three reports on various aspects of national security: first, "Defence of North America: A Canadian Responsibility," in September 2002; second, "An Update on Canada's Military Financial Crisis: A View From the Bottom Up," which was published in November 2002; and third, "The Myth of Security at Canada's Airports," which was published in January 2003.

The committee is continuing its long-term evaluation of Canada's ability to contribute to security and defence in North America. As part of its work, the committee has been holding hearings on the federal government's support of the men and women across the country who respond first to emergencies and disasters.

However, the committee has decided to give priority to an ongoing evaluation of Canada's ability to defend its territorial waters and help police the continental coastline. These hearings update an earlier committee report, "Defence of North America: A Canadian Responsibility," published in September 2002, which found Canada's coastal defence efforts to be largely ad hoc and fragmentary.

Our first witness this afternoon is Chief Superintendent Ian Atkins, Officer in Charge, Criminal Operations Branch, Province of Nova Scotia, Royal Canadian Mounted Police.

un prix Juno, un prix Gémeau et le Grand Prix du disque. Le sénateur Banks préside le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, qui étudie en ce moment la sûreté et le contrôle nucléaires.

À côté de lui est assis le sénateur Atkins de l'Ontario. Le sénateur Atkins a été nommé au Sénat en 1986, fort d'une solide connaissance du domaine des communications et de son expérience à titre de conseiller de l'ancien premier ministre Davis de l'Ontario. Le sénateur Atkins siège également à notre Sous-comité des anciens combattants et au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration. Il est également président du caucus sénatorial du Parti conservateur.

À côté de lui se trouve le sénateur Jane Cordy de Dartmouth. C'est une éducatrice accomplie qui a à son actif un long engagement communautaire. Outre sa participation aux travaux de notre comité, elle est membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie, qui vient de déposer le rapport décisif sur les soins de santé et qui étudie maintenant les questions de santé mentale. Elle est en outre vice-présidente de l'Association parlementaire Canada-OTAN.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent ayant pour mandat d'examiner les questions relevant de la sécurité et de la défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons publié un certain nombre de rapports. Dans «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense», déposé en février 2002, nous étudions les grands dossiers relatifs à la défense et à la sécurité au Canada.

Le Sénat a ensuite chargé notre comité d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité. Jusqu'à maintenant, nous avons présenté trois rapports sur différents aspects de la sécurité nationale: le premier, «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», est paru en septembre 2002; le deuxième, «Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, une vue de bas en haut», a été publié en novembre 2002; le troisième, «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens», est paru en janvier 2003.

Le comité poursuit son examen approfondi de la capacité du Canada de contribuer à la sécurité et à la défense de l'Amérique du Nord. Pour mener à bien cette tâche, il a tenu des audiences portant sur le soutien que le gouvernement fédéral offre aux hommes et aux femmes du Canada qui sont les premiers à intervenir en cas d'urgence ou de catastrophe.

Cependant, le comité a décidé d'évaluer en priorité la capacité du Canada de défendre ses eaux territoriales et d'aider à surveiller les côtes du continent. Les audiences tenues jusqu'ici ont permis d'actualiser un rapport du comité publié en septembre 2002, intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», qui faisait état du caractère fragmentaire et peu systématique de la défense des côtes canadiennes.

Cet après-midi, nos premiers témoins dont le surintendant principal Ian Atkins, officier responsable, Police criminelle, Nouvelle-Écosse, Gendarmerie royale du Canada. Le

Chief Superintendent Atkins has been with the Royal Canadian Mounted Police for 30 years and was promoted to his current position in 2000.

Chief Superintendent, welcome to the committee. I would ask you to introduce your colleagues, following which, if you have an opening statement, we would certainly like to hear it.

Chief Superintendent Ian Atkins, Officer in Charge, Criminal Operations Branch, Province of Nova Scotia, Royal Canadian Mounted Police: Thank you very much, Mr. Chairman. It is certainly a pleasure to represent the RCMP before your committee. I am accompanied by two support officers. On my right is Superintendent Craig MacLaughlan. He is the officer in charge of support services for Nova Scotia. On my left is Sgt. Fred Hildebrand, who is Superintendent MacLaughlan's assistant. We hope we will be able to answer the questions your committee may have.

The objective of my presentation today is to describe to the committee the role of the RCMP in Nova Scotia, its federal and provincial policing responsibilities as they relate to marine port security and to the national security of Canada.

I will discuss the operational framework in Nova Scotia, paying particular attention to the resources available to the RCMP through its resource pool and through protocols and MOUs with other government agencies who assist each other and the RCMP in addressing its mandates.

One of the primary strategies employed by the RCMP is that of an integrated policing model partnering with those who provide value and based on an intelligence-led model. This is in conjunction with close working relationships with all levels of government, federal, provincial and municipal. Integration ensures that barriers to communication are reduced and, where possible, partnerships are created and responsibilities shared. Integration ensures a close working relationship so that resources can be leveraged.

From integration flows shared information and intelligence. The RCMP's strategic focus of intelligences allows us to gather and share intelligence with partners and other non-government agencies.

If there is a threat against our national security, the RCMP, with partner agencies, can respond to the event. An example of this was the response to the 9/11 terrorist attack in New York when a large number of international flights were diverted to Halifax.

The daily operations of the RCMP, through strategically located detachments throughout Nova Scotia under our provincial policing contract, allow 1,100 employees throughout the RCMP in Nova Scotia and 4,000 volunteers to work towards

surintendant principal Atkins, qui compte 30 années de service à la Gendarmerie royale du Canada, occupe son poste actuel depuis 2000.

Monsieur le surintendant principal, soyez le bienvenu au comité. Je vous invite à présenter vos collègues, après quoi nous nous ferons un plaisir d'entendre votre déclaration liminaire, si vous en avez une.

Le surintendant principal Ian Atkins, officier responsable, Police criminelle, Nouvelle-Écosse, Gendarmerie royale du Canada: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est pour moi un plaisir que de représenter la GRC devant votre comité. Aujourd'hui, deux officiers de soutien m'accompagnent. À ma droite se trouve le surintendant Craig MacLaughlan. Il est l'officier responsable des services de soutien en Nouvelle-Écosse. À ma gauche se trouve le sergent Fred Hildebrand, adjoint du surintendant MacLaughlan. Nous espérons être en mesure de répondre aux questions des membres du comité.

Mon exposé d'aujourd'hui a pour but de décrire à l'intention des membres du comité le rôle joué par la GRC en Nouvelle-Écosse de même que ses responsabilités policières fédérales et provinciales concernant la sécurité portuaire maritime et la sécurité nationale du Canada.

Je vais parler du cadre opérationnel en Nouvelle-Écosse et accorder une attention toute particulière aux ressources dont dispose la GRC grâce à son bassin de ressources et aux protocoles et protocoles d'entente conclus avec d'autres organismes gouvernementaux qui s'entraident et aident la GRC à s'acquitter de ses mandats.

L'une des principales stratégies utilisées par la GRC consiste à faire appel à un modèle de police intégré fondé sur le renseignement à la faveur duquel on conclut des partenariats avec des parties capables d'ajouter de la valeur à nos activités. En outre, on collabore de près avec tous les ordres de gouvernement, qu'ils soient fédéral, provincial ou municipal. L'intégration assure une réduction des obstacles à la communication. Dans la mesure du possible, on conclut des partenariats et on met des responsabilités en commun. L'intégration assure de plus l'établissement de relations de travail étroites grâce auxquelles des ressources peuvent être mobilisées.

L'échange d'informations et de renseignements découle de l'intégration. Étant donné l'importance stratégique qu'elle attache aux renseignements, la GRC est en mesure de recueillir et d'échanger des renseignements avec ses partenaires et d'autres organisations non gouvernementales.

En cas de menace contre notre sécurité nationale, la GRC, de concert avec des organisations partenaires, est en mesure de réagir. Je mentionne à titre d'exemple l'attaque terroriste perpétrée à New York le 11 septembre: en effet, un grand nombre de vols internationaux avaient été déroutés sur Halifax.

Les activités quotidiennes de la GRC, qui passent par des détachements répartis de façon stratégique sur l'ensemble du territoire de la Nouvelle-Écosse, conformément au contrat en vertu duquel nous assurons des services de police dans la

holistic solutions. The primary agencies we partner with on a routine basis are Canada Customs and Revenue Agency, the Canadian Security Intelligence Service, Halifax Regional Police, and the Department of National Defence. All agencies gather information and intelligence, which is evaluated, analyzed and used to identify targets for police investigation.

The Port of Halifax, for example, has a dedicated intelligence unit comprised of three investigative bodies — the Royal Canadian Mounted Police, the Halifax Regional Police and Canada Customs and Revenue Agency. Their mandate is coordinated through the national ports strategy program.

Recently, funding was obtained from the maritime security initiative for two additional positions to tactically investigate suspected groups and individuals within the port. This is supported by the federal policing branch in Nova Scotia, who have also deployed four resources to create a unit of six for a national marine enforcement team, NMET.

This team will be supplemented by additional commodity-based investigators — for example, drugs, customs and excise, immigration and passport, depending on the focus of a particular prioritized investigation. The long-term objective of the national port strategy program is to enhance border integrity and security by identifying, investigating and interdicting persons and organizations that pose a threat to the national security or who are engaged in organized criminal activity.

A recent successful investigation was “Operation Haven.” Based on criminal intelligence, a multi-agency team targeted a criminal organization operating in the Port of Halifax. This resulted in the seizure of drugs, proceeds of crime, and other assets in excess of \$12 million. This group was directly linked to organization crime groups in Montreal and Hamilton. These matters have recently concluded in court.

The RCMP is supported by contingency plans. They are in place to deal with specific issues, such as oil spills, migrant smuggling, drug off-loads, catastrophic disasters and other emergency situations. Of the contingency plans, two are significant for this particular presentation. There is the national counterterrorism plan. This is a multi-agency plan that recognizes the broad geographic scope of such activities; it is coordinated from Ottawa. The RCMP “H” Division contingency plan is designed to address major incidents requiring a deployment of extraordinary resources within the province of Nova Scotia.

province, permettent à 1 100 employés de la GRC en Nouvelle-Écosse et à 4 000 bénévoles de chercher des solutions holistiques. L'Agence des douanes et du revenu du Canada, le Service canadien du renseignement de sécurité, la police régionale de Halifax et le ministère de la Défense nationale sont les principales organisations avec lesquelles nous avons des interactions routinières. L'ensemble des organisations recueille des informations et des renseignements, lesquels sont évalués, analysés et utilisés pour définir les cibles d'enquêtes policières.

À titre d'exemple, le port de Halifax est doté d'un service de renseignement affecté en propre comprenant trois organismes d'enquêtes — la Gendarmerie royale du Canada, la police régionale de Halifax et l'Agence des douanes et du revenu du Canada. La Stratégie nationale des ports se charge de la coordination de leur mandat.

Récemment, on a obtenu de l'initiative sur la sécurité maritime les fonds nécessaires à l'ajout de deux postes grâce auxquels les groupes et les particuliers suspects feront l'objet d'enquêtes tactiques dans le port. La Police fédérale de la Nouvelle-Écosse a apporté sa contribution en déployant quatre ressources. On a ainsi créé une unité de six personnes constituant une équipe nationale d'intervention maritime.

L'équipe bénéficiera du soutien d'enquêteurs affectés à des questions particulières — par exemple, les drogues, les douanes et l'accise, l'immigration et les passeports, selon l'objet de telle ou telle enquête prioritaire. L'objectif à long terme de la Stratégie nationale des ports est d'améliorer l'intégrité et la sécurité des frontières grâce à l'identification des personnes et des organisations qui représentent une menace pour la sécurité nationale ou qui s'adonnent à des activités liées au crime organisé, à la tenue de l'enquête et à d'éventuelles interdictions de séjour.

L'«Operation Haven» a constitué une enquête récente couronnée de succès. Sur la foi de renseignements de nature criminelle, une équipe multipartite a ciblé une organisation criminelle active dans le port de Halifax. Il en est résulté la saisie de drogue, de produits de la criminalité et d'autres actifs d'une valeur de plus de 12 millions de dollars. Le groupe entretenait des liens directs avec des groupes appartenant au crime organisé actifs à Montréal et à Hamilton. Ces affaires ont récemment connu leur dénouement devant les tribunaux.

La GRC s'appuie sur des plans d'urgence. Ces derniers portent sur des problèmes particuliers, par exemple les déversements de pétrole, le passage d'immigrants, les livraisons de drogue, les catastrophes naturelles et d'autres situations d'urgence. Parmi les plans d'urgence, deux revêtent une importance particulière dans le cadre du présent exposé. Il y a le Plan national de lutte contre le terrorisme, c'est-à-dire un plan pluripartite coordonné depuis Ottawa reconnaissant la vaste portée géographique de telles activités. Le plan d'urgence de la Division «H» de la GRC est conçu pour faire face aux incidents majeurs exigeant le déploiement de ressources extraordinaires en Nouvelle-Écosse.

The "H" Division contingency plan is supported by the National Mobilization Plan, which allows resources to move between provinces under the provincial policing contract to support any extraordinary requirement.

There are a number of divisional priorities that integrate into our local management team that oversees the direction and management of marine security. This group includes the RCMP, the Halifax Regional Police, and Canada Customs and Revenue Agency. This management team sets the strategic objectives and goals of the national marine enforcement team.

Marine security is addressed in two ways. There is the establishment of the national marine enforcement team, which is the investigative arm dealing with strategic investigations, tactical investigations, and the development of a marine security and enforcement program that will rely on existing partnerships to support the anticipated delivery of an RCMP patrol vessel in May or June of next year.

The RCMP has 13 resources dedicated to marine security. This is leveraged by additional resources from the partner agencies, Halifax Regional Police, Canada Customs and National Defence. The coastal policing by the RCMP is essentially a volunteer-based coastal watch program. The RCMP has two full-time coordinators and utilizes local RCMP detachment personnel to educate the public in helping them to recognize and report unusual coastal occurrences. The RCMP in Nova Scotia also has inland patrol vessels to assist in the patrolling of the 7,000-kilometre coastline. In addition, to the marine vessel that will be delivered in early 2004, we also have a 40-foot patrol vessel, a Cape Island-style vessel, that we obtained from the Coast Guard two years ago. That is deployed about six months of the sailing season. We have 12 smaller inland vessels plus access to a high-speed 63-foot catamaran from Newfoundland that has been deployed in Nova Scotia and in New Brunswick as the need is required.

This is supported by some aircraft assets, a fixed-wing Pilatus and a new helicopter that has just been made available to the Atlantic region. It is stationed in Moncton.

We are assisted in our coastal activities by partnering with the Canadian Coast Guard and with DND, as we utilize their platforms for searches and rescue duties as well as training for armed ship boarding. In addition, the RCMP use DFO aircraft for offshore surveillance.

The RCMP in the Atlantic region has 45 members who are emergency-response trained for armed ship boarding. As I indicated, as necessary, this deployment is assisted by Coast Guard and DND.

Le plan d'urgence de la Division «H» bénéficie du plan national de mobilisation, qui, en cas de circonstances extraordinaires, autorise un déplacement de ressources d'une province à l'autre, en vertu du contrat conclu avec la province pour la prestation du service de police.

La Division a un certain nombre d'autres priorités qu'intègre l'équipe locale de gestion chargée de l'orientation et l'administration de la sécurité maritime. La GRC, la police régionale de Halifax et l'Agence des douanes et du revenu du Canada en font partie. Cette équipe de gestion définit les buts et les objectifs stratégiques de l'équipe nationale d'intervention maritime.

On fait face de deux manières aux questions touchant la sécurité maritime. On pense d'abord à l'établissement de l'équipe nationale d'intervention maritime, organisme chargé des enquêtes stratégiques et tactiques ainsi que de l'élaboration d'un programme de sécurité et d'intervention maritime en vertu duquel on s'appuiera sur les partenariats existants pour soutenir la livraison prévue d'un navire de patrouille de la GRC en mai ou en juin de l'année prochaine.

La GRC affecte 13 ressources à la sécurité maritime. S'y ajoutent les ressources additionnelles fournies par des organisations partenaires, la police régionale de Halifax, Douanes Canada et le ministère de la Défense nationale. Les activités policières le long de la côte menées par la GRC consistent essentiellement en un programme de surveillance du littoral fondé sur des bénévoles. La GRC compte deux coordonnateurs à plein temps et fait appel aux membres du personnel des détachements locaux de la GRC pour inviter les citoyens à les aider en décelant et en signalant les incidents inhabituels survenus le long de la côte. La GRC de la Nouvelle-Écosse a des navires qui patrouillent le littoral de 7 000 kilomètres. Outre le navire dont nous allons prendre possession au début de 2004, nous avons un navire de patrouille de 40 pieds, de type Cape Island, que nous avons obtenu de la Garde côtière il y a deux ans. Le navire en question est déployé pendant les six mois environ que dure la saison de navigation de plaisance. Nous avons aussi 12 embarcations de plus petite taille, et nous avons accès à un catamaran rapide de 63 pieds basé à Terre-Neuve qui, au besoin, a été déployé en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick.

On bénéficie aussi du soutien de quelques aéronefs, d'un Pilatus à voilure fixe et d'un nouvel hélicoptère qui vient tout juste d'être mis à la disposition de la région de l'Atlantique. Il est basé à Moncton.

Nos partenaires de la Garde côtière canadienne et du MDN nous aident dans nos activités côtières. Nous utilisons leurs plates-formes pour mener des opérations de recherche et de sauvetage de même que pour former nos employés aux arraisonnements armés. En outre, la GRC utilise des avions du MPO pour assurer une surveillance hauturière.

Dans la région de l'Atlantique, la GRC compte 45 membres capables de procéder à des arraisonnements armés en cas d'urgence. Comme je l'ai indiqué, la Garde côtière et le MDN nous prêtent main-forte au besoin.

We identified the impediments to marine security. One of the most significant is the lack of dedicated resources — as I said, 13 RCMP resources for a 7,000-kilometre coastline. We rely on the consent of the public to assist in the identification of unusual activities.

We have also recognized that early intervention is necessary to provide security. This is why we require an excellent intelligence capability, in effect, to extend the borders of Canada to try to locate, identify, threats to Canada from source countries who may be transiting to Canada. So, rather than intercept them as they enter Canada, we try to intercept them before they depart their source countries.

Once the RCMP gets its new high-speed catamaran, there is an absence of dedicated resources to staff the vessel. Our contingency plan is to reallocate existing federal resources in the Maritimes to crew the vessel. We have identified between that 12 and 16 positions are required.

The specific budget allocated towards port security is approximately \$1.6 million, including operating and maintenance plus salary dollars for the resources dedicated.

The intelligence sharing is through MOUs with other federal government agencies, those I have previously mentioned, including Canadian Security Intelligence Service, Canada Customs and Revenue Agency, the RCMP Criminal Intelligence Directorate in Ottawa, Citizenship and Immigration, and the Canadian Coast Guard. We have implemented what we have referred to as a TAG group, a threat assessment group, which acts as a structural decision-making protocol, when the intelligence or information of a threat in Atlantic Canada is identified.

TAG is comprised of RCMP, the Department of National Defence, Canadian Security Intelligence Service, and Canada Customs and Revenue Agency personnel. Depending on the threat that is identified and analyzed, other agencies are brought in to respond to the incident — if there is one requiring a response.

In addition to the federal government agencies, the RCMP is also partnered with provincial agencies through the Public Security and Anti-Terrorism Committee, PSAT, who are be making a presentation to the committee tomorrow.

Another committee that is dealing with coastal security issues is the security committee of the Nova Scotia Federal Council, which is comprised of federal government departments having a primary mandate of enforcing laws, including DND and CSIS, and others that I have mentioned previously.

There is also the Eastern Canada interdepartmental marine operations committee, of which the RCMP is a member. It is comprised of federal agencies from the Atlantic region — CSIS,

Nous avons défini des obstacles à la sécurité maritime. L'un des plus importants a trait au manque de ressources spécialisées — comme je l'ai dit, la GRC mise sur 13 ressources pour assurer la sécurité d'un littoral de 7 000 kilomètres. Nous nous fions à la vigilance du public pour assurer le repérage des activités inhabituelles.

Nous sommes également conscients du fait qu'il faut intervenir rapidement pour assurer la sécurité. Voilà pourquoi nous avons besoin d'une excellente capacité au titre du renseignement. En fait, nous devons élargir les frontières du Canada pour tenter de cerner les menaces que présentent pour notre pays des ressortissants de pays sources transitant par le Canada. Plutôt que de les intercepter au moment où ils entrent au Canada, nous tentons de le faire avant qu'ils ne quittent leurs pays.

Une fois qu'elle aura reçu son nouveau catamaran rapide, la GRC n'aura pas de ressources spécialisées pour le doter. En vertu de notre plan d'urgence, nous entendons réaffecter des ressources fédérales existantes dans les Maritimes pour doter le navire. Selon nos estimations, on aura besoin de 12 à 16 personnes.

Le budget spécifique alloué à la sécurité portuaire est d'environ 1,6 million de dollars, y compris le fonctionnement et l'entretien ainsi que le salaire des ressources spécialisées.

L'échange de renseignements passe par des protocoles d'entente conclus avec d'autres organismes du gouvernement fédéral, que j'ai déjà évoqués, notamment le Service canadien du renseignement de sécurité, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, la Direction des renseignements criminels de la GRC à Ottawa, Citoyenneté et Immigration Canada et la Garde côtière canadienne. Nous avons constitué ce que nous appelons un groupe d'évaluation des menaces (GEM), qui fait office de protocole décisionnel structurel, lorsqu'on obtient des informations ou des renseignements selon lesquels la région de l'Atlantique fait l'objet de menaces.

La GRC, le ministère de la Défense nationale, le Service canadien du renseignement de sécurité et l'Agence des douanes et du revenu du Canada sont représentés au sein du GEM. Selon le type de menace défini et analysé, on invite d'autres organismes à réagir à l'incident — à condition, bien entendu, qu'une intervention s'impose.

Outre les organismes du gouvernement fédéral, la GRC entretient des partenariats avec des organismes provinciaux, par l'entremise du Comité sur la sécurité publique et l'antiterrorisme (CSPA) qui témoignera demain devant le comité.

Le comité de la sécurité du Conseil fédéral de la Nouvelle-Écosse, auquel siègent des représentants des ministères du gouvernement fédéral ayant un rôle de premier plan à jouer dans l'application des lois, y compris le MDN et le SCRS, ainsi que d'autres que j'ai déjà mentionnés, s'intéresse aussi aux questions touchant la sécurité côtière.

Il y a aussi le comité interministériel des opérations maritimes pour l'Est du Canada, dont la GRC fait partie. Il se compose de représentants d'organismes fédéraux de la région de

DFO, CCG, including the Quebec region, DND, Transport Canada, and the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness.

The RCMP has adopted the integrated policing model, aligning ourselves with other federal, provincial and municipal agencies. This model primarily relies on the sharing of information and intelligence and an integrated model to respond to a threat that requires a response.

If there is an incident or a threat, we have contingency plans in place to respond fully and completely. We will continue to work for ways to improve our integration efforts, such as enhancing our abilities to share communication systems, both in the response and in intelligence-gathering activities and develop best practices.

Mr. Chairman, that concludes my opening statement. I look forward to any questions honourable senators may have.

Senator Banks: I want to concentrate on ports mainly, but just before we go there, you said that you have adopted the integrated policing model fully. In the circumstances, that is admirable. We have spoken to many police officers in various services across the country, and we are sensitive to the fact that everyone has bailiwicks to protect and mandates and areas of influence and responsibility. However, theoretically, would it not be better with respect to an airport, for example, and probably a port as well, for there to be one police force that did not have to concern itself with sharing information with other police forces, a police force with a clear responsibility for a particular airport or a particular port?

Mr. Atkins: I agree that there is always the potential for information flow to be stymied when dealing with multiple agencies. It is not something that we have necessarily experienced to a great extent here. Clearly, at Halifax International Airport, the RCMP is the primary policing service provider. In the Port of Halifax, the primary service provider is the Halifax Regional Police. In both instances, there is an excellent working relationship. As a matter of fact, the Metro Integrated Intelligence Unit, a division of the Halifax Regional Police, has resources dedicated to port intelligence. It consists of full-time members from the Halifax Regional Police, the RCMP, and Canada Customs and Revenue Agency. There is absolutely no impediment to the exchange of intelligence — I can only speak to that intelligence they learn of; I cannot speak to any intelligence their departments protect. However, I have no reason to suspect they do.

Nationwide, would it be better to have a single policing agency? Hypothetically, perhaps. It would minimize the opportunities for having incompatible intelligence systems.

Senator Banks: Or bailiwick protecting.

l'Atlantique — le SCRS, le MPO, la GCC, y compris la région du Québec, le MDN, Transports Canada et le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile.

La GRC a adopté le modèle de police intégré et harmonisé ses activités avec celles d'autres organismes fédéraux, provinciaux et municipaux. Ce modèle repose principalement sur l'échange d'informations et de renseignements de même que sur une méthode intégrée d'intervention aux menaces qui requièrent une intervention.

En cas d'incident ou de menace, nous avons en place des plans d'urgence qui nous permettent d'intervenir de façon totale et complète. Nous continuerons de chercher à améliorer nos efforts au titre de l'intégration, par exemple le renforcement de nos capacités d'échange de systèmes de communication, dans le domaine des interventions et de la collecte de renseignements, en plus d'élaborer des pratiques exemplaires.

Voilà, monsieur le président, qui conclut ma déclaration liminaire. Je suis impatient de répondre aux questions des honorables sénateurs.

Le sénateur Banks: Je veux surtout m'intéresser à la question des ports, mais, auparavant, vous avez dit avoir adopté en entier le modèle de police intégré. Dans les circonstances, c'est admirable. Nous avons échangé avec de nombreux agents de police des divers services du pays, et nous sommes conscients du fait que chacun a des prérogatives, des mandats ainsi que des sphères d'influence et de responsabilité à protéger. Cependant, en théorie, ne serait-il pas préférable, dans le cas d'un aéroport, par exemple, et probablement aussi dans le cas d'un port, qu'il n'y ait qu'une force de police n'ayant pas à se préoccuper de l'échange d'informations avec d'autres forces de police, une force de police assumant clairement la responsabilité de tel ou tel port ou de tel ou tel aéroport?

M. Atkins: Lorsqu'on a affaire à de multiples organismes, je suis d'accord pour dire qu'on court toujours le risque que l'information circule mal. Ce n'est pas un phénomène dont nous avons nécessairement fait souvent l'expérience ici. De toute évidence, à l'aéroport international de Halifax, c'est la GRC qui assume la responsabilité première des services de police. Dans le port de Halifax, c'est la police régionale de Halifax qui assume la responsabilité première de la prestation de services de police. Dans les deux cas, les relations de travail sont excellentes. En fait, la Metro Integrated Intelligence Unit, division de la police régionale de Halifax, affecte des ressources à la collecte de renseignements portuaires. Il s'agit de membres à temps plein de la police régionale de Halifax, de la GRC et de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Absolument rien n'empêche l'échange d'informations — de toute évidence, je ne peux parler que des renseignements qui ont été communiqués; impossible de parler de ceux que les ministères respectifs protègent. Cependant, rien ne me permet de croire qu'il en soit ainsi.

Est-il préférable de miser sur une seule force de police au niveau national? Sur le plan hypothétique, peut-être. La mesure aurait pour effet de réduire au minimum les risques de systèmes de renseignements incompatibles.

Le sénateur Banks: Ou les chasses gardées.

Mr. Atkins: Or bailiwick protecting, yes. I often think that it is often attitude that gets in the way of intelligence sharing and not so much information systems. It may be advantageous to have a single law enforcement agency that has responsibility for all ports, airports and seaports, because it would tend to eliminate those barriers that others may suspect exist.

Senator Banks: It would also eliminate, would it not, the necessity of organizations whose specific and sole purpose is to integrate communications, intelligence and cooperation between the various police agencies? There are such things; there are committees whose job it is to make sure that these things work together as best they can.

Mr. Atkins: Yes, and I can advise you, senator, that even the RCMP has committees within the RCMP to make sure that intelligence is shared within. As I say, it is not so much the organization, but rather the personalities; in other words, if there is an impediment, that is usually the root cause.

Senator Banks: Regarding coastal matters, we learned this morning, and you have told us again, that you have the use of the Coast Guard vessel *Ferguson* for the moment.

Mr. Atkins: Yes.

Senator Banks: Could you just tell us the basis on which you do that? It says beside your note here “May to September.” Does that note refer to how long you have use of it, or does it refer to how long the vessel is usable, or both?

Mr. Atkins: The Canadian Coast Guard vessel was actually transferred — an asset was transferred from the Coast Guard to the RCMP.

Senator Banks: Permanently?

Mr. Atkins: Yes. It was surplus to their needs. It was originally loaned to us without any consideration for cost. Unfortunately, shortly after we took possession of it, it required a major refit of the engine. The agreement was that they would transfer the vessel to us, so that, once we disposed of the vessel, we could realize the investment that we put in it.

Senator Banks: Do you plan on disposing of it?

Mr. Atkins: Once we get the new 80-foot catamaran, it may be surplus. It has minimal capabilities. It has a short season because it is a Cape Island-style vessel, intended for the Northumberland Strait. While it can be taken out to 12 miles off the coast, I am not too sure I would want to be in it at that time.

M. Atkins: Ou les chasses gardées, oui. Je me suis souvent fait la réflexion que c’est cette attitude, et non pas tant les systèmes d’information, qui nuit à l’échange de renseignements. Il serait peut-être avantageux d’établir un seul organisme d’application ayant la responsabilité de l’ensemble des ports, des aéroports et des ports de mer parce qu’une telle organisation tendrait à supprimer les obstacles dont d’autres soupçonnent l’existence.

Le sénateur Banks: On éliminerait aussi, n’est-ce pas, la nécessité d’organisations dont l’objet unique et précis consiste à intégrer les communications, les renseignements et la coopération entre les diverses forces de police? Cela existe; il y a des comités dont le travail consiste à faire en sorte que tout cela se déroule le mieux possible.

M. Atkins: Oui, et je suis en mesure de vous dire, sénateur, que même la GRC a en son sein des comités ayant pour rôle de veiller à ce que les renseignements soient mis en commun. Comme je l’ai dit, il s’agit d’un problème moins d’organisation que de personnalités; si, en d’autres termes, il y a empêchement, c’est habituellement la cause profonde.

Le sénateur Banks: En ce qui concerne les questions côtières, nous avons appris ce matin — et vous nous l’avez répété — que, pour le moment, vous utilisez le navire *Ferguson* de la Garde côtière.

M. Atkins: Oui.

Le sénateur Banks: Pouvez-vous nous dire en vertu de quoi vous le faites? Dans vos remarques, je lis les mots «de mai à septembre». Cela fait-il référence à la durée d’utilisation du navire, à la période au cours de laquelle il est utilisable, ou les deux?

M. Atkins: En fait, le navire de la Garde côtière du Canada a été cédé — c’est un actif qui a été cédé par la Garde côtière à la GRC.

Le sénateur Banks: À titre permanent?

M. Atkins: Oui. La ressource était devenue excédentaire. À l’origine, on nous l’a prêtée sans égard aux coûts. Malheureusement, peu après que nous en avons pris possession, on a dû procéder à une importante remise à neuf du moteur. En vertu de l’accord qui a été conclu, la Garde côtière devait nous céder le navire, de telle façon que, au moment où nous allons nous en débarrasser, nous soyons en mesure de réaliser les investissements consentis.

Le sénateur Banks: Vous envisagez donc de vous en débarrasser?

M. Atkins: Une fois que nous aurons pris possession du nouveau catamaran de 80 pieds, le navire sera déclaré excédentaire. Il a des capacités minimales. Parce qu’il s’agit d’un navire de style Cape Island, destiné au détroit de Northumberland, la période au cours de laquelle on peut l’utiliser est courte. On peut s’éloigner jusqu’à 12 milles de la côte à son bord, mais je ne suis pas trop certain que je voudrais être du voyage.

Senator Banks: Speaking of vessels, tell us about the commissioner-class vessels. What are they exactly?

Mr. Atkins: The commissioner-class vessels primarily originated from the Pacific Coast. The police vessel *Simmonds*, which is in Burin, Newfoundland — the commissioner-class are all named after previous commissioners — is actually a Pacific-style vessel. It is a 63-foot vessel, somewhat short, apparently, I understand, for Atlantic waters, which are different than Pacific waters. The wave characteristics are different.

The vessel style is that of a pontoon, a catamaran, of aluminum construction, a high-speed vessel capable of approximately 35 knots. While they can patrol as much as a hundred miles off coast, they are not designed for that. They are designed for a 12- to 15-mile range of the coast.

Senator Banks: You talked, if I recall correctly, about the commissioner-class vessels being “on patrol” or something to that effect. We have heard previously, again, if my recollection is correct, that the commissioner-class vessels, the catamarans, are in effect moving police detachments. A commissioner-class vessel can be taken into a particular harbour, say, and while it is there it functions as a police detachment.

Mr. Atkins: Yes.

Senator Banks: Is that the kind of patrol that you are talking about, as opposed to being further out in semi-blue water?

Mr. Atkins: No. The mandate for the new commissioner-class vessel is that of a coastal patrol vessel. The old marine section — which was collapsed probably in the late 1960s, early 1970s — they were, in fact, floating detachments. When the marine section was collapsed, the decision was to put land-based detachments in the coastal communities, which is what we have done.

The two primary remits of the patrol vessel would be blue water patrols and to act as a magnet, I suspect, for the Coastal Watch Program. The vessel would go into communities, where it would attract local interest. Coast Guard vessels attract a lot of local interest when they go into port, which, of course, generates the free flow of information as to suspicious activities. Hence, the patrol vessel will act as a catalyst but not as a floating detachment.

The Chairman: When we were here last, Mr. Atkins, the *Simmonds* was described to us as a floating detachment. Was that an error?

Mr. Atkins: The *Simmonds* is the vessel that is in Burin, Newfoundland. Its primary responsibility is anti-smuggling between St. Pierre and Miquelon and the mainland. It is not a community-based policing detachment. It is a police office for those people who are onboard because they interdict smugglers,

Le sénateur Banks: Pendant qu’il est question de navires, parlez-nous des navires de classe Commissaire. De quoi s’agit-il exactement?

M. Atkins: Les navires de classe Commissaire nous viennent principalement de la côte du Pacifique. Le bateau de police *Simmonds*, dont le port d’attache est à Burin, à Terre-Neuve — les navires de classe Commissaire sont tous nommés d’après d’anciens commissaires — est en réalité un vaisseau de style Pacifique. Il s’agit d’un navire de 63 pieds, un peu court, apparemment, pour les eaux de l’Atlantique, qui diffèrent de celles du Pacifique. Les caractéristiques des vagues ne sont pas les mêmes.

Il s’agit d’un navire ponton, d’un catamaran en aluminium, d’un bateau rapide pouvant atteindre une vitesse approximative de 35 noeuds. Ces bateaux peuvent patrouiller jusqu’à 100 milles de la côte, mais ils ne sont pas conçus pour le faire. Ils sont conçus pour naviguer à une distance de la côte de 12 à 15 milles.

Le sénateur Banks: Si je me rappelle bien, vous avez dit des navires de classe Commissaire qu’ils faisaient de la «patrouille» ou quelque chose du genre. Si mes souvenirs sont bons toujours, on nous a déjà dit que les navires de classe Commissaire, les catamarans, étaient en réalité des détachements de police mobiles. On peut amarrer un vaisseau de classe Commissaire dans un port particulier, disons, où il fait office de détachement de police.

M. Atkins: Oui.

Le sénateur Banks: Est-ce bien le genre de patrouilles auxquelles vous faites référence plutôt qu’aux patrouilles en eau semi-océaniques?

M. Atkins: Non. Le mandat du nouveau navire de classe Commissaire en est un de patrouille côtière. À l’époque de l’ancienne section maritime — qui a probablement disparu à la fin des années 60 ou au début des années 70 — ils constituaient en réalité des détachements flottants. Au moment de la disparition de la section maritime, on a décidé d’établir des détachements fixes dans les collectivités côtières, et c’est ce qu’on a fait.

Le navire de patrouille aura deux fonctions principales: il servira aux patrouilles en haute mer et agira comme aimant, je suppose, pour le Programme de surveillance côtière. Il pourra se rendre dans les collectivités, où il ne manquera pas de susciter l’intérêt. Les navires de la Garde côtière suscitent beaucoup d’intérêt à leur arrivée dans les ports, ce qui, naturellement, donne libre cours à toutes sortes d’information à propos d’activités suspectes. Par conséquent, le navire de patrouille servira de catalyseur, mais pas de détachement flottant.

Le président: La dernière fois que nous nous sommes vus, monsieur Atkins, on nous a décrit le *Simmonds* comme un détachement flottant. Était-ce une erreur?

M. Atkins: Le *Simmonds* est le navire amarré à Burin, à Terre-Neuve. Il a pour principale responsabilité de lutter contre le trafic entre Saint-Pierre-et-Miquelon et le continent. Il ne s’agit pas d’un détachement de police communautaire. Il fait office de poste de police pour ceux qui sont à bord parce qu’ils ont

primarily liquor smuggling. To that extent, therefore, it is a self-contained police office. They can do policing from it, but it is not a floating detachment as the marine unit used to be.

Senator Banks: You are talking about its present delineation and use. What it is assigned to do is mainly interdiction of smuggling.

Mr. Atkins: The *Simmonds* is stationed in Burin, Newfoundland, and its primary mandate is anti-smuggling.

Senator Banks: So it can pursue, stop, interdict, board.

Mr. Atkins: Yes, it can.

Senator Banks: All of the above.

Mr. Atkins: We have borrowed the *Simmonds* during the fishing disputes of the last two to three years in New Brunswick and Nova Scotia. To that extent, it serves as a police office, because it is water-based and is the only mechanism we have.

Senator Banks: Is that the kind of vessel you would like to have more of, if you wanted more vessels? In other words, how successful a design for your purpose is the *Simmonds*?

Mr. Atkins: It is quite adequate. The *Simmonds* is a 63-foot vessel. The one we are having built is an 80-foot vessel, hence, more conducive to the Atlantic waters. I would say that two for the Atlantic region should be sufficient for our current mandate.

Senator Banks: Do you have an operations centre, for general operations and coordination of all of them?

Mr. Atkins: Yes, we do. We have a division operation command centre.

Senator Banks: If you are familiar with this committee's previous proceedings and some of our reports, you will know that we have the view that there are too many operation centres.

Mr. Atkins: Yes.

Senator Banks: Everybody has an operation centre — here an operation centre, there an operation centre, everywhere an operation centre.

In a previous report, one of our recommendations was to, in some way, consolidate, so that there would be one place from which everybody could work. Does that make any sense to you?

Mr. Atkins: Yes, it does, senator.

Senator Banks: Who ought to run it?

Mr. Atkins: A committee of those who are —

pour tâche de faire la lutte aux trafiquants, principalement les trafiquants d'alcool. En ce sens, il s'agit donc d'un poste de police autonome. On peut s'en servir pour effectuer du travail policier, mais il ne s'agit pas d'un détachement flottant au sens où l'unité marine l'était autrefois.

Le sénateur Banks: Vous parlez de son utilisation et de son profil actuels. Il a surtout pour fonction l'échec au trafic de marchandises.

M. Atkins: Le *Simmonds* est stationné à Burin, à Terre-Neuve, et il a effectivement pour mandat principal la lutte contre la contrebande.

Le sénateur Banks: Il peut donc poursuivre, arrêter, intercepter et arraisonner.

M. Atkins: Oui, absolument.

Le sénateur Banks: Toutes les réponses ci-dessus.

M. Atkins: Nous avons emprunté le *Simmonds* au cours des querelles entourant la pêche que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont connues au cours des deux ou trois dernières années. En ce sens, il sert de poste de police: en effet, il est basé sur l'eau, et c'est le seul mécanisme à notre disposition.

Le sénateur Banks: Si vous souhaitiez obtenir un plus grand nombre de navires, est-ce le genre de bâtiment que vous souhaiteriez avoir à votre disposition en plus grand nombre? En d'autres termes, jusqu'à quel point le *Simmonds* est-il utile à vos fins?

M. Atkins: Il est relativement convenable. Le *Simmonds* est un navire de 63 pieds. Celui que nous faisons actuellement construire mesurera 80 pieds; en ce sens, il sera mieux adapté aux eaux de l'Atlantique. Je dirais que deux navires dans la région de l'Atlantique devraient nous permettre de nous acquitter de notre mandat.

Le sénateur Banks: Avez-vous un centre d'opérations pour les opérations en général et la coordination de toutes les ressources?

M. Atkins: Oui, nous avons un centre de commandement des opérations de la Division.

Le sénateur Banks: Si vous êtes au courant des délibérations antérieures du comité et de certains de nos rapports, vous savez sans doute que nous sommes d'avis qu'il y a de trop nombreux centres d'opérations.

M. Atkins: Oui.

Le sénateur Banks: Tout le monde a un centre d'opérations — un centre d'opérations par-ci, un centre d'opérations par-là, il y a des centres d'opérations partout.

Dans un de nos rapports précédents, nous avons notamment recommandé une forme d'intégration, de façon que les travaux de chacun seraient regroupés au même endroit. La solution vous paraît-elle sensée?

M. Atkins: Oui, sénateur.

Le sénateur Banks: Qui devrait le diriger?

M. Atkins: Un comité composé de ceux qui sont —

Senator Banks: A committee, oh no. Should not somebody be its proprietor?

Mr. Atkins: Yes. As to who, it probably does not matter. The RCMP uses its division emergency operation centre just for policing issues, but there are other issues.

Senator Banks: But they would bump into other things from time to time, would they not?

Mr. Atkins: Yes, they do. For example, in our response to September 11, where our command centre was not sufficient, we had to open two or three other command centres in the Halifax area alone. The one that can best integrate the resources is in Dartmouth, at the Spicer Building, which is co-located with the Office of Critical Infrastructure Protection and the provincial Emergency Measures Organization. It is a large facility and can serve very well as a joint command centre for most emergencies in Nova Scotia.

Senator Banks: That seems practical.

Mr. Atkins: Yes, it does. Also, senator, the Coast Guard has proposed to us, and are looking for our support, to create a maritime-based command centre near the Bedford Institute of Oceanography. The centre would provide a multiple agency-response capability. We support that as a concept and would be willing to invest in it.

Senator Banks: That seems to make sense. What is the federal policing branch.

Mr. Atkins: The RCMP provides policing in Nova Scotia under two business lines. The contract policing branch — we are actually the provincial police force in Nova Scotia.

Senator Banks: Oh, I see, the municipal contract for police.

Mr. Atkins: And the federal portion, yes.

Senator Banks: I have a long list of other questions, Mr. Chairman, but I will defer. Just before I do, however, tell us about the threat assessment group. We heard this morning that it met last week, which we were happy to hear, because heard earlier that the last time it met was during the anthrax event. Does it meet regularly?

Mr. Atkins: All of the constituents in the TAG are also the constituents of the security committee of the federal council, which meets every two months. The TAG matrix protocol may or may not be an agenda item, unless adjustments to the protocol are addressed.

Now the anthrax issue that you spoke of, I believe, was the *Wadi Al Arab*.

Le sénateur Banks: Ah non! Pas encore un comité. Ne devrait-il pas y avoir un maître d'œuvre?

M. Atkins: Oui. Quant à savoir qui, cela n'a probablement pas d'importance. La GRC utilise son centre d'opérations d'urgence de la Division uniquement pour les questions policières, mais il y en a d'autres.

Le sénateur Banks: Mais il arrive qu'une chose mène à une autre, n'est-ce pas?

M. Atkins: Oui, c'est vrai. Dans le cadre de notre intervention à la suite des attentats du 11 septembre, par exemple, notre centre de commandement s'est révélé insuffisant, et nous avons dû en ouvrir deux ou trois autres dans la seule région de Halifax. Le centre le mieux en mesure d'intégrer les ressources est celui de l'édifice Spicer à Dartmouth, qui partage ses locaux avec le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et l'organisme provincial responsable des mesures d'urgence. Il s'agit d'un vaste immeuble pouvant très bien servir de centre de commandement conjoint pour la plupart des situations d'urgence en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Banks: La solution semble pratique.

M. Atkins: Oui, effectivement. Également, sénateur, la Garde côtière nous a proposé de demander d'approuver la création d'un centre de commandement maritime près de l'Institut océanographique de Bedford. Le centre serait doté d'une capacité d'intervention multipartite. Nous sommes favorables à un tel concept et serions disposés à investir dans une telle démarche.

Le sénateur Banks: Cela me paraît sensé. Qu'est-ce que la Police criminelle?

M. Atkins: Les services de police que la GRC assure en Nouvelle-Écosse ont trait à deux secteurs d'activités. La Police criminelle — nous constituons en réalité la force de police provinciale de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Banks: Ah, je vois, c'est le contrat municipal visant les services de police.

M. Atkins: Et le volet fédéral, oui.

Le sénateur Banks: Monsieur le président, j'ai une longue liste de questions, mais je vais en rester là. Avant de céder la parole, cependant, j'aimerais que vous me disiez ce qu'est le groupe d'évaluation des menaces. Ce matin, on nous a dit que ses membres s'étaient rencontrés la semaine dernière, ce qui nous a fait plaisir, puisqu'on nous avait dit auparavant que leur dernière rencontre remontait à l'époque du problème de l'anthrax. Les membres du comité se réunissent-ils régulièrement?

M. Atkins: Les membres du groupe d'évaluation des menaces font également partie du comité de sécurité du Conseil fédéral, qui se réunit tous les deux mois. Le protocole matriciel du groupe d'évaluation des menaces peut faire ou ne pas faire partie de l'ordre du jour, à moins qu'il ne soit question de rajustements du protocole.

Si je ne m'abuse, le problème lié à l'anthrax auquel vous avez fait référence concernait le *Wadi Al Arab*.

Senator Banks: Yes, *Wadi Al Arab*.

Mr. Atkins: Which was in July of this summer. That was the last time this was exercised in a real situation. The TAG is really an information and decision-making protocol.

Senator Banks: So it is responsive to a specific event.

Mr. Atkins: Yes, it is. I can certainly discuss it if you wish in more detail, if that is what the committee would like.

Senator Banks: Well, I think we would like to know about it.

Mr. Atkins: I have distributed to the committee a copy of the flowchart. This was something that was developed by the RCMP. There are two elements to the TAG. There is an intelligence and information management component, which is actually the threat assessment group, and then there is the incident management group. Essentially, the threat assessment group is composed of four federal government departments that have full-time intelligence capabilities — that is, CSIS, DND, the RCMP and CCRA. It is called the TAG plus 1, and the “plus 1” is any other federal government department that, based on the initial information, would assume to have an interest in the *Wadi Al Arab* patrol vessel or ship. The threat in that instance was a suspected anthrax death in Brazil, and in that particular case Health Canada was the plus 1.

The purpose of the TAG group is to assess the information flow, to determine whether, in fact, there is an incident that needs management. The TAG group came out of an incident that was somewhat disorganized — perhaps one government department had not known what a previous decision had been made. Hence, we perceived a need to develop a protocol and structure a decision-making and information process, and consequently the TAG was developed.

If the TAG assesses that there is an incident that, in fact, needs management, then the bottom half of the flow chart comes into place. Then other agencies, either federal, provincial or municipal, are brought in to deal with the incident. The threat assessment group continually monitors the information to see if the threat changes throughout.

The incident management group identifies the lead agency — and the lead agency could, in fact, change several times throughout the management of the incident. If a ship were out at sea and a decision were to be made to determine whether it comes into Canadian waters, for example, that is made by Transport Canada. As it comes closer into the shore, the lead agency may pass to Canada Customs and Revenue Agency or to local port authority. The identification of the lead agency to deal with the incident is identified by the management group.

Le sénateur Banks: Oui, le *Wadi Al Arab*.

M. Atkins: Ce qui nous ramène au mois de juillet de cette année. C'est la dernière fois que le groupe a été constitué en situation réelle. Le groupe constituait en réalité un protocole d'information et de prise de décisions.

Le sénateur Banks: Il s'adapte donc à un événement particulier.

M. Atkins: Oui. Je peux vous en dire plus à son sujet, si c'est ce que les membres du comité souhaitent.

Le sénateur Banks: Eh bien, je pense que nous aimerions en apprendre davantage à son sujet.

M. Atkins: J'ai fait circuler aux membres du comité une copie d'un organigramme. Il a été mis au point par la GRC. Le Groupe d'évaluation des menaces comporte deux éléments. Il y a un volet axé sur la gestion des renseignements et des informations, soit le groupe d'évaluation des menaces à proprement parler, et il y a aussi le groupe de gestion des incidents. Essentiellement, le groupe d'évaluation des menaces se compose de quatre ministères du gouvernement fédéral ayant des capacités à temps plein au titre du renseignement — c'est-à-dire le SCRS, le MDN, la GRC et l'ADRC. On parle du GEM plus 1, le «plus 1» représentant tout ministère du gouvernement fédéral et qui, compte tenu des renseignements initiaux, est considéré comme ayant un intérêt pour le navire de patrouille ou le *Wadi Al Arab* lui-même. Dans ce cas, la menace était un décès survenu au Brésil qui aurait pu être causé par le bacille du charbon. Dans ce cas particulier, c'est Santé Canada qui a été le «plus 1».

Le groupe d'évaluation des menaces a pour but d'évaluer les informations et d'établir s'il y a eu ou non un incident devant être géré. Il est issu d'un incident auquel on a réagi de façon quelque peu désorganisée — peut-être un ministère du gouvernement n'avait-il pas été mis au courant d'une décision antérieure. Nous avons donc jugé nécessaire d'élaborer un protocole et de mettre au point un processus d'information et de prise de décisions. Voilà d'où est né le GEM.

Si le GEM est d'avis qu'il s'agit d'un incident qui doit effectivement être géré, la portion inférieure de l'organigramme entre en jeu. Par la suite, d'autres organismes, fédéraux, provinciaux ou municipaux, viennent se greffer sur la structure pour faire face à l'incident. Le groupe d'évaluation des menaces assure en permanence le suivi de l'information pour déterminer si la menace évolue en cours de route.

Le groupe de gestion des incidents identifie pour sa part l'organisme responsable — lequel peut changer à quelques reprises pendant la gestion de l'incident en question. Si un bateau est en mer et qu'on doit décider de l'accueillir ou non dans les eaux canadiennes, la responsabilité, par exemple, incombe à Transports Canada. Au moment où le bateau en question se rapproche du rivage, l'Agence des douanes et du revenu du Canada ou les autorités portuaires locales sont susceptibles de faire office d'organisme responsable. C'est le groupe de gestion des incidents qui identifie l'organisme responsable du traitement de l'incident.

Essentially, this is what the threat assessment flowchart looks like. It looks more complicated than it actually is, but you have to make sure that when you have a protocol like this that there is no opportunity for misinterpreting.

Everybody knows everybody else's role. Everybody who is involved in the management of the incident can go back to one of the TAG individuals and determine what information they are acting on.

Senator Banks: When you explain it, it does make it a little less impenetrable. When you said 13 resources were dedicated, you meant 13 people.

Mr. Atkins: Thirteen RCMP.

Senator Banks: RCMP officers?

Mr. Atkins: Yes, that is correct.

Senator Banks: You have \$1.6 million for port security. Is that enough? Does it do the job, do you think?

Mr. Atkins: We spend it all. No, it is not enough, quite frankly. We have a national marine enforcement team, which currently consists of two relocated integrated border enforcement resources — two new resources funded through the national marine strategy plus two CCRA resources. So we stole four resources from existing resources or from existing programs and added two new ones.

Our policy centre in Ottawa has promised two additional resources, which would bring us up to eight. I would suspect that the budget will increase marginally.

Senator Banks: You asked for 24.

Mr. Atkins: The RCMP asked for 24, and we got eight, I believe, nationwide. I believe Treasury Board's decision was to only support the eight resources that were identified for the Port of Montreal. When the resources were actually allocated to the RCMP, the RCMP determined to split the resources between the three major ports and asked us to supplement the resources from existing resources.

Senator Banks: So if you were addressing my favourite character, the guy that is sitting on the subway in Edmonton going to work, and explained to him that there are eight persons dealing with the question of security, including organized crime in the Port of Halifax, and he turned pale, would he be right?

Mr. Atkins: Well, no, not exactly, senator. I think the eight were new resources, post-September 11th resources. We had resources working on the port, although they were not dedicated to the port. We had resources working on port activities, because it was one of our highest risks in policing in Nova Scotia. The additional two — we got two of the eight resources in Nova Scotia; they augmented existing resources. Hence, I think it is fair to say that the eight resources were that came out of integrated marine management program in Ottawa were brand

Voilà essentiellement, à quoi ressemble l'organigramme de l'évaluation des menaces. En fait, c'est moins compliqué que ça en a l'air, mais, lorsqu'on a affaire à un protocole de ce genre, on doit éviter à tout prix les risques de mauvaise interprétation.

Tout le monde est au courant du rôle de chacun. Les parties associées à la gestion de l'incident peuvent s'adresser aux membres du GEM et établir quels sont les renseignements auxquels ils donnent suite.

Le sénateur Banks: Grâce à vos explications, la structure a l'air un peu moins impénétrable. Quand vous avez parlé de 13 ressources spécialisées, vous vouliez parler de 13 personnes.

M. Atkins: Treize de la GRC.

Le sénateur Banks: Des agents de la GRC?

M. Atkins: Oui, exactement.

Le sénateur Banks: Vous disposez de 1,6 million de dollars pour la sécurité portuaire. Est-ce suffisant? Avez-vous le sentiment d'avoir assez d'argent pour faire le travail?

M. Atkins: Nous dépensons tout. Franchement, ce n'est pas assez. Il y a une équipe nationale d'intervention maritime, qui comporte actuellement deux ressources réaffectées aux interventions frontalières intégrées — deux nouvelles ressources financées à même la stratégie maritime nationale plus deux ressources de l'ADRC. Nous avons donc pris quatre ressources à même les ressources sur les programmes existants, et nous en avons ajouté deux nouvelles.

Notre centre de police d'Ottawa nous a promis deux ressources additionnelles, ce qui ferait passer leur nombre à huit. J'imagine que le budget augmentera de façon négligeable.

Le sénateur Banks: Vous aviez demandé 24 ressources.

M. Atkins: La GRC a demandé 24 ressources, et elle en a obtenu huit, si je ne m'abuse, pour l'ensemble du pays. Je crois que le Conseil du Trésor a décidé de n'approuver que les huit ressources demandées pour le port de Montréal. Lorsque les ressources lui ont été effectivement allouées, la GRC a choisi de les répartir entre les trois principaux ports et nous a demandé de compléter ces ressources à l'aide des ressources existantes.

Le sénateur Banks: Si vous vous adressiez à mon quidam favori, soit le type qui prend le métro d'Edmonton pour se rendre au travail et que vous lui expliquiez que huit personnes sont responsables de la sécurité, y compris le crime organisé dans le port de Halifax, et qu'il devenait tout pâle, aurait-il raison d'avoir peur?

M. Atkins: Eh bien, non, sénateur, pas exactement. Je pense que les huit ressources sont des ressources nouvelles, postérieures au 11 septembre. Les ressources travaillaient dans le port, mais elles ne se spécialisaient pas dans les activités portuaires. Nous affectons des ressources à ce secteur puisqu'il s'agit de l'un des risques les plus élevés auxquels font face les services policiers de la Nouvelle-Écosse. Les deux ressources additionnelles — nous avons obtenu en Nouvelle-Écosse deux des huit ressources additionnelles — sont venues s'ajouter aux ressources existantes.

new. Obviously, the policy centre that put forward the memorandum to cabinet did not get Treasury Board support to support the full funding request.

The Chairman: Following up on that, I spent time with the security group in the Port of Rotterdam this summer. It is a significantly larger port than Halifax. They have in excess of 350 permanently dedicated police officials working there, and they have coastal police of well over a 1,000 in addition to them.

If my math is correct, and I am really putting this forward to get you to correct my math, the last time we were here the Halifax Regional Police told us that they had eight officers dedicated to the port for 24/7 coverage. You are telling us you have eight, as well, and then you have other officers who are involved in specific tasks that come in from time to time to function in the port.

Now is my math off and, if so, by what order of magnitude?

Mr. Atkins: No, senator, your math is very accurate. The primary remit of the Halifax Regional Police is to provide police security to the port. They investigate the Criminal Code offences of theft and assaults. They are not primarily designed to respond to national security; that is the responsibility of the RCMP.

So the RCMP's resources plus the Halifax Regional Police resources, the full-time dedicated resources probably number less than 20. The Chief of Police of the Rotterdam Port's police actually gave a presentation in Halifax; and we were envious of the resources that they had at their disposal.

The Chairman: My impression was they also had some very interesting techniques of policing, techniques that are different than we might see in North America.

Mr. Atkins: Yes. I do not know, though, senator, if, in fact, their remit included that which is done by CCRA. I have not included them in the numbers, in the 20. So the 20 would be actually sworn police officers plus whatever CCRA support there is.

The Chairman: But their 350 figure does not include customs.

Mr. Atkins: It does not.

Senator Forrestall: Do you think the RCMP marine division should be reconstituted, perhaps not the same as earlier, but in some way?

Mr. Atkins: My opinion is that the RCMP needs marine platforms from which to assist in the defence or in the enforcement of laws off Canada's coast. That may mean that we have to invest millions in providing vessels, even though vessels already exist within the Department of Fisheries, Canadian Coast Guard and National Defence. What we do

Par conséquent, il m'apparaît juste de dire que les huit ressources issues du programme intégré de gestion maritime d'Ottawa étaient des ressources entièrement nouvelles. De toute évidence, le centre de police à l'origine du mémoire au Cabinet n'a pas obtenu l'appui du Conseil du Trésor nécessaire à l'obtention de tous les fonds demandés.

Le président: Dans le même ordre d'idées, j'ai passé du temps cet été avec le groupe responsable de la sécurité au port de Rotterdam. Il s'agit d'un port nettement plus grand que celui de Halifax. Plus de 350 agents de police spécialisés y travaillent en permanence, et la police côtière mise par ailleurs sur un effectif de plus de 1 000 personnes.

Si je ne m'abuse — et je vous invite à corriger mes calculs —, la police régionale de Halifax nous a dit, à l'occasion de notre dernière visite, que huit agents étaient affectés à la surveillance du port 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Vous nous dites que vous avez huit agents vous aussi et que d'autres agents viennent à l'occasion dans les ports pour s'acquitter de tâches précises.

Mes calculs sont-ils erronés? Le cas échéant, jusqu'à quel point?

M. Atkins: Non, sénateur, vos calculs sont tout à fait exacts. Le principal objectif de la police régionale de Halifax consiste à assurer la sécurité policière du port. Elle fait enquête à la suite d'infractions au Code criminel, par exemple des vols et des agressions. Elle n'a pas pour mandat principal d'assurer la sécurité nationale; cette responsabilité incombe à la GRC.

Si on additionne les ressources de la GRC et celles de la police régionale de Halifax, on aboutit probablement à un nombre de ressources spécialisées à temps plein inférieur à 20. Le chef de la police du port de Rotterdam est venu présenter un exposé à Halifax, et nous lui avons envié les ressources à sa disposition.

Le président: Mon impression, c'est qu'on utilise aussi là-bas certaines techniques d'enquêtes policières des plus intéressantes, différentes de celles auxquelles on fait appel en Amérique du Nord.

M. Atkins: Oui. Cependant, sénateur, j'ignore si les questions qui relèvent ici de l'ADRC font aussi partie du mandat de cette police. Je n'ai pas tenu compte de ces ressources dans le chiffre que j'ai avancé, c'est-à-dire celui de 20. Il s'agit donc en réalité de 20 agents de police assermentés auxquels s'ajoutent les ressources de l'ADRC.

Le président: Les douaniers ne font pas partie des 350 agents de police dont j'ai parlé pour le port de Rotterdam.

M. Atkins: Non.

Le sénateur Forrestall: Pensez-vous que la division maritime de la GRC devrait être reconstituée, peut-être pas comme auparavant, mais d'une certaine façon?

M. Atkins: À mon avis, la GRC a besoin de plates-formes maritimes qui nous aident à défendre la côte du Canada ou à faire respecter les lois au large de ces dernières. Nous devons peut-être investir des millions de dollars dans des navires, même si le ministère des Pêches, la Garde côtière canadienne et le ministère de la Défense nationale disposent déjà des navires en question. Ce

need is an arrangement with those other government agencies that have the floating platforms to dedicate time to assisting the RCMP in its enforcement activities.

We do have MOUs dealing with drug surveillance, both aerial and sea-based, and that is done under Department of National Defence funding.

The Canadian Coast Guard assist the RCMP in its armed ship-boarding training exercises, and they usually do not cost back the cost of fuel. At times, when we have used the Coast Guard in actual operations, they have costed back the use of fuel up to \$45,000.

If, in fact, the federal government saw its way to fund the Coast Guard to support RCMP operations and DND, they could provide suitable platforms and would not necessitate the RCMP fleetling up, other than its first-response capabilities for the catamaran.

Senator Forrestall: It is an interesting question. I wish we had time to pursue it in some depth.

In your estimation, how serious is the problem of organized crime in the Ports of Vancouver, Montreal, Halifax? Are these the three areas of prime concern, or are you evidencing incidents of growing crime in some of the smaller ports in Canada? If so, which ones if you might identify them.

Mr. Atkins: I would respond by saying that the primary risks are Vancouver, Montreal and Halifax, based upon the tonnage of container traffic.

Senator Forrestall: That is ranked by tonnage, is it?

Mr. Atkins: I am not sure whether Montreal or Vancouver is the busiest by times. I think Vancouver is, then Montreal, then Halifax, I think that is the order, but certainly they represent the largest risk, based upon the container traffic.

Also, those who want to use the ports to facilitate criminal activity must be feeling some pressure because there have been a number of successful operations launched against port targets, including the one in Halifax that culminated in court proceedings a couple of weeks ago.

Knowing the nature of criminal activity, they will try to displace to other locations. We are focusing some attention on the Port of Shelburne, not necessarily because there is criminal activity there, but there is a small number of containers that are directly shipped in through Shelburne, about 5,000. There are other ports in New Brunswick, the Port of Saint John, the Port of Belledune.

qu'il faut faire, c'est conclure des accords avec ces autres organismes gouvernementaux qui disposent des plates-formes flottantes, afin qu'ils prennent le temps d'aider la GRC à mener ses activités au titre de l'exécution de la loi.

Nous avons conclu des protocoles d'entente portant sur la surveillance du trafic de la drogue, par voie aérienne et maritime, activité menée avec des fonds du ministère de la Défense nationale.

La Garde côtière aide la GRC à mener ses exercices d'arraisonnement armé, et généralement elle ne nous fait pas payer les coûts du carburant. À l'occasion, lorsque nous avons fait appel à la Garde côtière dans le cadre d'opérations réelles, elle nous a facturé jusqu'à 45 000 \$ pour le carburant.

Si, en fait, le gouvernement fédéral jugeait approprié de financer la Garde côtière et le MDN pour qu'ils soutiennent les opérations de la GRC, ces derniers seraient en mesure de fournir des plates-formes convenables, et la GRC n'aurait pas besoin de renforcer sa flotte, au-delà des capacités de première intervention assurées par le catamaran.

Le sénateur Forrestall: C'est une question intéressante. J'aimerais que nous ayons le temps de nous y intéresser en profondeur.

Selon votre estimation, quelle est la gravité du problème que représente le crime organisé aux ports de Vancouver, de Montréal et de Halifax? S'agit-il de trois secteurs particulièrement préoccupants ou observez-vous une recrudescence du nombre de crimes commis dans des ports de plus petite taille au Canada? Le cas échéant, pourriez-vous nous dire lesquels?

M. Atkins: En réponse à cette question, je dirais que Vancouver, Montréal et Halifax représentent les risques les plus importants, en raison du tonnage des conteneurs traités.

Le sénateur Forrestall: On effectue le classement par tonnage, n'est-ce pas?

M. Atkins: J'ignore lequel est le plus achalandé selon les moments, Montréal ou Vancouver. Dans l'ordre, on a affaire, je crois, à Vancouver, Montréal puis Halifax, mais il est certain que ce sont ces ports qui représentent le plus de risques, compte tenu du trafic de conteneurs.

De même, ceux qui veulent utiliser des ports à des fins criminelles doivent sentir une certaine pression parce qu'on a lancé un certain nombre d'opérations fructueuses contre des cibles portuaires, y compris celle de Halifax, qui a connu son dénouement devant le tribunal il y a deux ou trois semaines.

Étant donné la nature de l'activité criminelle, les intéressés vont aller ailleurs. Nous accordons une certaine attention au port de Shelburne, pas nécessairement parce qu'on y observe des activités criminelles, mais bien parce qu'il y a un petit nombre de conteneurs, soit environ 5 000, qui sont directement acheminés à Shelburne. Il y a d'autres ports au Nouveau-Brunswick, par exemple celui de Saint John et celui de Belledune.

CCRA has some enforcement activity or some surveillance activity at the Port of Saint John. The Port of Belledune in northern New Brunswick is likely to be a threat once direct container traffic is shipped from Cornerbrook, I believe, direct to Belledune, so there is potential.

We have had historical drug offloads in Aulds Cove, up Port Hawkesbury way, so anybody who wants to facilitate criminal activity will find a port to do so. Hence, it is not fair to say that any criminal activity is restricted to the three ports mentioned — Halifax, Montreal and Vancouver. There is evidence that others can be used.

Senator Forrestall: We just ship now to airports.

Mr. Atkins: Yes.

Senator Forrestall: The committee did a bit of a review with respect to airports. We are trying to grasp what type of resources you really need to make you feel comfortable in your day-to-day operations.

Mr. Atkins: With respect to the transshipment of illegal commodities through airports, there is no evidence that there are as large transshipments as there are in containers. However, I would think that it reasonably fair to say that the majority of illegal drugs that enter Canada probably do so through the airports.

The RCMP in Halifax has a response capability at the airport there. We have a jetway program that runs at the airport, which is constituted by four dedicated members plus a newly installed dog at the airport. That program is supplemented by six uniform resources required by Transport Canada for five-minute response policing to the entry passenger gate.

So, generally speaking, we have to consider our airports as a possible threat both of criminal activity and terrorist activity, as evidenced by 9/11. Both the seaports and the airports are managed by airport authorities under Transport Canada regulations, and they respond to Transport regulation requirements. Halifax seaport, I believe, is the only port in Canada that has a dedicated police force providing it security. The other ports have security guards, I think.

Halifax International Airport is primarily policed by a private security agency supplemented by RCMP resources. As to whether there is a need, I would suspect that, once Transport Canada determines that there is a need and requires the airport authorities and port authorities to increase security, they will follow suit.

Senator Forrestall: But there is a need for more.

Mr. Atkins: Yes. I do not think any of us at this table would have the confidence to say that we interdict all illegal activity out of either the seaport or the airport.

Au Port de Saint John, l'ADRC mène certaines activités d'application ou de surveillance. Le port de Belledune, dans le nord du Nouveau-Brunswick, pourra constituer une menace à partir du moment où des conteneurs y seront immédiatement expédiés à partir de Cornerbrook. Il y a donc là des risques.

Historiquement, nous avons observé des livraisons de drogues à Aulds Cove, du côté de Port Hawkesbury. Quiconque souhaite mener des activités criminelles trouvera un port pour le faire. Il n'est donc pas juste de dire que toute l'activité criminelle est limitée aux trois ports mentionnés — Halifax, Montréal et Vancouver. On a la preuve que d'autres sont aussi utilisés.

Le sénateur Forrestall: Aujourd'hui, les criminels utilisent les aéroports.

M. Atkins: Oui.

Le sénateur Forrestall: Le comité a fait un peu de travail dans le dossier des aéroports. Et nous tentons de comprendre le type de ressources dont vous avez vraiment besoin pour avoir le sentiment de bien vous acquitter de vos activités au jour le jour.

M. Atkins: En ce qui concerne le transbordement de produits illégaux par les aéroports, rien ne prouve qu'ils soient aussi importants que ceux qui passent par les conteneurs. Cependant, je pense qu'il est raisonnable d'affirmer que la majeure partie des drogues illégales qui entrent au Canada passe probablement par les aéroports.

À l'aéroport de Halifax, la GRC dispose d'une capacité d'intervention. À l'aéroport, le Jetway Program est offert, avec l'aide de quatre membres spécialisés ainsi que d'un chien nouvellement entré en fonction. Le programme bénéficie du soutien de six ressources en uniforme qu'exige Transports Canada pour le déploiement d'interventions policières en cinq minutes ou moins à la porte d'embarquement.

De façon générale, nous devons donc considérer nos aéroports comme une menace possible du point de vue de l'activité criminelle et terroriste, comme en témoignent les attentats du 11 septembre. Les ports de mer et les aéroports sont administrés par les autorités aéroportuaires aux termes des règlements de Transports Canada, et elles respectent les exigences fixées par Transports Canada. À ma connaissance, le port de mer de Halifax est le seul au Canada dont la sécurité est assurée par une force de police spécialisée. Je crois savoir que les autres ports misent sur des gardiens de sécurité.

Sur le plan des services de police, l'aéroport international de Halifax mise principalement sur une agence de sécurité privée bénéficiant du soutien de ressources de la GRC. En cas de besoin, j'imagine que, une fois que Transports Canada en vient à la conclusion que la sécurité doit être resserrée et oblige les autorités aéroportuaires et portuaires à le faire, ces dernières y donnent suite.

Le sénateur Forrestall: Mais la sécurité doit être resserrée.

M. Atkins: Oui. À mon avis, aucune des personnes ici présentes ne pourrait affirmer avec certitude que nous prévenons toutes les activités illégales dans les ports de mer ou les aéroports.

Senator Forrestall: I do not like ranking things. It is something like profiling, and I am not sure I like that terribly. However, every Canadian who reads newspapers were deeply interested in the events that flowed from the seizures made here in the Port of Halifax and the value of these indicted drugs.

Is there an argument as to why CCRA, the RCMP and other agencies involved should not have access to, if not all, a significant portion, say 50, 75 per cent, of that money to facilitate the improvement of our capacity to police? Is there an argument against that? Why have we not done it? Why has it not happened?

Mr. Atkins: I can only speculate, senator, that we have not shared in the proceeds of crime — nobody in government has explained this to me. Perhaps there is a perception that the police should not benefit from its crime enforcement.

Senator Forrestall: Who the hell are we protecting?

Mr. Atkins: I am just speculating, senator, that that is the reason. Some of the municipal agencies do share in proceeds distributions through the provinces, but the RCMP is not one of those recipients. I know in the United States through the RICO legislation that the police agencies do benefit from the proceeds distribution and actually use assets that are seized pending disposition.

The Chairman: If there were such a policy in place, Mr. Atkins, would you see an improvement in the services you could provide?

Mr. Atkins: I would see an increase in resources and, consequently, an increase in services, yes.

Senator Forrestall: Would those resources be human resources?

Mr. Atkins: Both human and technical.

Senator Forrestall: We have heard of some difficulty with respect to training people to an adequate operational level on equipment we already have, with the result that the equipment is sitting idle or certainly underutilized. It is things like that that keep in the front of my mind the sharing of the rewards of crime, if you will.

Mr. Atkins: Yes, I can assure you, senator, that we would certainly put the proceeds to good use, including, as you say, to bridge training deficiencies. We certainly experience that from time to time.

Senator Forrestall: How serious is the training inefficiency?

Mr. Atkins: I think we can state with some comfort that mandatory training is completed. So anything that is mandated by the Canada Labour Code, for example, where we have no

Le sénateur Forrestall: Je n'aime pas faire de classements. Les classements me font penser au profilage, et je ne suis pas certain que cette idée me plaise beaucoup. Cependant, tous les Canadiens qui lisent les journaux ont été très intéressés par les événements qui ont suivi les saisies effectuées ici dans le port de Halifax de même que par la valeur des drogues saisies.

Pour quelle raison l'ADRC, la GRC et d'autres organismes concernés ne pourraient-ils avoir accès à la totalité, sinon à un pourcentage important, disons 50 ou 75 p. 100, de ces sommes pour faciliter le renforcement de nos capacités policières? Y a-t-il des arguments qui militent à l'encontre d'une telle façon de faire? Pourquoi ne l'avons-nous pas fait? Pourquoi cela ne s'est-il pas produit?

M. Atkins: Tout ce que je puis dire, sénateur, et ce sont de pures spéculations de ma part, c'est que nous n'avons pas profité des produits de la criminalité — au gouvernement, personne ne m'a fourni d'explications. Peut-être a-t-on la perception que la police ne devrait pas tirer d'avantage de ses activités au titre de l'exécution de la loi.

Le sénateur Forrestall: Qui, au nom du ciel, cherchons-nous à protéger?

M. Atkins: Je ne fais que spéculer, sénateur, qu'il s'agit de la raison. Certains organismes municipaux obtiennent une part des produits répartis par les provinces, mais la GRC ne compte pas au nombre des bénéficiaires. Je sais que la police des États-Unis, par le truchement de la législation RICO, touche une part des produits distribués et utilise les actifs saisis en attendant qu'on en dispose.

Le président: Si une telle politique était en place, monsieur Atkins, pensez-vous que les services que vous offrez s'amélioreraient?

M. Atkins: Il y aurait une augmentation des ressources et, par voie de conséquence, une amélioration des services.

Le sénateur Forrestall: S'agirait-il de ressources humaines?

M. Atkins: Humaines et techniques.

Le sénateur Forrestall: On nous a dit qu'il était difficile d'initier les membres du personnel au matériel que nous avons, de leur permettre d'atteindre un niveau opérationnel adéquat, si bien que des appareils demeurent inutilisés ou à coup sûr sous-utilisés. Voilà le genre de choses, si vous voulez, qui font que la répartition des produits de la criminalité demeure présente à mon esprit.

M. Atkins: Oui, je puis vous assurer, sénateur, que nous utiliserions à bon escient les produits de la criminalité, y compris, comme vous le dites, pour combler les lacunes au titre de la formation. Il est certain que nous nous butons parfois à un tel problème.

Le sénateur Forrestall: Jusqu'à quel point la formation est-elle inefficace?

M. Atkins: Je pense qu'on peut affirmer avec un certain degré de certitude que la formation obligatoire est assurée. En ce qui concerne tout ce qu'exige le Code du travail du Canada, par

discretion but to train, I think our training record is sound. It is in the other areas where more training could be done.

Senator Forrestall: I just want to wind up by expressing my personal congratulations on the work that is done, work done by humans and dogs, in interdiction, in exposure, and in bringing these matters to fruition through the courts. I would extend my congratulations on that and ask you whether or not the RCMP has any ongoing or current studies with respect to the needs, the human resources needs particularly, of the force and your allied agencies to combat the force of drugs?

Mr. Atkins: First of all, thank you for your compliments. Often it is compliments like that that keep our members going. They do not always achieve success in the courts, which sometimes is not attributable, necessarily, to the way they investigate. So the appreciation of the Canadian public and of you, senator, is very much appreciated.

The RCMP is actually undertaking two threat assessments, one of which is termed project salve, which is an assessment of the three major ports that we spoke of earlier. Based on the national intelligence model, they want to assess the threat and the risk. Their assessment takes in whether current resources deployed towards that activity are sufficient.

We are expecting project salve to be completed in the next month. I do not want to guess how long it will take before the report is released, but the project is ongoing, and has been for quite awhile. It is encouraging to see that they are winding that down.

There is a second review being conducted, this one on the integrated border enforcement team program, to determine whether the resources are adequate and properly located.

Senator Forrestall: Are these in-house or contracted out?

Mr. Atkins: I believe project salve is being conducted by the criminal intelligence directorate of the RCMP, so that is internal. They are massaging the intelligence that is in the system.

Senator Cordy: Thank you very much for appearing before us this afternoon. I know in our previous report you were most helpful, so we appreciate you taking the time to attend before us again.

I want to congratulate you very much on Operation Haven. Certainly, when you get drugs and proceeds of crime of \$12 million, it is a major operation. What difference has that successful operation made to the Port of Halifax? What difference does it make in the good running of the port?

Mr. Atkins: It is hard to isolate that particular case from the ongoing security increases that were coming about as a result of September 11, because there was an enhanced security package.

exemple, là où nous n'avons d'autre choix que d'assurer la formation, je pense que notre feuille de route est impeccable. Je pense qu'il y a d'autres secteurs où nous pourrions faire davantage de formation.

Le sénateur Forrestall: En conclusion, je tiens simplement à louer personnellement le travail effectué par des humains et des chiens dans le domaine de l'interception et de la détection, sans parler des résultats obtenus devant les tribunaux. Je vous offre toutes mes félicitations, et j'aimerais savoir si la GRC dispose ou non d'études continues ou courantes concernant les besoins, sur le plan des ressources humaines en particulier, de la force et de ses alliés pour lutter contre les drogues?

M. Atkins: D'abord, permettez-moi de vous remercier de vos louanges. Souvent, ce sont de telles louanges qui donnent à nos membres le courage de poursuivre. Ils n'obtiennent pas toujours gain de cause devant les tribunaux, ce qui parfois n'est pas nécessairement imputable à nos méthodes d'enquête. Nous apprécions donc la gratitude du public canadien au même titre que la vôtre, sénateur.

La GRC a de fait entrepris deux évaluations des menaces. Dans le cadre de l'une d'elles, appelée Project Salve, on se penche sur les trois ports principaux dont nous avons parlé plus tôt. À la lumière du modèle national du renseignement, on cherche à évaluer les menaces et les risques. Dans le cadre de l'évaluation, on se demande si les ressources actuellement déployées pour combattre cette activité sont suffisantes.

Nous nous attendons à ce que le projet soit terminé le mois prochain. J'ignore dans combien de temps le rapport sera rendu public, mais le projet est en cours, depuis un certain temps en réalité. Il est encourageant de savoir que la conclusion approche.

On procède à un deuxième examen, qui porte celui-là sur l'Équipe intégrée de la police des frontières, afin de déterminer si les ressources sont adéquates et situées aux bons endroits.

Le sénateur Forrestall: Les évaluations sont-elles menées à l'interne ou par des sous-traitants?

M. Atkins: Je pense que le premier projet est mené par la Direction des renseignements criminels de la GRC. Il s'agit donc d'une étude interne. On s'intéresse aux renseignements présents dans le système.

Le sénateur Cordy: Merci beaucoup de comparaître devant nous cet après-midi. Je sais que votre rapport précédent nous a été des plus utiles, et nous vous savons gré de prendre le temps d'être parmi nous une fois de plus.

Je tiens à vous offrir toutes mes félicitations pour l'opération Haven. Lorsqu'on récupère des drogues et des produits de la criminalité d'une valeur de 12 millions de dollars, il ne fait aucun doute qu'on a affaire à une opération des plus efficaces. Quelle incidence cette opération a-t-elle eue sur le port de Halifax? En quoi cela favorise-t-il le bon fonctionnement du port?

M. Atkins: Il est difficile d'isoler ce cas particulier du resserrement permanent de la sécurité consécutif au 11 septembre. En effet, on a resserré toutes les mesures de

I guess, officially, the Port of Halifax has increased its security partly because of new Transport Canada regulations, partly because the criminal activity that was going on in the port has now been confirmed. From discussions I have had with those in the know, the gentleman that was charged in Halifax was suspected of being involved in criminal activity and there was, I think, some relief from that community that he was finally successfully investigated.

Now the increased security that has occurred at Halifax includes additional surveillance camera installations, increased fencing, increased personal security measures such as identification cards for employees, an agreement from the International Longshoremen's Association to agree to these security measures, including criminal records checks for new employees. So all of these have enhanced security at the port, some of which is attributable, as I say, to new security regulations. Others are attributable to the confirmation of criminal activity.

I suspect that the most immediate impact upon the successful interdiction of that group was a realization that crime does occur at the port and that it may be more pervasive than some originally thought. It is difficult to isolate one particular aspect as to whether the port activities have changed.

Senator Cordy: Everybody has been made aware that there was crime going on in the port, so now they are being a little bit more watchful.

Mr. Atkins: I suspect they knew it was going on, anyway, but I think it confirmed that they could be caught, as well.

Senator Cordy: You said that the success was based on intelligence and a multi-agency team.

Mr. Atkins: That is correct.

Senator Cordy: Is that multi-agency team still in place or was that put in place for this particular operation?

Mr. Atkins: The team was put in place for that operation, but out of that came a dedicated intelligence group. The RCMP has a group dedicated to collecting intelligence. When that intelligence indicates that there is a tactical target that needs to be identified, another team is created to respond to that tactical targeting. The intelligence team then continues to gather its intelligence.

The integrated response teams, other than the integrated marine enforcement team, will be put together depending on the commodity that requires to be interdicted. If it is, in fact, drugs, the team will be comprised largely of drug section members. If it deals with counterfeit software, for example, or firearms, then an

sécurité. Officiellement, le port de Halifax a resserré sa sécurité en partie pour répondre aux nouveaux règlements de Transports Canada, en partie pour lutter contre les activités criminelles menées dans le port qui ont maintenant été confirmées. À la lumière de certaines discussions que j'ai eues avec des initiés, on soupçonnait l'homme qui a été inculpé à Halifax de mener des activités criminelles, et je crois savoir que la collectivité est soulagée à l'idée qu'il ait enfin fait l'objet d'une enquête fructueuse.

Au nombre des mesures de sécurité accrues prises au port de Halifax, mentionnons l'ajout de caméras de surveillance, l'aménagement de clôtures, le resserrement des mesures de sécurité personnelle, par exemple l'émission de cartes d'identité pour les employés, et l'obtention de l'accord de l'Association internationale des débardeurs pour le resserrement des mesures de sécurité, y compris une vérification des antécédents criminels pour les nouveaux employés. Toutes ces mesures ont donc contribué au resserrement de la sécurité dans le port, et certaines sont attribuables, je le répète, aux nouvelles règles de sécurité. D'autres s'expliquent par les activités criminelles qui ont été confirmées.

J'imagine que l'effet le plus immédiat de la répression des membres de ce groupe a été une prise de conscience: le port fait l'objet d'activités criminelles, lesquelles sont peut-être plus répandues qu'on le croyait au départ. Il est difficile d'isoler un aspect particulier à propos des changements observés dans les activités portuaires.

Le sénateur Cordy: Tout le monde a été mis au fait des activités criminelles qui ont cours dans le port, de sorte que les intéressés font preuve d'un peu plus de prudence.

M. Atkins: À mon avis, ils étaient déjà au courant, mais je pense que les événements récents ont confirmé qu'ils risquaient d'être pris.

Le sénateur Cordy: Vous avez dit que cette réussite était attribuable au renseignement et à une équipe multipartite.

M. Atkins: C'est exact.

Le sénateur Cordy: L'équipe en question est-elle toujours en place ou n'avait-elle été constituée que pour cette seule opération?

M. Atkins: L'équipe avait été mise en place pour l'opération en question, mais il en est ressorti un groupe spécialisé du renseignement. La GRC a un groupe voué à la collecte de renseignements. Lorsque les renseignements dont on dispose font état d'une cible tactique devant être identifiée, on constitue l'autre équipe chargée de réagir. L'équipe de renseignement continue par ailleurs à recueillir des informations.

On constituera des équipes d'intervention intégrées, autres que l'équipe intégrée d'intervention maritime, compte tenu des biens devant faire l'objet de mesures d'interception. S'il s'agit de drogues, l'équipe se composera principalement de membres de la section des drogues. S'il s'agit de logiciels de contrebande, par

appropriate team will be assembled. However, we would expect the same partners to participate, CCRA, Halifax Regional Police, the RCMP, the primary stakeholders at the port.

Senator Cordy: You talked about the marine enforcement team. Was there additional funding given to set that team up?

Mr. Atkins: Yes, there was. Actually, I think I can be specific enough to give you the numbers for that. I do not have it broken down, but it would have been equivalent to two federally funded full-time equivalents, which are approximately \$120,000 apiece, which provides not only the salary dollars but also all the police vehicles, the office and secretarial support, plus some operating and maintenance. I am guessing that that would be about \$40,000 to \$50,000 in addition, so approximately \$300,000.

Senator Cordy: This is long-term funding?

Mr. Atkins: Yes, it is.

Senator Cordy: Good.

Mr. Atkins: I can find out specifically and report back if you wish. I do not have the numbers at my fingertips, unless my colleagues know.

The Chairman: Could we get the information, please? I had the impression that it was a one-shot deal. You are saying this is part of your base budget now?

Mr. Atkins: Yes, it is. I will confirm that and report back.

Senator Meighen: In response to a question by Senator Forrestall, you said that as your success levels rise in places like the Port of Halifax criminal elements may aim to go to smaller centres. I do not know if my information is correct, but I have heard that, particularly in smaller centres and given the ongoing scarcity of resources, the force has — and I see nothing wrong with it, incidentally — resorted to hiring on a contract basis retired members of the force in a small centre. Is my information correct and, if so, is it a successful practice for you in getting additional resources without spending the amount of money that you would otherwise spend if you hired them or another person on?

Mr. Atkins: I shall answer, senator, from two perspectives. First of all, I am not personally aware of retired members being hired back on contract specifically at or near a port to keep an eye on displaced port activity. However, in Nova Scotia, we certainly do hire retired members back.

As a matter of fact, the gentleman who is the captain of the *Ferguson* is a retired member who we have hired back on a six-month contract. The ship is in the water for six months, so it works to both of our conveniences. He is an experienced ship captain. As well, he enjoys the job and enjoys being out in the surf

exemple, ou d'armes à feu, on constituera une équipe compétente. Cependant, les mêmes partenaires sont probablement amenés à jouer un rôle, soit l'ADRC, la police régionale de Halifax, la GRC, en somme les principaux intervenants au port.

Le sénateur Cordy: Vous avez parlé de l'équipe d'intervention maritime. Avez-vous bénéficié d'un financement additionnel pour la constitution de cette équipe?

M. Atkins: Oui. En fait, je peux même vous fournir des chiffres précis à ce sujet. Je ne suis pas en mesure de les ventiler, mais on a obtenu un montant correspondant à deux équivalents temps plein financés par le fédéral, soit environ 120 000 \$ chacun, ce qui permet d'assumer non seulement le salaire, mais aussi les véhicules de police, le bureau et les services de secrétariat, ainsi qu'une part du fonctionnement et de l'entretien. J'imagine qu'il peut s'agir d'une somme additionnelle de 40 000 à 50 000 \$, soit environ 300 000 \$ en tout.

Le sénateur Cordy: Il s'agit d'un financement à long terme?

M. Atkins: Oui.

Le sénateur Cordy: Bien.

M. Atkins: Si vous le souhaitez, je peux obtenir les détails et vous les faire parvenir. Je n'ai pas les chiffres en main, à moins que l'un de mes collègues soit au courant.

Le président: Pourriez-vous nous faire parvenir cette information, s'il vous plaît? J'avais l'impression qu'il s'agissait d'un financement ponctuel. Vous nous dites que le montant fait désormais partie de votre budget de base?

M. Atkins: Oui. Je vais le confirmer et vous revenir à ce sujet.

Le sénateur Meighen: En réponse à une question du sénateur Forrestall, vous avez dit que les éléments criminels, en réponse à l'augmentation de votre taux de réussite dans le port de Halifax, risquaient de se déplacer vers des centres plus petits. J'ignore si mes renseignements sont exacts, mais j'ai entendu dire que, dans les centres plus petits, la force, compte tenu de la rareté des ressources, s'était résolue — soit dit en passant, je n'y vois rien de mal — à retenir à contrat les services de membres de la force à la retraite. Ce serait le cas dans un centre de petite taille. Mes renseignements sont-ils exacts? Le cas échéant, s'agit-il d'une pratique qui vous permet de mobiliser des ressources additionnelles sans verser les sommes que vous devriez verser si vous embauchiez les personnes en question ou d'autres?

M. Atkins: Sénateur, je vais vous répondre de deux points de vue. D'abord et avant tout, je ne suis pas personnellement au courant du cas de membres à la retraite qui seraient réembauchés, à contrat de façon plus particulière, près d'un port ou dans un port pour détecter d'éventuelles activités portuaires illégitimes. Cependant, en Nouvelle-Écosse, il est certain que nous réembauchons des membres à la retraite.

En fait, le capitaine du *Ferguson* est un membre à la retraite que nous avons réembauché aux termes d'un contrat de six mois. Le bateau est en mer pour une période de six mois, de sorte que l'arrangement fait l'affaire des deux parties. Il s'agit d'un capitaine de navire chevronné. En outre, le travail lui plaît, et il

and the sun. So, yes, it is less costly for us to do it that way and quite within this individual's work requirements, as well. So, certainly, we do it.

We do not confine ourselves just to those areas, either. We hire retired members back on contract to do recruit investigations and a number of similar types of activities, not active law enforcement, necessarily, but ancillary activities like operating boats and interviewing.

Senator Meighen: It did seem to me to be a good way of enhancing the force's presence in smaller communities, because, in many cases, people have retired from the force to those smaller communities.

Mr. Atkins: Yes, that is correct.

Senator Meighen: Given their training, they could provide even better eyes and ears than Senator Forrestall's beloved Halifax Rifles.

The Chairman: Where organized crime exists in ports and airports, does that, in your view, increase the risk to national security?

Mr. Atkins: Recognizing that organized crime takes many forms, including migrant smuggling, firearms smuggling, the line between national security and criminal activity is not always clear. So, certainly, I think it is fair to say that none of us at this table, as I have indicated before, is confident that we interdict all criminal activity at the port. If that is the case, one can assume, I think, make the leap that there may be some national security issues that escape our attention, as well. Given its nature, most organized crime groups will revert to any activity that makes them a dollar. If there is a dollar to be made smuggling in dirty weapons or whatever, I am sure they will take advantage of that. So, yes, there is not a direct connection but an indirect connection between the level of organized criminal activity and the national security risk to some extent.

The Chairman: Thank you, sir. On behalf of the committee, I should like to thank you and your colleagues very much for appearing before us. Your testimony has been most helpful. We would ask, if we could, to come back to you. In the coming weeks if we have further questions, we would be most grateful if we could get back to you with them.

We have also noted that you have undertaken to come back to us with some information, in any event.

Mr. Atkins: Yes, senator. I will do that. I am certainly available.

The Chairman: Our next witnesses are from the Canada Customs and Revenue Agency and from Citizenship and Immigration Canada. They are Mr. Robert Russell, Assistant Commissioner, Atlantic Region, Mr. Mark Connolly, Director General, Contraband and Intelligence Services Directorate,

aime la mer et le soleil. Oui, il s'agit pour nous d'une solution moins coûteuse, répondant par ailleurs aux exigences de l'intéressé. Oui, nous le faisons.

Nous ne nous limitons d'ailleurs pas à ces seuls secteurs. Nous retenons à contrat les services de membres à la retraite pour enquêter sur d'éventuelles recrues et mener un certain nombre d'activités de ce genre, pas nécessairement des activités d'application actives de la loi, mais des activités auxiliaires, par exemple piloter un navire et mener des interviews.

Le sénateur Meighen: Je me suis dit qu'il s'agissait d'une bonne façon d'accroître la présence de la force dans les collectivités plus petites puisque, dans de nombreux cas, il s'agit de membres à la retraite de la force de ces collectivités.

M. Atkins: Oui, c'est exact.

Le sénateur Meighen: Étant donné leur formation, ils ont de meilleurs yeux et de meilleures oreilles que les membres des Halifax Rifles, si chers au cœur du sénateur Forrestall.

Le président: À votre avis, la présence du crime organisé dans les ports et les aéroports a-t-elle pour effet d'accroître le risque pour la sécurité nationale?

M. Atkins: Étant donné que le crime organisé prend de multiples formes, notamment le passage d'immigrants et le trafic d'armes à feu, la ligne de démarcation entre la sécurité nationale et l'activité criminelle n'est pas toujours claire. Je pense donc qu'il est juste de dire, je le répète, que personne d'entre nous ne peut affirmer avec certitude que nous réprimons toutes les activités criminelles au port. Si tel est le cas, on peut donc extrapoler, me semble-t-il, et dire que certaines menaces contre la sécurité nationale échappent également à notre attention. De par leur nature, la plupart des groupes qui font partie du groupe organisé se livreront à toute activité susceptible de leur procurer des profits. S'il y a des avantages à tirer du trafic d'armes à feu «sales», ils n'hésiteront pas, j'en suis certain, à sauter sur l'occasion. Oui, je crois donc qu'il existe un lien non pas direct, mais indirect, entre l'activité du crime organisé et les risques pour la sécurité nationale, jusqu'à un certain point du moins.

Le président: Merci, monsieur. Au nom du comité, je tiens à vous remercier beaucoup, vos collègues et vous, d'avoir comparu devant nous. Votre témoignage nous a été des plus utiles. Avec votre permission, nous ferons peut-être de nouveau appel à vous. Si, au cours des prochaines semaines, nous avons d'autres questions à vous poser, nous vous saurions gré de venir nous rencontrer de nouveau.

Je constate également que vous vous êtes de toute façon engagé à nous fournir certains renseignements.

M. Atkins: Oui, sénateur. Je n'y manquerai pas. Il est certain que je demeure disponible.

Le président: Nos prochains témoins représentent l'Agence des douanes et du revenu du Canada et Citoyenneté et Immigration Canada. Il s'agit de M. Robert Russell, sous-commissaire, Région de l'Atlantique, de M. Mark Connolly, directeur général, Services de la lutte contre la contrebande et du

Ms. Diane Griffin-Boudreau, Acting Director General, Atlantic Region, Citizenship and Immigration Canada, and Mr. Ron Heisler, Director of Operations, Immigration Centre, Halifax.

Ms. Diane Giffin-Boudreau, Acting Director General, Atlantic Region, Department of Citizenship and Immigration Canada: Mr. Chairman and honourable senators, I am the Director of Programs for Citizenship and Immigration, Acting Director General this week. With me is Ron Heisler, who is responsible for direct delivery of immigration programs both in Nova Scotia and in PEI. It is our pleasure to appear before you to share with you the work that Citizenship and Immigration is undertaking to enhance security in Canada's marine ports here in the Atlantic Region.

As you are aware, Canada has long and vulnerable coastlines. In January 2003, the Government of Canada announced a number of marine security initiatives with a view to addressing some of these vulnerabilities. These initiatives are designed to increase our capacity not only to prevent but also to detect and manage security risks in our marine ports. The initiatives are being managed cooperatively by a number of federal departments and agencies, as you would have heard through the course of your hearings today.

Today, I should like to highlight two initiatives that are announced for Citizenship and Immigration Canada. The first is the visa imposition for seafarers; the second is the passenger and crew screening initiative.

In May 2003, the Treasury Board minister approved the funding requirements for these two initiatives. Our department will receive approximately \$16.5 million over a five-year period in order to assist us in that implementation.

As of June 11, 2003, seafarers joining ships as crew members in Canada will have to have a passport and a temporary resident visa. The same is true for any foreign national seeking to visit Canada, with the exception of those who come from visa-exempt countries. This represents a new security enhancement for Canada. The temporary resident visa is an effective way to protect the integrity of our immigration and refugee protection programs because it allows us to screen travellers before they arrive in Canada.

The passenger and crew screening initiative will enhance our ability to screen marine crew and passengers on board vessels, in order to intercept migrant smugglers as well as terrorist or other criminals that have managed to arrive at our ports. The Atlantic region is one of three that will play a key role in implementing the passenger and crew screening initiative for Citizenship and Immigration Canada. We will benefit here in the Atlantic region by the addition of eight full-time employees: one marine intelligence officer and seven marine security officers, located in

renseignement, de Mme Diane Griffin-Boudreau, directrice générale adjointe, Région de l'Atlantique, Citoyenneté et Immigration Canada et de M. Ron Heisler, directeur des Opérations, Centre d'immigration du Canada, Halifax.

Mme Diane Giffin-Boudreau, directrice générale intérimaire, région de l'Atlantique, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration du Canada: Monsieur le président et honorables sénateurs, je suis la directrice des programmes à Citoyenneté et Immigration Canada et, cette semaine, j'agis à titre de directrice générale intérimaire. À mes côtés se trouve Ron Heisler, responsable de l'exécution directe des programmes d'immigration en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard. Nous sommes heureux de comparaître devant vous pour vous faire part des mesures prises par Citoyenneté et Immigration Canada pour accroître la sécurité dans les ports maritimes du Canada, ici dans la région de l'Atlantique.

Comme vous le savez, le Canada possède des littoraux longs et vulnérables. En janvier 2003, le gouvernement du Canada a fait l'annonce d'un certain nombre d'initiatives de sécurité maritime afin d'atténuer certains risques. Ces initiatives ont pour but d'accroître notre capacité non seulement de prévenir les risques, mais aussi de les détecter et de les gérer dans nos ports. On administre les initiatives en question en coopération avec un certain nombre de ministères et d'organismes fédéraux, comme on vous l'a dit au cours des audiences d'aujourd'hui.

Aujourd'hui, j'aimerais mettre en lumière deux initiatives qui ont été annoncées par Citoyenneté et Immigration Canada. La première concerne l'obligation faite aux gens de mer de se procurer un visa; la seconde initiative a trait au contrôle de sécurité des passagers et des membres d'équipage.

En mai 2003, la présidente du Conseil du Trésor a approuvé les exigences du financement des deux initiatives en question. Notre ministère recevra quelque 16,5 millions de dollars sur cinq ans pour en assurer la mise en œuvre.

Depuis le 11 juin 2003, les gens de mer qui deviennent membres de l'équipage d'un bateau au Canada devront être munis d'un passeport et d'un visa de résident temporaire. Il en va de même pour les ressortissants étrangers cherchant à se rendre au Canada, à l'exception de ceux qui viennent de pays dispensés du visa. Il s'agit d'une nouvelle mesure qui aura pour effet de resserrer la sécurité au Canada. En effet, le visa de résident temporaire constitue un moyen efficace de protéger l'intégrité de nos programmes d'immigration et de protection des réfugiés en ce sens qu'il nous permet de trier les voyageurs avant leur arrivée au Canada.

L'initiative concernant le contrôle de sécurité des passagers et des membres d'équipage nous permettra de mieux filtrer les membres d'équipage et les passagers à bord d'un navire, d'intercepter les passeurs de migrants de même que les terroristes ou d'autres criminels ayant réussi à accéder à nos ports. L'Atlantique est l'une des trois régions qui jouera un rôle clé dans la mise en œuvre de l'initiative concernant le contrôle de sécurité des passagers et des membres d'équipage pour Citoyenneté et Immigration Canada. Ici, dans la région de

Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland/Labrador. These resources will be fully operational this year. We are currently in the staffing process.

The marine intelligence officer will develop and maintain strong networks of contacts — regionally, nationally and internationally — with our partners and will be responsible for gathering, collating and analyzing the information. The information will then be shared with the seven marine security officers. They will use this in conjunction with our counterparts at CCRA in order to identify and board vessels of particular interest. This facilitates the examination of crew and passengers with the objective of, of course, intercepting criminal groups, terrorists and illegal migrants.

Beyond these operational initiatives, of course, we maintain a number of contacts and, through a number of mechanisms, share information and exchange best practices in order to be able to basically collaborate and cooperate on our operational activities. You would have heard about some of those in the last presentation — the security committee that works under the auspices of the federal council and the threat assessment group. Although we do not sit on TAG on an ongoing basis, we would be called in whenever an immigration situation were occurring.

There are other existing groups within the Atlantic region that assist in coastal defence. One of those is the Eastern Canada interdepartmental marine operations committee. It has membership from all departments and agencies that have a role to play in the marine environment. This group actually brings together the departmental mandates, identifies the assets that are available, areas of responsibility, legislative responsibilities and ongoing activities, so that we can benefit from knowledge of each other and look for the opportunities to partner and to broaden our successes through those partnerships.

These are just a few examples of the activities that we are directly involved in, from a program perspective and from a relationship-building perspective, in order to coordinate and collaborate both on intelligence gathering and program delivery. They enable us to jointly plan operations and to respond quickly and effectively to crises.

Thank you very much for the opportunity to just give you a brief overview of what is ongoing in Citizenship and Immigration at the present time.

Mr. Robert A. Russell, Assistant Commissioner, Atlantic Region, Canada Customs and Revenue Agency: Thank you, honourable senators. It is my pleasure to be here before you to present some information on the activities of the Canada Customs and Revenue Agency in the scope of your investigations and deliberation.

l'Atlantique, nous allons bénéficier de l'ajout de huit employés à temps plein: un agent du renseignement maritime et sept agents de sécurité maritime, qui seront affectés en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick de même qu'à Terre-Neuve et au Labrador. Ces ressources seront pleinement opérationnelles dès cette année. Nous en sommes actuellement à l'étape de la dotation.

L'agent du renseignement maritime établira et entretiendra de solides réseaux de contacts — aux niveaux régional, national et international — avec nos partenaires et assumera la responsabilité de la collecte, de l'assemblage et de l'analyse des informations. Ces dernières seront ensuite communiquées aux sept agents de la sécurité maritime. En conjonction avec nos homologues de l'ADRC, ils utiliseront ces informations pour identifier les navires qui présentent un intérêt particulier de même que pour monter à bord. La mesure facilite le filtrage des membres d'équipage et des passagers, l'objectif étant, bien entendu, d'intercepter les membres de groupes criminels, des terroristes et les migrants illégaux.

Au-delà de ces initiatives opérationnelles, bien sûr, nous entretenons un certain nombre de contacts et, au moyen de quelques mécanismes, échangeons de l'information et des pratiques exemplaires afin d'être en mesure, essentiellement, de collaborer et de coopérer dans le cadre de nos activités opérationnelles. Certaines d'entre elles ont été évoquées dans le dernier témoignage — le comité de sécurité qui travaille sous les auspices du conseil fédéral et le groupe d'évaluation des menaces. Même si nous ne siégeons pas au GEM à titre permanent, on fait appel à nous dès qu'un problème concernant l'immigration se pose.

Au sein de la région de l'Atlantique, il existe d'autres groupes qui jouent un rôle lié à la défense côtière. Le comité interministériel des opérations maritimes de l'est du Canada en est un. Il se compose de représentants de l'ensemble des ministères et des organismes ayant un rôle à jouer dans le domaine de l'environnement marin. Le groupe en question fait le pont entre les mandats des divers ministères, définit les actifs disponibles, les champs de responsabilité, les responsabilités législatives de même que les activités courantes: ainsi, chacun est au courant de ce que font les autres et est à l'affût des possibilités de conclure des partenariats ainsi que d'étendre les réussites obtenues grâce à eux.

Ce ne sont que quelques exemples d'activités auxquelles nous participons directement, du point de vue des programmes et de l'établissement de partenariats, afin d'assurer la coordination et la collaboration dans les domaines de la collecte de renseignements et de l'exécution des programmes. Nous sommes ainsi en mesure de planifier des opérations ainsi que d'intervenir de façon rapide et efficace en cas de crise.

Merci beaucoup de l'occasion que vous nous avez donnée de vous présenter un bref aperçu des activités en cours à Citoyenneté et Immigration Canada.

M. Robert A. Russell, sous-commissaire, région de l'Atlantique, Agence des douanes et du revenu du Canada: Merci, honorables sénateurs. Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour vous présenter certaines informations concernant les activités de l'Agence des douanes et du revenu du Canada visées par votre étude et vos délibérations.

In my position, I am responsible for the operational aspects of all of our customs and taxation administration activities in the Atlantic region.

I am pleased to be accompanied today by Mr. Mark Connolly, Director General of our Contraband and Intelligence Services Directorate. He has appeared before you in the past. Mr. Connolly is responsible, among other things, for the development of new systems and national direction to those of us in the field who are doing the operational delivery. He is here and available to answer questions of a national scope as we continue.

Since Mr. Brian Grandy appeared before you in January 2002, CCRA has made a number of significant changes to the way our customs inspectors work to protect Canadians from criminals, smugglers and terrorists. I should like to expand on those briefly and explain what we are doing in the Atlantic region.

Our initiatives fall into two main categories: first, improving the way we use our human resources and technology to support their work; and second, improving the way we exchange information and work with our partners. I shall provide some additional comments at the end on partnerships and how we are working with other agencies — which I know you have heard about already today.

On the technology side, in the last year, CCRA has invested about \$3.5 million in new technology here in the Port of Halifax alone. We are also investing approximately \$2 million in technology to enhance our capacity at the Port of Saint John, New Brunswick, which will also be beneficial in our work along the Maine-New Brunswick border.

With this investment, we have equipped both the Port of Halifax and the Port of Saint John with a state-of-the-art gamma ray mobile inspection system. It is called a vehicle and cargo inspection system, or VACIS, which is the terminology I will use as I go along. This unit enables us to scan a whole container, both quickly and safely. It has been on site here in Halifax since January and in the Port of Saint John since July, in both cases, of this year.

From January to June of this year here in Halifax, we have inspected almost 9,000 containers, which includes over 5,000 being scanned by the VACIS units. This translates into an overall inspection rate in Halifax of over 8 per cent of traffic entering the port or 8 per cent of containers entering the port. That is about three times the total inspection rate we were achieving prior to the introduction of the VACIS units. The combined rate is a little over 8 per cent. That includes VACIS as well as the traditional methods we were using in the past. So that is in combination with the more intrusive kinds of inspections such as the full offload or a tail-end examination on the dockside.

En vertu du poste que j'occupe, j'assume la responsabilité des aspects opérationnels de l'ensemble des activités touchant l'administration des douanes et des taxes dans la région de l'Atlantique.

Je suis heureux d'être accompagné aujourd'hui par M. Mark Connolly, directeur général de notre Direction de la lutte contre la contrebande et du renseignement. Il a comparu devant vous par le passé. M. Connolly est responsable, entre autres choses, de l'élaboration de nouveaux systèmes et de l'orientation nationale de ceux d'entre nous qui sommes affectés à l'exécution opérationnelle. Il est ici et, au fur et à mesure que nous avancerons, répondra à vos questions de portée nationale.

Depuis que M. Brian Grandy a comparu devant vous en janvier 2002, l'ADRC a apporté un certain nombre de modifications importantes à la façon dont les inspecteurs des douanes travaillent pour protéger les Canadiens contre les criminels, les trafiquants et les terroristes. J'aimerais vous entretenir brièvement de ces questions et expliquer ce que nous faisons dans la région de l'Atlantique.

Nos initiatives appartiennent à deux catégories: premièrement, améliorer le mode d'utilisation de nos ressources humaines et les technologies mises à leur disposition; et, deuxièmement, améliorer l'échange d'informations et la collaboration avec nos partenaires. À la fin, je vais formuler quelques commentaires additionnels au sujet des partenariats et du travail que nous effectuons avec d'autres organismes — dont je sais qu'on vous a déjà parlé aujourd'hui.

Du côté de la technologie, l'ADRC a, au cours de la dernière année, investi quelque 3,5 millions de dollars dans la nouvelle technologie ici même dans le seul port de Halifax. Nous investissons également environ deux millions de dollars dans la technologie pour accroître notre capacité au port de Saint John, au Nouveau-Brunswick, ce qui contribuera également au travail que nous effectuons le long de la frontière entre le Maine et le Nouveau-Brunswick.

Grâce à cet investissement, nous avons doté le port de Halifax et le port de Saint John d'un système mobile de radiographie aux rayons gamma à la fine pointe de la technologie. C'est ce qu'on appelle le système d'inspection des véhicules et du fret ou VACIS. Cette unité nous permet de balayer tout un conteneur, de façon rapide et sécuritaire. Il est en place ici à Halifax depuis janvier dernier et dans le port de Saint John depuis juillet de cette année également.

De janvier à juin de cette année, ici même à Halifax, nous avons inspecté près de 9 000 conteneurs, dont plus de 5 000 ont été balayés au moyen d'unités VACIS. À Halifax, le taux d'inspection générale est donc passé à plus de 8 p. 100 du trafic ou à 8 p. 100 des conteneurs entrant dans le port. Il s'agit d'un taux environ trois fois supérieur à celui enregistré avant l'avènement de telles unités. Le taux combiné, incluant les unités VACIS et les méthodes traditionnelles utilisées par le passé, s'établit à un peu plus de 8 p. 100. Ce pourcentage tient donc compte des modes d'inspection plus intrusifs comme le déchargement complet et l'examen de A à Z sur le quai.

The Chairman: If I could just interrupt, sir, just so that I am clear. Our understanding was that the figure, when we were here last, was something just under 2 per cent back-ending or de-stuffing.

Mr. Russell: That is correct.

The Chairman: Are you telling us now that you are still doing something just under 2 per cent of back-ending and de-stuffing plus another 8 per cent with gamma ray?

Mr. Russell: That is close. Not quite. We have actually increased the full de-stuff and the tail-end examination on the dock, but we have added to that approximately the 5000 units of VACIS inspection, which brings the total inspection rate up to something over eight per cent. By doing the VACIS inspections, we see, in some cases, anomalies that cause us to want to inspect containers that we might not have otherwise wanted to inspect. So we are increasing in all areas.

The Chairman: And since I have interrupted you, could you tell us if these figures would extend nationwide, or are they unique to the Halifax port area?

Mr. Russell: I do not have the national figures. I am not sure whether or not Mr. Connolly does.

Mr. Mark Connolly, Director General, Contraband and Intelligence Services Directorate, Customs Branch, Canada Customs and Revenue Agency: We are increasing our examinations nationwide, using de-stuffs, back-end examinations and the non-intrusive technology. The challenge for us now is to get the right balance of those examinations. We are definitely increasing our examination rates across the country. I do not have a percentage for each port, per se.

The Chairman: Could you provide the committee with that percentage?

Mr. Connolly: I will get that information for you.

The Chairman: Could you also provide information to the committee as to whether your success rate has gone up commensurate with the increase in inspection?

Mr. Russell: Since the VACIS unit was introduced here, we have shown its effectiveness already. Shortly after it was brought into use, there was a very large seizure on a container that we had targeted; as well, when we scanned the container with the VACIS unit, we saw anomalies at that time, as well. The VACIS unit in the Port of Saint John is going to be used at the major border crossings in New Brunswick and Maine. It is truck-mounted and mobile, so we will be able to use it there, as well, for containers or truckloads of product entering Canada.

Additional technology includes a new scan trailer mobile X-ray system, which will increase our ability to conduct non-intrusive inspection at various sites away from the port, including airports, freight terminals, land border crossings. We have one of

Le président: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur, mais je ne suis pas certain de bien comprendre. À l'occasion de notre dernière visite, on nous a dit qu'on procédait à des contrôles complets ou à du dépotage dans un peu moins de 2 p. 100 des cas. C'est du moins ce que nous avons cru comprendre.

M. Russell: C'est exact.

Le président: Êtes-vous maintenant en train de nous dire qu'on n'effectue toujours qu'un peu moins de 2 p. 100 de contrôle complet ou de dépotage plus 8 p. 100 d'inspections aux rayons gamma de plus?

M. Russell: Presque, mais pas tout à fait. En fait, nous avons augmenté le nombre de contrôles complets et de dépotages effectués sur le quai, mais les quelque 5 000 inspections effectuées à l'aide des unités VACIS ont fait passer le nombre total d'inspections à plus de 8 p. 100. Les inspections effectuées à l'aide des unités VACIS nous permettent dans certains cas de déceler des anomalies qui nous incitent à inspecter des conteneurs auxquels, sinon, nous ne nous serions pas intéressés. Les chiffres augmentent donc dans tous ces secteurs.

Le président: Puisque je vous ai déjà interrompu, pouvez-vous nous dire si les chiffres augmentent partout au pays ou s'il s'agit d'une augmentation propre au secteur du port de Halifax?

M. Russell: Je n'ai pas de chiffres nationaux. J'ignore si M. Connolly en a ou non.

M. Mark Connolly, directeur général, Direction de la contrebande et du renseignement, Direction générale des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada: Nous augmentons le nombre d'inspections effectuées partout au pays, à l'aide de dépotages, de contrôles complets et de technologies non intrusives. Le défi consiste maintenant à établir le juste équilibre entre ces inspections. Il est sûr que nous augmentons les taux d'inspection partout au pays. Je n'ai pas de pourcentages pour chacun des ports.

Le président: Pourriez-vous fournir ces pourcentages au comité?

M. Connolly: Je vais obtenir l'information pour vous.

Le président: Pourriez-vous également indiquer au comité si votre taux de réussite a augmenté en proportion de l'augmentation du taux d'inspection?

M. Russell: Depuis que les unités VACIS ont été introduites ici, le système a déjà fait la preuve de son efficacité. Peu de temps après son entrée en fonction, on a procédé à une très importante saisie dans un conteneur qui avait été ciblé; lorsque nous avons balayé le conteneur en question à l'aide de l'unité VACIS, nous avons également constaté des anomalies. On utilisera l'unité VACIS du port de Saint John aux principaux postes frontaliers entre le Nouveau-Brunswick. L'appareil est monté sur un camion et est donc mobile. Nous pourrions donc également l'utiliser là pour les conteneurs ou les camions qui entrent au Canada.

Parmi les technologies additionnelles, mentionnons aussi un nouvel appareil mobile de balayage radioscopique sur remorque, qui accroîtra notre capacité de réaliser des inspections non intrusives en divers lieux à l'extérieur du port, notamment les

those in Nova Scotia and one in New Brunswick. We have added a new baggage X-ray system at the Halifax airport, mainly for passenger baggage inspection, and a new ion mobility spectrometer for trace detection of narcotics and explosives. We have equipped staff with electronic dosimeters to identify and protect against radiation exposure, and a new stationary gamma-ray system is to be installed at our major container inspection facility, which, in this case, is Burnside, in Dartmouth. It will allow us to do X-ray inspections of full pallet loads at a time rather than having to break it down box by box. So that will accelerate our ability to do more rapid inspections.

In addition, the Atlantic region is pleased to be the site for a three-phase trial of new detection systems intended to provide early warning where radioactive materials are present in marine containers. These field tests are a partnership between CCRA, the Halifax Port Authority, the Canadian Nuclear Safety Commission and Transport Canada.

The first phase in January included the field-testing of a car-borne system. This system involves a ski-box, containing radiation detection equipment, mounted to the top of a vehicle. The mobility and ease of use were identified as positive aspects of that system. That vehicle can move about on the waterfront, driving by containers and, if present, detecting radiation.

We have recently completed a second phase, involving a portal system. Essentially, the system, essentially a gateway, is installed at a transportation bottleneck. In this case, we used the rail line leaving the container terminal at Halterm at the south end of Halifax. Containers onboard a passing train were scanned with the radiation detection device, to check for the presence of abnormal levels of radioactivity and hence to proceed with further examination. A similar system could be used for trucks.

The third phase began in August and is ongoing. This phase involves the testing of a crane or a gantry-mounted system to allow containers to be scanned as they are being offloaded from the ship. Following that testing, Mr. Connolly's people will analyze the effectiveness and the benefits, pros and cons, of those three systems and make recommendations on how we should proceed to implement.

I should like to talk about targeting for a minute. We continue to put a lot of emphasis on our targeting program in Halifax. We have trained targeters whose task it is to identify high-risk containers in vessels that require a physical search and the nature and extent of that search. In addition, we have two inspectors

aéroports, les gares de fret et les postes frontières terrestres. Nous avons un de ces appareils en Nouvelle-Écosse et un autre au Nouveau-Brunswick. À l'aéroport de Halifax, nous avons ajouté un nouvel appareil de balayage radioscopique des bagages, surtout pour l'inspection des bagages de passagers, et un nouveau spectromètre de mobilité ionique utilisé pour détecter les stupéfiants et les explosifs. Nous avons doté les membres de notre personnel de dosimètres électroniques grâce auxquels ils pourront détecter les radiations et se protéger contre elles de même que d'un nouveau système stationnaire de radiographie aux rayons gamma dont sera équipé notre principal centre d'inspection des conteneurs, soit, dans ce cas-ci, Burnside, à Dartmouth. Nous pourrions ainsi effectuer la radiographie aux rayons gamma d'une charge de palette complète, ce qui nous évitera de la démonter une boîte à la fois. Notre capacité d'effectuer un plus grand nombre d'inspections rapides s'en trouvera donc améliorée.

En outre, la région de l'Atlantique est heureuse d'accueillir dans le cadre d'un essai en trois temps de nouveaux systèmes de détection visant à donner une alerte rapide dans le cas de présence de matériel radioactif dans des conteneurs maritimes. Ces essais sur le terrain sont effectués en partenariat par l'ADRC, les autorités portuaires de Halifax, la Commission canadienne de sûreté nucléaire et Transports Canada.

Dans le cadre de la première phase effectuée en janvier, on a notamment fait l'essai d'un système monté sur une voiture. Il s'agit d'un coffre à skis renfermant un appareil de détection des radiations installé sur le toit d'une voiture. On en est venu à la conclusion que la mobilité et la convivialité faisaient partie des aspects positifs du système. Le véhicule peut se déplacer le long de la rive, passer près de conteneurs et, le cas échéant, détecter des radiations.

Nous venons tout juste de mener à bien une deuxième phase, c'est-à-dire un système de portique. Essentiellement, le système, qui se résume à une passerelle, est installé à un goulot d'étranglement pour le transport. Dans ce cas, nous avons utilisé la voie ferroviaire au départ de la gare de conteneurs de Halterm au sud de Halifax. À l'aide de l'appareil de détection des radiations, on a balayé les conteneurs transportés par un train pour vérifier la présence de niveaux anormaux de radioactivité et du même souffle décider du bien-fondé d'une inspection plus approfondie. On pourrait utiliser un système analogue pour les camions.

La troisième phase, qui a débuté en août, se poursuit. Dans ce cas-ci, on fait l'essai d'une grue ou d'un système monté sur un portique grâce auquel on peut balayer les conteneurs au moment où ils sont déchargés du bateau. À la suite de ces essais, les employés de M. Connolly analyseront l'efficacité et les avantages, le pour et le contre des trois systèmes et formuleront des recommandations à propos de leur mise en œuvre.

J'aimerais prendre un instant pour parler du ciblage. Nous continuons d'accorder une très grande importance à notre système de ciblage à Halifax. Nous avons formé des cibleurs dont le travail consiste à repérer à bord des navires les conteneurs à risque élevé exigeant une fouille matérielle de même qu'à

from U.S. customs based here; they are co-located with our targeters and are involved in the day-to-day work of targeting in-transit containers, particularly the ones destined for the United States. There are a lot of containers coming through here that are train loaded and then onward travelling to the U.S.

Targeters examine all information available on ships, crew and cargo, and use that information to make their recommendations for containers that should be examined. In the targeting centre, our targeters are working side by side with the inspectors from U.S. customs. That started in March in the Atlantic region. We have got a strong working relationship, and have had for many years, with the Americans, thereby facilitating the exchange of information and intelligence. The U.S. officers working alongside our people have brought their systems with them, enabling information to be shared for better targeting.

As an example of that cooperation, a variation of a U.S. system, called ATS-1 — Automated Targeting System, I believe, but I will defer to Mark on the exact meaning of that acronym — will allow our CCRA marine targeters to use an automated system to sort incoming data and apply a risk score to every imported cargo, enabling identification of containers that require further analysis by the targeter, themselves. The ATS primary screening will automatically query for terrorists, security and other high-risk lookouts in the system. Targeters will then filter that information to check the freight remaining onboard vessels and may further query import data from other ports. Any referrals for examination will be based upon risk determination made by the targeters, who must still risk assess with the systems available to them after that primary screening activity has been done. It is a tool to help manage a large amount of information and allow them to focus their time on the areas where there appears to be anomaly or risk.

On the human resources side, since 2001, customs has invested about \$1.3 million in additional staff in our Halifax marine program alone. This has allowed us to staff additional inspectors to increase the level of vigilance and inspection of cargo and vessels. We have also increased our inspections outside the Port of Halifax.

As well, by April of this year, all of our inspectors and superintendents in the Atlantic region received special training on chemical, biological, nuclear and explosive materials. This training includes the threat and effects of various types of agents and devices, the indicators targeters use to identify high-risk shipments, and the steps to take when a threat arises.

préciser la nature et la portée des fouilles en question. En outre, nous avons deux inspecteurs des Douanes américaines en poste ici; ils partagent les bureaux de nos cibleurs et participent aux activités quotidiennes de ciblage des conteneurs en transit, en particulier ceux qui se destinent aux États-Unis. Nous accueillons ici un grand nombre de conteneurs qui sont chargés à bord de trains et poursuivent ensuite leur voyage à destination des États-Unis.

Les cibleurs examinent toutes les informations dont on dispose à propos des navires, de leur équipage et de leur fret et utilisent ces données pour formuler des recommandations à propos des conteneurs qui devraient faire l'objet d'une inspection. Au centre de ciblage, nos cibleurs travaillent en étroite collaboration avec les douaniers des États-Unis. Le programme a débuté en mars dans la région de l'Atlantique. Depuis des années déjà, nous entretenons de solides relations de travail avec les Américains, ce qui facilite l'échange d'informations et de renseignements. Les agents américains qui travaillent aux côtés des nôtres ont apporté avec eux leurs propres systèmes, ce qui permet l'échange d'informations au profit d'un meilleur ciblage.

À titre d'exemple de coopération, une variante d'un système américain appelé ATS-1 — pour Automated Targeting System, je crois, mais je vais laisser à Mark le soin de préciser le sens de l'acronyme — permettra aux cibleurs maritimes de l'ADRC d'utiliser un système automatisé pour trier les données reçues et attribuer une cote de risque au fret importé, ce qui permettra de mieux cerner les conteneurs qui exigent une analyse plus poussée de la part des cibleurs eux-mêmes. En vertu du filtrage primaire effectué grâce à l'ATS, on effectuera automatiquement des recherches dans le système pour détecter la présence de terroristes, de risque pour la sécurité et d'autres avis de signalement concernant des personnes à risque élevé. Ensuite, les cibleurs filtreront cette information pour vérifier le fret toujours à bord des navires et pourront demander à d'autres ports de fournir des données sur les importations. Les demandes d'inspection seront fondées sur l'évaluation des risques effectuée par les cibleurs, qui, une fois le filtrage primaire effectué, doivent toujours procéder aux évaluations des risques à l'aide de leurs systèmes à leur disposition. C'est un outil qui permet aux cibleurs de gérer une grande quantité d'informations et de concentrer leur attention sur les anomalies ou les risques perçus.

Du côté des ressources humaines, les Douanes ont, depuis 2001, investi environ 1,3 million de dollars en personnel additionnel pour notre seul programme maritime à Halifax. Nous avons ainsi été en mesure d'augmenter le nombre d'inspecteurs en poste et, du même coût, de resserrer la vigilance et d'augmenter le nombre d'inspections du fret et des bateaux. Nous avons également augmenté le nombre d'inspections réalisées à l'extérieur du port de Halifax.

De même, à compter du mois d'avril de cette année, l'ensemble des inspecteurs et des surintendants de la région de l'Atlantique ont reçu une formation spéciale sur les produits chimiques, biologiques, nucléaires et explosifs. Cette formation porte notamment sur les effets des divers types d'agents et de dispositifs de même que sur les menaces qu'ils présentent, les indicateurs que les cibleurs utilisent pour repérer les chargements à haut risque et, enfin, les mesures à prendre en cas de menace.

Moving on to collaboration, while we have always tried to maintain excellent working relationships and cooperation with partners, both domestic and international, that has been a higher priority since 2001. We are working more cooperatively with other agencies all the time and that takes many forms.

The threat assessment group has been referred to, as well. There, we work with DND, the RCMP and CSIS to try ensure that intelligence about any threat is immediately and fully shared with all partners. Risks are assessed and agencies of interest are called in, and a lead organization is identified at the earliest possible moment. That was tested in actual practice during a recent incident involving a possible anthrax threat aboard a visiting ship; it was determined that Health Canada should be the appropriate lead agency to deal with that one.

Customs has also joined with the RCMP as part of an integrated border enforcement team, IBET, of which I believe you have already heard. We are also part of a broader coalition known as the Eastern Canada Interdepartmental Marine Operations Committee, or ECIMOC, and that includes DND, Fisheries and Oceans, CCG, Immigration, CSIS, OCIPEP, as well as Transport Canada. This group is trying to ensure the best possible cooperation among the agencies involved in marine operations and infrastructure, and exchange of information. Through inter-agency cooperation, the members work and share information as well as the access to resources, including training facilities and information.

Customs also works well with our private-sector partners. We have signed major Partners in Protection agreements with the Halifax Port Authority, as well as Belledune Port Authority and Saint John Port Authority. We have also signed agreements with some of the major carriers in this region, including Irving Transportation, ACL Container Lines, and Global Forwarding, which is the largest Nova Scotia-owned trucking firm. In entering into these agreements, our partners agree to contribute to the security of our ports by exchanging information with us and by working with us for the purpose of identifying possible risks.

Those are some of the things that have engaged us over the past year and a half, since we last met.

Mr. Connolly and I would be pleased to answer any questions you may have.

Senator Atkins: We have heard a lot about the major ports in Atlantic Canada — Halifax and Saint John. I am pleased to hear that you are bringing in a new policy for people who work on ships to have passports or visas before they can land. Let us take a

En ce qui concerne la collaboration, le maintien d'excellentes relations de travail et d'une coopération de qualité avec des partenaires, au niveau national tout autant qu'au niveau international, a toujours fait partie de nos objectifs. Depuis 2001, il s'agit toutefois d'une préoccupation encore plus grande. En tout temps, nous travaillons en plus étroite coopération avec les autres organismes, et cette collaboration prend de multiples formes.

On a également fait référence au groupe d'évaluation des menaces. Dans ce cas, nous travaillons en collaboration avec le MDN, la GRC et le SCRS pour veiller à ce que les renseignements concernant une menace éventuelle soient immédiatement et entièrement communiqués à l'ensemble des partenaires. On évalue les risques, et on fait appel aux organismes concernés, puis on définit un organisme responsable le plus rapidement possible. On a fait l'essai de ce système en situation réelle à l'occasion d'un incident récent concernant une possible menace à l'anthrax à bord d'un navire de passage; on a alors décidé que Santé Canada devait dans ce cas agir à titre d'organisme responsable.

Les Douanes ont fait cause commune avec la GRC dans le cadre de l'équipe intégrée d'application de la loi à la frontière, dont vous avez déjà entendu parler, je crois. Nous faisons aussi partie d'une grande coalition, soit le comité interministériel des opérations maritimes de l'est du Canada, qui comprend le MDN, Pêches et Océans, la Garde côtière canadienne, Immigration, le SCRS, le BPIEPC ainsi que Transports Canada. Ce groupe veille à ce qu'il y ait la meilleure coopération possible entre les organismes dont le travail touche l'infrastructure et les opérations maritimes ainsi que l'échange de renseignements. Grâce à la coopération entre organismes, les membres travaillent ensemble et échangent des informations, et mettent en commun les ressources, notamment les renseignements et les établissements de formation.

De même, les Douanes travaillent bien avec nos partenaires du secteur privé. Nous avons conclu d'importants accords dits de Partenaires en protection avec l'administration portuaire de Halifax ainsi que l'administration portuaire de Belledune et l'administration portuaire de Saint John. Nous avons aussi conclu des ententes avec certains des principaux transporteurs de la région, dont les Services de transport Irving, ACL Container Lines et Global Forwarding, la plus importante entreprise de transport par camion appartenant à des intérêts néo-écossais. En s'entendant avec nous à cet égard, nos partenaires acceptent de contribuer à la sécurité de nos ports en échangeant avec nous des renseignements et en travaillant avec nous en vue de déceler des risques.

Certaines activités nous ont occupés depuis un an et demi, depuis la dernière fois où nous nous sommes rencontrés.

M. Connolly et moi serons heureux de répondre aux questions que vous voudrez bien poser.

Le sénateur Atkins: Nous avons beaucoup entendu parler des grands ports de la région de l'Atlantique — ceux de Halifax et de Saint John. Je suis heureux d'entendre dire que vous allez adopter une politique nouvelle qui oblige les gens qui travaillent à bord

small port and tell me how you handle it. Let us take as an example Campbellton, New Brunswick. What does CCRA and Immigration do there?

Mr. Ron Heisler, Director of Operations, Canada Immigration Centre, Halifax, Department of Citizenship and Immigration Canada: They certainly have more resources in more ports in Atlantic Canada than what we do. If a ship is destined to a particular area, the agent that is acting on behalf of that company has to notify us the ship is coming in and provide us with a crew list in advance. We look at that to see if there are any areas of concern for us, either from a customs perspective or from an immigration perspective.

Senator Atkins: What if they are not crew, but passengers, on some form of vessel that comes into Campbellton? How are those people processed when they land?

Mr. Heisler: Again, it would depend. We do not have an Immigration presence in Campbellton, New Brunswick.

I am not sure whether that is one of Mr. Russell's staffed ports.

Mr. Russell: The closest would be in Bathurst.

Mr. Heisler: I am not sure if I understand your question correctly, senator. If it is a ship that would be dealing with a shipping agent, customs is notified. If there are passengers onboard, they identify on the list who is a passenger, who is a crew member, and so on.

Senator Atkins: I am asking because I have heard that there is a tremendous amount of illegal immigration coming through the Port of Campbellton. Do you have any information that would lead to that kind of conclusion?

Mr. Heisler: I certainly would not have any information leading to that conclusion. I know that in Atlantic Canada, since the year 2000, we have had 134 reported stowaways. Of those, approximately 120 were reported through the Port of Halifax.

Senator Atkins: I am told that a lot of this is managed through Montreal. I am told that when these vessels come into Campbellton there will be cars bearing Quebec licence plates waiting there to pick up people who are coming off these vessels and to take them somewhere in Canada.

Ms. Giffin-Boudreau: As Mr. Heisler has indicated, we have not had the type of intelligence that would suggest that that is a major port for illegal migrants, but as we do with all pieces of information, we certainly will take that into consideration. In the normal process of events, we are notified as to where vessel movements are taking place, which ports they are landing in. It gives us opportunity to deal with it from a customs perspective for goods and whatnot and from a people perspective. We certainly

des bateaux d'être munis d'un passeport ou d'un visa avant de pouvoir venir à terre. Prenons pour exemple un port de petite taille et permettez-moi de vous dire comment vous devriez faire. Prenons par exemple le port de Campbellton, au Nouveau-Brunswick. Qu'est-ce que font l'ADRC et Immigration?

M. Ron Heisler, directeur des opérations, Centre d'immigration Canada, Halifax, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration du Canada: En comparaison avec nous, ils ont certainement des ressources plus importantes, dans des ports plus nombreux, dans la région de l'Atlantique. Si un bateau se dirige vers un secteur particulier, l'agent qui représente l'entreprise doit nous en aviser et nous fournir d'avance une liste des membres de l'équipage. Nous regardons la liste pour voir s'il y a raison de s'inquiéter, que ce soit du point de vue des douanes ou du point de vue de l'immigration.

Le sénateur Atkins: Qu'advient-il s'il ne s'agit pas des membres de l'équipage, mais plutôt de passagers à bord de quelques bateaux qui s'en viennent à Campbellton? Quel traitement réserve-t-on aux gens en question quand ils arrivent à terre?

M. Heisler: Encore une fois, cela dépend. L'Immigration n'est pas présente à Campbellton, au Nouveau-Brunswick.

Je ne sais pas s'il s'agit d'un des ports dotés de personnel de M. Russell.

M. Russell: Le plus proche se trouverait à Bathurst.

M. Heisler: Je ne suis pas sûr de bien comprendre la question, sénateur? S'il s'agit d'un navire qui traite avec un transitaire, les douanes en sont avisées. S'il y a des passagers à bord, il y a la liste des passagers, la liste des membres de l'équipage et ainsi de suite.

Le sénateur Atkins: Je pose la question parce que j'ai entendu dire qu'il y a énormément d'immigration illégale qui transite par le port de Campbellton. Avez-vous quelques raisons de croire que ce serait vrai?

M. Heisler: Je n'ai certainement aucune raison de croire que cela serait le cas. Je sais que, dans la région de l'Atlantique, depuis l'an 2000, nous avons eu 134 cas signalés de passagers clandestins. Parmi ceux-là, quelque 120 ont été signalés au port de Halifax.

Le sénateur Atkins: On me dit qu'une bonne part de la gestion de tout cela passe par Montréal. On me dit que quand les bateaux en question arrivent à Campbellton, il y a des autos immatriculées au Québec qui attendent là pour cueillir les gens qui descendent du bateau et les amener ailleurs au Canada.

Mme Giffin-Boudreau: Comme M. Heisler l'a dit, nous n'avons pas de renseignements qui nous laissent croire qu'il s'agit d'un port important du point de vue des migrants illégaux, mais comme nous le faisons pour tout élément d'information, nous allons certainement prendre cela en considération. Dans le cours normal des choses, nous sommes avisés des déplacements des bateaux, des ports où ils sont censés accoster. Cela nous donne l'occasion de régler les questions liées aux douanes, pour ce qui

respond to situations where there is notification and, certainly, where there is any indication that there would be illegal activity onboard the vessels.

The issue I spoke of was the idea of seafarers coming to Canada who are joining ships as crew members and sometimes changing crews partway through the vessel's activity. At one time, they could arrive with just their seafarers' books. Today, they have to have a passport and a temporary resident visa like any other visitor to Canada, because those individuals could arrive, in effect, at any port or airport in Canada and find their way to the ship in whatever appropriate means they wanted to. They are screened in the same way as any other traveller coming to Canada. Hence, our ability to track individuals who are coming to board vessels is increased.

Senator Atkins: It seems apparent that an organization in the practice of illegal activity is going to target areas they believe are not being actively targeted by CCRA and Immigration.

Mr. Russell: The vessels entering are obliged to inform us. We do not have the you are speaking about in terms of Campbellton. If we had that concern, we would invite our colleagues at Immigration to join with us in pursuing that.

What is always helpful to us is for those people who are aware that there may be problems to provide us with as specific information as possible, and we will actively move on it. A lot of our business, and I am speaking both with respect to tax and the customs side, comes from people suggesting that we might want to look into something.

So I will leave that with you. You have raised this with us.

Senator Atkins: I will not disclose my source, but I have been told that, if I were to go to Campbellton and park a vehicle and watch what is happening, it would be obvious to me.

Mr. Russell: There are other possible explanations, as well. The vessel may have already cleared somewhere else in Canada. There may be people picking up people who are planning to be off there legally. To someone who did not know, it might look unusual.

You have raised the issue with us, and we have noted it.

Senator Forrestall: I want to come back, if I may, to changing practice with respect to passports as opposed to continuous certificates of discharge. Do I understand correctly that Canadians are now exempt, — or did I misunderstand you — from having to have a passport and a temporary visa to go into the United States to join a vessel?

Ms. Giffin-Boudreau: No. The rules have changed for people who are coming to Canada who are not Canadian or not from visa-exempt countries. So seafarers from another country who want to come to Canada to join a vessel that is from their country as a crew member would have to have a temporary resident visa.

touche les biens, et de régler les questions relatives aux gens. Nous réagissons certainement dans les cas où nous recevons un avis et, certainement, quand il y a lieu de croire à une activité illégale à bord d'un bateau.

Ce dont j'ai parlé, c'est du cas des marins qui viennent au Canada se joindre à un équipage pour ensuite, parfois, changer de bateau en cours de route. À une certaine époque, il leur suffisait d'arriver munis de leurs livrets de service. Aujourd'hui, ils doivent présenter un passeport et un visa de résident temporaire, comme n'importe quel autre visiteur, car ils pourraient arriver, de fait, dans n'importe quel port ou aéroport du Canada et se rendre jusqu'au bateau en empruntant les moyens qu'ils jugent bons. Ils font l'objet d'une surveillance au même titre que les autres voyageurs qui viennent au Canada. Notre capacité de surveiller les personnes qui montent à bord des bateaux est donc accrue.

Le sénateur Atkins: Il semble évident que l'organisation qui s'adonne à des activités illégales va cibler des secteurs où, à son avis, elle n'est pas surveillée activement par l'ADRC et l'Immigration.

M. Russell: Les bateaux qui entrent dans un port sont obligés de nous en informer. Nous n'avons pas la crainte dont vous parlez à propos de Campbellton. Si nous l'avions, nous inviterions nos collègues de l'Immigration à se joindre à nous pour que nous réglions la question.

Ce qui nous est toujours utile, c'est que les gens qui sont conscients de l'existence possible d'un problème nous donnent les renseignements les plus précis possible, auquel cas nous pouvons nous activer. Une bonne part de notre activité, et je parle à la fois de la fiscalité et des douanes, commence quand quelqu'un nous suggère de jeter un coup d'œil ici ou là.

Je terminerai sur cette note. C'est une question que vous avez soulevée auprès de nous.

Le sénateur Atkins: Je ne vais pas révéler ma source, mais on m'a dit que, si je vais à Campbellton et que je gare mon véhicule et que j'observe ce qui se passe, ce sera évident.

M. Russell: Il y a d'autres explications possibles. Le bateau en question a peut-être déjà obtenu son autorisation ailleurs au Canada. Il peut y avoir des gens qui vont à la rencontre de personnes qui descendent du bateau, sans faire quoi que ce soit d'illégal. Pour celui qui n'est pas au courant, cela peut paraître bizarre.

Vous avez soulevé la question, et nous en avons pris note.

Le sénateur Forrestall: Je veux revenir, si vous le permettez, à la modification de l'usage concernant les passeports, par opposition au certificat permanent d'engagement. Ai-je bien compris? Les Canadiens seraient maintenant dispensés de l'obligation d'avoir un passeport et un visa temporaire pour s'en aller faire partie d'un équipage de bateau aux États-Unis?

Mme Giffin-Boudreau: Non. Les règles ont changé pour les gens qui viennent au Canada, dans la mesure où ils ne sont pas Canadiens ou qu'ils ne proviennent pas d'un pays dispensé du visa. Les marins étrangers qui veulent venir au Canada se joindre à l'équipage d'un bateau de leur pays à eux, en tant que membre de l'équipage, seraient tenus d'avoir un visa de résident temporaire.

Senator Forrestall: Does this include the United States?

Ms. Giffin-Boudreau: The United States would be a visa-exempt country, United States citizens.

Senator Forrestall: Is Canada a user-exempt country vis-à-vis similar posturing in the United States?

Ms. Giffin-Boudreau: It depends on the current circumstance.

Senator Forrestall: Are they going to require it of our seamen?

Mr. Heisler: Currently, a U.S. seaman joining a vessel in Canada would not require a visa, because the individual is from a visa-exempt country. Normally, when we impose a visa requirement on a country, there is a reciprocal back on us. So I would have to answer that question as no.

Senator Forrestall: No. All right. We have heard in the last two or three weeks that the United States is tightening up and that we can expect further restrictions. Do you have any reason to believe that that might extend to mean or to include, or whatever you want, the exempt position we now enjoy?

Ms. Giffin-Boudreau: I do not know that I want to try to second guess where the United States would go on their new policies, but there is no doubt that the U.S., as most countries, after September 11 is tightening up its security means.

Senator Forrestall: They have gone to something very specific. They are going to tighten up even further. You have not run across that?

Ms. Giffin-Boudreau: We have not been advised that our particular citizens or our seafarers would be required to have a visa where they would not have had the day before.

Senator Forrestall: Have either of you noticed that in the press clippings?

Mr. Heisler: I have noticed that the U.S. in the past has talked about different methods of controlling its borders. Normally, whenever they come up with a measure, they announce it as pertaining to everyone. I do not know if I should use this term or not, but in a moment of sober second thought, they look at Canada differently, because of the amount of trade that goes on between the two countries. I know that we have very close and ongoing discussions with the U.S. consulate here in Halifax.

Senator Forrestall: I have a deep and abiding affection for my friends to the South, but I will be more than a little put off if I find them changing the rules any further or tightening them any more. It is difficult enough to move around this part of the world as it is.

So, for the time being, a Canadian joining a Canadian ship in the United States can go to the United States with his or her usual travel documents and join that vessel, correct?

Le sénateur Forrestall: Est-ce que cela inclut les États-Unis?

Mme Giffin-Boudreau: Les États-Unis, les citoyens des États-Unis, sont dispensés du visa.

Le sénateur Forrestall: Le Canada est-il dispensé du visa, en pareilles circonstances, aux États-Unis?

Mme Giffin-Boudreau: Cela dépend de la situation au moment en question.

Le sénateur Forrestall: Est-ce qu'ils vont exiger cela de nos marins?

M. Heisler: En ce moment, le marin américain qui se joint à l'équipage d'un bateau au Canada n'a pas besoin d'avoir un visa, puisqu'il est originaire d'un pays dispensé du visa. Normalement, quand nous imposons le visa à un pays, il nous l'impose à nous. Je dois donc répondre: non.

Le sénateur Forrestall: Non. D'accord. Nous entendons dire depuis deux ou trois semaines que les États-Unis resserrent les règles et que nous pouvons nous attendre à d'autres restrictions. Avez-vous quelques raisons de croire que cela va inclure la dispense dont nous profitons en ce moment?

Mme Giffin-Boudreau: Je ne suis pas sûre de vouloir prédire la nature des politiques que les États-Unis vont adopter, mais, cela ne fait aucun doute, les États-Unis, à l'instar de la plupart des pays, à la suite des événements du 11 septembre, resserrent leur sécurité.

Le sénateur Forrestall: Ils ont adopté des mesures très précises. Ils vont ressermer les choses encore. Vous ne vous êtes pas butés à ce problème?

Mme Giffin-Boudreau: Nous n'avons pas été avisés du fait que nos marins ou nos citoyens en particulier seraient contraints de détenir un visa, alors que cela n'aurait pas été le cas, la veille.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que l'un d'entre vous a remarqué cela dans les coupures de presse?

M. Heisler: J'ai remarqué que, par le passé, les États-Unis ont parlé de diverses méthodes de surveillance de leurs frontières. Normalement, quand ils conçoivent une mesure, ils l'annoncent comme s'appliquant à tous. Je ne sais pas si je devrais employer le terme, mais, à la suite d'un second examen objectif, ils ont vu le Canada différemment, étant donné l'ampleur des échanges commerciaux entre les deux pays. Je sais que nous nous entretenons très étroitement avec le consulat américain, ici, à Halifax.

Le sénateur Forrestall: J'ai une affection profonde et indéfectible pour mes amis américains, mais je serai plus que vexé si je constate qu'ils modifient encore les règles ou les resserrent encore. Il est déjà assez difficile de se déplacer dans le coin du monde où nous vivons.

Donc, pour l'heure, le Canadien qui veut se joindre à l'équipage d'un bateau canadien aux États-Unis peut s'en aller aux États-Unis muni des documents de voyage habituels et se joindre à l'équipage en question, c'est bien cela?

Mr. Heisler: As I am aware of it, yes, that is correct. Generally, senator, when people ask me question about admission to the United States, I do not answer, because I have enough difficulty with the admission requirements to Canada. I tend to deflect those questions over to the U.S. consulate.

However, I am not aware of any changes regarding visa imposition towards Canadians joining vessels.

Senator Forrestall: You will understand what I am coming to then, will you not? Give me an example in the Arab world of a non-exempt country.

Mr. Heisler: An individual coming from almost any Arabic country — Egypt, Lebanon, Syria — and joining a ship would now require a visa. In the past, the individual only his or her seaman's book, in terms of travel documentation, and a letter that he or she was joining the vessel. These individuals are now being subjected to the usual screening process, the same process an ordinary citizen from those countries coming to visit Canada would face.

Senator Forrestall: What about an individual from, say, Lebanon on a cruise ship, for example, in transit to Alaska out of the Port of Vancouver? That person is allowed to come into Canada with his or her usual travel documents. We always called it a certificate of continuous discharge. That would be enough to get him or her into the country and onboard the ship.

Mr. Heisler: Not anymore.

Senator Forrestall: Are we leaving ourselves open or exposed to the charge of making it easier, or thwarting the attempts of our American friends who tighten up?

Mr. Heisler: Travel agents and travel companies know that with respect to an individual transiting through Canada and requiring a visa, the company is required to have that as part of their normal course of selling a ticket. It is the same in the air industry. If an airline is selling a ticket to Canada, it has to ensure that the purchaser has a visa.

Hence, if a company knew a ship were stopping in Canada, it knows that the traveller would require a visa to come here. In other words, an individual could not a passage to the United States to try to get to Canada on a stopover on the way, without having a visa for admission here.

Senator Forrestall: No, but they can do it to Canada. An individual might fly from the Middle East to Vancouver over the Pole and take his kitbag, trot down to the port and walk onboard and show the mate his boarding certificate, whereupon the individual will be told where to go to bed and get to work. Is that not what would happen now?

M. Heisler: Autant que je sache, oui, c'est cela. En règle générale, sénateur, quand les gens me posent des questions sur l'admission aux États-Unis, je ne réponds pas: les critères d'admission au Canada même posent déjà assez de difficultés. J'ai tendance à diriger l'interlocuteur vers le consulat américain.

Toutefois, je dirais que je ne suis conscient d'aucune modification qui ferait que les Canadiens sont obligés de détenir un visa pour aller se joindre à l'équipage d'un bateau canadien.

Le sénateur Forrestall: Vous comprenez où je veux en venir; n'est-ce pas? Donnez-moi un exemple, dans le monde arabe, d'un pays qui n'est pas dispensé.

M. Heisler: Une personne qui arrive de presque n'importe lequel des pays arabes — l'Égypte, le Liban, la Syrie — et qui se joint à l'équipage d'un bateau doit maintenant détenir un visa. Par le passé, elle n'avait qu'à détenir son livret de marin, comme document de voyage, et une lettre attestant qu'elle allait se joindre à l'équipage du bateau. Les mêmes personnes, aujourd'hui, sont assujetties au processus de contrôle habituel, le même qui s'applique au citoyen ordinaire d'autres pays, en visite au Canada.

Le sénateur Forrestall: Qu'en est-il du cas d'une personne originaire, disons, du Liban et qui voyage à bord d'un bateau de croisière, qui, par exemple, passe par le port de Vancouver à destination de l'Alaska? La personne en question est autorisée à entrer au Canada munie des documents de voyage habituels. Auparavant, nous appelions toujours cela un certificat permanent d'engagement. Cela aurait suffi pour qu'elle entre au pays et monte à bord du bateau.

M. Heisler: Plus maintenant.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que nous nous exposons à des accusations selon lesquelles nous facilitons la tâche aux gens, sinon que nous nuisons aux tentatives que déploient nos amis américains pour resserrer les contrôles?

M. Heisler: Les agents et les agences de voyage savent que, pour la personne qui passe par le Canada et est tenue de détenir un visa, il faut le prévoir comme élément normal dans la vente du billet. La même chose s'applique à l'industrie aérienne. Si une compagnie aérienne vend un billet à destination du Canada, elle doit s'assurer que l'acheteur détient un visa.

Par conséquent, si une entreprise savait qu'un bateau doit s'arrêter au Canada, elle saurait que le voyageur doit détenir un visa. Autrement dit, la personne ne pourrait réserver une place à bord d'un bateau à destination des États-Unis afin d'essayer d'entrer au Canada au moment d'une escale, sans avoir un visa à des fins d'admission au Canada même.

Le sénateur Forrestall: Non, mais à destination du Canada, ça marcherait. La personne peut venir par avion du Moyen-Orient à Vancouver, en survolant le pôle, et prendre son paquetage, se diriger tout bonnement vers le port et monter à bord d'un bateau, présenter son certificat d'embarquement; à ce moment-là, on lui dirait où aller trouver son lit et de se mettre au travail. N'est-ce pas ce qui se passerait dans l'état actuel des choses?

Mr. Heisler: No. Currently, an individual coming from one of those countries to Canada would require a visa even to travel here.

Senator Forrestall: Well, what if you had a visa to Canada?

Mr. Heisler: If a traveller had a visa to Canada and was destined to the States, then it is either the agent's responsibility, if he is a crew member, or the shipping cruise line's responsibility, if we are talking about a passenger, to ensure that the individual has the proper documentation to get into the United States; otherwise, the U.S. will deal with the individual according to its laws.

Senator Forrestall: Even if we are talking about a U.S.-registered vessel docked somewhere in Canada.

Mr. Heisler: I do not think where the vessel is registered is as important as where it is actually going. So if it were heading to Alaska —

Senator Forrestall: Suppose a ship is going from Vancouver back to the United States, to Alaska, then from there to Seattle.

I just do not want us getting into trouble.

Mr. Heisler: No, no. We are very careful. If a person is coming to Canada, it is not a simple case of a traveller just coming to Vancouver. It is, "Where are you going from there?" Hence, if it is determined that the individual is travelling on to a U.S. port, the agent would have to be satisfied that the individual had admissibility into the U.S., as well, as part of our decision-making process overseas.

Senator Forrestall: What happens to the continuous certificate of discharge?

Mr. Heisler: I am not too familiar with that.

Senator Forrestall: For our purposes, that is no longer a document of any consequence or identification.

Mr. Heisler: Our primary documentation in the past was always the seaman's handbook. That still exists, but there is also a requirement to obtain visas from individuals coming from visa-requiring countries, which is the newly imposed requirement.

Senator Atkins: If our imaginary traveller steps on Canadian soil, is he or she not protected by the Charter?

Mr. Heisler: Anybody who steps on Canadian soil is protected by the Charter of Rights and Freedoms, yes.

Senator Atkins: What is done with an individual who is on a ship and not allowed to step on Canadian soil?

Mr. Heisler: When somebody is on a ship and there is an immigration issue at hand, the officers would interview that individual and determine his or her reasons for wanting to get off the ship. We have provisions under our legislation that if the

M. Heisler: Non. Dans l'état actuel des choses, la personne qui arrive au Canada en provenance d'un des pays en question serait tenue de détenir un visa, même pour voyager ici.

Le sénateur Forrestall: Eh bien, si la personne a un visa de voyage au Canada?

M. Heisler: Si un voyageur a un visa applicable au Canada et qu'il voyage à destination des États-Unis, c'est alors la responsabilité du transitaire, s'il est membre d'un équipage, ou c'est la responsabilité de la compagnie de bateaux de croisière, si c'est un passager, que de s'assurer qu'il a sur lui les documents voulus pour entrer aux États-Unis; sinon, les États-Unis vont appliquer leurs lois à son cas.

Le sénateur Forrestall: Même s'il s'agit d'un bateau battant pavillon américain qui est accosté quelque part au Canada.

M. Heisler: Le pavillon m'apparaît moins important que la destination. Si le bateau se dirige donc vers l'Alaska...

Le sénateur Forrestall: Supposons que le bateau part de Vancouver pour retourner aux États-Unis, en Alaska, puis pour se rendre enfin à Seattle.

Tout simplement, je ne veux pas que nous nous mettions dans le pétrin.

M. Heisler: Non, non. Nous faisons très attention. S'il s'agit d'une personne qui s'en vient au Canada, ce n'est pas simplement l'histoire d'un voyageur qui, simplement, arrive à Vancouver. Il faut plutôt poser la question: «Et maintenant, où allez-vous?» Par conséquent, si on établit que la personne se dirige vers un port aux États-Unis, le transitaire doit être convaincu qu'elle a le droit d'entrer aux États-Unis, lui aussi, dans le cadre de notre processus décisionnel à l'étranger.

Le sénateur Forrestall: Qu'est-ce qu'il advient du certificat permanent d'engagement?

M. Heisler: Je ne suis pas très au courant de ce certificat.

Le sénateur Forrestall: Pour les besoins de notre cause, ce n'est plus un document qui porte à conséquence ou qui permet d'identifier les gens.

M. Heisler: Par le passé, le document principal que nous avons demandé a toujours été le livret de marin. Cela vaut toujours, mais il faut obtenir aussi le visa des gens en provenance de pays pour lesquels le visa est obligatoire. Voilà la nouvelle exigence.

Le sénateur Atkins: Si notre voyageur imaginaire foule le sol canadien, est-il protégé par la Charte?

M. Heisler: Quiconque foule le sol canadien est protégé par la Charte des droits et libertés, oui.

Le sénateur Atkins: Qu'est-ce qui arrive à la personne qui se trouve à bord d'un bateau, mais à qui on interdit de fouler le sol canadien?

M. Heisler: Quand quelqu'un est à bord d'un bateau et qu'il y a un problème d'immigration, les agents l'interviewent et déterminent la raison pour laquelle il souhaite descendre du bateau. Notre législation comporte des dispositions selon

individual is just here for economic reasons, with no fear of danger of return to his or her former country, we can issue an exclusion order on that person and direct the master of the vessel to keep the individual onboard and detained until the vessel leaves Canadian waters. If there is any indication that the individual in question might face any kind of danger, or fear of danger, then we would take the person off and put him or her through the refugee determination process.

Senator Atkins: Does the immigration officer interview the individual onboard the ship?

Mr. Heisler: Onboard the ship, yes.

Senator Forrestall: We have heard a couple of times during recent days that there are some pieces of technical machinery that are underutilized because there are insufficient resources to train the numbers of operators required to keep the machinery fully employed. Can you comment on that?

Mr. Russell: I know there was some controversy earlier around the adequacy of staffing for these new VACIS units that I spoke about. I can really only speak operationally for the region I am in here, the Atlantic region, and we have fully staffed and are fully using those units. As I indicated, we have done over 5,000 inspections with the VACIS units, and we have the staff complement we need to use them.

Senator Forrestall: In other words, when we buy a piece of equipment we have the people to train the operators; we are not buying equipment to leave it sit idle.

Mr. Russell: Yes, that is correct. No, we are not.

The Chairman: Just to be more specific on that, Mr. Russell, are you saying that the VACIS equipment is being used 24/7 in the port?

Mr. Russell: No. It is currently being used in this port 16 hours a day, which corresponds to our staffing for regular customs activity. If there are arrivals outside those hours, the material is held in bond until cleared by us. It can prove a little more difficult to do inspections later. The most opportune time to inspect materials is when they are first coming off; it is just physically easier to do it then. However, they are still inspected.

We are not running a full shift through the quiet hours. There are not that many arrivals, and it would not be cost effective for us to do that.

The Chairman: Are they running seven days a week?

Mr. Russell: Yes.

lesquelles nous pouvons — dans la mesure où la personne est là seulement pour des raisons économiques, qu'elle n'est pas en danger si elle retourne dans son pays — établir à son égard une mesure d'exclusion et ordonner au commandant du navire de la détenir à bord tant que le bateau n'a pas quitté les eaux canadiennes. S'il y a lieu de croire que la personne ferait face à un quelconque danger, ou qu'elle pourrait le craindre, nous irions la chercher et appliquerions à son cas le processus de détermination du statut de réfugié.

Le sénateur Atkins: L'agent d'immigration interviewe-t-il la personne à bord même du bateau?

M. Heisler: À bord du bateau, oui.

Le sénateur Forrestall: Ces derniers jours, il a été question de quelques reprises du fait que certains appareils seraient sous-utilisés parce qu'on ne dispose pas de ressources suffisantes pour former le nombre d'opérateurs voulus pour que les appareils en question fonctionnent à plein temps. Qu'en savez-vous?

M. Russell: Je sais qu'il y a eu une certaine controverse concernant le personnel affecté aux nouvelles unités VACIS dont j'ai parlé. Du point de vue des opérations, je peux parler uniquement de la région où je me trouve, la région de l'Atlantique, et je peux dire que nous avons tout le personnel voulu et que les unités en question fonctionnent à plein régime. Comme je l'ai dit, nous avons procédé à plus de 5 000 inspections au moyen des unités VACIS, et nous disposons du personnel voulu pour nous en servir.

Le sénateur Forrestall: Autrement dit, quand nous achetons du matériel, il faut former les gens à son utilisation; nous n'achetons pas du matériel pour qu'il reste simplement là à ne pas fonctionner.

M. Russell: Oui, c'est cela. Non, nous ne faisons pas cela.

Le président: Une précision là-dessus, monsieur Russell: êtes-vous en train de dire que le matériel VACIS sert 24 heures sur 24, sept jours sur sept, au port?

M. Russell: Non. En ce moment, il sert 16 heures par jour à ce port-ci, ce qui correspond au personnel prévu pour les activités ordinaires des douanes. S'il y a des arrivées en dehors des heures en question, le matériel est mis en entrepôt sous douane jusqu'à ce que nous accordions notre autorisation. Il peut être un peu plus difficile de faire des inspections plus tard. Le meilleur moment pour inspecter le matériel, c'est celui où il est descendu du bateau la première fois; sur le plan strictement matériel, il est plus facile de procéder ainsi. Tout de même, il y a encore inspection dans ces cas-là.

Nous ne travaillons pas 24 heures sur 24, quand c'est calme. Les arrivées ne sont pas si nombreuses, et il ne serait pas rentable pour nous de procéder ainsi.

Le président: Est-ce qu'on fonctionne sept jours sur sept?

M. Russell: Oui.

The Chairman: Would it be possible for you to obtain information for the committee regarding the rest of Canada? We recognize you are only responsible for this region, but I believe the press report referred to more than the VACIS units. I think it also concerned X-ray equipment at the Lansdowne Port.

Mr. Russell: Certainly.

Mr. Connolly: We have trained a number of people right across Canada to use all our equipment. The equipment we purchased was phased-in over time, and when there was media attention given to the situation at Lansdowne we were in the process of training officers. Lansdowne only received their machine in August, the same time the newspaper article came out. We have trained our officers. We have people ready to operate the VACIS units and the gamma X-ray machine, as well as all the other equipment that we have purchased.

Resources came with the equipment and have been allocated to the regions. Additional resources will be allocated as we step up the amount of usage on each machine. As Mr. Russell has stated, not all ports operate 24 hours a day and, in fact, ships arrive at different times during the day but not every day of the week, and in some ports there are idle hours, obviously.

The Chairman: This information is very helpful, Mr. Connolly. The reason the committee is particularly interested in this news report is that we visited Lansdowne, where we saw a truck being de-stuffed and the X-ray equipment being used. The demonstration was put on for us more than a year ago. I think we concluded from the news report that the X-ray equipment that we saw no longer had sufficient staff to use it.

If I understand you correctly, you are telling us that the X-ray equipment that we saw still has sufficient staff to use it, but there is new and additional equipment at Lansdowne that you are training staff to use and it has just arrived recently.

Mr. Connolly: I am not sure what you saw over a year ago. It may have been another piece of equipment that we were testing, a potassium-based system used to detect organic material. We have subsequently shared that technology with the provinces. It was primarily located there, that technology, looking for organic materials such as marijuana, tobacco products, things of that nature. That equipment was moved quite some time ago.

The gamma X-ray machine that is in Lansdowne today, the new one that has been purchased — there was no other gamma X-ray unit there previously, unless it was a passing one that we might have been testing at Montreal or something.

Le président: Est-ce que vous pourriez obtenir à l'intention du comité des renseignements concernant le reste du Canada? Nous savons que vous êtes responsable uniquement de cette région, mais je crois que l'article dans la presse ne traitait pas uniquement des unités VACIS. Je crois qu'il traitait aussi du matériel d'analyse aux rayons X au port Lansdowne.

M. Russell: Certainement.

M. Connolly: Nous avons formé plusieurs personnes, partout au Canada, à l'utilisation de tous nos appareils. Nous avons acheté les appareils progressivement, au fil du temps, et au moment où les médias ont accordé de l'attention à la situation de Lansdowne, nous étions en train d'y former les agents. On n'y a reçu l'appareil qu'au mois d'août, soit au moment où l'article est paru dans le journal. Nous avons formé nos agents. Nous avons des gens qui sont prêts à faire fonctionner les unités VACIS et l'appareil à rayons gamma/X, ainsi que les autres appareils que nous avons achetés.

Des ressources étaient prévues en rapport avec le matériel; elles ont été réparties entre les régions. Des ressources supplémentaires seront attribuées au fur et à mesure que s'accroît l'utilisation de chacun des appareils. Comme M. Russell l'a fait remarquer, ce ne sont pas tous les ports qui fonctionnent 24 heures sur 24 et, de fait, les bateaux arrivent à différentes heures, pendant la journée, mais pas tous les jours de la semaine, et, dans certains ports, il y a, bien entendu, des temps morts.

Le président: Ces renseignements sont très utiles, monsieur Connolly. La raison pour laquelle notre comité s'intéresse particulièrement à l'article en question, c'est que nous avons visité Lansdowne, où nous avons pu observer le déchargement d'un camion et l'utilisation de l'appareil à rayons X. On nous en a fait la démonstration il y a plus de un an. Je crois que nous avons conclu, à partir de l'article paru dans la presse, qu'il n'y avait plus suffisamment de personnel pour faire fonctionner l'appareil que nous avons vu.

Si je vous comprends bien, vous êtes en train de nous dire qu'il y a encore assez de personnel pour faire fonctionner l'appareil à rayons X que nous avons vu, mais qu'il y a d'autres appareils encore, à Lansdowne, pour lesquels vous formez du personnel et qui est arrivé récemment.

M. Connolly: Je ne suis pas sûr de ce que vous avez vu il y a plus d'un an. C'était peut-être un autre appareil que nous mettions à l'épreuve, un procédé à base de potassium conçu pour déceler les matières organiques. Par la suite, nous avons fait part de cette technologie aux autres provinces. C'était surtout là que ça se faisait, que cette technologie, qui permettait de détecter les matières organiques comme la marijuana, les produits du tabac, les trucs de ce genre, s'employait. Le matériel en question a été envoyé ailleurs il y a de cela un bon moment.

L'appareil à rayons gamma/X qui se trouve à Lansdowne aujourd'hui, le nouveau qui a été acheté — il n'y avait pas d'autres unités à rayons gamma/X avant cela, à moins qu'il n'y en ait eu un de passage que nous étions en train de tester, à Montréal, ou quelque chose du genre.

The Chairman: We were looking at a load of diapers at the time. The shipper prior to that did not have a good record and, therefore, had been singled out as being a potential target.

Mr. Connolly: This is, in fact, senator, the first gamma X-ray that has been allocated to what is considered to be the Northern Ontario region, which Lansdowne forms a part of. This is their first machine, and they got it in August of this year.

The Chairman: Are you saying that it was just an issue of bad luck that the media arrived a week or so after the equipment arrived? Now the equipment is up and functioning, and there are staff to operate it on a regular basis. It was a start-up anomaly that was covered in the press as opposed to a continuing problem. Is that what you are saying?

Mr. Connolly: Mr. Chairman, as I am sure you are aware, we are presently in negotiations with our unions. There may have been some statements made that may not have been totally accurate, but having said that, I believe you said you were there over a year ago. As such, you would have seen a different piece of equipment.

The equipment is in place now at Lansdowne, people are trained to operate it and it is being used. The machine that is at Lansdowne is not exclusively for Lansdowne. It is a mobile gamma X-ray machine that will be used at other ports within the Northern Ontario region, such as Cornwall, Prescott and other ports along the St. Lawrence.

Senator Cordy: We talked about the visa imposition. With respect to the passenger- and crew-screening initiatives that have just recently been put in place, are they similar to the airlines' advance passenger information, or how does it compare?

Ms. Giffin-Boudreau: Basically, what occurs for us is that we receive information about four days in advance of ships arriving in ports. The information comes via CCRA, where there is appropriate need for Immigration to work with CCRA to go onboard and interview crew and passengers to determine their backgrounds and whether their papers are in order and that type of information. We have now been staffed and resourced to be able to do that here in the Atlantic region with Immigration officers.

Previous to the eight new resources, we had no dedicated marine security resources here in this region, so this is quite an increase for us.

Senator Cordy: So you would get a passenger list and a crew list?

Ms. Giffin-Boudreau: And a crew list, yes.

Senator Cordy: Would any information be given to you about the passengers or the crew, or just their names?

Le président: Nous regardions un chargement de couches. Avant cela, l'expéditeur n'avait pas un très bon bilan; par conséquent, on avait décidé de le cibler.

M. Connolly: Il s'agit, en fait, sénateur, du premier appareil à rayons gamma/X qui ait été attribué à ce qui est qualifié de région du nord de l'Ontario, dont fait partie Lansdowne. C'est leur premier appareil, et ils l'ont obtenu en août, cette année.

Le président: Dites-vous que c'est simplement par malchance que les médias sont arrivés une semaine environ après le matériel? Maintenant, le matériel fonctionne, et il y a du personnel pour le faire fonctionner. La presse a fait état d'une difficulté connue au point de départ, plutôt que d'un problème persistant. C'est ce que vous êtes en train de dire?

M. Connolly: Monsieur le président, comme vous le savez sûrement, nous négocions actuellement avec nos syndicats. On a peut-être fait des affirmations qui n'étaient pas tout à fait exactes, mais, cela dit, je crois que vous avez dit que vous y étiez il y a plus d'un an. De ce fait, vous auriez vu un autre appareil.

Pour ce qui est de l'appareil qui est là aujourd'hui, à Lansdowne, les gens sont formés pour l'utiliser, et ils l'utilisent. L'appareil qui se trouve à Lansdowne ne sert pas exclusivement à Lansdowne. C'est un appareil mobile à rayons gamma/X qui sert à d'autres ports dans la région du nord de l'Ontario, notamment Cornwall, Prescott et d'autres ports le long du Saint-Laurent.

Le sénateur Cordy: Nous avons parlé de l'obligation de détenir un visa. Pour ce qui est du passager — et les projets de contrôle des membres de l'équipage que nous avons récemment mis en place — est-ce qu'ils sont semblables au système d'information préalable sur les voyageurs des lignes aériennes, sinon, à quoi cela se compare-t-il?

Mme Giffin-Boudreau: Essentiellement, nous recevons quatre jours à l'avance des renseignements sur les bateaux qui se dirigent vers les ports. Les renseignements proviennent de l'ADRC, de sorte qu'il convient pour l'Immigration de travailler de concert avec l'ADRC, de monter à bord des bateaux et d'interviewer les passagers et les membres de l'équipage, afin de déterminer d'où ils viennent et d'établir que leurs documents sont en règle et ce genre de renseignements. Nous avons maintenant le personnel et les ressources nécessaires pour faire cela ici, dans la région de l'Atlantique, avec les agents de l'Immigration.

Avant les huit personnes nouvellement ajoutées, nous n'avions pas de personnel qui se consacrait à la sécurité maritime, ici, dans la région; c'est donc toute une augmentation pour nous.

Le sénateur Cordy: Alors, est-ce que vous obtiendrez une liste des passagers et une liste des membres de l'équipage?

Mme Giffin-Boudreau: Et une liste des membres de l'équipage, oui.

Le sénateur Cordy: Est-ce que vous obtiendriez des renseignements sur les passagers ou les membres de l'équipage, à part leur nom?

Mr. Heisler: The information that has come in in the past always included the name, type of document travelled on, position onboard the ship, if a crew member, and date of birth. From that, we run that against our existing databases, to determine whether any problems exist.

In answer to your original question, it is very much a similar type of concept, in that it provides us with the opportunity for some advance screening.

Senator Cordy: The cruise ship industry is certainly getting bigger and bigger in Halifax, which is wonderful for the economy. How many CCRA people would board a ship to check it out?

Mr. Russell: It would depend on the size of the ship; however, we would not normally board all cruise ships. We would be on the arrival gate, clearing passengers as they come off. We would also deal with the cruise ship companies ahead of time because they have strict security procedures before they put people onboard the vessels. We may choose to go aboard and do a search, a vessel rummage, as we call it, on a cruise ship, as we may on any other ship, but we would not always do that with a cruise ship.

Senator Cordy: So anyone on a cruise ship who is from a country requiring a visa to Canada would, in fact, need a visa to stop over in Halifax, for example; is that correct?

Mr. Russell: Yes, that is correct.

Senator Cordy: How often would you do a check of luggage? Before an individual boards a cruise ship, is his or her luggage checked?

Mr. Russell: The cruise ships typically have procedures similar to airports, before they put people onboard the vessel. Obviously, they want to process the people as quickly as possible. Our targeting suggests that the vast majority of cruise ship passengers are, in fact, low-risk travellers, and we want to expedite their entry into the local community because they are only here for a short time.

If you see an individual coming down the gangplank for a six-hour stay in Halifax who is carrying two large big duffle bags, the customs inspector may use his discretion in that case to examine the contents of the bag. In that sense, as people are disembarking, judgment needs to be exercised.

Senator Cordy: When we spoke to you at an earlier date, we were told that 2 per cent were back-ended or fully checked. You now have X-ray scanners and are able to do a higher percentage,

M. Heisler: Par le passé, les renseignements que nous avons reçus ont toujours compris le nom, le type de document de voyage utilisé, le poste occupé à bord du bateau, s'il s'agit d'un membre de l'équipage, et la date de naissance. À partir de cela, nous utilisons nos bases de données existantes, pour déterminer s'il y a un problème.

En réponse à votre question initiale, c'est un concept très semblable au sens où cela nous permet de procéder à l'avance à des contrôles.

Le sénateur Cordy: Il ne fait aucun doute que l'industrie des croisières prend de plus en plus de place à Halifax, ce qui est merveilleux pour l'économie. Combien d'agents de l'ADRC montent à bord d'un navire pour faire les contrôles voulus?

M. Russell: Cela dépend de la taille du navire; tout de même, nous ne montons pas systématiquement à bord de tous les bateaux de croisière. Nous sommes là à la porte, à l'arrivée, pour faire les contrôles sur les passagers au moment où ils descendent. De même, nous pouvons traiter avec les entreprises de croisière d'avance, parce qu'elles doivent obéir à des procédures de sécurité strictes avant de permettre aux gens de monter à bord. Nous pouvons choisir de monter à bord du navire et d'y effectuer une fouille, mais ce n'est pas un procédé systématique dans le cas des navires de croisière.

Le sénateur Cordy: Alors, quiconque se trouve à bord d'un navire de croisière et qui est originaire d'un pays où le visa est obligatoire dans le cas d'une visite au Canada devrait détenir, en fait, un visa pour faire escale à Halifax, par exemple; c'est bien cela?

M. Russell: Oui, c'est cela.

Le sénateur Cordy: À quelle fréquence procédez-vous à la vérification des bagages? Avant que la personne monte à bord d'un navire de croisière, est-ce que ses bagages sont fouillés?

M. Russell: D'ordinaire, les navires de croisière appliquent des procédures semblables à celles des aéroports, avant que les gens ne puissent monter à bord. Évidemment, on veut faire cela le plus rapidement possible. Nos études de ciblage laissent voir que la grande majorité des passagers à bord des navires de croisière constituent, de fait, un risque faible, et nous voulons accélérer leur entrée dans la collectivité locale parce qu'ils n'y sont que pour un court intervalle.

S'il aperçoit quelqu'un qui descend la passerelle en vue de passer six heures à Halifax, mais qui transporte deux grands sacs d'armée, l'inspecteur des douanes utilisera peut-être son pouvoir discrétionnaire et examinera le contenu des sacs. En ce sens, quand les gens descendent du bateau, il faut faire preuve de jugement.

Le sénateur Cordy: Quand nous nous sommes vus une autre fois, vous nous avez dit que 2 p. 100 des gens faisaient l'objet de contrôles complets. Vous disposez maintenant d'appareils à

up to about 8 per cent. How do you decide what to scan? Is it done on a random basis, or as a result of intelligence gathering? What do you base your decision on?

Mr. Russell: No. I referred in my remarks to our targeting unit. We have a joint targeting unit; we have two Americans working with us. In total, we have about eight people and a superintendent doing targeting work.

They are accessing databases in the same way that passenger information tells you who they are, what their passport number is, et cetera. You saw the diapers being examined. Our targeters would be looking at information about the product — where it is coming from, who the shipper is, the importer, how well we know the carrier. Our targeters would also look at the stops the vessel in question made en route to Canada. The factors would all be taken into account, with a view to identifying those containers that pose more risk than others. Those would be the containers we would examine.

The Chairman: Just to follow up on one of Senator Cordy's questions. The information you require from cruise ship passengers appears to be less than that which is required from aircraft passengers. Why is it not the same?

Mr. Connolly: I do not think it is different.

The Chairman: It was our understanding that information was collected as to how tickets were purchased, who people travelled with previously, whether they ate different meals, et cetera. Is it exactly the same if you are coming by air or by sea?

Mr. Connolly: Mr. Chairman, we do not have an advance passenger information system, or personal name — in other words, an automated system — at marine terminals for passenger cruise ships. We are working with the cruise ship industry to realize that in the future. We do get some advanced information from them, depending on the origin of the vessel.

Many vessels come from the United States. In that country, officials conduct extensive checks of passengers and cruise ships prior to people boarding. There is X-ray of baggage prior to people boarding ships in the United States. Hence, for those ships that are coming up, we do get the crews list. As well, if we so desire, we get access to passenger lists. We are provided with some advanced information.

As I said, we are working with the cruise ship industry to realize a similar system in that mode of transport to what we have in the air mode. What concerns us primarily in the air mode are those aircraft coming from off North America, not transborder flights — those that are originating elsewhere.

rayons X et êtes en mesure de faire des contrôles complets sur un pourcentage plus élevé, jusqu'à 8 p. 100. Comment décidez-vous qui il faut cibler? Est-ce que vous procédez au hasard, ou à partir de renseignements? Sur quoi fondez-vous votre décision?

M. Russell: Non. Durant mon exposé, j'ai parlé de notre unité de ciblage. Nous avons une unité de ciblage mixte; il y a deux Américains qui travaillent avec nous. Au total, il y a huit personnes et un surintendant qui s'occupent du ciblage.

Ils consultent des bases de données — tout comme le système d'information préalable sur les voyageurs permet de savoir qui sont les gens, quel est leur numéro de passeport et ainsi de suite. Vous avez vu les couches qu'on a examinées. Nos experts sont à la recherche de renseignements sur le produit — d'où il provient, qui est l'expéditeur, l'importateur, à quel point nous connaissons vraiment le transporteur? Ils s'attardent également aux arrêts qu'a faits le bateau en route vers le Canada. Tous les facteurs sont pris en considération, l'idée étant de déterminer les conteneurs qui présentent un plus grand risque que les autres. Ce sont ces conteneurs-là que nous examinons.

Le président: Pour faire suite à des questions du sénateur Cordy, l'information qu'il vous faut de la part des passagers des bateaux de croisière semble être moins contraignante que celle qui s'applique aux passagers des avions. Pourquoi n'est-ce pas la même chose?

M. Connolly: Je ne crois pas que ce soit différent.

Le président: Nous avons cru comprendre que de l'information était réunie sur la manière dont les billets ont été achetés, les lieux que les gens ont visités avant, les repas différents qu'ils ont pu prendre, et cetera. Est-ce exactement la même chose, qu'on arrive en avion ou en bateau?

M. Connolly: Monsieur le président, nous n'avons pas de système d'information préalable sur les voyageurs, ou d'identité personnelle — autrement dit, un système automatique — aux terminaux dans le cas des bateaux de croisière. Nous travaillons de concert avec l'industrie des bateaux de croisière pour que cela se fasse à l'avenir. Nous obtenons bien de sa part des renseignements à l'avance, selon l'origine du bateau dont il est question.

De nombreux bateaux proviennent des États-Unis. Dans ce pays-là, les responsables procèdent à des contrôles importants sur les passagers et les bateaux de croisière, avant que les gens montent à bord. Il y a une analyse des bagages aux rayons X, avant l'embarquement aux États-Unis. De ce fait, dans le cas des bateaux qui arrivent, nous obtenons bien la liste des membres de l'équipage. De même, si nous le souhaitons, nous pouvons obtenir la liste des passagers. On nous fournit tout de même quelques renseignements à l'avance.

Comme je l'ai dit, nous travaillons de concert avec l'industrie des bateaux de croisière pour mettre en place un système semblable à celui du monde aérien. Notre principal souci, dans le cas des voyages aériens, ce sont les avions qui ont décollé d'un lieu qui est loin de l'Amérique du Nord, et non pas les vols transfrontaliers — ceux qui viennent d'ailleurs.

The Chairman: Mr. Connolly, it was our understanding that a flight originating in Boston, landing in Halifax, was required to provide that information. I must tell you that the committee has been puzzled as to how you could process that information within the time of the flight.

Mr. Connolly: Yes, Mr. Chairman. That information does come, and it runs against automated databases. It is done automatically, for that information that is forwarded in electronic format, which will be a requirement for all airlines to meet by April 1 of next year. It will be run electronically, automatically, against the database. It will be a rules-driven database that will have selection criteria and other criteria to identify those that pose a high risk, at which time we will then go further. If any names pop up of the initial persons that we run from advanced passenger information, we will then look at the personal name record data, which is basically the reservation system, and run that information against rule-based data and then any other additional databases, if we determined a risk. We will then target those individuals and intercept them, when they arrive, for further examination.

The Chairman: Do I understand you correctly to say that your objective is to have exactly the same examination of passengers, whether they are arriving by ship or air, in the near future?

Mr. Connolly: We are working with industry now to try to realize that. It is a different clientele. A transborder air flight is not a high-risk air flight — that is, those airplanes coming from the United States. Hopefully, we will have the data from the marine group. They have different challenges in providing us that particular data, and we are working with them to try to realize that.

However, I cannot give you a date as to when we can expect to have that advance passenger information. It is hoped that there will be some progress by this time next year.

The Chairman: You have not even told us whether it is an objective or not.

Mr. Connolly: It is definitely an objective to get as full information as possible on individuals travelling to Canada, yes, sir.

The Chairman: Let me be more precise. Is it the department's policy to have the same information on air travellers and cruise ship travellers in the near future?

Mr. Connolly: The short answer is yes. However, we get that information today, senator, when they do arrive. The only thing advance passenger information allows you to do is to run it against databases prior to people arriving. If we do not get it in

Le président: Monsieur Connolly, nous avons cru comprendre que s'il y avait un vol en provenance de Boston, à destination de Halifax, les responsables devaient fournir ces renseignements. Je dois vous dire que le comité se demande bien comment vous pouvez traiter l'information en question dans l'intervalle que dure le vol.

M. Connolly: Oui, monsieur le président. Cette information nous parvient, et nous la faisons passer dans des bases de données automatisées. Cela se fait automatiquement, dans le cas de l'information qui est transmise sous forme électronique, ce qui sera une obligation pour toutes les lignes aériennes à compter du 1er avril l'an prochain. Cela se fera de manière électronique, automatique, dans la base de données. Ce sera une base de données fondées sur des règles, qui comportera des critères de sélection et d'autres critères encore pour déterminer qui pose un risque élevé, auquel cas nous approfondirons l'enquête. Si le nom de l'une des personnes qui figurent au départ dans un système d'information préalable sur les voyageurs ressort dans nos recherches, à ce moment-là, nous étudierons les données du dossier personnel, essentiellement, le système de réservation, et comparerons cela avec des données fondées sur des règles, puis avec toute autre base de données, si nous déterminons qu'il y a un risque. Ensuite, nous ciblons la personne en question et l'interceptons, à son arrivée, pour l'interroger.

Le président: Est-ce que je comprends bien? Vous dites que votre objectif consiste à faire en sorte que les voyageurs fassent l'objet de la même démarche d'examen exactement, qu'ils arrivent par bateau ou par avion, dans un proche avenir?

M. Connolly: Nous collaborons actuellement avec l'industrie pour essayer de réaliser cela. Ce n'est pas la même clientèle. Le vol transfrontalier n'est pas un vol où le risque est très élevé — c'est-à-dire que ce sont des avions qui arrivent des États-Unis. Il est à espérer que nous aurons des données du groupe maritime. Afin de pouvoir nous transmettre ces données particulières, celui-ci devra relever des défis différents, et nous collaborerons avec lui pour essayer de réaliser cela.

Par contre, je ne saurais vous dire à quelle date nous aurons ces renseignements préalables sur les voyageurs. Il est à espérer que nous aurons fait quelques progrès à la même époque, l'an prochain.

Le président: Vous ne nous avez même pas dit s'il s'agissait d'un objectif.

M. Connolly: Oh oui, monsieur, obtenir tous les renseignements sur les personnes qui voyagent au Canada est certainement un objectif.

Le président: Permettez-moi d'être plus précis. Le ministère a-t-il pour politique d'obtenir les mêmes renseignements sur les voyageurs aériens et les voyageurs à bord des bateaux de croisière dans un proche avenir?

M. Connolly: Pour faire court, oui. Tout de même, nous obtenons l'information aujourd'hui, sénateur, au moment de l'arrivée des gens. La seule chose que permet de faire le système d'information préalable sur les voyageurs, c'est de procéder à une

advance, we get it when people arrive, the same information that we would get through API, through questioning or a primary interview.

Yes, senator, our goal is to get that same information.

The Chairman: Perhaps I am confused, then. My understanding was that the information went so far as to determine whether the ticket was bought with a credit card or by cash, whether the person had travelled the same route frequently before, whether the person was travelling with the same people they had travelled with in the past, a great deal of information that might be quite difficult to get if you were just interviewing a person.

Mr. Connolly: We get that information, and that is the purpose of us accessing the personal name record data, yes, senator.

Will we get that same information vis-à-vis persons that are travelling on cruise ships? We will certainly get some of it. The clientele, or the people that use cruise ships, those passengers that take cruises, are different than everyday travellers, who travel basically from point A to point B, not necessarily on vacation, but for business or other reasons.

Certainly our goal is to get enough information to ensure that we can appropriately target those individuals who will pose a high risk to Canada and Canadians.

Senator Banks: Just a couple of points of confirmation, Ms. Giffin-Boudreau. When you were speaking to us, you talked about a marine security officer of CIC. Is that a peace officer?

Ms. Giffin-Boudreau: These are officers that will be concentrated in the marine environment, but they will have the full authority of our normal enforcement staff, yes.

Senator Banks: Could they arrest someone?

Mr. Heisler: When they are enforcing the Immigration Act, they have the same powers as a peace officer.

Senator Banks: I am assuming that, at the moment, at least, you are not planning to arm them.

Mr. Heisler: We have no plans to arm them right now. What we have currently is a passive system. The officers have body armour, pepper spray and a baton, purely for defence of a disengagement.

Senator Banks: They would call for police assistance if that became necessary; is that right?

comparaison avec des bases de données, avant que les gens arrivent. Si nous n'obtenons pas les renseignements à l'avance, nous les obtenons quand les gens arrivent, les mêmes renseignements que nous permettrait d'avoir le système d'information préalable sur les voyageurs, en posant des questions ou en procédant à une première entrevue.

Oui, sénateur, notre objectif consiste à obtenir les mêmes renseignements.

Le président: Peut-être suis-je confus, à ce moment-là. J'ai cru comprendre que cela pouvait aller jusqu'à déterminer si le billet d'avion avait été acheté au moyen d'une carte de crédit ou en argent comptant, si la personne avait déjà emprunté souvent le même trajet, si la personne voyageait avec les mêmes compagnons que par le passé, une assez bonne somme de renseignements qu'il serait peut-être assez difficile d'obtenir si on ne faisait qu'interviewer la personne.

M. Connolly: Nous obtenons ces renseignements, et c'est pour cela que nous consultons les données du dossier personnel, sénateur.

Allons-nous obtenir les mêmes renseignements sur les personnes qui voyagent à bord des bateaux de croisière? Nous allons certainement en obtenir une partie. La clientèle, les gens qui voyagent à bord des bateaux de croisière, les passagers qui font des croisières, sont différents du voyageur ordinaire, qui va, essentiellement, du point A au point B, pas forcément parce qu'il est en vacances, cela peut être pour affaires ou pour d'autres raisons.

Certes, notre but consiste à obtenir suffisamment de renseignements pour nous assurer que nous pouvons cibler convenablement les personnes qui posent un risque élevé pour le Canada et les Canadiens.

Le sénateur Banks: Quelques points à confirmer, tout simplement, madame Giffin-Boudreau. Au moment où vous nous avez parlé, vous avez fait mention d'un agent de sécurité maritime de CIC. Est-ce que c'est un agent de la paix?

Mme Giffin-Boudreau: Ce sont des agents qui se concentrent sur l'environnement maritime, mais ils ont tous les pouvoirs de notre personnel d'exécution de la loi ordinaire, oui.

Le sénateur Banks: Est-ce qu'ils peuvent arrêter quelqu'un?

M. Heisler: Quand ils appliquent la Loi sur l'immigration, ils disposent des mêmes pouvoirs qu'un agent de la paix.

Le sénateur Banks: Je présume que, pour l'instant, tout au moins, vous n'avez pas l'intention de les armer.

M. Heisler: Nous n'avons aucunement l'intention de les armer, pour l'instant. Ce que nous avons actuellement, c'est un système passif. Les agents portent une armure et disposent de gaz poivré et d'une matraque, purement pour une défense en cas de repli.

Le sénateur Banks: Ils appelleraient la police si cela devenait nécessaire, c'est bien cela?

Mr. Heisler: Yes, in a lot of cases when we go on a vessel, especially if we have been informed that there may be a difficulty with somebody, we work very closely with our partners in the RCMP, the immigration and passport section. We would bring them along as backup and support.

Senator Banks: Has that cooperation always, and in every case, worked to the benefit and safety of your officers?

Mr. Heisler: I would say, yes, it has. We take a lot of advice from them when it comes to security, because they are experts in that field. We have learned a lot from them over the years.

Senator Banks: Mr. Russell, do you have officers who have the authority of peace officers in some cases?

Mr. Russell: Our customs officers are appointed and can be given officers' powers. In designated ports, they have powers to detain people who they believe are entering the country and should be detained for reasons such as drunk driving.

Senator Banks: And other things, I presume.

Mr. Russell: Yes.

Senator Banks: Since we have been pursuing these areas, we have heard many times from many people who regard themselves as "on the front line," however it is expressed. Customs is the first line. Some of them believe that, from time to time, they have been placed in danger; as well, some of them at least believe they should be armed. In our first report of February 2002, we recommended against that.

Have you considered that recommendation? What is the CCRA response to that recommendation, if any?

Mr. Russell: That is a national policy matter. We continue to believe that our officers do not need to be armed. We have the support of the RCMP in that, in a fairly detailed job hazard analysis that we undertook.

Mr. Connolly: Senator, first of all, customs officers are peace officers. They are named in the Criminal Code as peace officers for the purposes of administering customs legislation. Certain designated officers have police authorities under the Criminal Code, where they can arrest and detain persons for Criminal Code offences. In fact, particularly with respect to our land border, we undertake a number of those responsibilities — breathalyzers, things of that nature.

With respect to arming of officers, I think Mr. Russell is correct. It is departmental policy that we do not intend to arm our customs officers. There has been an extensive job-hazard analysis

M. Heisler: Oui, dans de nombreux cas, quand nous montons à bord d'un bateau, surtout si nous avons été avisés de la possibilité que quelqu'un cause des difficultés, nous collaborons très étroitement avec nos partenaires à la GRC, section de l'immigration et des passeports. Ils nous accompagnent en renfort, pour nous appuyer.

Le sénateur Banks: Est-ce que cette coopération a toujours, dans chacun des cas, été profitable à vos agents, notamment du point de vue de la sécurité?

M. Heisler: Je dirais que, oui, elle l'a été. Nous acceptons de nombreux conseils de leur part en ce qui concerne la sécurité, parce que ce sont des experts dans le domaine. Nous avons beaucoup appris pour les avoir fréquentés au fil des ans.

Le sénateur Banks: Monsieur Russell, disposez-vous d'agents qui ont les pouvoirs d'agent de la paix dans certains cas?

M. Russell: Nos agents des douanes sont nommés et peuvent se voir attribuer les pouvoirs d'officiers. Dans certains ports, ils disposent de pouvoirs qui leur permettent de détenir les gens qui, selon eux, entrent au pays et devraient être détenus pour des raisons comme la conduite en état d'ivresse.

Le sénateur Banks: Et autres choses, je présume.

M. Russell: Oui.

Le sénateur Banks: Depuis que nous étudions ces questions, nous avons reçu des témoignages de nombreuses personnes qui disent travailler «sur la ligne de front», choisissez le terme qui vous convient. Les douanes constituent la première ligne. Certaines des personnes en question croient que, de temps à autre, elles ont pu se retrouver en situation périlleuse; de même, certaines d'entre elles, tout au moins, croient qu'elles devraient être armées. Dans notre premier rapport, en février 2002, nous avons déconseillé cela.

Avez-vous envisagé cette recommandation de notre part? Quelle est la réaction de l'ADRC à cette recommandation, si tant est qu'il y en a?

M. Russell: C'est une question de politique nationale. Nous continuons de croire que nos agents n'ont pas besoin d'être armés. Nous avons l'appui de la GRC à cet égard, comme en témoigne une analyse assez détaillée des risques du métier que nous avons entreprise.

M. Connolly: Sénateur, d'abord, les agents des douanes sont des agents de la paix. Ils sont désignés dans le Code criminel comme étant des agents de la paix aux fins de l'application des dispositions législatives en matière de douanes. Certains agents disposent de pouvoirs d'agents de police selon le Code criminel, ce qui leur permet d'arrêter et de détenir les personnes en cas d'infraction au Code criminel. De fait, particulièrement en ce qui touche notre frontière terrestre, nous prenons en charge plusieurs des responsabilités dont il est question — l'alcootest, par exemple.

Pour ce qui est d'armer les agents, je crois que M. Russell a raison. Selon la politique du ministère, nous n'avons pas l'intention d'armer nos agents des douanes. Nous avons procédé

done, and the results of that analysis indicate that there is not a requirement to arm our customs officers at this time or into the future.

Senator Banks: Since that was our recommendation, I guess I would say, “Good.”

I am sure you have heard the arguments about arrest powers at land border crossings, the fact that the officers there are asked to perform functions as police officers, but not having the equipment, in their view, to properly discharge that. I am assuming that you have considered that sufficiently carefully. If one of those officers said that to you, what would be the official response to it?

Mr. Connolly: Well, we have done a job-hazard analysis, as I have stated, senator. Our officers are equipped with pepper spray and batons. They have handcuffs and soft body armour. They have extensive training. They are given use-of-force training. They are taught techniques on how to protect themselves and how to arrest people, how to compel people to comply who do not necessarily want to comply.

We have never had, in my understanding certainly, an incident that would have required a customs officer to use a firearm as a self-defence tool.

Senator Banks: Mr. Russell, you talked about the mobile radiation-detection equipment. At what speed does that unit travel? How slowly must it travel, to determine whether radiation exists; as well, how much territory can it cover in a day, for example, driving between rows of containers, to cover a field full of containers such as sometimes are sitting there?

Mr. Russell: The unit that is mounted on a car can move at a speed, certainly, to more than cover the dock space that we have here. The portal designed to deal with rail cars or truckloads can scan them as they pass by, moving at a normal speed out of port.

Senator Banks: Given that, and given that they are now deployed, if I understand correctly —

Mr. Russell: No, they are not yet deployed.

Senator Banks: Not yet?

Mr. Russell: The gantry-crane technique is being tested now. Mr. Connolly’s people will be evaluating the three types of technology, to determine the proper mix and most effective way to use that technology.

Senator Banks: Do you have a timeline in mind?

Mr. Connolly: Within the next two weeks, the gantry-crane tests here in Halifax should be completed. We will undertake our evaluations at that time. Preliminary indications are that all of the

à une analyse détaillée des risques du métier, et les résultats de l’analyse en question laissent voir qu’il n’est pas nécessaire d’armer nos agents des douanes aujourd’hui et que ce ne le sera pas plus à l’avenir.

Le sénateur Banks: Comme c’est ce que nous avons recommandé, j’imagine que je dois dire: «C’est bon.»

Je suis sûr que vous êtes au courant des arguments invoqués à propos des pouvoirs d’arrestation des agents aux postes frontaliers terrestres, du fait que les agents sont appelés à exercer les fonctions d’agents de police, sans toutefois avoir l’équipement voulu, selon eux, pour le faire correctement. Je présume que vous avez envisagé la question avec suffisamment de soin. Si un des agents en question vous affirmait qu’il devrait être armé, quelle serait votre réponse officielle?

M. Connolly: Eh bien, nous avons effectué une analyse des risques du métier, comme je l’ai dit, sénateur. Nos agents sont munis de gaz poivré et de matraques. Ils ont des menottes et un vêtement de protection en tissu souple. Ils reçoivent une formation approfondie. Ils sont formés pour ce qui est du recours à la force. Ils assimilent des techniques quant à la façon de se protéger eux-mêmes et d’arrêter les gens, d’amener les gens à se conformer dans les cas où ils ne veulent pas nécessairement le faire.

Nous n’avons jamais eu, autant que je sache, certainement, un incident où l’agent des douanes aurait eu à utiliser une arme à feu pour se défendre.

Le sénateur Banks: Monsieur Russell, vous avez parlé du matériel mobile de détection des radiations. À quelle vitesse l’unité en question doit-elle se déplacer? Quelle est la limite de vitesse qu’elle doit avoir pour déterminer s’il y a des radiations? De même, combien de terrain peut-elle couvrir en une journée, par exemple, en circulant entre les rangées de conteneurs, pour passer en revue tout un champ de conteneurs comme on en trouve parfois là-bas?

M. Russell: L’unité est montée sur une voiture qui peut se déplacer à une vitesse qui, certes, permet de couvrir amplement l’espace que nous avons ici au quai. La tête de l’appareil est conçue pour s’adapter à un wagon ou à un camion, de façon à pouvoir «balayer» le contenu en passant, à une vitesse normale.

Le sénateur Banks: Compte tenu de cet état de choses, et étant donné qu’ils sont maintenant déployés, si je comprends bien...

M. Russell: Non, les appareils ne sont pas encore déployés.

Le sénateur Banks: Pas encore?

M. Russell: La technique du pont-portique est actuellement à l’essai. Le personnel de M. Connolly va évaluer trois types de technologie, pour déterminer la combinaison judicieuse qui s’impose et la façon la plus efficace de recourir à la technologie.

Le sénateur Banks: Avez-vous un délai en tête?

M. Connolly: D’ici deux semaines, les essais en question devraient être terminés, ici, à Halifax. Nous allons entreprendre nos évaluations à ce moment-là. Selon les indications

technology has worked well so far. There are some challenges with the gantry-crane system. We will know better once we do further evaluation.

Senator Banks: A gantry crane allows containers to be scanned for radiation as they are coming off a ship, is that right?

Mr. Connolly: That is correct. They are hooked up to an expandable arm that lifts up the container. A reading is then taken of both neutron and gamma radiation. We are using certain wireless remote technologies to read the results, and then we compare that to other information we are in possession of.

We are learning a lot during these tests, senator.

Senator Banks: Once you are in a position to determine which of those formats to use, and once the technologies are put in place, we should be able to scan every container in a port for radiation purposes; is that correct?

Mr. Connolly: Obviously, senator, we would have to buy a sufficient number of them, but certainly the principle is there, if they work. With the appropriate training for our officers, in understanding how to read them — and we will make sure that that happens — then, yes, we will be able to screen containers as they came off ships, or when they are in a yard, et cetera.

What we will not be able to screen are containers that stay on a ship, that move on to another port. We will need other mechanisms to do that.

In April of next year, for example, we will introduce the 24-hour rule, which will require all persons shipping goods to Canada by marine container to notify us 24 hours before those containers are loaded on ships in foreign ports. At that time, we will do our targeting through a number of systems, including new systems that we are building now. If we make a determination that there is a risk, we can, if we so desire, and we probably will, make no-load decisions here in Canada. In other words, we will tell the foreign shipping company they cannot put the container on the ship before it departs for Canada.

Senator Banks: Do you have in mind a time at which the radiation detection format, whatever you choose, will actually be in place in the major ports in Canada? As well, how many people are we planning to put in Rotterdam and Singapore, to help with that targeting in the loading ports?

Mr. Connolly: With respect to your question about radiation-detection equipment, we hope to have our evaluation done by the end of this calendar year. At that time, we will be in a position to

préliminaires, tous les appareils ont bien fonctionné jusqu'à maintenant. Le système de pont-portique pose certaines difficultés. Nous aurons une meilleure idée une fois l'évaluation approfondie.

Le sénateur Banks: L'utilisation du pont-portique permet de déceler les radiations dans les conteneurs qui sont déchargés d'un bateau, c'est bien cela?

M. Connolly: C'est cela. Les conteneurs sont accrochés à un bras extensible qui les soulève. L'appareil fait alors une lecture des rayons neutroniques et gamma. Nous employons certaines techniques de lecture sans fil à distance pour interpréter les résultats, puis nous comparons les informations ainsi établies à celles que nous avons en main.

Ces essais nous apprennent beaucoup de choses, sénateur.

Le sénateur Banks: Une fois que vous serez bien placé pour déterminer quelle technique il faut utiliser et une fois les techniques en question en place, nous devrions être en mesure de balayer tous les conteneurs qui se trouvent dans un port pour y déceler les traces de radiation; c'est bien cela?

M. Connolly: Évidemment, sénateur, il faudrait en acheter un nombre suffisant, mais, certes, le principe est là, si cela fonctionne. En dispensant la formation appropriée à nos agents, pour qu'ils comprennent comment faire les lectures — nous allons nous assurer de faire cela —, oui, à ce moment-là, nous serons en mesure d'analyser le contenu des conteneurs au fur et à mesure qu'ils sont déchargés ou au moment où ils se trouvent dans la cour et ainsi de suite.

Ce que nous ne pourrons faire, c'est analyser les conteneurs qui demeurent à bord d'un bateau, et qui s'en vont à destination d'un autre port. Nous allons avoir besoin d'autres mécanismes pour faire cela.

En avril, l'an prochain, par exemple, nous allons adopter la règle des 24 heures, qui obligera toute personne expédiant des biens au Canada par conteneur de bateau de nous aviser 24 heures avant que le conteneur ne soit chargé à bord d'un bateau dans un port étranger. À ce moment-là, nous ferons notre ciblage grâce à plusieurs systèmes, y compris des nouveaux systèmes que nous sommes en train de mettre au point en ce moment même. Si nous déterminons qu'il y a un risque, nous pouvons, si nous le souhaitons, et nous allons probablement le souhaiter, décider de proscrire ici même au Canada le chargement en question. Autrement dit, nous allons dire à l'entreprise de transport étrangère qu'elle ne peut pas monter le conteneur à bord du bateau avant que celui-ci ne se dirige vers le Canada.

Le sénateur Banks: Avez-vous en tête un délai dans lequel la technique de détection des radiations, quelle que soit celle que vous choisissez, sera en place, concrètement, dans les grands ports du Canada? De même, combien de gens entendons-nous installer à Rotterdam et à Singapour pour aider à effectuer le ciblage dans les ports de chargement en question?

M. Connolly: Pour ce qui est de votre question au sujet du matériel de détection des radiations, nous espérons avoir terminé notre évaluation à la fin de l'année civile. À ce moment-là, nous

make a decision on the equipment that we wish to acquire and put in place. We hope that that that will happen at the end of the fiscal year, or early into the new fiscal year next year.

We have acquired resources for the purchase of our radiation-detection equipment, so it is not a question of having dollars to buy the equipment. It is a question of determining the right mix of equipment, because in my estimation we will use more than one type of equipment, and we will probably use more than one type of equipment at a location, or particularly, a marine location.

With respect to putting officers abroad, we have not made any decisions to put officers abroad, although it has been suggested to us to do that. We are exploring opportunities with foreign countries with respect to having examinations done on our behalf should agreements be signed with those countries based on no-load decisions.

Otherwise, if a no-load decision is made, it will be a no-load decision, and that particular container will not get on. There has been no decision whatsoever, by anyone, to put officers abroad.

Senator Banks: When that radiation-detection equipment gets into place, and given the increased percentages of rear-ending and de-stuffing, as well as other means of non-intrusive examination, it sounds as though we will be ahead of the game, in comparison with other ports, particularly in North America; correct? And if so, is not what we are talking about not only good safety, but also very good business? Will not that make our ports very attractive to legitimate shippers?

Mr. Connolly: I am glad you raised that, senator, because that is one of the important things for our ports and, in fact, is the reason they are partnering with us. We are not doing this on our own and forcing our solutions on the ports. In fact, we are working with the Port of Halifax, in this case, on a pilot test because, if their port is secure, they want to be part of that solution. They want their port secured because it will attract new business.

The Americans are, in fact, starting to test certain equipment in their ports as well. Radiation-detection equipment is just that — it is for the detection of radiation. Radiation occurs naturally everywhere, so we have to make sure people have the right training and the right tools. If we can get that in place, it will be a large step in securing our ports. It will be a huge step forward in ensuring that our land borders and trade between Canada and the United States remain intact.

The Chairman: Just to follow up on one of Senator Banks' questions, Mr. Connolly, you said that we did not have targeters overseas, I believe.

serons en position de prendre une décision au sujet du matériel que nous souhaitons acquérir et mettre en place. Nous espérons que cela se fera à la fin de l'exercice financier, sinon au début de l'exercice suivant.

Nous avons acquis des ressources pour l'achat de notre matériel de détection des radiations; ce n'est donc pas une question d'argent. Il s'agit de déterminer quelle est la bonne combinaison de matériel, car, à mon avis, nous allons utiliser plus d'un type d'appareil, et nous allons probablement utiliser plus d'un type d'appareil à un endroit ou, particulièrement, dans un port.

Pour ce qui est d'installer des agents à l'étranger, nous n'avons pas décidé d'installer des agents à l'étranger, même si on nous a suggéré de le faire. Nous explorons la possibilité de nous entendre avec d'autres pays pour faire faire le genre d'examen en question, en notre nom; ce serait dans le cas où on signerait des ententes relatives au non-chargement avec un pays.

Sinon, si la décision de proscrire est prise, le conteneur ne sera pas chargé à bord du bateau. Personne n'a décidé d'installer des agents à l'étranger, par contre.

Le sénateur Banks: Une fois le matériel de détection des radiations en place et étant donné le recours accru aux inspections finales et au «dépôtage», sans compter les autres techniques d'examen sans intrusion, il semble que nous ayons une longueur d'avance sur d'autres ports, particulièrement en Amérique du Nord, n'est-ce pas? Le cas échéant, ce dont nous discutons est non seulement bon pour la sécurité, mais aussi très bon pour les affaires, n'est-ce pas? Nos ports ne deviennent-ils pas ainsi très attrayants du point de vue des entreprises de transport légitimes?

M. Connolly: Je suis heureux du fait que vous ayez soulevé cette question, sénateur, car c'est une des choses importantes du point de vue de nos ports et, de fait, c'est la raison pour laquelle ils travaillent en partenariat avec nous. Nous ne faisons pas cavalier seul, nous n'imposons pas nos solutions aux ports. De fait, nous travaillons de concert avec le port de Halifax, dans le cas qui nous occupe, à un projet pilote, car, étant donné qu'il est question de la sécurité du port, les responsables veulent faire partie de la solution en question. Ils veulent que leurs ports soient sécuritaires parce que cela va attirer des affaires.

Les Américains ont commencé, de fait, à mettre à l'essai certains appareils dans leurs ports à eux. Le matériel de détection des radiations sert simplement — le nom le dit — à détecter des radiations. Les radiations constituent un phénomène naturel qui survient partout; nous devons donc nous assurer que les gens ont la bonne formation et les bons outils de travail. Si nous pouvons mettre cela en place, nous en aurons fait beaucoup pour rendre nos ports sécuritaires. Ce sera un progrès énorme dans la tâche qui consiste à s'assurer que nos frontières terrestres et le commerce entre le Canada et les États-Unis demeurent intacts.

Le président: Je voudrais simplement faire suite à l'une des questions du sénateur Banks. Monsieur Connolly, vous avez dit que nous n'avions pas de cibleurs à l'étranger, je crois.

Mr. Connolly: We have not made a decision to place targeters outside of North America. I guess I should have qualified that: We do have targeters in the United States, at Newark and at Seattle/Tacoma.

The Chairman: I knew that. It seems bizarre to me that we have targeters in those two locations, rather than in, say, Rotterdam and Singapore, inasmuch as if terrorists were trying to penetrate North America and had already made it to the United States it is unlikely that they would, in turn, try to ship to Canada.

It is perhaps not the best allocation of resources if we are sending people overseas, to send them to the United States, that perhaps we should be sending them some place else?

Mr. Connolly: Last year, when we decided to put our resources in the United States — and it has been well over a year now that they have had their resources here. The decision to do that was based on the fact that we did not have automated systems to talk to each other in order to identify those in-transit shipments and provide targeting data back to the port that was receiving the goods. In other words, if a container were to arrive in Halifax destined for the U.S. mid-west somewhere, Chicago, let us say, we did not have the information necessarily on the importers or consignees in the United States. That information was in a U.S. database somewhere. What we had was the information on who was carrying it, where it came from, and who was going to transit it through Canada.

By allowing the Americans to come here, and of course, us to go to the United States, basically, we took our databases with us, which allowed us to share that information in order to complete the targeting picture of a container that was moving in transit. As we moved towards making those systems now talk, and having common systems where in-transit data is available in the same database to both countries, then of course there is a lesser need, obviously, to have the targeters here in Canada, or in the United States.

Overseas poses a different problem. Obviously, if you sent customs inspectors to 20 countries, or 15 countries, it does not really matter, to electronically hook them up in those 15 or 20 countries, to have all the data that would be available there, to get the appropriate agreements in place to get them there, is a larger challenge.

Where we think that by having foreign like-minded customs services that are also interested in security and the protection of their countries as well, do the examinations on our behalf, on a reciprocal basis, it may be as effective. Hence, we are exploring all options.

However, when I say that there has not been a decision to put people overseas, there has not. The CCRA is looking at a number of options, the preferred one being exchange of information, and not exchange of officers — in other words, having the other countries' officers perform the exams on our behalf while we, in fact, perform examinations on their behalf here in Canada.

M. Connolly: Nous n'avons pas décidé d'installer des cibleurs en dehors de l'Amérique du Nord. J'imagine que j'aurais dû mettre un bémol à cette affirmation: nous avons des cibleurs aux États-Unis, à Newark et à Seattle/Tacoma.

Le président: Je le savais. Il me semble bizarre que nous ayons des cibleurs à ces deux endroits-là, plutôt que, disons, à Rotterdam et à Singapour, car, si des terroristes essaient d'entrer en Amérique du Nord, mais qu'ils sont déjà rendus aux États-Unis, il est peu probable qu'ils décident alors d'essayer d'envoyer quelque chose au Canada.

Envoyer des gens à l'étranger ne représente peut-être pas la meilleure attribution possible des ressources — les envoyer aux États-Unis, plutôt que, peut-être, les envoyer ailleurs?

M. Connolly: L'an dernier, quand nous avons décidé d'affecter nos ressources aux États-Unis — et cela fait bien plus qu'un an déjà qu'ils ont des ressources là. La décision reposait sur le fait que nous n'avons pas de systèmes automatisés pouvant converser entre eux, pour déceler les chargements en transit et renvoyer des données de ciblage au port de destination. Autrement dit, si un conteneur devait arriver à Halifax avant de se diriger vers le Midwest américain, quelque part, Chicago, disons, nous n'avions pas les informations nécessaires sur les importateurs ou les consignataires aux États-Unis. L'information en question se trouvait dans une base de données américaine, quelque part. Les informations que nous avons, c'était l'identité du porteur, la provenance et l'identité de celui qui le passait en transit.

En permettant aux Américains de venir ici et, bien entendu, en allant nous-mêmes aux États-Unis, essentiellement, nous avons apporté avec nous nos bases de données, qui nous permettent de mettre en commun les renseignements afin de broser un tableau plus complet aux fins du ciblage des conteneurs en transit. Les systèmes étant de plus en plus aptes à «se parler» entre eux et les systèmes communs permettant aux deux pays d'avoir accès dans la même base de données à des renseignements sur les chargements en transit, bien entendu, on avait de moins en moins besoin, évidemment, d'avoir des cibleurs ici au Canada ou aux États-Unis.

Outre-mer, le problème n'est pas le même. Évidemment, si vous déléguez des inspecteurs des douanes dans 20 pays, ou dans 15 pays, cela importe peu — faire les raccords électroniques nécessaires dans les 15 ou 20 pays en question, avoir toutes les données qui seraient accessibles là, faire établir les bonnes ententes pour qu'ils s'y trouvent, voilà un défi de taille.

À notre avis, dans les cas où le service des douanes du pays étranger est animé du même esprit et souhaite préconiser la sécurité et protéger son pays, faire les examens en notre nom, de façon réciproque, est peut-être la solution la plus efficace. Nous explorons donc toutes les options possibles.

Par contre, quand je dis qu'on n'a pas décidé d'installer des gens à l'étranger, c'est qu'on ne l'a pas fait. L'ADRC envisage plusieurs options, la préférence étant accordée à l'échange d'informations et non pas à l'échange d'agents — autrement dit, il faut faire faire le travail par les agents de l'autre pays, en notre nom, tandis que nous, en fait, effectuons les examens en leur nom ici même au Canada.

Senator Wiebe: We appear to be putting a lot of emphasis on visas, and this has now been extended to people onboard ship. Just for my own information, and maybe that of other members, how does someone from Russia, for example, go about obtaining a visa to come to Canada?

Mr. Heisler: The individual would have to apply to our visa office in Moscow and in doing so would have to state the purpose of the trip. The determination would be made overseas, by our immigration staff in those particular posts.

Senator Wiebe: Are the immigration staff in those immigration posts Canadians?

Mr. Heisler: In some cases, they are Canadians, but in other cases they are locally engaged staff who are trained in the requirements.

Senator Wiebe: How well are they trained?

Mr. Heisler: That is outside of my area. I have never worked in a visa post, so I cannot comment, I am sorry.

Senator Wiebe: There has been a fair amount in the papers the last couple of days about problems with visas from Hong Kong — and it concerned someone who was not Canadian. Are we doing anything extra special to ensure that the individual who actually does grant a visa to Canada is someone that is well trained? And personally, I would prefer the individual to be a Canadian rather than a citizen of the country in question who was trained to do the job.

Mr. Heisler: There are a couple of things to consider here. In some cases, there are reciprocal agreements with countries about how many actual staff can work in posts abroad versus how many have to be locally engaged staff.

For example, the U.S. consulate here employs about 11 or 12 people. There are only two U.S.-based officers here; the rest are all locally engaged Canadian staff. Another consideration is that it is extremely resource-intensive to have Canadians overseas as well. Keep in mind that we do train and do follow up any question regarding the integrity of the service they are delivering.

Senator Wiebe: It is also extremely resource-intensive if someone gets a visa and comes to our country and does not go back home.

Mr. Heisler: There is no perfect solution. I do know that in a lot of cases they do interdict and detect things before they come over. There is no perfect answer as to how you are going to catch everybody.

Le sénateur Wiebe: Il semble que nous insistions beaucoup sur les visas, et cela s'applique maintenant aux gens qui se trouvent à bord d'un bateau. Pour mon éducation personnelle et peut-être aussi celle des autres membres, comment fait un Russe, par exemple, pour obtenir un visa afin de venir au Canada?

M. Heisler: La personne en question doit présenter une demande à notre bureau des visas à Moscou en n'oubliant pas d'indiquer le but de son voyage. La décision serait prise là-bas, par notre personnel de l'immigration, dans les missions particulières dont il est question.

Le sénateur Wiebe: Le personnel de l'immigration dans ces missions d'immigration est-il canadien?

M. Heisler: Dans certains cas, il l'est, mais dans d'autres, il s'agit d'employés recrutés sur place qui sont formés selon les exigences en question.

Le sénateur Wiebe: Jusqu'à quel point sont-ils formés?

M. Heisler: Il n'entre pas dans mes compétences de le dire. Je n'ai jamais travaillé dans un bureau des visas; je ne saurais donc le dire, je m'excuse.

Le sénateur Wiebe: Depuis quelques jours, les journaux ne négligent pas de parler des problèmes touchant les visas à Hong Kong — et il était question d'un responsable qui n'était pas Canadien. Est-ce que nous déployons un effort particulier pour nous assurer que la personne qui, dans les faits, accorde le visa pour que quelqu'un vienne au Canada est vraiment bien formée? Et, personnellement, je préférerais que ce soit un Canadien, plutôt que le citoyen du pays en question, qui soit formé pour faire le travail en question.

M. Heisler: Il y a quelques éléments dont il faut tenir compte ici. Dans certains cas, il existe des ententes de réciprocité conclues avec les pays, pour fixer le nombre d'employés pouvant travailler dans des missions à l'étranger, par rapport au nombre d'employés recrutés sur place.

Par exemple, le consulat américain, ici, emploie 11 ou 12 personnes. On n'y trouve que deux agents américains; le reste, ce sont des Canadiens qui ont été recrutés sur place. Autre considération: installer des Canadiens à l'étranger est extrêmement coûteux sur le plan des ressources. N'oubliez pas que nous formons bel et bien les gens et que nous assurons le suivi de toute question touchant l'intégrité du service qu'ils fournissent.

Le sénateur Wiebe: Cela est extrêmement coûteux du point de vue des ressources si quelqu'un obtient un visa et vient chez nous, mais ne retourne pas chez lui.

M. Heisler: Il n'existe pas de solution parfaite au problème. Je sais que, dans de nombreux cas, ils effectuent des interceptions et détectent des choses avant que les gens viennent ici. Il n'y a pas de panacée qui ferait qu'on mettrait le grappin sur toutes les personnes mal intentionnées.

Ms. Giffin-Boudreau: I would add two things. First of all, local knowledge and knowledge of the local language, of course, is advantageous for us in posts abroad. That is one of the reasons the focus is on some local people, as opposed to having all Canadian citizens travel to a foreign post.

This is outside of both Mr. Heisler's and my area of expertise, given that it involves training procedures for international region. We can get the training procedures people are required to go through to be immigration officers for the purposes of visa applications overseas, if that suits the committee.

The Chairman: Please provide that information to the clerk; thank you.

Senator Meighen: Mr. Connolly, you mentioned that in the spring of next year forwarders and ocean carriers will be expected to submit details pertaining to the ship, the crew and the cargo 24 hours before loading. Am I correct in that?

Mr. Connolly: Yes, the advance cargo information system is being introduced next April. The people who are shipping the goods in foreign countries will be required, 24 hours before it is loaded on the vessel, to give us that data. Today, we already get information on cargo, sometimes as long as 24 hours before it is loaded. Other times, we get it in less time. Right now, the requirement is that 96 hours in advance we get the list of ships coming to Canada, including names of crews and passengers, if any, the cargo being carried, the name of the ship and the details on the ship. With respect to cargo, as of April 1 there will be a 24-hour requirement.

Senator Meighen: Do you get now, or are you hoping to get, the routing as well, and is there any way of verifying it?

Mr. Connolly: We get that information now, senator.

Senator Meighen: Can you verify it now? In other words, how do you know whether the ship stopped off somewhere else on the way?

Mr. Connolly: Normally, the routing of a ship is not very difficult to get. That is not so much the problem, not necessarily always. What is more important is the cargo information, where the containers have been prior to being loaded on the ship. Quite often, a container could move overland through Europe, change identity a couple of times and, by the time it gets to the ship, have an entirely different identity than when it originated in a country. That is obviously one way contraband smugglers move contraband through Europe or through other countries in the world to come to Canada, or to North America, in general.

Mme Giffin-Boudreau: J'ajouterais deux choses. D'abord, la connaissance de l'endroit et la connaissance de la langue locale constituent, bien entendu, un avantage pour nous dans les missions à l'étranger. C'est une des raisons pour lesquelles nous recrutons certaines personnes sur place plutôt que d'avoir uniquement des Canadiens qui travaillent à l'étranger.

La question échappe à mon champ d'expertise et à celui de M. Heisler, car il est question de procédures de formation de la région internationale. Si le comité le souhaite, nous pouvons mettre la main sur les procédures de formation qui s'appliquent à la personne qui veut devenir agent d'immigration aux fins des demandes de visa à l'étranger.

Le président: Je vous prie de transmettre les informations en question à la greffière; merci.

Le sénateur Meighen: Monsieur Connolly, vous avez mentionné le fait que, au printemps prochain, les transitaires et transporteurs maritimes devront donner des précisions sur le bateau, l'équipage et la cargaison 24 heures avant le chargement. Ai-je bien interprété cela?

M. Connolly: Oui, le système d'information préalable sur les marchandises sera adopté en avril. Les gens qui expédient des biens dans un autre pays sont tenus, 24 heures avant que la marchandise ne soit chargée à bord du bateau, nous présenter les données en question. Aujourd'hui, nous obtenons déjà des renseignements sur les cargaisons, parfois 24 heures avant que le chargement se fasse. D'autres fois, le préavis est moins long. En ce moment, nous devons obtenir 96 heures à l'avance la liste des bateaux qui s'en viennent au Canada, ce qui comprend le nom des membres de l'équipage et des voyageurs, s'il y en a, la nature des marchandises transportées, le nom du bateau et des précisions sur le bateau. Pour ce qui est des cargaisons, à compter du 1er avril, il y aura une exigence de 24 heures qui s'imposera.

Le sénateur Meighen: En ce moment, est-ce que vous obtenez, ou avez espoir d'obtenir, le trajet aussi — et y a-t-il une façon quelconque de le vérifier?

M. Connolly: Nous obtenons déjà cette information, sénateur.

Le sénateur Meighen: Pouvez-vous le vérifier en ce moment? Autrement dit, comment faites-vous pour savoir si le bateau ne s'est pas arrêté quelque part ailleurs, en cours de route?

M. Connolly: Normalement, le trajet d'un bateau n'est pas très difficile à établir. Ce n'est pas tant un problème, pas toujours, tout de même. Le plus important, c'est l'information sur les marchandises; il faut savoir où sont passés les conteneurs avant d'être chargés à bord du bateau. Très souvent, un conteneur peut circuler par voie terrestre dans toute l'Europe, changer d'identité à quelques reprises et, au moment d'arriver au bateau, avoir une identité tout à fait différente de celle qu'il avait dans son pays d'origine. Voilà, évidemment, une façon pour les criminels de faire passer de la contrebande dans toute l'Europe ou dans d'autres pays du monde, jusqu'au Canada, ou en Amérique du Nord, en général.

Through intelligence and through cooperation and sharing of information with our partners, law enforcement other customs' administrations, we try to prevent that.

Senator Meighen: Given that we cannot check every container or cannot de-stuff every container, how do we know, other than thorough spot checks, that forwarder X or shipper Y is telling us exactly what they did load or propose to load on the ship?

Mr. Connolly: Well, again, we work with our partners to gather intelligence on a number of people, goods and so forth. We do have a program called Partners in Protection, where we sign up carriers, importers, and others to partner with us to prevent smuggling of contraband or other illegal goods into Canada. Those partnerships exist around the world.

There is a private-sector version of it called the business anti-smuggling coalition, which is supported by the World Customs Organization. It is almost what I would call an ISO-9000-type of thing for industry, where there are standards they have to meet.

As a result of these partnerships, we are provided with information regarding a company's principles and those employees that can be verified in order to see if there are any security lapses within their country. They do that in order to be good corporate partners with government, in order to facilitate, obviously, the movement of their goods into Canada, or any other country in the world.

There are a number of things of that nature. The U.S. Customs Service has the C-TPAT program — the customs trade partnership against terrorism. C-TPAT works on the same principle as our Partners in Protection program. In fact, we have developed common standards and criteria together, for people to join, and common standards for verification. We are trying to work with industry as much as possible.

Outside of that, intelligence is important, dealing with other customs administrations that have experience with shippers and trade forwarders to try to identify those that may not be up to our standards or those that may be engaged in illegal activity.

Mr. Russell: A large volume of trade is routine. It is the same companies sending in products that we know and recognize all the time, both incoming and outgoing, and in the same way that the question was raised earlier about the port and the port authorities, and how they are cooperating with us. Security is very essential to them.

It is the same way for any large reputable company that is involved in import-export; they want to have a clean record with us. They want to be able to do everything they possibly can to

Grâce au service de renseignement et à la coopération et à l'échange de renseignements avec nos partenaires, les services policiers et d'autres administrations des douanes, nous essayons d'empêcher cela.

Le sénateur Meighen: Comme nous ne pouvons vérifier chacun des conteneurs et faire chaque fois un dépotage, comment savons-nous, autrement qu'au moyen de vérifications sporadiques, que l'expéditeur X ou l'expéditeur Y nous dit la vérité sur ce qu'il a chargé ou ce qu'il se propose de charger à bord d'un bateau?

M. Connolly: Eh bien, encore une fois, nous travaillons de concert avec nos partenaires en vue de recueillir des renseignements sur un certain nombre de personnes, de marchandises et ainsi de suite. Nous avons quand même un programme intitulé Partenaires en protection, qui fait que nous nous associons à des entreprises de transport, à des importateurs et à d'autres, en partenariat, pour prévenir le passage en contrebande de marchandises au Canada. Ce sont des partenariats qui existent partout dans le monde.

La version du secteur privé s'appelle Coalition d'entreprises pour la lutte contre la contrebande, appuyée par l'Organisation mondiale des douanes. Je dirais que c'est presque comme la norme ISO-9000 pour l'industrie, au sens où il faut répondre à certaines normes.

Grâce à ces partenariats, nous obtenons des renseignements sur les fondés de pouvoir d'une entreprise et les employés qui peuvent être vérifiés, pour qu'on voie s'il y a des lacunes du point de vue de la sécurité dans leur pays. Ils font cela pour être de bons partenaires avec le gouvernement, afin de faciliter, évidemment, le mouvement des marchandises à destination du Canada ou dans tout autre pays du monde.

Il existe plusieurs choses de cette nature. Le service américain des douanes a son programme C-TPAT — le customs trade partners against terrorism. Le C-TPAT repose sur le même principe que notre programme Partenaires en protection. De fait, nous avons établi ensemble une série de normes et de critères communs, pour l'inscription des gens, et des normes communes pour la vérification. Nous essayons de travailler autant que possible de concert avec l'industrie.

Hormis cela, le renseignement importe, il faut cultiver les liens avec d'autres administrations des douanes qui connaissent les transporteurs et expéditeurs et essayer d'identifier ceux qui ne respectent pas nos normes ou qui participent peut-être à une activité illégale.

M. Russell: Les échanges commerciaux volumineux, c'est l'ordinaire. Ce sont les mêmes entreprises qui envoient des produits; nous les connaissons et les reconnaissons tout le temps, qu'ils arrivent ou qu'ils s'en aillent, et, de la même façon que la question a été soulevée plus tôt en ce qui concerne le port et les administrations portuaires — elles coopèrent avec nous. La sécurité, pour elles, est tout à fait essentielle.

La même chose vaut pour toute entreprise d'envergure reconnue qui travaille en importation-exportation; elle veut avoir chez nous un bilan qui est sans reproche. Elle veut

make sure their record is intact, so that they can say to their customers, “Our record is good, and we are well regarded; we have signed a Partners in Protection Agreement with the CCRA,” those kinds of things. That enables us to focus on areas where we do not have that kind of longevity of track record, of dealing with the shipper or the importer, or any partner in the chain actually.

Senator Meighen: You four may not be the best people for me ask this question, but if I were to walk down the Port of Halifax right now what uniformed law enforcement or quasi-law enforcement personnel might I see? Would I see a Halifax policeman?

Mr. Russell: You could see customs personnel. You could see the Halifax Regional Police. The port has a contract with the Halifax Regional Police to maintain policing on the site; it is dedicated. The port had their own police force at one time; they now contract that to the Halifax Regional Police.

You also would not be able to get inside the port directly; it has all been fenced off. It used to be possible to walk along the port and look at the cruise ships and whatnot, but that has all been closed off now.

Senator Meighen: Are your personnel in uniform?

Mr. Russell: Yes.

Senator Meighen: I presume, whether it is police or yourselves, there are people in your employ who are non-uniformed?

Mr. Russell: Yes, there are.

The Chairman: Mr. Russell, how many police did you say there were 24/7 here in the Halifax port?

Mr. Russell: I do not know the answer to that question.

The Chairman: The answer to that is eight. We are astonished that to know that there is a grand total of eight police on a 24/7 basis. That is eight covering 24/7, which means barely one police officer at a time.

I do not think that is very many police, to take care of the Halifax port, but your answer gave us the impression that there were.

Mr. Russell: No, I think what I said was that the police are contracted by the port. They have assessed what they believe to be their risk and the level of policing they need.

The Chairman: And the level they have determined is they need eight.

Mr. Russell: I would leave it to the port to make that judgment and to explain that to you. I would not try to speak for them.

pouvoir faire tout ce qu'elle peut faire pour s'assurer que son dossier reste sans tache, de sorte qu'elle peut dire à ses clients: notre bilan est bon, nous sommes bien vus; nous avons signé une entente Partenaires en protection avec l'ADRC, ce genre de truc. Cela nous permet de nous concentrer sur les cas où le dossier n'est pas établi depuis si longtemps, de nous attarder au cas de l'expéditeur ou de l'importateur, ou de tout partenaire dans la chaîne, de fait.

Le sénateur Meighen: Ce n'est peut-être pas à vous quatre que je devrais poser la question, idéalement, mais si je vais faire un tour dès maintenant au port de Halifax, qui est-ce que je pourrais voir en fait de personnel policier ou quasi-policier, en uniforme? Est-ce que j'y verrais un policier de Halifax?

M. Russell: Vous y verriez du personnel des douanes. Vous y verriez la police régionale de Halifax. Le port a conclu un contrat avec la police régionale de Halifax, qui est chargée d'assurer les services policiers sur les lieux; c'est une tâche qui lui revient. Le port a déjà eu sa propre force policière; aujourd'hui, il donne le contrat à la police régionale de Halifax.

Par ailleurs, vous ne pourriez pénétrer directement dans le port; tout a été clôturé. Auparavant, il était possible de se promener le long du port et de regarder les bateaux de croisière et je ne sais quoi encore, mais tout est clôturé maintenant.

Le sénateur Meighen: Est-ce que votre personnel porte l'uniforme?

M. Russell: Oui.

Le sénateur Meighen: Qu'il s'agisse de la police ou de votre personnel à vous, je présume que certains agents ne portent pas l'uniforme?

M. Russell: Oui, il y en a qui ne portent pas l'uniforme.

Le président: Monsieur Russell, combien de policiers avez-vous dit qu'il y avait ici, 24 heures sur 24, sept jours sur sept, au port de Halifax?

M. Russell: Je ne connais pas la réponse à cette question.

Le président: La réponse est huit. Nous sommes ahuris de savoir que, pour la semaine, il y a un grand total de huit agents de police. Huit agents de police pour une semaine de sept jours, à raison de 24 heures par jour, cela veut dire à peine un agent de police à la fois.

C'est un contingent qui ne me paraît pas très nombreux, pour s'occuper du port de Halifax, mais votre réponse nous donne l'impression qu'il y en avait beaucoup.

M. Russell: Non, je crois que j'ai dit que le port avait donné un contrat à la police. Les responsables du port ont déterminé ce qu'ils estiment être le risque en jeu et l'ampleur des services policiers qu'il faut.

Le président: Et l'ampleur déterminée, c'est huit policiers.

M. Russell: Je laisserais aux responsables du port le soin d'en juger et de vous expliquer leur décision. Je n'essaierai pas de parler en leur nom.

The Chairman: Is there fencing on the waterside? Could an individual come up in a motorboat and walk into the port.

Mr. Russell: An individual could come in from waterside, yes. You would need to be able to come in from water — the ships have to come in.

The Chairman: I understand that, but so can anyone else.

Mr. Russell: Yes.

The Chairman: You mentioned earlier that airports now had baggage X-ray equipment coming in here in Halifax. What percentage of the bags coming in are you able to X-ray?

Mr. Russell: I am not sure I can give you a number on that at this time; I would have to get that for you. I do not know the number right off.

The Chairman: Can you give us an order of magnitude? Is it 2 per cent, 10 per cent, 80 per cent?

Mr. Russell: No, I cannot give you a number.

The Chairman: Can you provide the clerk with that information?

Mr. Russell: I certainly can.

The Chairman: I want to talk about outgoing inspections for a moment. There has been some discussion of that and logically, from our point of view, the farther away the problem is solved the happier we are. If we are going to get other people to cooperate with us, that means we are going to inspect material going out.

At this point, what percentage of material is inspected that is leaving the Port of Halifax rather than coming into the Port of Halifax?

Mr. Russell: To my knowledge, we are not inspecting outgoing materials.

The Chairman: Do you anticipate inspecting outgoing material?

Mr. Connolly: Yes, we do inspections on outgoing material, normally based on intelligence. We have to do that. We have commitments with respect to certain agreements that Canada has made, particularly on certain controlled goods. We also have requirements under other legislation to do outbound examinations. We do them.

We also have waterfront teams looking for things such as stolen vehicles on the docks and things of that nature. Those are enforcement teams that are using intelligence and targeting in order to do those examinations.

There are some changes coming in the offing with respect to export regulations, in order to ensure that we have the appropriate information prior to ships leaving Canada.

Le président: Est-ce qu'il y a des clôtures du côté de l'eau? Quelqu'un pourrait-il arriver en canot à moteur et circuler librement dans le port?

M. Russell: Quelqu'un pourrait effectivement venir du côté de l'eau. Il faut bien pouvoir venir du côté de l'eau — les bateaux doivent pouvoir entrer au port.

Le président: Je comprends, mais ça veut dire que quelqu'un d'autre aussi peut le faire.

M. Russell: Oui.

Le président: Vous avez dit plus tôt que les aéroports disposent maintenant d'appareils d'analyse aux rayons X, pour les bagages, qui arrivent ici, à Halifax. Quel pourcentage des bagages qui arrivent êtes-vous en mesure de passer aux rayons X?

M. Russell: Je ne suis pas sûr de pouvoir vous donner un chiffre pour l'instant; je pourrais obtenir cette donnée pour vous. Je ne connais pas le chiffre par cœur.

Le président: Pouvez-vous nous donner un ordre de grandeur? Est-ce 2 p. 100, 10 p. 100, 80 p. 100?

M. Russell: Non, je ne peux vous donner de chiffre.

Le président: Pouvez-vous transmettre cette information à la greffière?

M. Russell: Je peux certainement le faire.

Le président: Je veux parler des inspections courantes pour un moment. Il en a été question et, logiquement, de notre point de vue, plus le problème est réglé loin de chez nous, mieux nous nous en portons. Si nous obtenons que d'autres personnes coopèrent avec nous, cela veut dire que nous allons inspecter le matériel qui sort.

Au point où nous en sommes, quel pourcentage du matériel qui quitte le port de Halifax inspectez-vous, par rapport au matériel qui entre dans le port de Halifax?

M. Russell: À ma connaissance, nous n'inspectons pas le matériel qui sort.

Le président: Envisagez-vous d'inspecter le matériel sortant?

M. Connolly: Oui, nous inspectons le matériel sortant, normalement quand un renseignement nous met la puce à l'oreille. Nous devons faire cela. Nous avons des engagements qu'il faut respecter du fait de certains accords auxquels le Canada est partie, particulièrement à propos de certaines marchandises contrôlées. De même, d'autres lois nous obligent à procéder à ce genre d'examen. Nous les faisons.

Nous avons également des équipes riveraines qui demeurent à l'affût de trucs comme les véhicules volés sur les quais et des trucs de cette nature. Ce sont des équipes d'exécution de la loi qui se servent du renseignement et du ciblage pour procéder aux examens en question.

Des modifications du règlement sur les exportations s'annoncent; cela vise à garantir que nous aurons les informations appropriées, avant que les bateaux ne quittent le Canada.

We were not geared up to do outbound checks for a number of years, even though we were doing outbound checks, always on controlled goods. We do them at the land borders and airports as well, today. The export program has now changed as a result of other initiatives and changes post-September 11.

There will be some changes in legislation, and we will be doing more outbound checks. Obviously, if we get into reciprocal agreements with other countries, that would become a requisite, and there may be a shift in the mix of examinations, the numbers between inbound and outbound basically, depending on what agreements are in place.

The Chairman: Would it be fair to say that in the future there will be more reciprocal arrangements and that, in fact, we will be inspecting far more of what we export in order to receive the benefits of what is coming in?

Mr. Connolly: If everything works the way it is supposed to work, Mr. Chairman, perhaps. It is a very difficult question to answer because we are starting out slowly in this particular area right now. I would suspect that, yes, export exams will increase in the future. There will be a requirement because of reciprocal agreements — if we can, in fact, make those agreements and that is the preferred way Canada chooses to move forward on advance cargo information and on our customs controls that we want to put in place on goods coming both into Canada and going out of Canada.

The Chairman: We understand the logic of trying to develop relationships with trusted shippers, or shippers who you have a knowledge of. Having said that, no containers are packed in a port; containers are packed someplace else and are moved to the port. You described a situation in Europe where a container could move from a number of places and be changed and disguised and get to you.

What sort of audit program do you have in place to verify that trusted shippers or trusted freight-forwarders, in fact, are trusted? We have heard from other countries that they have doubts about just how candid some of the forwarders and shippers are. They do not like to admit when they lose containers or that their companies are not entirely foolproof in terms of their security.

What is the audit program, and how often would a trusted shipper be checked?

Mr. Connolly: Mr. Chairman, everything is based on risk, and everything is based on the information that you have at your disposal when you have to make the decision, whether related to a container, a ship, a vessel, an aircraft or a passenger. We have to verify our partnerships from time to time.

Nous n'étions pas placés pour faire des contrôles de sortie, cela pendant plusieurs années, même si nous faisons des contrôles de sortie, toujours en rapport avec des marchandises contrôlées. Nous faisons ces contrôles aux postes frontaliers terrestres et dans les aéroports aussi, aujourd'hui. Le programme d'exportation a maintenant changé, du fait d'autres initiatives et des changements adoptés à la suite du 11 septembre.

Il y aura certaines modifications des dispositions législatives, et nous allons procéder à un plus grand nombre de contrôles de sortie. Évidemment, si nous concluons des accords de réciprocité avec d'autres pays, cela deviendrait une obligation, et il pourrait y avoir une évolution de la combinaison d'examen employés, le nombre de contrôles d'entrée et de sortie, essentiellement, selon les ententes en place.

Le président: Aurait-on raison de dire que, à l'avenir, il y aura plus d'ententes de réciprocité et que, en fait, nous allons inspecter une part nettement plus grande de ce que nous exportons, afin de profiter de ce qui entre?

M. Connolly: Si tout fonctionne comme prévu, monsieur le président, peut-être. C'est une question à laquelle il est très difficile de répondre: notre départ dans ce domaine particulier se fait très lentement. Je soupçonne que, oui, les contrôles d'exportation vont aller en s'accroissant à l'avenir. Ce sera une exigence, étant donné les ententes de réciprocité — si nous pouvons adopter, de fait, les ententes en question, et c'est la solution que préfère le Canada pour avancer en ce qui concerne les informations préalables sur les marchandises et nos contrôles douaniers — que nous voulons appliquer aux marchandises qui arrivent au Canada et qui en sortent.

Le président: Nous comprenons la logique qui sous-tend les efforts déployés pour cultiver les liens avec les entreprises de transport dignes de confiance, ou encore celles dont on a connaissance. Cela dit, aucun conteneur n'est rempli sur les lieux mêmes du port; les conteneurs sont chargés ailleurs, puis transportés jusqu'au port. Vous décrivez une situation où, en Europe, un conteneur a pu passer d'un endroit à l'autre et être modifié et déguisé et, enfin, aboutir chez vous.

Quelle sorte de programme de vérification avez-vous en place pour déterminer si les entreprises de transport dignes de confiance ou les expéditeurs dignes de confiance, de fait, sont dignes de confiance? D'autres pays nous ont dit que les autorités entretiennent des doutes sur le degré d'honnêteté de certains expéditeurs et de certaines entreprises de transport. Ils n'aiment pas admettre qu'ils perdent des conteneurs ou que leurs entreprises ne sont pas tout à fait à l'abri des problèmes sur le plan de la sécurité.

Quel est le programme de vérification, et à quels intervalles ferait-on des contrôles sur un expéditeur digne de confiance?

M. Connolly: Monsieur le président, tout est fondé sur une analyse des risques, tout est fondé sur l'information que vous avez à votre disposition au moment de prendre la décision, qu'il s'agisse d'un conteneur, d'un bateau, d'un navire, d'un aéronef ou d'un voyageur. Il nous faut vérifier nos partenariats de temps à autre.

Because you have a partnership with us, it does not mean you have a free pass. We are well aware that good, reputable businesses, good, reputable companies and good, reputable shipping lines and carriers are used in criminal conspiracies. That can happen on the air mode, and we know that.

We recently broke up a ring at Pearson International Airport, where there were internal conspiracies involving people working at the airport and people working in foreign airports, where goods were being sent through, drugs in particular. That happens in any mode.

Quite often, a marine container will have a duffle bag full of cocaine in the back of it — and we are talking here about a reliable, Class A company whose product you may buy at the grocery store tomorrow. I will not name any names, but that is the kind I am talking about, where someone has put a bag of cocaine in the back for a dockworker or someone else to take off. There must be constant vigilance. Not everyone can be checked all the time. There are just not enough people to do it, not enough hours to do it in.

Hence, you have to be vigilant, you have to continue to share information, and you still do the targeting and make those decisions based on the information you have. There are no free passes. There are no free passes for any of the companies that sign Partners in Protection, PIP, with us, or C-TPAT in the United States, or the FAST companies. Most of these companies are doing their best to open their books to us, in order that we can make a good determination. For the most part, they are legitimate.

However, you are absolutely right, there are those working within certain companies that may try to exploit the situation. To be honest with you, we are not going to get everybody; however, we it is hoped that by having these agreements and by doing the checks and the follow-ups when necessary, we will get as many as we can. We will get most of them, which is important.

The Chairman: I appreciate everything you have said. My question was to enlighten us in a general sense as to the audit process.

Mr. Connolly: We have a number of audit programs. You have heard of FAST.

I will ask Mr. Russell if he wants to speak to FAST.

Mr. Russell: FAST — free and secure trade — is a program whereby importers, carriers and registered drivers are pre-approved and thereby cleared more quickly. We examine every link in the chain, not just the product and the exporter. It

Vous avez bien un partenariat avec nous, mais cela ne veut pas dire que vous pouvez agir à votre guise. Nous savons très bien que de bonnes entreprises et de bons expéditeurs, des gens bien, reconnus, qui ont une bonne réputation, servent dans le cadre de complots criminels. Cela arrive dans le cas des voyages aériens, nous le savons.

Nous avons démantelé récemment un réseau à l'aéroport international Pearson. Des complots internes impliquant des travailleurs de l'aéroport et des travailleurs d'aéroports étrangers permettaient la circulation de certaines marchandises, des drogues en particulier. Cela arrive quel que soit le mode de transport.

Très souvent, il y a dans le fond d'un conteneur de bateau un sac plein de cocaïne — et nous parlons ici d'une entreprise fiable, de première catégorie, dont vous allez peut-être acheter le produit, demain, à l'épicerie. Je ne donnerai pas de nom, mais c'est de ce genre d'entreprise que je parle, c'est-à-dire que quelqu'un place un sac de cocaïne au fond du conteneur, pour qu'un débardeur ou quelqu'un d'autre puisse aller le cueillir. Il faut exercer une vigilance constante. On ne peut surveiller tout le monde, tout le temps. Il n'y a tout simplement pas suffisamment de gens pour le faire, pas suffisamment d'heures où le faire.

Il faut donc être vigilant, il faut continuer d'échanger des renseignements, et il faut encore pratiquer le ciblage et prendre les décisions à partir des renseignements à sa disposition. Il n'y a pas de cadeaux à faire. On ne fait pas de cadeaux à l'une quelconque des entreprises signataires de Partenaires en protection, ni au C-TPAT, aux États-Unis, ni aux entreprises participant à l'EXPRES. La plupart des entreprises en question font de leur mieux pour agir avec transparence envers nous, pour que nous puissions prendre une bonne décision. Pour la plus grande part, elles sont légitimes.

Toutefois, vous avez absolument raison, il y a des éléments à l'intérieur de certaines entreprises qui peuvent essayer d'exploiter la situation. Je vais être honnête avec vous, nous n'allons pas mettre la main sur tout le monde; tout de même, nous espérons, en concluant ces ententes et en procédant aux contrôles et aux suivis qui s'imposent, en attraper le plus grand nombre possible. Nous allons les attraper pour la plupart, ce qui est important.

Le président: J'apprécie tout ce que vous venez de dire. Ma question visait à nous éclairer, de manière générale, sur le processus de vérification.

M. Connolly: Nous appliquons plusieurs programmes de vérification. Vous avez entendu parler de l'EXPRES.

Je vais demander à M. Russell s'il veut parler du programme EXPRES.

M. Russell: EXPRES — le programme d'expéditions rapides et sécuritaires — est un programme où les importateurs, les entreprises de transport et les conducteurs immatriculés sont approuvés d'avance; de ce fait, ils peuvent obtenir par la suite des

includes things like the driver of the vehicle. We are trying to deal with all the risks. We will re-visit the pre-approved periodically, to ascertain that everything is still in order.

With respect to the Partners in Protection program, there is more involved than just signing an agreement with us. We develop, jointly, a plan to work with them, to ensure that the security procedures we want to see put in place and they want to see put in place, are promulgated and understood by their staff and communicated to them on a regular and ongoing basis. We try to engage the company as well in the ongoing audit of whether they are complying.

Periodically, we will do what we call stints or reviews. In other words, we choose a particular port or a particular product or commodity and examine the results in that, even for people that are in the programs.

The Chairman: On behalf of the committee, I should like to thank both groups for attending here. I, for one, have the impression that both the agency and the department are making significant progress, which is good to see. We hope you will keep us engaged as new programs come forward, and keep us apprised of the your results.

We look forward to receiving the information you undertook to provide us.

Our next witnesses are from the principal unions of the Canadian Coast Guard. We have with us Mr. Michael Wing, National President, Union of Canadian Transport Employees, which represents Coast Guard crew; Mr. John Fox, Regional Representative, Nova Scotia, Union of Canadian Transport Employees; Mr. Lawrence Dempsey, National Secretary-Treasurer of the Canadian Merchant Service Guild, which represents Coast Guard officers.

Gentlemen, welcome to the committee. We understand you have a brief statement you would like to make. We also understand you may have some comments on the testimony we heard earlier from officials from the Coast Guard, and we would be pleased to hear those as well.

Mr. Lawrence Dempsey, National Secretary-Treasurer, Canadian Merchant Service Guild: Before I start, I would like to offer the apologies of the guild's national president, Captain Maury R. Sjoquist, who could not be here today due to other meetings that he had to attend. He could not re-book them in order to be here with you today.

Mr. Chairman, I would like to thank the committee for this opportunity to make comments and answer your questions as to our members' role in the Canadian Coast Guard.

I will begin with an outline of our organization and who we represent. We believe we are unique relative to other federal bargaining agents as the Canadian Merchant Service Guild was

autorisations plus rapides. Nous examinons chacun des maillons de la chaîne, et non seulement le produit et l'exportateur. Il s'agit par exemple de déterminer qui est le conducteur du véhicule. Nous essayons de prendre en considération tous les risques. Nous allons revoir le dossier de ceux qui ont une approbation préalable périodiquement, pour déterminer si tout demeure en règle.

En ce qui concerne le programme Partenaires en protection, cela suppose davantage que la simple signature d'une entente avec nous. Nous élaborons, conjointement, un plan de travail concerté, afin de veiller à ce que les procédures de sécurité que nous voulons voir adopter et qu'ils veulent voir adopter soient communiquées régulièrement aux employés et soient comprises par elles. Nous tentons aussi de convaincre l'entreprise de nous laisser procéder à des vérifications de la conformité.

Périodiquement, nous effectuerons des examens qui consistent à choisir un port ou un produit ou une marchandise donnée et à examiner les résultats à cet égard, même chez les gens qui participent aux programmes.

Le président: Au nom du comité, je tiens à remercier les deux groupes de leur présence aujourd'hui. J'ai l'impression que l'agence et le ministère réalisent des progrès considérables, et cela me fait plaisir. J'espère que vous nous tiendrez au courant de nouveaux programmes proposés et de vos résultats.

Nous avons hâte de recevoir les renseignements que vous vous êtes engagés à fournir.

Nos prochains témoins représentent les principaux syndicats de la Garde côtière canadienne. Nous accueillons M. Michael Wing, président national, Union canadienne des employés des transports, qui représente les membres d'équipage de la Garde côtière; M. John Fox, représentant régional, Nouvelle-Écosse, Union canadienne des employés des Transports; et M. Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier national de la Guilde de la marine marchande du Canada, qui représente les officiers de la Garde côtière.

Messieurs, soyez les bienvenus. Nous croyons comprendre que vous désirez présenter une brève déclaration. Nous croyons aussi comprendre que vous aimeriez peut-être commenter le témoignage des représentants officiels de la Garde côtière, que nous avons entendus plus tôt, et nous serons heureux de prendre connaissance de ces commentaires aussi.

M. Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier national, Guilde de la marine marchande du Canada: Avant de commencer, je tiens à vous transmettre les excuses du président national de la Guilde, le capitaine Maury R. Sjoquist, qui n'a pu être présent aujourd'hui, parce qu'il devait assister à d'autres réunions. Il n'était pas possible pour lui de les reporter afin d'être avec vous aujourd'hui.

Monsieur le président, je veux remercier le comité de cette occasion de formuler des commentaires et de répondre à vos questions concernant le rôle de nos membres au sein de la Garde côtière canadienne.

Laissez-moi commencer par décrire brièvement notre organisation et les gens que nous représentons. Nous croyons être dans une situation unique par rapport aux autres agents

originally incorporated by an act of Parliament in 1919, which was amended and re-incorporated by an act of Parliament in 1980 as Senate Bill S-12.

The objects of the guild are to promote the economic, cultural, educational and material interests of ships masters, chief engineers, officers and pilots. We represent the vast majority of masters, mates, marine pilots and engineers employed in the Canadian shipping industry. The guild is also certified as a bargaining agent by the Public Service Staff Relations Board to represent ships' officers employed with the Canadian Coast Guard and the Department of National Defence civilian vessels, as well as the marine instructors at the Canadian Coast Guard College.

The total membership is comprised of approximately 4,300 members, nationally. The majority of our membership is covered by collective agreements, but a sizeable minority is managerial excluded masters and entrepreneurial marine pilots. The federal government ships' officers' collective agreement with the Treasury Board covering approximately 900 members is our largest.

The members of the guild employed on Canadian Coast Guard ships are responsible for the safe operation of the ships to carry out the mandate of the Canadian Coast Guard. These duties include search and rescue, boating safety, ice breaking and route assistance, aids to navigation, environmental protection, and fishery conservation and enforcement. The Coast Guard is not a federal government department or agency. It operates as part of the Department of Fisheries and Oceans.

There is no doubt that the Canadian Coast Guard provides a deterrent to terrorists as a visible symbol of Canadian sovereignty, but other than offshore fishery regulations enforcement, the Coast Guard is not involved in armed defence in any way. In fact, it must be clearly understood that, with the exception of a small number of Fisheries enforcement vessels, all Coast Guard vessels are inadequate for such a purpose. You will note that attached to this presentation are the clauses of our collective agreement that stipulate the allowances for Fishery enforcement and armed boarding.

The cultural regime of the Canadian Coast Guard was developed as part of the Department of Transport through the 1960s, 1970s and 1980s. A decision was taken by the federal government in the early 1990s to merge the marine operation of DFO and Transport Canada, with the exception of ship safety, into DFO. The combining of the fleets resulted in a drastic reduction in vessels by almost one-half. The responsibilities,

négociateurs fédéraux, car la Guilde de la marine marchande du Canada a été constituée en personne morale au moyen d'une loi du Parlement en 1919; la loi a ensuite été modifiée, et la Guilde a été reconstituée par une loi du Parlement, en 1980, grâce au projet de loi S-12 du Sénat.

La Guilde a pour mandat de promouvoir les intérêts économiques, culturels, éducatifs et matériels des commandants de navire, des chefs mécaniciens, des officiers et des pilotes. Nous représentons la vaste majorité des commandants, des officiers de pont, des pilotes et des mécaniciens oeuvrant au sein de l'industrie canadienne du transport. De plus, la Guilde est accréditée par la Commission des relations du travail dans la fonction publique à titre d'agent négociateur pour les officiers de navire au service de la Garde côtière canadienne et ceux qui travaillent sur les navires civils du ministère de la Défense nationale, ainsi que pour les formateurs au Collège de la Garde côtière canadienne.

La Guilde compte environ 4 300 membres à l'échelle du pays. La majorité de nos membres sont couverts par une convention collective, mais une minorité appréciable sont des commandants, exclus à titre de cadres, et des pilotes entrepreneurs. La convention collective des officiers de navire du gouvernement fédéral avec le Conseil du Trésor, qui vise environ 900 membres, est notre plus importante.

Les membres de la Guilde qui travaillent sur les navires de la Garde côtière canadienne sont responsables d'assurer le fonctionnement sécuritaire des navires afin que la Garde côtière canadienne puisse réaliser son mandat, qui comprend les tâches suivantes: recherche et sauvetage, sécurité nautique, brisage de glaces et escorte, aides à la navigation, protection de l'environnement, conservation des réserves halieutiques, et exécution de la loi. La Garde côtière n'est ni un ministère ni un organisme du gouvernement fédéral. Elle exerce ses activités sous l'égide du ministère des Pêches et des Océans.

Il n'y a aucun doute quant au fait que la Garde côtière canadienne, à titre de symbole visible de la souveraineté canadienne, dissuade les terroristes, mais au-delà de l'exécution de la réglementation régissant les pêches au large, la Garde côtière ne participe d'aucune façon à des activités de défense armées. De fait, il faut comprendre que, à l'exception d'un nombre modeste de navires des Pêches affectés à l'exécution, les navires de la Garde côtière ne sont pas adaptés à de telles activités. Vous remarquerez que nous avons annexé à notre mémoire les dispositions de notre convention collective qui décrivent les indemnités pour l'application de la Loi sur les pêches et l'arraisonnement armé.

La culture organisationnelle de la Garde côtière canadienne a pris forme au sein du ministère des Transports, pendant les années 60, 70 et 80. Au début des années 90, le gouvernement fédéral décidait de fusionner les opérations maritimes du MPO et de Transports Canada, à l'exception des activités touchant la sécurité des navires, et de confier ces activités au MPO. La fusion des flottes a mené à une forte réduction du nombre de navires, de

duties and objectives of the merged fleets were so different that culture shock was inevitable. Even to this day, we are struggling with some aspects of this cultural merger.

Nevertheless, we can state unequivocally that there never has been a military culture in either of the merged fleets, and attempts to impose such, would be unacceptable to most of management and staff of the Coast Guard. The armament of the fleet and/or part thereof could be undertaken, but it would take considerable time to develop. Such a measure would also require additional intensive training of existing employees and would have to become an extensive new part of the syllabus at the Coast Guard College.

In consideration of the foregoing, as well, there would be the requirement of an additional massive infusion of financial resources for the acquisition of or building of proper vessels. The costs could be prohibitive. The literal fact is that the Canadian Coast Guard is presently financially starved and hard pressed, if not incapable, of carrying out its present mandate. The existing financial resources have been mainly allotted to the building of new 47-foot search and rescue vessels, and the maintenance of present vessels. In both cases, these vessels are inappropriate and insufficient for armed intervention purposes.

Our reason for enunciating these facts is our concern for the maintenance and development of the present Coast Guard so it can adhere to its existing mandate. We understand that this committee has been informed that our collective agreement prohibits the arming of Coast Guard vessels. This is not correct, as evidenced by the negotiated special allowances already in effect. Literally, this is possible, but it would likely require wage classification amendments and the negotiation of special allowances. The aforementioned problems, including the culture of the Coast Guard fleets, are monumental items to overcome before imposing such a regime.

Again, Mr. Chairman, I would like to thank the committee for this opportunity, and I would be pleased to answer any questions.

Mr. Michael Wing, National President, Union of Canadian Transportation Employees: Mr. Chairman and honourable senators, I thank you for the opportunity to appear before you. With me today is Mr. John Fox, who is the local president of our Dartmouth Coast Guard local. He is Health, Safety and Security Officer, Department of Fisheries and Oceans, and he is currently on a leave from the department to work with the union. He is my technical advisor, and I will be relying upon him heavily during the questions.

Today's Coast Guard is the result of a transfer of Coast Guard to the Department of Fisheries and Oceans from the Department of Transport in 1995. The mistaken rationale for this merger was that both departments dealt with maritime issues. It was expected that cost savings would occur if vessels from both departments were multi-tasked to various duties, and by combining offices and

l'ordre de presque 50 p. 100. Les responsabilités, les tâches et les objectifs des flottes fusionnées étaient si différents que le choc des cultures organisationnelles était inévitable. Même aujourd'hui, nous avons beaucoup de mal à composer avec certains aspects de cette fusion des cultures.

Néanmoins, nous pouvons affirmer catégoriquement que ni l'une ni l'autre des flottes fusionnées n'a jamais eu une culture militaire, et toute tentative d'en imposer une serait inacceptable pour la majeure partie de la direction et du personnel de la Garde côtière. On pourrait entreprendre d'armer totalement ou partiellement la flotte, mais il faudrait mettre beaucoup de temps pour y parvenir. De plus, une telle mesure exigerait la fourniture d'une formation intensive supplémentaire aux employés actuels et constituerait un nouveau volet important du programme d'enseignement du collège de la Garde côtière.

Qui plus est, à la lumière de ce qui précède, l'acquisition ou la construction de navires adéquats exigerait un investissement massif. Les coûts seraient prohibitifs. La réalité à l'heure actuelle, c'est que les ressources financières de la Garde côtière canadienne sont très maigres, et qu'il est difficile, voire impossible, pour elle de réaliser son mandat. Les ressources financières existantes ont été affectées surtout à la construction des nouveaux navires de recherche et sauvetage de 47 pieds, et à l'entretien des navires existants. Dans les deux cas, ces navires sont inadaptés et insuffisants à des fins d'interventions armées.

Nous insistons sur ces faits parce que nous tenons à ce que la Garde côtière soit maintenue et améliorée afin qu'elle puisse réaliser son mandat actuel. Nous croyons savoir qu'on a dit à votre comité que notre convention collective interdit l'armement des navires de la Garde côtière. C'est faux, comme en témoignent les indemnités spéciales négociées qui sont déjà en vigueur. De fait, l'armement est possible, mais il exigerait probablement des modifications au chapitre de la structure salariale et la négociation d'indemnités spéciales. Tous ces problèmes, y compris la culture des flottes de la Garde côtière, sont des obstacles énormes qu'il faut surmonter avant d'imposer un tel régime.

Encore une fois, monsieur le président, je tiens à remercier le comité de son accueil, et je serai heureux de répondre à vos questions.

M. Michael Wing, président national, Union canadienne des employés des transports: Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner aujourd'hui. Je suis accompagné de M. John Fox, président de la section locale de la Garde côtière à Dartmouth. Il est agent, Santé et sécurité, au sein du ministère des Pêches et des Océans, et il est actuellement en congé du ministère afin de travailler avec le syndicat. Il est mon conseiller technique, et sa participation à la période de questions sera très utile.

La Garde côtière d'aujourd'hui est le résultat d'un transfert du ministère des Transports au ministère des Pêches et des Océans en 1995. On a justifié cette fusion en faisant valoir que les deux ministères s'occupaient de questions maritimes, mais c'était une erreur. On s'attendait à réaliser des économies en donnant plus de polyvalence aux navires des deux ministères et en

ships on both the East and West Coasts. Unfortunately, the expected cost savings of \$55-million per year never materialized. In fact, scant savings were achieved by combining the fleets, since most vessels in each fleet are specialized vessels. For example, we have science vessels for Fisheries and deep water patrol vessels for Coast Guard.

Refitting either class of vessel would necessarily negate any potential cost savings. What the majority of Canadians did not realize at the time was that the cost cutting was about to happen regardless, since the program review for both departments was forthcoming.

Unfortunately, the term “Coast Guard” is a misnomer when used to describe our current services. The Canadian Coast Guard has been identified through numerous audits and parliamentary reviews to be woefully lacking in its ability. In the 22nd report of the Standing Committee on Public Accounts, when considering the report of the Auditor General, Mr. Desautels wrote that he was concerned about the number and seriousness of the issues that had been found, and stated:

...the need for action is urgent and well-recognized. The services provided by the Canadian Coast Guard are of no small significance to Canada and the safety and security of its citizens and other travelling through its waters. Failure to resolve deficiencies is beyond contemplation.

The Swissair Flight 111 tragedy brought home the seriousness of the cuts to Coast Guard and our inability to respond to large scale marine disasters. Commander Gallagher, in his report on the incident stated, “The Coast Guard is poised on the brink of an abyss.” This is due to many deficiencies resulting from underfunding. Issues such as contracting out of essential services and the lay-up of ships due to a lack of funding were identified as major concerns and recommendations for change were put forward.

A study was commissioned by the then President of Treasury Board, the Honourable Robert de Cotret in May of 1990. The Commission did recommend progressive consolidation under the Coast Guard of all civil marine patrol and law enforcement activities to the extent that this could be done without detriment to efficiency and morale. This never happened. Instead, the Coast Guard became, as one deputy minister said, “...just one of 17 other programs that I have to administer.”

While many of the support aspects such as Arctic re-supply, most maintenance and supply support, can be and are met by commercial contracts, it is self-evident that the core safety, security and research activities that serve the broad public interest are best met by using government resources. This is consistent with practice in most maritime countries.

regroupant les bureaux et les navires des deux côtes. Malheureusement, les économies prévues de 55 millions de dollars par année n'ont jamais eu lieu. De fait, les économies réalisées en combinant les flottes étaient bien minces, car la plupart des navires étaient spécialisés. Par exemple, les Pêches étaient dotées de navires destinés à la recherche scientifique, et la Garde côtière possédait des navires destinés à la patrouille en haute mer.

Le réaménagement de ces deux catégories de navire éliminerait nécessairement toute possibilité d'économies de coûts. Ce que la majorité des Canadiens ne comprenaient pas à l'époque, c'est que la réduction des coûts aurait lieu quand même, puisque l'examen des programmes des deux ministères s'en venait.

Malheureusement, le terme «garde côtière» décrit bien mal les services que nous dispensons actuellement. Un grand nombre de vérifications et d'examen parlementaires révèlent que la capacité de la Garde côtière fait cruellement défaut. Dans le 22^e rapport du Comité permanent des comptes publics, concernant le rapport du vérificateur général, M. Desautels se dit préoccupé par le nombre et la gravité des problèmes cernés, et déclare ce qui suit:

[...] La nécessité de prendre des mesures urgentes est reconnue. Les services fournis par la Garde côtière sont des plus importants pour le Canada ainsi que pour la sûreté et la sécurité de ses citoyens et de tous ceux qui empruntent ses voies navigables. Nul ne sait ce qui se pourrait arriver si les lacunes relevées ne sont pas comblées.

La tragédie du vol 111 de Swissair a mis en relief la gravité des compressions subies par la Garde côtière et son incapacité de réagir à un désastre maritime d'envergure. Dans son rapport sur l'incident, le commandant Gallagher déclare que «la Garde côtière se trouve aujourd'hui au bord de l'abîme». Cela découle des nombreuses lacunes imputables au manque de financement. On s'est dit très préoccupé par certains enjeux, comme le recours à la sous-traitance pour la prestation de services essentiels et la mise au repos de navires en raison d'un budget insuffisant, et on a mis de l'avant des recommandations de changement.

Le président du Conseil du trésor de l'époque, l'honorable Robert de Cotret, a demandé qu'on mène une étude en mai 1990. La Commission a recommandé que toutes les activités de patrouille maritime civile et l'application de la loi soient progressivement consolidées sous l'égide de la Garde côtière, dans la mesure où cela ne nuirait pas à l'efficacité et au moral. Cela ne s'est jamais produit. Par conséquent, la Garde côtière est devenue, comme l'a déclaré un sous-ministre, « — juste un programme qui s'ajoute aux 17 autres que je dois gérer.»

Même si de nombreuses activités de soutien, comme le réapprovisionnement de l'Arctique et la plupart des activités de maintenance et d'approvisionnement, peuvent être confiées à des entreprises, et elles le sont, il est évident que les activités essentielles liées à la sécurité et à la recherche, c'est-à-dire les activités qui servent l'intérêt public, seront beaucoup plus efficaces si on y affecte des ressources gouvernementales. C'est d'ailleurs pratique courante dans la plupart des pays maritimes.

Since 1995, the Coast Guard has seen its budget slashed repeatedly every year. Human resource cuts during the mid to late 1990s have been in the order of 40 per cent with respect to staffing levels in some departments. Recapitalization investment in Coast Guard infrastructure is approximately 25 per cent of the amount required for appropriate renewal levels. Mr. John Adams, Coast Guard Commissioner, has indicated that the Coast Guard should be investing 4 per cent for the renewal of the asset base, which translates to \$140 million to \$150 million of capital funding annually. Yet, annual budgets over the past 10 years have reflected only \$30 million to \$40 million in the area of renewal.

The DFO Director General has stated in testimony to the House of Commons Committee on Fisheries and Oceans that the Coast Guard would need \$350 million in capital expenditures to renew its aging fleet, and \$160 million in increased spending annually just to bring its current programs up to operational efficiency. Training funds have been slashed significantly. There is an ever-growing need to meet the international and occupational health and safety standards with regard to certification and training.

Demands to reduce fleet operating budgets have required some vessels to be held in a state of lay-up, in some cases due to a lack of funding for fuel. Vessels are non-operational for a great portion of the year. Crewing of these vessels for short periods of high demand is difficult at best. Smaller class vessels that are not even capable of handling all floating navigational aids are de-commissioned in an attempt to cut costs. This causes delays in the annual servicing and correction of navigational aids.

In the wake of September 11, 2001, security concerns were at an all-time high. Additional resources that had not been anticipated were added to Coast Guard's increasing costs. One year later, security audits at CCG facilities continued to call for maintaining sound security measures, but budget allocations were simply not there, even though they had been requested. Canadian Coast Guard centres faced reducing their security measures purely as a cost-reduction exercises.

For fiscal year 2001-2002, Coast Guard received \$2 million and approximately \$5 million for fiscal year 2002-2003 for additional patrol days. This funding has not been continued for fiscal year 2003-2004. The money received in 2002 was a pittance that allowed the Coast Guard to send out vessels that had been tied up as part of cost-saving measures. During the same period, the United States Coast Guard saw their budgets increase from \$5.7 billion in fiscal year 2002 to \$7.3 billion in fiscal year 2003.

Depuis 1995, la Garde côtière voit son budget fondre chaque année. Au cours de la deuxième moitié des années 90, l'effectif a été réduit de 40 p. 100 par rapport aux niveaux de dotation dans certains ministères. L'investissement de recapitalisation dans l'infrastructure de la Garde côtière correspond à environ 25 p. 100 de la somme exigée pour atteindre un niveau de renouvellement approprié. M. John Adams, commissaire de la Garde côtière, avance que la Garde côtière devrait affecter 4 p. 100 au renouvellement de l'ensemble des immobilisations, soit de 140 à 150 millions de dollars de financement d'immobilisations par année. Pourtant, les budgets annuels des dix dernières années ne prévoient que de 30 à 40 millions de dollars pour le renouvellement.

À l'occasion de son témoignage devant le Comité des pêches et des océans de la Chambre des communes, le directeur général du MPO a déclaré que la Garde côtière aurait besoin de 350 millions de dollars de dépenses en immobilisations pour renouveler sa flotte vieillissante, et de 160 millions de dollars de dépenses supplémentaires par année pour remettre ses programmes actuels à un niveau d'efficacité opérationnelle acceptable. Le financement destiné à la formation a été réduit de façon considérable. On constate un besoin croissant de satisfaire aux normes internationales et aux normes d'hygiène et de sécurité au travail concernant l'accréditation et la formation.

Le besoin de réduire le budget de fonctionnement des flottes a mené à la mise au repos de certains navires, en raison, dans certains cas, du manque de fonds pour l'achat de carburant. Les navires sont inactifs pendant une bonne partie de l'année. Dans le meilleur des cas, l'affectation d'équipage à ces navires pendant de courtes périodes de pointe est difficile. Afin de réduire les coûts, on a retiré du service des navires de taille plus modeste qui ne sont même pas capables de se débrouiller avec toutes les balises flottantes. Cela occasionne des retards au chapitre de la maintenance et de la correction annuelle des aides à la navigation.

Après les événements du 11 septembre 2001, les préoccupations liées à la sécurité ont atteint un sommet. Des ressources supplémentaires imprévues se sont ajoutées aux coûts croissants de la Garde côtière. Un an plus tard, à la suite de vérifications de la sécurité dans les installations de la GCC, on continuait de réclamer le maintien de mesures de sécurité solides, mais le budget ne le permettait tout simplement pas, même si des fonds avaient été demandés à cette fin. Les centres de la Garde côtière canadienne se voyaient contraints de réduire leurs mesures de sécurité, simplement pour réduire leurs coûts.

Au cours de l'exercice 2001-2002, la Garde côtière a reçu deux millions de dollars et environ cinq millions de dollars pour l'exercice 2002-2003 afin qu'on augmente le nombre de jours de patrouille. Ce financement ne se poursuivra pas au cours de l'exercice 2003-2004. La somme dérisoire consentie en 2002 a permis à la Garde côtière de remettre en service des navires qui avaient été mis au repos pour des raisons d'économie. Au cours de la même période, la Garde côtière américaine a vu son budget passer de 5,7 milliards de dollars en 2002 à 7,3 milliards de dollars en 2003.

Three years prior to the 2003 budget, Coast Guard management stated that \$160 million a year is needed just to provide the bare minimum of services. In the most current budget, Coast Guard was allocated \$94 million over the next two years for capital expenditures. While things look bleak, they do get worse. Coast Guard was not allocated any new monies for operations. This service has been saddled with the requirement of meeting the federal government's demand for departmental cuts totalling \$1 billion. Once again, Coast Guard has received money, only to see it be taken away.

UCTE believes that the committee must take into serious consideration the culture of the Canadian Coast Guard before effecting any changes. The Coast Guard is a safety and marine security service. The services of search and rescue, pollution prevention, navigational aids, maritime programs, ice-breaking and navigable waters protection are all steeped in serving the general maritime public and the merchant marine community. It has always been this way since before the formal creation of the Coast Guard in the early 1960s. The history of the Coast Guard is one of service to these groups, as well as maintaining our Arctic sovereignty with re-supply missions, all without any military connection.

The role of the Canadian Coast Guard is one of safety and general maritime security as Canada's civilian fleet. DFO's mission has never dealt with safety or security. The rationale behind the 1995 merger was, and continues to be, fundamentally flawed, and continues to have a serious effect on the morale within the Coast Guard.

Now, while we are discussing enhancing the security role of Canada's civilian fleet, combining the Coast Guard with the Department of Defence would result in a worse situation than we have now. We cannot put the civilian fleet culture that goes along with this role into a military environment.

If modifying the mandate of the Coast Guard to include the arming of vessels and crews, there are a few items the committee must take into consideration.

The largest issue by far is one of adequate and consistent funding. To arm the Coast Guard, as matters stand today, would necessitate a huge cash infusion and maintenance of this infusion for the life of the project. Coast Guard cannot meet its current mandate. It would be more than hard-pressed to take on any additional duties without appropriate additional funding. Furthermore, job classifications and descriptions would need to be modified accordingly. Also, there would need to be a retrofit of CCG's current fleet, if not an outright replacement. Training of crews would need to be adopted to the new enforcement duties and responsibilities. Again, the main stumbling block to these types of initiatives is the lack of consistent funding levels from the federal government.

Trois ans avant le dépôt du budget 2003, la direction de la Garde côtière affirmait qu'il fallait 160 millions de dollars par année seulement pour dispenser le strict minimum des services. Dans le derniers budget, la Garde côtière reçoit 94 millions de dollars de financement d'immobilisations sur les deux prochaines années. Même si la situation semble désolante, elle ne risque pas de s'améliorer. Le budget de fonctionnement de la Garde côtière n'a pas été augmenté. Ce service s'est vu imposer l'exigence de se plier à la demande du gouvernement fédéral de réduire les dépenses ministérielles de un milliard de dollars. Encore une fois, la Garde côtière a reçu de l'argent et se l'est fait retirer aussitôt.

L'UCET estime que le comité doit se pencher sérieusement sur la question de la culture de la Garde côtière canadienne avant d'apporter des changements. La Garde côtière est un service de sûreté maritime et de sécurité. Les services de recherche et sauvetage, de prévention de la pollution, d'aide à la navigation, de déglacage et de protection des eaux navigables, ainsi que les programmes maritimes, visent tous à servir le public maritime et la marine marchande. C'est ce que la Garde côtière a toujours fait depuis sa création, au début des années 60. Au cours de son histoire, la Garde côtière a toujours servi ces groupes et maintenu notre souveraineté dans l'Arctique en exécutant des missions de réapprovisionnement, et tout cela, sans liens militaires.

À titre de flotte civile du Canada, la Garde côtière canadienne a pour rôle d'assurer la sécurité maritime d'ensemble et la sûreté. La mission du MPO n'a jamais été liée à la sécurité ou à la sûreté. Les motifs de la fusion de 1995 étaient fondamentalement faussés et continuent de l'être, et la fusion continue de miner gravement le moral des gens de la Garde côtière.

Maintenant, puisque nous parlons d'accroître le rôle de la flotte civile canadienne au chapitre de la sécurité, laissez-moi ajouter que la situation serait encore pire qu'à l'heure actuelle si on greffait la Garde côtière sur le ministère de la Défense. On ne peut intégrer à un environnement militaire la culture organisationnelle de la flotte civile, qui est adaptée à son rôle.

Le comité doit tenir compte de certains aspects s'il envisage de modifier le mandat de la Garde côtière de façon à ce que ses navires et équipages soient armés.

Le principal enjeu est, de loin, l'octroi d'un financement adéquat et constant. Pour armer la Garde côtière, dans l'état où elle est actuellement, il faudrait injecter des sommes énormes et maintenir cet investissement pendant toute la durée du projet. La Garde côtière n'arrive pas à réaliser son mandat actuel. Il lui serait plus que difficile d'accepter des tâches supplémentaires sans bénéficier d'un financement supplémentaire approprié. D'ailleurs, il faudrait modifier les descriptions et les classifications de poste en conséquence. De plus, il faudrait adapter, voire remplacer, la flotte actuelle de la GCC. Il faudrait adapter la formation des équipages aux nouvelles tâches et responsabilités liées à l'exécution. Encore une fois, le principal obstacle à ces types d'initiatives est l'absence de financement conséquent de la part du gouvernement fédéral.

Demonstrating sovereignty in all our waters is of major concern. The identification and the protection of undersea resources in light of new international territorial water extensions is a key issue in this century as more exploration continues.

Since men have sailed the seas, the only way to demonstrate and ensure coastal security is to have a strong physical presence to detect and deter those who would enter our waters to smuggle contraband and people. Air patrols, radar and satellite coverage will still demand interception by a ship to protect Canada's interests.

Currently, our ocean access is open to anyone with criminal intent. There are no patrols and no random inspections of the vessels that sail our waters. One only has to look at the number of illegal aliens that have been caught on our shores, mostly by chance, or when they are practically on our shores, and the admission by the RCMP that they intercept less than 5 per cent of all illegal drugs landing to realize that we have little to no coastal security.

The main focus of security has been on commercial activity in our ports, while thousands of miles of isolated small coves and estuaries remain open for landings. Our own fishing fleet goes out daily into international waters and returns without any random security inspections. Commercial and recreational vessels sail our intercoastal waters daily without challenge.

The United States, in its war on drugs, has proven that a strong Coast Guard in the Gulf of Mexico and the Caribbean has significantly reduced smugglings of all types. This service is now an integral part of their security network.

The Coast Guard is strategically placed throughout Canada to deliver a strong security presence. The Coast Guard can deliver operational platforms to other government departments as the primary civilian government fleet as it has always done since its inception. It should be significantly and fully multi-tasked to absorb unmet demands, and to more effectively and fully use their existing vessel capacities.

CCG should be assigned additional responsibilities for in-shore/coastal/near-shore patrol, including support for environmental surveillance, on the water administration of maritime regulations and support to meet the needs of other government departments, particularly the present unmet demand for security.

Last, during a meeting in St. John's, John Butler, Regional Director Newfoundland Region for the Coast Guard, stated that, despite the 30 per cent reduction in budget, the Coast Guard was working "better and more effectively than before." From the

La protection de la souveraineté de nos eaux est une préoccupation majeure. À la lumière de l'extension internationale des eaux territoriales, le repérage et la protection des ressources sous-marines est un enjeu clé du siècle, car l'exploration se poursuit.

Depuis que l'homme navigue sur les mers, la seule façon de protéger les côtes de façon visible consiste à assurer une forte présence physique afin de repérer et de dissuader ceux qui voudraient entrer dans nos eaux pour introduire illégalement des marchandises et des gens. Pour protéger les intérêts du Canada, les patrouilles aériennes, la surveillance radar et la couverture par satellite exigeront toujours l'interception par un navire.

À l'heure actuelle, l'accès à nos côtes est ouvert à toute personne ayant des intentions criminelles. Il n'y a ni patrouilles ni inspections aléatoires des navires présents dans nos eaux. Il suffit de songer au nombre de clandestins qui ont été pris sur nos côtes, surtout par hasard, ou lorsqu'ils sont pratiquement sur nos côtes, ainsi qu'à la reconnaissance par la GRC du fait qu'elle intercepte moins de 5 p. 100 des drogues illicites qui entrent au pays, pour comprendre que notre sécurité côtière est minime, voire inexistante.

La sécurité s'attache principalement à l'activité commerciale dans nos ports, alors que des milliers de kilomètres de petites anses et des estuaires isolés demeurent accessibles à n'importe qui. Nos propres pêcheurs se rendent quotidiennement en eaux internationales et reviennent sans faire l'objet d'inspections de sécurité aléatoires. Les navires commerciaux et les embarcations récréatives naviguent tous les jours dans nos eaux intercoastales sans jamais faire l'objet d'une surveillance quelconque.

Dans le cadre de leur guerre contre la drogue, les États-Unis ont prouvé qu'il est possible de réduire considérablement toute forme de contrebande en assurant une forte présence de sa garde côtière dans le golfe du Mexique et aux Antilles. Ce service fait maintenant partie intégrante de leur réseau de sécurité.

La Garde côtière est stratégiquement répartie sur le territoire canadien afin d'assurer une solide présence au chapitre de la sécurité. La Garde côtière, à titre de principale flotte gouvernementale civile, peut fournir une plate-forme opérationnelle aux autres ministères du gouvernement, ce qu'elle a toujours fait depuis sa création. Il faudrait veiller à ce qu'elle soit complètement polyvalente et capable de répondre aux demandes insatisfaites et d'utiliser de façon plus efficace et plus complète les capacités actuelles de ses navires.

Il faudrait attribuer des responsabilités supplémentaires à la GCC en ce qui concerne la patrouille sur le rivage et près des côtes, y compris le soutien à la surveillance environnementale, ainsi que l'administration de la réglementation maritime sur les eaux et le soutien visant à répondre aux besoins des autres ministères gouvernementaux, en particulier le besoin de sécurité, actuellement insatisfait.

Enfin, à l'occasion d'une réunion tenue à St. John's, John Butler, directeur régional de la Garde côtière pour la Région de Terre-Neuve, a déclaré que, malgré la réduction budgétaire de 30 p. 100, la Garde côtière fonctionne «mieux et de façon plus

conference location, participants could clearly see two blocks away across the harbour, three Coast Guard vessels tied to the wharf, and not out patrolling.

Last week, *Jane's Defence Weekly* gave a frightening account of the situation currently faced by the Canadian Armed Forces. However, many of the observations can be applied to the current situation of the Coast Guard. The Canadian Coast Guard is stretched, stressed and insolvent. That is the good news. The bad news is that DFO is mortgaging the Coast Guard's future to pay for its present.

We would ask that this committee have the courage to stand up and confront the deluded senior managers of DFO who continue to claim that all is well, while those in the front lines know this not to be true. Chronic underfunding, over-commitment and government neglect is causing irreversible damage to the Coast Guard. The service is poised on the brink of a downward slope towards irrelevancy, if someone does not step in and say, enough is enough. We ask you to give serious consideration to re-building the Canadian Coast Guard to its once proud level, and that it be given a major position in ensuring the marine security of Canada.

Mr. John Fox, Regional Representative, Nova Scotia, Union of Canadian Transportation Employees: There are a few discrepancies in the document, "Safety First, Service Always," which was given to you this morning. The first is that, under the Maritimes Region, there are three bases listed. Currently, two of those bases are scheduled for closure. I will leave you with the "Maritimes Region Canadian Coast Guard Plan To Restore Financial Stability," which outlines the direction of the cuts that are being taken in this region.

Although four environmental response stations are outlined, in fact, they are not all workable stations. For example, Mulgrave has three employees and is incapable of responding to any major spill in the Canso area.

The report states that we have a system of 4,800 fixed floating aids. In fact, that number has been reduced, and a significant number of them have been contracted out. We are opposed to the contracting out of these aids, for safety and security reasons. As you can well imagine, misplaced aids or poorly attended aids can have a significant impact on mariners in Atlantic waters.

Listed here is the fact that we have eight large and 20 small base fleet vessels, which would lead you to believe that those vessels are in operation all the time. I would ask you to go and look at these bases and see the ships that are tied up. Many of those ships have been decommissioned. The *Provo Wallis*, the coastal patrol vessel, and the *Cygnus* at the Bedford Institute of Oceanography, BIO, have been mothballed now for several months. Every one of our larger vessels is forced into a mandatory lay-up each year of at least three months. Even though you say

efficace qu'auparavant». Du lieu où se tenait la conférence, les participants pouvaient clairement voir, à deux coins de rue, de l'autre côté du port, trois navires de la Garde côtière amarrés au quai, au lieu d'être en patrouille.

La semaine dernière, *Jane's Defence Weekly* a brossé un portrait effrayant de la situation actuelle des Forces armées canadiennes. Or, de nombreuses observations peuvent aussi s'appliquer à la situation actuelle de la Garde côtière. La Garde côtière canadienne est exténuée, stressée et insolvable. Ça, c'est la bonne nouvelle. La mauvaise nouvelle, c'est que le MPO hypothèque l'avenir de la Garde côtière pour assurer sa survie actuelle.

Nous invitons le comité à faire preuve de courage et à confronter le délire des cadres supérieurs du MPO, qui continuent de prétendre que tout va bien, alors que les gens qui sur les premières lignes savent que ce n'est pas vrai. L'insuffisance de fonds chronique, l'engagement excédentaire et la négligence du gouvernement occasionnent des dommages irréversibles à la Garde côtière. Si personne n'intervient pour dire «assez, c'est assez», le service tombera bientôt dans la désuétude. Nous vous demandons d'envisager sérieusement de rebâtir la Garde côtière canadienne au niveau qui a fait sa fierté, et de lui attribuer un rôle important au chapitre de la sécurité maritime du Canada.

M. John Fox, représentant régional, Nouvelle-Écosse, Union canadienne des employés des transports: Il y a quelques anomalies dans le document «Sécurité d'abord, service toujours» qui vous a été remis ce matin. Premièrement, sous la rubrique Région des Maritimes, on mentionne trois bases. À l'heure actuelle, on planifie la fermeture de deux de ces bases. Je vous laisserai prendre connaissance du «Plan de la Garde côtière canadienne pour trouver une stabilité financière», qui décrit l'orientation des compressions qu'on effectue dans cette région.

Même si on décrit quatre postes d'intervention environnementale, ils ne sont pas tous viables. Par exemple, Mulgrave compte trois employés et n'est pas en mesure de réagir à un déversement majeur dans la région de Canso.

Le rapport mentionne que nous sommes dotés d'un système de 4 800 aides flottantes fixes. De fait, ce nombre a été réduit, et un nombre considérable de celles-ci ont été confiées à des sous-traitants. Nous nous opposons à l'impartition de ces aides, pour des raisons de sûreté et de sécurité. Comme vous pouvez bien l'imaginer, des aides mal placées ou mal entretenues peuvent avoir des répercussions considérables sur les marins qui naviguent dans les eaux atlantiques.

Le rapport ajoute que nous avons huit navires et 20 petites embarcations, ce qui vous laisserait croire que ces bateaux sont utilisés constamment. Je vous inviterais à vous rendre dans ces bases et à voir tous les navires qui y sont amarrés. Nombre de ces navires ont été mis hors service. Le navire de patrouille côtière *Provo Wallis* ainsi que le *Cygnus*, à l'Institut océanographique de Bedford, IOB, ont été mis au rancart pour plusieurs mois. Chaque année, chacun de nos navires plus imposants se voit forcé de subir une mise au repos d'au moins trois mois. Même si on affirme

you have eight ships, 30 per cent of the time they are not in operation. There is also mention of the one small multi-task cutter. That cutter has been mothballed. It is tied to the wharf at BIO.

Understanding what is going on with these vessels and these assets, I believe, is important for this committee. I would ask that, if you visit any of these bases, you look into this matter.

I strongly suggest that you talk to some of our people, some of our crew, preferably on their own, and I am sure they will tell you what the state of affairs is in Coast Guard and about how many in the technical groups now are doing nothing. They are not going out on the road because there is no money to send them out on the road. There is no overtime.

As to the situation regarding the Vessel Traffic Service Centre or MCTS, there was an article in the press, I believe last week, about the fact that there is no maintenance, because there is no money for overtime to maintain the systems. It is tragic at best, and I would ask that you give that aspect some consideration.

Senator Smith: I like to deal with the basics and, in that respect, I have three questions. I will ask the questions and then I will give you my reaction to the report. I might say it is pretty melancholy, if not a downright depressing, report.

First, do you believe that the Coast Guard's role should be changed so as to have some degree of both vessels and crew being armed?

Second, what are your recommendations as to whose jurisdiction you should be under? It is pretty clear you do not like DFO and it sounds like you think the Department of National Defence would be worse. Where do you want to wind up and why?

Third, like every other branch of government, you better assume you are not getting a blank cheque for everything you raise in your report. How would you rate what you think the Coast Guard's priorities should be if some additional funding could be found?

Now let me just chat a bit about the report. In the report you outline many basic activities that you do not perform, such as there being no patrols, no random inspections and no boardings of suspicious vessels, so I am sitting here asking, "What is it they do do?"

I am familiar with your Search and Rescue function. I understand it because I personally experience it once on Lake Ontario. I was appreciative of that. It was not a life-threatening situation, but I was appreciative of the assistance. I also understand the pollution enforcement function, but I find it hard to believe that it would take up a good percentage of your time. I also understand your ice-breaking job but, again, I do not think that would take up a great percentage of your time, overall.

avoir huit navires, ils ne sont pas en fonction 30 p. 100 du temps. On mentionne aussi un petit garde-côte polyvalent. Ce bateau a été mis de côté, il est amarré au quai de l'IOB.

Je crois qu'il est important pour votre comité de comprendre ce qui se passe avec ces navires et autres actifs. Si jamais vous vous rendez dans ces bases, je vous inviterais à examiner cette question.

Je vous suggère fortement de rencontrer nos gens, de rencontrer des membres d'équipage, de préférence seuls, et je suis certain qu'ils vous parleront de l'état de la Garde côtière et du fait que de nombreux employés dans les groupes techniques ne font rien. Ils ne se déplacent pas, car il n'y a pas d'argent pour les déplacements. Il n'y a pas d'heures supplémentaires.

En ce qui concerne la situation du Centre de Service du trafic maritime ou la SCTM, un article a paru dans la presse, la semaine dernière, je crois, sur le fait qu'il n'y a aucune maintenance, en raison de l'absence d'argent pour payer les heures supplémentaires nécessaires à l'entretien des systèmes. La situation est, dans le meilleur des cas, tragique, et je vous demanderais d'examiner cette question.

Le sénateur Smith: J'aimerais me pencher sur les aspects fondamentaux, et, à cet égard, j'ai trois questions. Je vous pose d'abord les questions, et je vous parlerai ensuite de ma réaction au rapport. Je qualifierais ce rapport de plutôt triste, pour ne pas dire totalement déprimant.

Premièrement, croyez-vous que le rôle de la Garde côtière devrait être changé de façon à ce que les navires et l'équipage soient armés, jusqu'à un certain point?

Deuxièmement, quelles sont vos recommandations en ce qui concerne l'appartenance de la GCC à un ministère quelconque? Il est plutôt clair que vous n'aimez pas le MPO, et vous me donnez l'impression que, selon vous, le ministère de la Défense nationale serait pire. Où voulez-vous finir, et pourquoi?

Troisièmement, comme tout organe gouvernemental, vous avez avantage à supposer qu'on ne vous remettra pas un chèque en blanc permettant de régler tous les problèmes que vous soulevez dans votre rapport. Si on arrivait à trouver un financement supplémentaire, quelles devraient être les priorités de la Garde côtière?

Dans le rapport, vous nommez un grand nombre d'activités fondamentales que vous n'effectuez pas, comme les patrouilles, les inspections aléatoires et l'arraisonnement de navires suspects, et je me retrouve ici à me demander: «Et qu'est-ce qu'ils font, alors?»

Je connais bien votre fonction de recherche et sauvetage. Je la comprends, car j'en ai personnellement fait l'objet une fois, sur le lac Ontario. J'ai beaucoup apprécié. Ma vie n'était pas en danger, mais j'ai beaucoup apprécié l'aide qu'on m'a fournie. Je comprends aussi la fonction d'application des lois sur la pollution, mais j'ai peine à croire qu'elle occuperait une part importante de votre temps. Je comprends aussi votre rôle au chapitre du déglacage, mais, encore une fois, je ne crois pas que cette activité accapare une part importante de votre temps.

I was intrigued by the reference 2 to the “enforcement component.” There is an enforcement component to the mandate that is purely an observational role, and that sounds to me as if you just watch. What is the point, if you do not do anything about it? Perhaps you could expand on that a bit

With regard to whether or not you enforce the Canadian exclusive fishing zone, it is not clear whether you board. There is almost no reference to that in there. That seems to me to be the whole rationale behind you ending up in Fisheries in the first place.

On page 6, you say, “Post-9-11, security concerns were at an all-time high, and additional resources that had not been anticipated were added to the Coast Guard’s increasing costs.” I certainly do not know what they are, because you do not patrol, you do not do random inspections, you do not board, and you tell us most of the boats are tied up, so I do not know what these additional costs are.

Then there is the reference to the culture of the Coast Guard. Mr. Dempsey you also refer to this in your report. The armed route is foreign to your culture. It would be a whole new world. However, you might think about doing that if the money to do it is made available.

I was reminded of the Bible story of Job, covered in boils, sitting in a pile of ashes and feeling sorry for himself.

We need your view on the basic questions, so let us start with the first one. Do you believe that the mandate of the Coast Guard should be modified so as to have some degree of armed vessels and armed staff?

Mr. Wing: Senator, we have no problem with the mandate of the Coast Guard being changed to take on those additional responsibilities, and that includes the arming of vessels.

Senator Smith: We understand there would be cost ramifications, but they would not be prohibitive. Are you all right with that?

Mr. Wing: Yes.

Senator Smith: Under whose jurisdiction do you think you should fall? It is pretty clear that you are not too happy with Fisheries and Oceans. That is not to pick on them, it is just to say that that is not what you are all about, except for, perhaps, enforcing the Canadian exclusive fishing zone. You seem to think that being under the Department of National Defence would be worse. Do you want to go back to Transport? Where do you want your home to be?

J’ai été intrigué par la mention d’une «composante relative à l’exécution». Le mandat s’assortit d’une composante d’exécution se limitant purement à un rôle d’observation, ce qui me donne l’impression que vous ne faites que surveiller. Quel est l’intérêt de cette activité si vous n’intervenez pas? Vous pourriez peut-être fournir des précisions sur cette question.

Pour ce qui est de votre rôle consistant à faire respecter la zone exclusive de pêche du Canada, on ne précise pas si vous procédez à l’arraisonnement. On n’y fait presque pas allusion. J’ai l’impression que c’est la principale raison pour laquelle on vous a confié aux Pêches.

À la page 6, vous dites ce qui suit: «Après les événements du 11 septembre, les préoccupations en matière de sécurité ont atteint un sommet, et de nouvelles exigences imprévues se sont ajoutées aux coûts croissants de la Garde côtière.» J’ignore de quelles exigences il s’agit, car vous ne patrouillez pas, vous n’effectuez pas d’inspections aléatoires, vous ne procédez pas à l’arraisonnement, et vous nous dites que la plupart des bateaux sont amarrés, alors je ne vois pas de quels coûts supplémentaires il peut bien s’agir.

Ensuite, il y a cette référence à la culture organisationnelle de la Garde côtière. Monsieur Dempsey, vous avez aussi mentionné cet aspect dans votre rapport. L’action armée est étrangère à votre culture. Ce serait un tout nouveau monde. Mais si l’argent nécessaire est mis à votre disposition, vous devriez peut-être songer à accepter de prendre de telles activités en charge.

Cela me rappelle l’histoire de Job dans la Bible, couvert d’ulcères, assis dans la cendre, en train de se plaindre.

Nous avons besoin de prendre connaissance de votre point de vue à l’égard des questions fondamentales, alors commençons avec la première. Croyez-vous que le mandat de la Garde côtière devrait être modifié de façon à ce que ses navires et équipages soient armés, dans une certaine mesure?

M. Wing: Monsieur le sénateur, nous n’avons aucune objection à ce que le mandat de la Garde côtière soit modifié afin qu’on lui confie des responsabilités supplémentaires, y compris l’armement des navires.

Le sénateur Smith: Nous croyons comprendre que cela occasionnerait des coûts, mais qu’ils ne seraient pas prohibitifs. Êtes-vous d’accord avec cela?

M. Wing: Oui.

Le sénateur Smith: À votre avis, de quel ministère devriez-vous relever? Il est assez clair que vous n’êtes pas trop satisfait du ministère des Pêches et des Océans. Ce n’est pas une attaque dirigée vers le MPO, c’est seulement que vos activités ne le concernent pas vraiment, sauf peut-être les activités visant à faire respecter la zone de pêche exclusive du Canada. Vous semblez croire que ce serait encore pire sous l’égide du ministère de la Défense nationale. Voulez-vous retourner au ministère des Transports? Où voulez-vous aller?

Mr. Wing: Senator, that is a difficult question. I think Coast Guard should be a priority within a department so that it is not lost amongst the other priorities within a department and so that its funding can be tracked. Transport may be a possibility. I would have no problem with that.

Senator Smith: That would be the most logical candidate.

Mr. Wing: There is some logic to being in Transport. Security legislation is part of the responsibility of the Minister of Transport.

There is also the possibility of it being an operating agency unto itself.

Senator Smith: You would still have to report to a minister, at a bare minimum.

Mr. Wing: Yes, absolutely.

Senator Smith: Let me repeat the preamble. I am not aware of any government department that does not feel that they should not get more funding and each can give very heart-rending reasons as to what that should be so.

Assuming you are not going to get everything, how would you rate your priorities if some additional funding were available? Do you have a clear view on that?

Mr. Wing: I will defer to my colleague.

Mr. Fox: As the Coast Guard is managed right now, it delivers a platform to whoever the users are within its own department. If the science component wants a vessel, it goes to Coast Guard. Funds come from the science side to the Coast Guard to send that vessel out. Different programs support the vessels. We have no clear mandate for security for fisheries enforcement for any of the security needs.

If it were the choice of the government of the day to give that mandate to Coast Guard, I would say that we are the most strategically placed to deliver that service. Our number of vessels has been reduced from 180 to less than 100, but we still have the capability to deliver a security service.

If you take an onionskin approach, for any vessels coming to our coastal waters, we could be the first point of contact for recreational, commercial and any other traffic entering our inshore coastal waters.

We have the small vessels to do random or courtesy inspections, and security inspections. We could be doing that. Currently nobody is doing that. We do it if we are asked to do it, and only if we take an RCMP officer with us, somebody with an enforcement capability. You could enhance our security profile.

Senator Smith: I was intrigued when you raised the subject of there being no security checks of fishing vessels. I do not know if there is a major problem in that regard. However, I doubt that they would be too keen on it.

M. Wing: Monsieur le sénateur, c'est une question difficile. Je crois que la Garde côtière devrait être une priorité au sein du ministère responsable, de façon à ce qu'elle ne se fasse pas damer le pion par d'autres priorités ministérielles, et à ce qu'on puisse suivre son financement. Le ministère des Transports est une possibilité. Je n'aurais rien contre cela.

Le sénateur Smith: Ce serait le choix le plus logique.

M. Wing: Il y a une certaine logique à relever des Transports. La législation en matière de sécurité attribue une part de la responsabilité au ministre des Transports.

Il y a aussi la possibilité de devenir un organisme de service autonome.

Le sénateur Smith: Vous seriez toujours tenu d'au moins de rendre compte à un ministre.

M. Wing: Oui, absolument.

Le sénateur Smith: Laissez-moi répéter le préambule. Je ne connais aucun ministère du gouvernement qui n'estime pas avoir droit à plus d'argent, et chacun d'eux peut fournir des raisons qui vous fendraient le cœur.

Si on tient pour acquis que vous n'obtiendrez pas tout ce dont vous avez besoin, quelles seraient vos priorités, advenant l'attribution de financement supplémentaire? Avez-vous une idée claire des priorités?

M. Wing: Je cède la parole à mon collègue.

M. Fox: De la façon dont on gère la Garde côtière à l'heure actuelle, on offre une plate-forme aux utilisateurs du MPO. Si le secteur des sciences veut un navire, il s'adresse à la Garde côtière. Les fonds sont versés à la Garde côtière par ce secteur. Divers programmes soutiennent les navires. Nous n'avons aucun mandat clair en ce qui concerne la sécurité, l'exécution des lois relatives aux pêches ou les besoins en sécurité.

Si le gouvernement actuel avait la possibilité d'attribuer ce mandat à la Garde côtière, je dirais que nous sommes, du point de vue stratégique, le mieux placé pour dispenser ce service. Le nombre de navires est passé de 180 à moins de 100, mais nous avons toujours la capacité d'offrir un service de sécurité.

Si on envisage une démarche en étapes, pour tout navire qui entre dans nos eaux côtières, nous pourrions constituer le premier point de contact avec les embarcations récréatives, les bâtiments commerciaux et tout autre bateau qui entre dans nos eaux intérieures.

Nous possédons les petites embarcations nécessaires pour procéder à des inspections aléatoires ou gratuites ainsi qu'à des inspections de sécurité. Nous pourrions faire cela. À l'heure actuelle, personne ne fait cela. Nous le faisons si on nous le demande, et seulement si nous sommes accompagnés d'un agent de la GRC, c'est-à-dire d'une personne habilitée à assurer l'exécution. Vous pourriez accroître notre profil de sécurité.

Le sénateur Smith: J'ai été intrigué lorsque vous avez soulevé la question de l'absence de vérifications de sécurité des bateaux de pêche. J'ignore s'il y a un gros problème à cet égard. Toutefois, je doute qu'une telle initiative enchante les pêcheurs.

Mr. Fox: I live in a small fishing community on the eastern shore and our friends repeatedly go out 100 miles offshore and back. They are out there for two days. Nobody checks them.

Senator Smith: You mean check them to see if they are all right?

Mr. Fox: Checking them for whatever they could be bringing in from meeting somebody out there.

Senator Smith: Do you have reason to believe that hanky-panky is going on?

Mr. Fox: People have been caught smuggling from other vessels, bringing it in. Several years ago we caught a small freighter, over 100 feet long, washed up on the beach. We never did discover what the cargo was or who had been on board.

I read the presentation of the RCMP and, certainly, yes, there is an intelligence network. Primarily, it is dedicated to commercial traffic and occasionally to some other types of suspicious vessels. If you do not want to report coming into Canadian waters, you can come in and do whatever you want and leave.

Senator Smith: You are part of Fisheries now. Do you have any guesstimate as to what percentage of your time you spend on Fisheries matters overall? Is it a significant percentage, or is it pretty small?

Mr. Fox: Today it is a lot smaller than it was because Fisheries has changed its profile to some degree. A lot of their inshore fisheries work now is done by the trailer vessels. They take small rigid-hulled or inflatable vessels to the site, launch the boat, go out with a three-man crew and check fishermen. The large offshore type of activity on the perimeter of our boundaries is very limited now.

Senator Smith: It is a minimal role vis-à-vis fishing.

Mr. Fox: It costs more money for us to go there to randomly check or inspect. There is now some black-box technology for fishers whereby cameras can be mounted on the deck of vessels.

A lot of forensic auditing goes on now for fish landings. They can check the books of the buyers, et cetera, and they can track people who are illegally fishing.

Senator Smith: What do you do that relates to fishing?

Mr. Fox: We take Fisheries officers out and patrol when required.

Senator Smith: You say, "when required," but is that requirement minimal?

Mr. Fox: Yes, minimal.

Senator Forrestall: My understanding is that the men would like to have their autonomy back because they believe that they are not always understood. They had clear-cut work to do, and

M. Fox: Je vis au sein d'une petite collectivité de pêcheurs sur la côte est, et nos amis vont constamment à 100 milles au large. Ils y restent pendant deux jours. On n'assure aucun suivi.

Le sénateur Smith: Vous voulez dire que personne ne s'assure qu'ils sont sains et saufs?

M. Fox: Personne n'effectue de vérifications pour déterminer s'ils rencontrent quelqu'un au large et ramènent quelque chose.

Le sénateur Smith: Avez-vous raison de croire qu'il se passe des choses douteuses?

M. Fox: On a pris des gens qui introduisaient illégalement de la marchandise provenant d'autres navires. Il y a plusieurs années, nous avons trouvé un petit navire de charge, de près de 100 pieds de long, échoué sur la plage. Nous n'avons jamais pu déterminer quelle était la marchandise et qui avait été à bord.

J'ai lu le mémoire de la GRC, et, effectivement, il y a un réseau du renseignement. Il se consacre principalement à la circulation commerciale et, occasionnellement, à certains autres types de navires suspects. Si vous voulez entrer incognito en eaux canadiennes, vous pouvez entrer, faire ce que vous voulez, et repartir.

Le sénateur Smith: Vous faites maintenant partie des Pêches. Pourriez-vous nous fournir une estimation du pourcentage de temps que vous consacrez aux questions liées aux pêches? S'agit-il d'un pourcentage important, ou plutôt modeste?

M. Fox: La part est beaucoup plus modeste aujourd'hui, car les pêches ont changé leur profil, dans une certaine mesure. Une part importante de leurs travaux liés aux pêches côtières est désormais confiée aux remorqueurs. Ils apportent une embarcation à coque rigide ou un bateau pneumatique sur place, le mettent à l'eau, partent avec un équipage de trois personnes et procèdent à une vérification auprès des pêcheurs. Ces types d'activités auprès des gros navires, aux limites de nos eaux, sont maintenant très limitées.

Le sénateur Smith: C'est un rôle minime par rapport à la pêche.

M. Fox: Il est plus coûteux pour nous d'aller là-bas pour effectuer des inspections ou des vérifications aléatoires. Il existe maintenant des technologies de boîte noire grâce auxquelles les pêcheurs peuvent monter des caméras sur le pont.

On effectue maintenant beaucoup de vérifications judiciaires à l'égard des débarquements de poisson. On peut vérifier les livres comptables des acheteurs, et cetera et suivre les gens qui pêchent illégalement.

Le sénateur Smith: Quelles sont vos activités liées à la pêche?

M. Fox: Nous embarquons des agents des pêches et effectuons des patrouilles quand il le faut.

Le sénateur Smith: Vous dites «quand il le faut», mais cette activité est-elle négligeable?

M. Fox: Oui, négligeable.

Le sénateur Forrestall: Je crois comprendre que les hommes aimeraient récupérer leur autonomie, car ils croient qu'on ne les comprend pas toujours. Ils avaient des tâches clairement définies,

that work was divided. They did aids to navigation, ice-breaking, and different types of functions in the Great Lakes and, to a certain degree, on the West Coast. It was clear and straightforward, and they relied on the Department of Transport for their administration and other support. It worked well for 100 years. Why is it not working today? That is a fairly serious question.

I understand Senator Smith's questions about where you would prefer to be, but in difficult times, where would you turn? I have some ideas about that. However, I would say that I did not even like the joining of Fisheries and Oceans. I thought the Oceans had a good mandate and were doing great work.

The Bedford Institute of Oceanography was built a long time ago when we had a small but very good working fleet, and we established a worldwide reputation. In many respects, we were doing more new work than most of the similar institutions around the world, including the United States. The United States had several, and we only had one or two.

Fisheries was the one that was floundering. There was always great resistance against giving them too many vessels and crew. What led to all of that, I do not know, but we are back to square one.

When I was in the House of Commons I had proposed, and I do not mind resurrecting it again, to the then Minister of Transport and his Parliamentary Secretary that we explore the establishment in Canada of a Canadian search and rescue group along the lines of the legislation that established the RCMP. It would have autonomy and be responsible for its own budgets. The mandate would come from government, and the group would simply report back to government, probably through the Minister of Transport. However, for all other purposes, the group would be separate and apart from the other department. It would then have something to build on, something to fight for.

The leaders would have clear-cut mandates at budget time. If they fought the good fight and lost, then they would recognize that the whole pie does not belong to any one of us. It has to be divided efficiently.

I suspect that there are many answers to the question of what can be done. What is happening now, as I view it from our community centre across the way, is not healthy. The morale of families is low. There is no fleet renewal.

If you want, I could tell you how long the buoy has been out of position in four or five ports along the eastern shore of Nova Scotia. However, I am sure Mr. Fox knows that himself. When fishermen tell you that they no longer rely on the bells in order to get into harbour in thick fog, then you know something is wrong.

et ce travail était divisé. Ils se chargeaient des aides à la navigation et du déglçage, et ils assuraient divers types de fonctions dans les Grands Lacs et, dans une certaine mesure, sur la côte ouest. C'était clair et direct, et ils se fiaient au ministère des Transports pour ce qui est de l'administration et d'autres services de soutien. Cette formule a bien fonctionné pendant 100 ans. Pourquoi ne fonctionne-t-elle pas aujourd'hui? C'est une question assez grave.

Je comprends la question du sénateur Smith quant à votre préférence au chapitre du ministère compétent, mais, lorsque les choses tournent mal, vers qui vous tourneriez-vous? J'ai quelques idées là-dessus. Par contre, je dirais que je n'ai même pas aimé la fusion de Pêches et Océans. J'étais d'avis que le ministère des Océans avait un bon mandat et faisait de l'excellent travail.

L'Institut océanographique de Bedford a été créé il y a longtemps, quand nous avions une flotte modeste, mais très efficace, et nous avons acquis une réputation de classe mondiale. À bien des égards, nous faisons davantage de travaux novateurs que la plupart des établissements comparables au monde, y compris ceux des tats-Unis. Les tats-Unis en avaient plusieurs, et nous n'en avions qu'un ou deux.

Ce sont les pêches qui étaient en difficulté. Il y a toujours eu beaucoup de résistance à l'idée de lui confier trop de navires et d'équipages. J'ignore ce qui a mené à tout cela, mais nous sommes de retour à la case départ.

À l'époque où j'étais à la Chambre des communes, j'avais proposé au ministre des Transports et à son secrétaire parlementaire qu'on envisage la création d'un groupe canadien de recherche et sauvetage en s'inspirant de la loi établissant la GRC. Je n'aurais aucune objection à ressortir cette proposition. Un tel groupe serait autonome et responsable de ses propres budgets. Le mandat proviendrait du gouvernement, et le groupe n'aurait qu'à rendre compte au gouvernement, probablement par l'entremise du ministre des Transports. Toutefois, à toutes autres fins, le groupe serait distinct de l'autre ministère et travaillerait en autonomie. Il aurait donc les bases dont il a besoin, et il saurait où il s'en va.

Les dirigeants auraient un mandat clair au moment du budget. S'ils défendaient bien leur cause et perdaient, ils reconnaîtraient que la tarte n'appartient à personne. Elle doit être divisée de façon efficace.

Je soupçonne qu'il y a de nombreuses solutions possibles. D'après ce que je vois de la fenêtre de notre centre communautaire, juste en face, la situation actuelle n'est pas saine. Le moral des familles est bas. Il n'y a pas de renouvellement de la flotte.

Si vous voulez, je peux vous dire depuis combien de temps les balises ne sont plus là où elles devraient être dans quatre ou cinq ports le long de la côte est de la Nouvelle-Écosse. Toutefois, je suis certain que M. Fox sait déjà tout cela. Quand les pêcheurs vous disent qu'ils ne se fient plus aux cloches pour se rendre au port dans un épais brouillard, vous savez que quelque chose ne va pas.

The buoys are only repositioned in the spring when the ice has gone, and they are quickly repositioned. However, by that time you have lost a major portion of your good spring fishery. It is as simple as that. That is the economics of it.

As to the safety and security issues, I do not know how those should be approached. I think that there is a role for the Coast Guard, but I do not believe you have any vessels on which you could mount more than a .50-calibre machine gun. Mind you, that is a pretty vicious weapon. Perhaps the more realistic approach is having one or two personnel carrying personal protective sidearms. I do not think the objective is to blow vessels out of the water, and I do not think it is necessary.

As you were responding to Senator Smith's questions, I was trying to find out what direction you wanted to take and then ask you about that. Would any of you care to comment? Can you justify your responses?

You have a good program, it is rational and it makes sense, and you could certainly justify it. As you know, we are your friend, not your enemy.

Mr. Dempsey: As Senator Smith pointed out earlier, there are no blank cheques to be had out there. We know that, and we would not expect them.

The submission from the Canadian Merchant Service Guild was put together to instil with this committee the importance of the problems that we see happening in the Canadian Coast Guard today.

Those problems will still arise whether a decision is made to move the Coast Guard to Transport Canada or to move to a special operating agency. The fact of the matter is that the events of September 11, 2001, are an issue today. They must be addressed today.

The Canadian Merchant Service Guild supports the initiatives that would come government to make the Canadian Coast Guard an entity with which people who wanted to come to this country would have to reckon. The Canadian Coast Guard is an entity. Today people do not consider that. They see Coast Guard vessels as vessels that do a job that is mandated under the Department of Fisheries and Oceans.

As far as I am concerned, it can stay with the Department of Fisheries and Oceans. If the intention is that it should be a special operating agency, that should have taken place years ago. There certainly was plenty of talk about the possibility of it becoming an SOA. That will probably not happen today. We do not have that blank cheque. The government can no longer write those kinds of cheques. We have to deal with the reality of today.

The Canadian Coast Guard is part of the Department of Fisheries and Oceans. Leadership comes from the top down. The members that I represent and Mr. Wing represent are out there

Les balises ne sont replacées qu'au printemps, quand la glace est partie, et on les remplace rapidement. Toutefois, une part importante de la cruciale pêche du printemps est déjà passée à ce moment-là. C'est aussi simple que ça. Ce sont les aspects économiques de la chose.

Pour ce qui est des questions touchant la sûreté et la sécurité, j'ignore quelle approche devrait être adoptée. Je crois que la Garde côtière peut jouer un rôle à ce chapitre, mais je ne crois pas que vous possédiez des navires susceptibles d'accueillir une mitrailleuse d'un calibre supérieur à .50. N'empêche, c'est une arme assez destructrice. Il serait peut-être plus réaliste de munir un ou deux membres de l'équipage d'un revolver. Je ne crois pas que l'objectif soit de couler des navires, et je ne crois pas que ce soit nécessaire.

Pendant que vous répondiez aux questions du sénateur Smith, je tentais de déterminer quelle orientation vous vouliez prendre, et je comptais vous demander des précisions à ce sujet. Est-ce que l'un d'entre vous aimerait commenter? Pouvez-vous justifier vos réponses?

Vous avez un bon plan, il est rationnel et sensé, et vous pourriez certainement le justifier. Comme vous le savez, nous sommes vos amis, pas vos ennemis.

M. Dempsey: Comme l'a signalé le sénateur Smith plus tôt, aucun chèque en blanc ne sera offert. Nous le savons, et nous ne nous attendons pas à cela.

L'exposé de la Guilde de la marine marchande du Canada a été préparé de façon à faire comprendre au comité toute l'importance des problèmes que nous voyons au sein de la Garde côtière d'aujourd'hui.

Ces problèmes demeureront, même si on décide d'affecter la Garde côtière à Transports Canada ou d'en faire un organisme de service spécial. On ne peut échapper au fait que les événements du 11 septembre 2001 ont soulevé de nouvelles préoccupations. Il faut les aborder dès aujourd'hui.

La Guilde de la marine marchande du Canada soutient les initiatives qui amèneraient le gouvernement à faire de la Garde côtière canadienne une entité avec laquelle les gens qui veulent entrer au pays devraient compter. La Garde côtière canadienne est une entité. Aujourd'hui, les gens ne la considèrent pas comme une entité. Ils considèrent les navires de la Garde côtière comme des navires qui font un travail mandaté par le ministère des Pêches et des Océans.

En ce qui me concerne, elle peut rester au sein du ministère des Pêches et Océans. Si l'intention est d'en faire un organisme de service spécial, cela aurait dû avoir lieu il y a bien longtemps. Certes, on a beaucoup parlé de la possibilité de créer un OSS. Cela ne se produira probablement pas aujourd'hui. Nous n'avons pas ce chèque en blanc. Le gouvernement ne peut plus offrir ce genre de chèque. Nous devons composer avec la réalité actuelle.

La Garde côtière canadienne fait partie du ministère des Pêches et des Océans. Le leadership vient du sommet. Les membres que M. Wing et moi-même représentons font de leur mieux pour se

doing the best goddamned job that they can do with the funds that are allocated to each and every one of those individual vessels that do those jobs. They are doing the job.

If you add the safety and security function, they will do that job. With some training, and with some budget dollars to finance that, they will do the best job that you will ever see in Canada. Thank you.

Mr. Fox: When we were with Transport, we were part of the air-surface-marine transportation safety and security network. I joined the Coast Guard when we were with Transport. The Treasury Board study on fleets in 1990 was pointing in the right direction for many of the Coast Guard services.

We took that hard left turn in 1995, and we have been paying for it ever since. We were nothing but a cash cow to DFO. Major monies, \$200 million, I believe, in 1997 or 1998, were diverted to DFO programs. That is what happens today. We are merely a trucking service.

We do have one major vessel east and west. We are supposed to do search and rescue. We are multi-tasked. We do perform, as I tried to explain to Mr. Smith, those many functions as they come up. A vessel can be doing navigational aids and be called to do search and rescue. It could be called to a pollution incident. It could be called to help the RCMP out of Sydney. Those vessels are there. That is how we work, and we are proud of it. We have done a good job.

We are under-resourced now. We cannot handle any major catastrophes. Swissair proved that to us. We have problems. What we are saying is we can do; just give us the attention that we need, and give us the focus.

We believe that we should be back with an organization that has similar security interests; if that is the role we are going to play. Transport Canada, I think, is an organization that would help to provide that mandate.

Senator Banks: Mr. Fox, you and Mr. Dempsey mentioned earlier that the Swissair event demonstrated a certain incapacity or shortfall as far as the Coast Guard is concerned. I am ignorant of why that is so. Would you give us a thumbnail sketch of what went wrong? None of the news reports that I recall from that horrible event pointed out to me that we were insufficient in our response in any respect. What ought we to have been able to do that we did not do in the Swissair event?

Mr. Fox: I will leave with you the Swissair report by Captain Jack Gallagher which outlined the shortfalls. One of the considerations was having vessels in lay-up status, a fleet that is

tirer d'affaire avec les fonds qui sont affectés à chacun de ces navires en vue de faire le travail. Ils livrent la marchandise.

Si vous ajoutez la fonction de sûreté et de sécurité, ils s'en chargeront. Avec un peu de formation et de financement, ils feront le meilleur travail que vous aurez jamais vu au Canada. Merci.

M. Fox: Quand nous étions aux Transports, nous faisons partie du réseau air-sol-eau de sûreté et de sécurité des transports. J'ai joint les rangs de la Garde côtière lorsque nous étions aux Transports. L'étude du Conseil du Trésor sur les flottes, menée en 1990, avait vu juste à l'égard d'un grand nombre de services de la Garde côtière.

Nous avons pris ce difficile virage à gauche en 1995, et nous en payons le prix depuis. Nous n'étions qu'une vache à lait pour le MPO. Des sommes importantes, 200 millions de dollars, je crois, en 1997 ou 1998, ont été réorientées vers les programmes du MPO. C'est ce qui se passe aujourd'hui. Nous ne sommes qu'un service de navires de charge.

Nous avons un grand navire à l'est et à l'ouest. Nous sommes censés faire des opérations de recherche et sauvetage. Nous sommes polyvalents. Comme j'ai essayé de l'expliquer à M. Smith, nous exerçons ces nombreuses fonctions de façon ponctuelle. Un navire s'attardant aux aides à la navigation peut être appelé à effectuer une mission de recherche et sauvetage. Il peut être appelé à se rendre sur les lieux d'un déversement accidentel. Il peut être appelé à donner un coup de main à la GRC de Sydney. Ces navires sont là. C'est de cette façon que nous fonctionnons, et nous en sommes fiers. Nous avons fait du bon travail.

Nos ressources actuelles sont insuffisantes. Nous ne pouvons composer avec une grande catastrophe, comme en témoigne l'exemple de Swissair. Nous avons des problèmes. Tout ce que nous disons, c'est que nous pouvons faire le travail; donnez-nous simplement ce dont nous avons besoin, et donnez-nous une orientation.

Nous croyons que nous devrions retourner au sein d'une organisation dont les intérêts au chapitre de la sécurité sont similaires, si c'est effectivement le rôle que nous allons jouer. Selon moi, Transports Canada est une organisation qui contribuerait à fournir ce mandat.

Le sénateur Banks: Monsieur Fox, M. Dempsey et vous-même avez mentionné plus tôt que Swissair avait mis en relief une certaine incapacité ou certaines lacunes de la Garde côtière. J'ignore pourquoi vous dites cela. Pourriez-vous nous fournir un résumé de ce qui a mal tourné? Je ne me souviens d'aucun reportage médiatique de cet événement horrible qui faisait état d'une quelconque lacune de notre part. Qu'est-ce que nous aurions pu faire et que nous n'avons pas fait à cette occasion?

M. Fox: Je vous laisserai le rapport sur Swissair, préparé par le capitaine Jack Gallagher, qui décrit les lacunes. L'un des aspects envisagés concernait la mise au repos de navires, le fait d'avoir

mothballed because it cannot function. You cannot take a ship that has been tied up for three months and put it back in service tomorrow. They do not work like that.

Senator Banks: Did the Coast Guard not respond to the Swissair event?

Mr. Fox: Yes, they responded, but it was an inter-departmental effort. Many agencies were involved. It quickly put a major strain on the number of crew available. We were bringing in crew from across the country, people to help out with this disaster.

We realized that there were a number of problems: with the crew, with the training, and with the resources to adequately respond. They are all outlined in the report we will leave with you.

Senator Banks: Thank you for bringing us that report. We will read it with interest, or I certainly will.

Mr. Dempsey, earlier you used the phrase, “armed defence.” Nobody is talking about defence work. I think the questions that we are asking have to do not with defence in the normal, traditional sense of the word, they have to do with the enforcement of Canadian law, which is quite a different matter.

Mr. Wing has answered the question with respect to whether his members would object — given proper funding and proper training which, I presume, **Mr. Wing** would mean consideration of pay scales among other things — to a change in the mandate of the Coast Guard. I am keeping in mind that he is a union guy, so am I. His members and his union would not object to an increase in the mandate of the Coast Guard. That is to say, we do not want the Coast Guard to give up ice-breaking, buoy-tending or maintenance of navigational aids of any kind. I am talking about an additional enforcement capability.

What would your members, who are the officers involved, think of such a proposal? I am bearing in mind that the members of your union are already contemplated as being able and will be paid for taking part in armed boarding parties. Have I got that right?

Mr. Dempsey: Yes, sir, you do have that right.

Senator Banks: The Coast Guard now already does, in some senses, contemplate its members, its officers, functioning as armed members of a boarding party.

Mr. Dempsey: That is correct. During the infamous let me call it “cod wars,” armed boarding parties were put together. The Canadian Merchant Service Guild sat down and negotiated with the Treasury Board and the Department an allowance which you have in the paperwork that we supplied to you — an allowance for an armed boarding.

A number of criteria had to be met in order for that armed boarding allowance to be paid. Nevertheless, training took place at RCMP headquarters in the Prairie provinces. The officers went through some fairly extensive training, and became part of a

une flotte mise au rancart parce qu'elle ne peut fonctionner. On ne peut prendre un navire amarré depuis trois mois et le remettre en service le lendemain. Ils ne fonctionnent pas de cette façon.

Le sénateur Banks: La Garde côtière n'a-t-elle pas réagi à cet événement?

M. Fox: Oui, elle a réagi, mais il s'agissait d'un effort interministériel. De nombreux organismes y ont pris part. La situation a rapidement grevé le personnel disponible. Nous avons reçu du personnel de partout au pays, pour nous aider avec ce désastre.

Nous nous sommes aperçus qu'il y avait un certain nombre de problèmes: avec l'équipage, avec la formation et avec les ressources nécessaires pour réagir de façon adéquate. Tous ces problèmes sont décrits dans le rapport dont je vous laisserai copie.

Le sénateur Banks: Merci de nous avoir apporté ce rapport. Nous le lirons avec intérêt, il est certain que je le lirai.

Monsieur Dempsey, un peu plus tôt, vous avez utilisé l'expression «défense armée». Personne ne parle de travail de défense. Je crois que les questions que nous posons concernent non pas la défense au sens classique du terme, mais bien l'application de la loi canadienne, qui est tout autre chose.

M. Wing a répondu à la question de savoir si ses membres s'opposeraient à une modification du mandat de la Garde côtière, sous réserve d'un financement et d'une formation convenables, ce qui, je présume, **monsieur Wing,** supposerait un remaniement des échelles salariales, entre autres. Je ne perds pas de vue qu'il est un syndicaliste, et je le suis aussi. Ses membres et son syndicat ne s'opposeraient pas à ce qu'on enrichisse le mandat de la Garde côtière. Autrement dit, nous ne voulons pas que la Garde côtière abandonne le déglçage, le mouillage des bouées ou l'entretien des aides à la navigation. Je parle d'une habilitation supplémentaire au chapitre de l'exécution.

Qu'est-ce que vos membres, c'est-à-dire les officiers concernés, penseraient d'une telle proposition? Je ne perds pas de vue que les membres de votre syndicat sont déjà considérés comme capables d'assumer ces fonctions et qu'ils seront rémunérés en conséquence lorsqu'ils prendront part à un arraisonnement armé. Ai-je raison?

M. Dempsey: Oui, monsieur, vous avez raison.

Le sénateur Banks: À l'heure actuelle, la Garde côtière considère déjà, d'une certaine façon, ses membres, ses officiers, comme susceptibles d'agir à titre de membres armés d'une équipe d'arraisonnement.

M. Dempsey: Effectivement. Pendant la tristement célèbre «guerre de la morue», je l'appellerai comme ça, nous avons dû établir des équipes d'arraisonnement armé. La Guilde de la marine marchande du Canada s'était assise avec le Conseil du Trésor et le ministère en vue de négocier une indemnité — décrite dans la documentation que nous vous avons fournie — pour un arraisonnement armé.

Il fallait satisfaire à un certain nombre de critères pour que cette indemnité relative à l'arraisonnement armé soit versée. Néanmoins, une formation a été dispensée à l'administration centrale de la GRC, dans les Prairies. Les officiers ont bénéficié

boarding party. When the word came down from Ottawa — and believe me this all had to be done through channels — that a vessel was to be boarded, the Canadian Merchant Service Guild members and ships crew were part of that armed boarding party and did, in fact, board a number of vessels. It is not something that happens every day.

Senator Banks: If we did this, it would not be a virgin that we were talking about here.

Mr. Dempsey: No, by no chance.

Senator Banks: I did not know that until very recently.

Mr. Fox: Just to clarify that, Senator, the people with the guns who went in were Fisheries officers. They do carry sidearms.

Fisheries did have a .50-calibre mounted on one of their vessels. A few years ago we had the incident on Georges Bank, which was probably not handled in the best fashion. We are not talking about war ships here. We are talking about lightly-armed people to board a yacht or whatever.

Senator Banks: We are talking about a situation where, as I understand it, unless the person is a really stupid criminal or a badly-informed terrorist, the sight of a Coast Guard ship would only cause that person to say, “It is all right. They cannot stop me at the moment.”

As Senator Smith suggested a .50-calibre machine gun does not have to be there all the time but if need be, you could mount one on the bow of a ship so that when you ask a ship to stop it will stop, unless it is a warship from some other country. That is the nature of at least my thinking.

You are right, we are not talking about building small destroyers with cannons mounted on the deck and turrets. We are talking about the capability of arming some appropriate vessels that may be built or that exist to allow them, in certain circumstances, to have the capability of obliging a ship, the further away from Canada the better, to stop to have a look at it. Does that fit with what we are talking about, Mr. Dempsey?

Mr. Dempsey: Senator, you must understand that this is not something that can happen on a once- or twice-a-year basis. If you are going to put .50-calibre machine guns on ships or if you are going to put pistols in the hand of ship’s officers or ship’s crew, it must always be remembered that you might need those services tomorrow.

These people must undergo a training program and maintain that training, and they must always be ready for whatever comes up. It is not simply a matter of putting the .50-calibre on the bow of the vessel so that somebody can see it and, therefore, have to deal with it.

d’une formation assez poussée, et se sont joints à une équipe d’arraisonnement. Lorsqu’on a appris d’Ottawa — et croyez-moi, il a fallu emprunter plusieurs canaux — qu’un navire allait être arraisonné, des membres de la Guilde de la marine marchande du Canada et des membres d’équipage faisaient partie de cette équipe d’arraisonnement armé, et ils ont, de fait, pris part à l’arraisonnement d’un certain nombre de navires. Ce n’est pas quelque chose qui se produit tous les jours.

Le sénateur Banks: Ainsi, si nous allions de l’avant, nous n’aurions pas affaire à des novices.

M. Dempsey: Non, pas du tout.

Le sénateur Banks: Je n’ai appris cela que tout récemment.

M. Fox: Je tiens seulement à préciser, monsieur le sénateur, que les gens armés à l’occasion des arraisonnements étaient des agents des pêches. Ils sont munis de revolvers.

L’un des navires des pêches était doté d’une mitraillette de calibre .50. Il y a quelques années, nous avons eu à composer avec l’incident du Banc Georges, qui n’a probablement pas été géré de la meilleure façon. Nous ne parlons pas ici de navires de guerre. Nous parlons de personnes légèrement armées, chargées d’arraisonner un yacht ou une autre embarcation.

Le sénateur Banks: Si je comprends bien, nous parlons d’une situation où la personne qui voit un navire de la Garde côtière, à moins qu’il s’agisse d’un criminel vraiment stupide ou d’un terroriste mal informé, se dirait: «Ça va. Ils ne peuvent pas m’arrêter pour l’instant.»

Comme l’a laissé entendre le sénateur Smith, même s’il est inutile d’avoir une mitraillette de calibre .50 en tout temps, vous pourriez en installer une à la proue d’un navire afin de vous assurer que le navire arrêtera lorsque vous lui demanderez de le faire, à moins qu’il s’agisse d’un navire de guerre d’un autre pays. C’est ce que je pense.

Vous avez raison, nous ne parlons pas de bâtir de petits destroyers dotés de canons sur le pont et les tourelles. Il est plutôt question de la capacité d’armer des navires — qu’on pourrait bâtir ou qui existent déjà — afin de leur permettre, dans certaines situations, d’avoir la capacité d’obliger un navire — plus il est loin du Canada, mieux c’est — à s’arrêter pour le regarder. Est-ce que cela correspond à l’objet de nos discussions, monsieur Dempsey?

M. Dempsey: Sénateur, vous devez comprendre qu’il ne s’agit pas de quelque chose qui peut se produire une ou deux fois par année. Si on munit les navires de mitraillettes de calibre .50 ou si on remet des revolvers aux officiers ou à l’équipage d’un navire, il ne faut jamais perdre de vue qu’il faudra peut-être recourir à leurs services le lendemain.

Ces gens doivent participer à un programme de formation et maintenir leur niveau de formation, et ils doivent toujours être prêts à faire face aux événements qui surviennent. Il ne s’agit pas simplement d’installer une mitraillette à la proue du navire afin que quelqu’un la voie et, par conséquent, doive composer avec.

The Canadian Coast Guard has to be known throughout the world as an entity that has to be dealt with in this country. Believe me, it would not take long before every country would know that Canada has the capability, and probably never use it, of defending the border.

Senator Banks: Now it sounds to me like you are arguing in favour of a, not military, but a police function as a normal part of the mandate of the Canadian Coast Guard.

Mr. Dempsey: I am. That is correct.

Senator Banks: Out of curiosity, because I had not heard this phrase before, can you tell me what a “DND civilian vessel” is? That sounds like an oxymoron.

Mr. Dempsey: Here on the East Coast, as well as on the West Coast, at Esquimalt, the civilian vessels at DND are tugs and also provision vessels that are operated by civilians. They provide a service unique and specific to the Department of National Defence in taking the HMCS *Iroquois* or vessels like that, as well as submarines, on and off the dock.

I do not want to minimize the duties that they perform, but it is like a tug service. If something were to happen today, right now, they are able to call on their vessels to do those kinds of operations.

Senator Banks: They would mostly be within a dockyard.

Mr. Dempsey: That is correct, and probably within the harbour area.

Senator Meighen: I believe Mr. Fox and Mr. Wing said that one should not be overly impressed by the list of vessels of the Canadian Coast Guard because a good number of them have been mothballed, laid-up, or whatever. Is that because the vessels themselves are unseaworthy, out-of-date, or is it because we do not have the crews and the resources to pay the crews to man them or both?

Mr. Fox: The two vessels that are tied up currently, the *Provo Walis* at Dartmouth base, and the *Cygnus* at BIO, just went through significant mid-life refits. We spent a considerable amount of dollars on those vessels. It is not that they are incapable of functioning, the fact is they do not have the money to operate those vessels. That is why they are tied up.

Senator Meighen: Does that also apply to the comment you made, Mr. Wing when you said that, in St. John's, from the conference location, participants could clearly see two blocks away across the harbour three Coast Guard vessels tied to the wharf and not out patrolling? Why were they not out patrolling?

Mr. Dempsey: If I may, those vessels were not tied up. Those vessels were in a respond mode. You have to understand the difference between respond and patrol.

Il faut qu'on sache, partout dans le monde, que la Garde côtière canadienne ne rigole pas. Croyez-moi, les autres pays ne mettraient pas longtemps à comprendre que le Canada est capable de défendre ses frontières, et il n'aurait probablement jamais besoin de miser sur cette capacité.

Le sénateur Banks: J'ai l'impression que vous favorisez l'attribution d'une fonction non pas militaire, mais bien policière dans le cadre du mandat de la Garde côtière canadienne.

M. Dempsey: Oui, c'est ça.

Le sénateur Banks: Par simple curiosité, parce que je n'ai jamais entendu ce terme auparavant, pourriez-vous me dire ce qu'est un «navire civil du MDN»? Ça m'a l'air d'un oxymoron.

M. Dempsey: Ici, sur la côte est, ainsi que sur la côte ouest, à Esquimalt, les navires civils du MDN sont des remorqueurs et des navires d'approvisionnement exploités par des civils. Ils dispensent un service unique et spécifique au ministère de la Défense nationale en aidant le NCSM *Iroquois* ou d'autres navires, ainsi que des sous-marins, à entrer ou à sortir du bassin.

Je ne veux pas minimiser l'importance de leurs tâches, mais c'est comme un service de remorquage. S'il se produit quelque chose aujourd'hui, dès maintenant, ils sont capables de mobiliser leurs navires et de réagir.

Le sénateur Banks: Ils seraient pour la plupart dans un arsenal maritime.

M. Dempsey: C'est ça, et probablement dans la zone portuaire.

Le sénateur Meighen: Je crois me souvenir que MM. Fox et Wing ont dit qu'il ne faut pas être trop impressionné par le nombre de navires de la Garde côtière canadienne, car nombre d'entre eux ont été mis au rancart, mis au repos, ou autre chose. Est-ce parce que les navires sont inaptes à prendre la mer, parce qu'ils sont désuets? Ou est-ce plutôt parce que nous n'avons ni le personnel ni les ressources nécessaires pour les exploiter?

M. Fox: Les deux navires qui sont actuellement immobilisés, soit le *Provo Walis*, à la base de Dartmouth, et le *Cygnus*, à l'IOB, ont récemment fait l'objet d'un carénage de demi-vie. Nous avons dépensé des sommes considérables sur ces navires. Il s'agit non pas d'une incapacité de fonctionner, mais bien d'un manque d'argent pour exploiter ces navires. C'est pourquoi ils sont immobilisés.

Le sénateur Meighen: Monsieur Wing, est-ce que cela s'applique aussi au commentaire que vous avez fait selon lequel, à St. John's, de la salle de conférence, les participants pouvaient clairement voir, à deux coins de rue, de l'autre côté du port, trois navires de la Garde côtière amarrés au quai? Pourquoi n'étaient-ils pas en patrouille?

M. Dempsey: Si vous le permettez — Ces navires n'étaient pas immobilisés. Ils étaient en état de veille. Vous devez comprendre la différence entre la veille et la patrouille.

Many years ago the Canadian Coast Guard made the decision that, rather than being out and patrolling where you could be at the far end of a patrol district and get a search and rescue call at another end of the patrol district, it would be better to have them based at a certain location and then respond to wherever that they had to go.

Those vessels that we saw in Newfoundland two weeks ago, for all intents and purposes, were in a respond mode. I, personally, did not go down and board the vessels. They could have been doing a refit, or they could have been getting ready to go out to sea on a patrol. I cannot tell you that they were tied up because they did not have the resources to operate.

Senator Meighen: As I read the thrust of Mr. Wing's presentation, it was that the regional director says that, despite a 30 per cent reduction in budget, the Coast Guard is working better and more efficiently than before. Nevertheless, there were three vessels tied up to the wharf.

From what you say, Mr. Dempsey, it does not sound so stupid to have a respond mode rather than have the vessel out at the far end of an area patrolling and find out that the need was at the other end.

I would be interested in your views. I think what I am hearing on the other side of it is that clearly we do have vessels that are mothballed, non-operational, because of crewing deficiencies or funding deficiencies. Am I right?

Mr. Fox: If they are tied to the wall, there is no presence on the sea.

Senator Meighen: Yes, I understand that.

Mr. Fox: You do not have a Coast Guard. As Senator Banks said, people will adopt the attitude that it is "just" the Coast Guard, so there is no need to worry, and they will go full speed ahead. You do not have a presence. You do not have a mandate either. If the vessels are not even there, then you have nothing.

Senator Meighen: Why are they not out there?

Mr. Fox: They are not out generally because there is no funding. We can provide you with documentation where it is clearly stated that the vessels are not sailing because there is no money for fuel.

Senator Meighen: I may be wrong, but I believe I detected approval in Mr. Dempsey's voice. Perhaps it is wise to have the vessels tied up to a wharf, but ready to sail at a moment's notice if, as and when an emergency arises. Am I wrong on that? Do you subscribe to Mr. Fox's view that the vessels should be sailing around in circles and providing a presence?

Mr. Dempsey: I think he was just clarifying the point that the vessels were in a ready mode, not necessarily in a code lay-up mode. Code lay-up means that it is, shut down. Nothing is hot and running.

Il y a de nombreuses années, la Garde côtière canadienne a décidé qu'il serait mieux d'établir une base à un certain endroit et de réagir de façon ponctuelle, au lieu d'envoyer un navire aux confins d'un district de patrouille et de recevoir un appel de recherche et sauvetage à l'autre bout du district de patrouille.

Ces navires que nous avons vus à Terre-Neuve il y a deux semaines étaient, à toutes fins pratiques, en veille. Je n'ai pas monté à bord des navires. On procédait peut-être à un carénage, on les préparait peut-être à partir en patrouille. Je ne suis pas en mesure de vous dire qu'ils étaient amarrés au quai en raison d'une insuffisance de ressources de fonctionnement.

Le sénateur Meighen: Si je comprends bien le message de l'exposé de M. Wing, le directeur régional estime que, malgré des compressions budgétaires de 30 p. 100, la Garde côtière fonctionne mieux et de façon plus efficiente qu'auparavant. Néanmoins, il y avait trois navires amarrés au quai.

D'après ce que vous dites, monsieur Dempsey, il n'est pas si bête de mettre un navire en veille au lieu de l'envoyer en patrouille et de découvrir que le besoin est à l'autre bout de la zone.

Je serais intéressé à entendre votre point de vue. Je crois que, de l'autre côté, on dit que la mise au repos de certains navires est clairement attribuable à l'insuffisance de personnel ou de financement. Ai-je raison?

M. Fox: Si les navires sont amarrés au quai, il n'y a aucune présence sur la mer.

Le sénateur Meighen: Oui, je comprends cela.

M. Fox: Ce n'est pas ça, la Garde côtière. Comme l'a déclaré le sénateur Banks, les gens se diront que c'est «seulement» la Garde côtière, qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter, et ils poursuivront leur chemin à toute vitesse. On n'assure aucune présence. On n'a pas de mandat non plus. Si les navires ne sont même pas là, alors on n'a rien.

Le sénateur Meighen: Pourquoi ne sont-ils pas en patrouille?

M. Fox: En général, ils ne sont pas en patrouille parce qu'il n'y a pas d'argent. Nous pouvons vous fournir des documents où l'on affirme explicitement que les navires ne sont pas sur la mer en raison du manque d'argent pour le carburant.

Le sénateur Meighen: Je me trompe peut-être, mais je crois déceler un ton approbateur dans la voix de M. Dempsey. Peut-être est-il sage de garder les navires au port et de veiller à ce qu'ils soient prêts à partir en tout temps, advenant une situation d'urgence. Ai-je tort de croire cela? Partagez-vous le point de vue de M. Fox selon lequel les navires devraient tourner en rond et assurer une présence?

M. Dempsey: Je crois qu'il tenait simplement à préciser que les navires étaient en mode de veille, pas nécessairement au repos. Lorsqu'on dit au repos, c'est que le navire est inactif. Rien n'est en marche.

Senator Meighen: If the Coast Guard has a patrol area of 500 miles to look after and a small vessel happens to get into trouble and the Coast Guard is called for assistance, it would be very nice if the Coast Guard vessel happened to be in the vicinity of the small vessel.

Then again, perhaps the call could come from a vessel near the harbour at Saint John River where a Coast Guard vessel is located and it could respond. I can understand that there is no definitive answer as to the best way to do it.

However, if you are talking about the safety and security of this country, then the patrol mode is what you want. You want people to be able to see the red and white out there patrolling the waters of Canada, because you will not get a telephone call from a terrorist saying, "Hey, I am on my way in." What should happen is that a Coast Guard vessel on patrol should be able to locate that vessel and start asking questions. If they are tied to the dock, they cannot do that, but if they are on patrol, they can, especially if they have a clear mandate to do that. That can only come from gentlemen such as yourselves.

Mr. Fox: The audit report on fleet management outlines the exact nature of the problem with the vessels here when they were posted east and west. Now, instead of being out patrolling, they are tied to the dock. How can you provide an effective SAR service if the vessel is tied up and not close to where it is needed or possibly needed?

As to deterrents, I guess it is like deterring speeding on the 401. If you have a police presence, the speed limit will come down because people know there is a consequence. Here, we have no consequence. There are no cops on the water.

I read the RCMP report where they talk about a new catamaran. Off Sable Island in heavy seas, I do not think that would be adequate. It might be able to do some minor intelligence work along the shore, but not major operations on the ocean.

Senator Atkins: How much does new technology affect the role of your membership?

Mr. Fox: New technology in regards to surveillance?

Senator Atkins: The refitting of ships, training, and all of that.

Mr. Fox: Currently, we have no fleet renewal program. That is another problem with the Auditor General's report. That has to come with a renewed mandate. Whatever the future of the Coast Guard is going to be, we need to design a fleet that will meet all of the needs of this century.

As far as technology is concerned, that is, radar systems, satellite surveillance or whatever, they are certainly beneficial, but it has been proven time and time again by numerous coast guards around the world, that you still need that on-scene command. You still need a vessel of some sort to intercept and do physical searches or whatever is required.

Le sénateur Meighen: Si la Garde côtière est responsable de patrouiller une zone de 500 milles et qu'un petit navire éprouve des difficultés et fait appel à la Garde côtière, ce serait très bien si la Garde côtière se trouvait dans le même secteur que le petit navire.

Par contre, l'appel pourrait provenir d'un navire situé près du port de la rivière Saint-Jean, où un navire de la Garde côtière serait bien placé pour prêter main-forte. Je peux comprendre qu'il n'y a pas de solution idéale.

Cependant, si on parle de la sûreté et de la sécurité du pays, c'est la patrouille qui s'impose. On veut que les gens voient les navires rouge et blanc patrouiller les eaux du Canada, car les terroristes ne vont pas téléphoner pour annoncer leur arrivée. Il faudrait plutôt qu'un navire de la Garde côtière soit en mesure de repérer ce navire et de poser des questions. Un navire amarré au quai ne peut faire cela, mais il peut le faire s'il est en patrouille, surtout s'il est muni d'un mandat clair en ce sens, chose qui ne peut provenir que de personnes comme vous.

M. Fox: Le rapport de vérification sur la gestion de la flotte décrit la nature exacte du problème lié aux navires lorsqu'ils étaient affectés à l'est et à l'ouest. Maintenant, au lieu d'être en patrouille, ils sont amarrés au quai. Comment peut-on dispenser un service de recherche et sauvetage efficace si le navire est amarré et n'est pas à proximité du lieu de l'incident?

Pour ce qui est de l'effet dissuasif, je suppose que c'est comme prévenir la vitesse excessive sur la 401. Si on assure une présence policière, les gens ralentiront, car ils savent qu'il y a une conséquence. Ici, il n'y a aucune conséquence. Il n'y a pas de policiers en mer.

J'ai lu le rapport de la GRC qui parle d'un nouveau catamaran. Dans la grosse mer, au large de l'Île de Sable, je ne crois pas qu'une telle embarcation serait adéquate. Elle serait peut-être capable d'effectuer des travaux de renseignements mineurs le long de la côte, mais pas d'effectuer une mission d'envergure au large.

Le sénateur Atkins: À quel point les nouvelles technologies influent-elles sur le rôle de vos membres?

M. Fox: Les nouvelles technologies de surveillance?

Le sénateur Atkins: La modernisation des navires, la formation, et toutes ces choses.

M. Fox: À l'heure actuelle, nous n'avons aucun programme de renouvellement de la flotte. C'est un autre problème avec le rapport du vérificateur général. Cela doit s'assortir d'un nouveau mandat. Quel que soit l'avenir de la Garde côtière, nous devons nous doter d'une flotte qui répondra à tous les besoins du siècle.

Pour ce qui est de la technologie, c'est-à-dire les systèmes radars, la surveillance par satellite et autres technologies, elles sont certainement avantageuses, mais de nombreux garde-côtes de partout dans le monde prouvent constamment qu'il faut assurer une présence. Il faut quand même disposer d'un navire permettant d'intercepter d'autres bateaux, d'effectuer des fouilles ou de prendre toute autre mesure qui s'impose.

Senator Banks: Mr. Chairman, I just have to observe for the record that today in Halifax, somebody has led us down a garden path.

The Chairman: Not just today, senator. I think we were led down the garden path a couple of months ago, as well.

I would like to put a couple of quick questions to our witnesses.

It seems clear to everyone that there are real funding problems with the organization. We heard earlier today from the officials that your new ships are 18 years old and your old ships are 35 to 40 years old. You have no disagreement with the fact that you need funding and you need new ships, to attend buoys, to do search and rescue, and to perform the functions that you perform today; is that fair? Are all three of you agreed on that?

As to the structure of the Coast Guard or its proper place, I would just comment that we heard from representatives of the Canada Customs and Revenue Agency, which is an independent agency with its own Minister. It reports to Parliament through that Minister.

I get the impression that you do not like the navy because it has a military culture. You do not like DFO because you think they are taking your dough. Maybe I am over-simplifying what I have been hearing, but is that generally your view?

Mr. Fox: DFO does not have a good rapport with its own client base, the fishers, enforcement, whatever. However, we had incidents where Coast Guard people were harassed going to wharves to do nav-aids work because they had a DFO insignia on the vessel. We had to change vessel insignia. That is the type of thing that happened.

We were a well-respected organization amongst the people who depend on us. That cultural change hurt us.

The Chairman: If you had a constabulary role, you would want to have proper training and proper equipment. There is also the compensation factor. As I understand it, you do your training in Regina at "Depot" Division, which I am sure warms the cockles of Senator Wiebe's heart. You also have a Coast Guard academy here in Cape Breton that could conduct courses of that nature and incorporate those as part of the training that you are required to take in any event.

Mr. Dempsey: Not when it comes to .50-calibre guns.

The Chairman: No, fair enough. However, the academy has a syllabus and it could be part of the course in question.

Mr. Dempsey: It could be, yes.

Le sénateur Banks: Monsieur le président, j'aimerais seulement qu'on mentionne au dossier qu'aujourd'hui, à Halifax, quelqu'un nous a menés en bateau.

Le président: Pas seulement aujourd'hui, sénateur. Je crois aussi qu'on nous a mené en bateau il y a quelques mois.

J'aimerais rapidement poser quelques questions à nos témoins.

Il est clair que tout le monde semble s'entendre sur le fait que l'organisation est aux prises avec de gros problèmes de financement. Plus tôt aujourd'hui, on nous a dit que vos nouveaux navires ont 18 ans et que vos vieux navires ont de 35 à 40 ans. Vous vous entendez sur le fait que vous avez besoin de financement et de nouveaux navires, afin de vous occuper des bouées, d'effectuer des missions de recherche et sauvetage, et d'exécuter les tâches qui vous sont confiées à l'heure actuelle; n'est-ce pas? Est-ce que vous vous entendez tous les trois là-dessus?

Pour ce qui est de la structure de la Garde côtière ou de l'endroit où elle devrait se retrouver, je dirais seulement que nous avons entendu le témoignage de représentants de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, organisme autonome ayant son propre ministre. Elle est comptable au Parlement par l'entremise de ce ministre.

J'ai l'impression que vous n'aimez pas la marine en raison de sa culture militaire. Vous n'aimez pas le MPO parce que vous croyez qu'il prend votre argent. Je simplifie peut-être à outrance, mais est-ce, de façon générale, votre point de vue?

M. Fox: Le MPO n'entretient pas de bonnes relations avec sa clientèle, c'est-à-dire les pêcheurs, en raison des activités d'application et autres. Or, nous avons été confrontés à des situations où, se présentant au port pour effectuer les travaux liés aux aides à la navigation, des gens de la Garde côtière se faisaient harceler parce que le navire portait l'insigne du MPO. Nous avons dû changer l'insigne sur le navire. C'est le genre de chose qui s'est produit.

Notre organisation était bien respectée par les gens qui en dépendent. Ce changement culturel nous a nui.

Le président: Si vous aviez un rôle de force constabulaire, vous voudriez bénéficier d'une formation convenable et avoir un équipement convenable à votre disposition. Il y a aussi la rémunération. D'après ce que j'ai compris, votre formation est dispensée à Regina, à la Division dépôt, ce qui, j'en suis certain, réchauffe le cœur du sénateur Wiebe. Il y a aussi le Collège de la Garde côtière canadienne, ici même au Cap Breton, qui pourrait dispenser les cours de cette nature et les intégrer à la formation que vous êtes tenu de suivre de toute façon.

M. Dempsey: Pas lorsqu'il est question de mitraillettes de calibre .50.

Le président: Non, c'est juste. Toutefois, le collège a un programme de cours, et cette formation pourrait en faire partie.

M. Dempsey: Elle pourrait en faire partie, oui.

The Chairman: Whether the course is delivered in the Prairies or here, it could be delivered. The same people would probably do the training.

If you had a structure where you charged back to Fisheries for work you did for them, you could charge back to Environment for work you did for them.

Mr. Fox: We did that before the merger in 1995. That is exactly how we responded to other federal departments.

The Chairman: There is nothing new.

Mr. Fox: It would be nothing new.

The Chairman: If you had funding from Parliament for national security work and for your infrastructure, and you had your own headquarters, just like the Canada Customs and Revenue Agency has, would you have any problem with being tasked by the navy in the event of a national security issue? You may get a call out of Esquimalt or Halifax saying that a national security problem has arisen and they may ask you to investigate a vessel.

Mr. Fox: We have had joint exercises with DND in the past for drugs and that type of thing. I do not see it as being a problem. From a security perspective, small-arms fire and boarding is one issue, but if you are talking about dealing with heavy-calibre weapons, that is the navy's job.

The Chairman: That is the navy's job.

Mr. Fox: Yes, but I do not see that as being a problem. We have already integrated on some of those issues on the West Coast.

Mr. Dempsey: I, for one, would fully agree. That is already taking place today. The navy and the Canadian Coast Guard are probably working a lot closer together, especially since 9/11, than they ever did in the past. I do not see a problem with that.

I would have a problem, however, if people started talking about making the Canadian Coast Guard a fully military type of operation. Then you would hear me squealing like a stuck pig. I do not see that happening, and I do not think that is what anybody is talking about here.

The Chairman: Nobody has suggested that here.

Thank you very much. It has been instructive. We appreciate you being here and talking to us today. If you have further material, we would be grateful if you would give it to the clerk.

The committee adjourned.

Le président: Que le cours soit dispensé dans les Prairies ou ici, il pourrait être offert. Ce sont probablement les mêmes personnes qui dispenseraient la formation.

Si vous aviez une structure vous permettant de facturer les Pêches lorsque vous effectuez des travaux pour leur compte, vous pourriez facturer le ministère de l'Environnement lorsque vous effectuez des travaux pour lui.

M. Fox: Nous faisons cela avant la fusion, en 1995. C'est exactement de cette façon qu'on fonctionnait avec les autres ministères fédéraux.

Le président: Ce n'est pas nouveau.

M. Fox: Ce ne serait pas nouveau.

Le président: Si le Parlement vous consentait les crédits nécessaires pour que vous puissiez effectuer des travaux de sécurité nationale et renforcer votre infrastructure, et si vous étiez doté de votre propre administration centrale, comme l'Agence des douanes et du revenu du Canada, seriez-vous disposé à accepter une mission de la marine advenant une situation liée à la sécurité nationale? Vous pourriez recevoir un appel d'Esquimalt ou de Halifax annonçant qu'il y a un problème de sécurité nationale, et on pourrait vous demander d'enquêter sur un navire.

M. Fox: Nous avons déjà collaboré avec le MDN dans le passé, dans le cadre d'affaires liées aux drogues et à ce genre de choses. Je ne crois pas que ce serait un problème. Pour ce qui est de la sécurité, les armes légères et l'arraisonnement sont une chose, mais si on parle d'armes de gros calibre, c'est le travail de la marine.

Le président: C'est le travail de la marine.

M. Fox: Oui, mais je ne vois pas cela comme un problème. Nous avons déjà intégré certains de ces aspects sur la côte ouest.

M. Dempsey: Je suis, pour ma part, tout à fait d'accord. Cela se produit déjà aujourd'hui. La marine et la Garde côtière canadienne collaborent probablement davantage aujourd'hui, surtout depuis les événements du 11 septembre, que jamais auparavant. Je ne vois pas un problème avec cela.

Toutefois, ma réaction serait tout autre si on parlait de faire de la Garde côtière canadienne un organe militaire à part entière. On m'entendrait hurler comme un cochon. Je ne crois pas que cela va se produire, et je ne crois pas que personne ici n'envisage cela.

Le président: Personne ici ne l'a suggéré.

Merci beaucoup. Nous avons appris beaucoup de choses. Nous vous remercions d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Si vous avez d'autre documentation, nous vous saurions gré de la faire parvenir au greffier.

La séance est levée.

HALIFAX, Tuesday, September 23, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 9:15 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Good morning. It is my pleasure to welcome you to the Senate Committee on National Security and Defence. Today, the committee will hear testimony on the current situation of our first responders.

My name is Colin Kenny. I am a Senator from Ontario and I chair the committee.

On my immediate left is the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. Senator Forrestall has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons, then as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters and served on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the future of the Canadian Forces.

On the far right of the table is Senator Michael Meighen from Ontario, a successful lawyer and businessman, he was appointed to the Senate in 1990. He has a strong background in defence matters and is Chair of our Subcommittee on Veterans' Affairs. He is also a member of the Senate Committee on Banking, Trade, and Commerce that is examining ways to improve corporate governance.

Beside him is Senator David Smith from Ontario. Senator Smith was a Toronto councillor and deputy mayor. After that, he became a member of the House of Commons and served in the cabinet as Minister of State in the government of Pierre Elliott Trudeau and was appointed to the Senate in the year 2002. He has had a very successful career practising law in Toronto, and he currently serves on the Senate Legal and Constitutional Affairs Committee and the Senate Committee on Rules, Procedures, and the Rights of Parliament.

Beside him is Senator Jack Wiebe from Saskatchewan. Senator Wiebe served as Lieutenant Governor of Saskatchewan and as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly before being appointed to the Senate in the year 2000. Senator Wiebe is a farmer by profession. He is Deputy Chair of the Senate Committee on Agriculture and Forestry and also sits on the Senate Committee on Rules, Procedures, and the Rights of Parliament, and on our Subcommittee on Veterans' Affairs.

On the far opposite end of the table is Senator Tommy Banks from Alberta. Senator Banks is well-known to Canadians as one of our most accomplished and versatile musicians and entertainers. He was appointed to the Senate in the year 2000. Senator Banks is a recipient of a Juno Award, of the Grand Prix du Disque, and of the Order of Canada. Senator Banks is the

HALIFAX, le mardi 23 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense s'est réuni aujourd'hui à 9 h 15 pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, et en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Bonjour. Je vous souhaite la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Le comité doit aujourd'hui recueillir des témoignages concernant la situation actuelle de nos intervenants de première ligne.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis Ontarien et je préside ce comité.

À ma droite se trouve mon éminent confrère le sénateur Michael Forrestall, de Nouvelle-Écosse. Le sénateur Forrestall représente la circonscription de Dartmouth depuis 37 ans, d'abord comme député à la Chambre des communes, puis comme sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il a suivi de près les dossiers de la défense et oeuvré au sein de plusieurs comités parlementaires traitant de ce domaine, dont le Comité mixte spécial sur l'avenir des Forces canadiennes (1993).

En bout table, à droite, se trouve le sénateur Michael Meighen, de l'Ontario, avocat distingué et homme d'affaires en vue, nommé au Sénat en 1990. Il connaît bien les dossiers de la défense et préside notre Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est également membre du Comité sénatorial des banques et du commerce qui examine actuellement les moyens d'améliorer la gouvernance des entreprises.

À côté de lui se trouve le sénateur David Smith, de l'Ontario. Le sénateur Smith a été conseiller municipal de Toronto, et maire adjoint de cette métropole. Élu après cela à la Chambre des communes, il a été ministre d'État dans le gouvernement de Pierre Elliott Trudeau et a été nommé au Sénat en 2002. Il a fait une brillante carrière d'avocat à Toronto, et il est actuellement membre du Comité sénatorial des affaires juridiques et constitutionnelles ainsi que du Comité sénatorial du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

Assis à côté de lui est le sénateur Jack Wiebe, de la Saskatchewan. Le sénateur Wiebe a été lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan, et membre de l'Assemblée législative de cette province avant d'être nommé au Sénat en 2000. Le sénateur Wiebe est agriculteur de profession. Il est vice-président du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, et siège également au Comité sénatorial du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement, ainsi qu'à notre Sous-comité des affaires des anciens combattants.

De l'autre côté, en bout de table également, se trouve le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta. Le sénateur Banks est bien connu des Canadiens qui voient en lui un de nos musiciens les plus accomplis, un homme de spectacle aux multiples talents. Il a été nommé au Sénat en 2000. Le sénateur Banks a été lauréat des Juno Awards, du Grand Prix du Disque et a été fait membre de

Chair of the Senate Committee on Energy, the Environment, and Natural Resources and, currently, that committee is studying nuclear safety and control.

Beside him is Senator Atkins from Ontario. Senator Atkins came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications and with experience as advisor to former Premier Davis of Ontario. Senator Atkins is a member of our Subcommittee on Veterans' Affairs and of the Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. He also serves as Chair of the Senate Conservative Caucus.

Last, but not least, is Senator Jane Cordy from Dartmouth. She is an accomplished educator with an extensive record of community involvement before coming to the Senate in the year 2000. In addition to serving on our committee, she is a member of the Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released a landmark report on health care and that is now studying mental health. She was recently elected Vice-Chair of the Canadian NATO Parliamentary Association.

Our committee is the first permanent Senate committee mandated to examine security and defence.

Over the past 18 months we have completed a number of reports, beginning with "Canadian Security and Military Preparedness". This study, which was tabled in February 2002, examined the major security and defence issues facing Canada.

Then the Senate asked our committee to examine the need for a national security policy. So far, we have released three reports on various aspects of national security. The first, "The Defence of North America: A Canadian Responsibility," was published in September of 2002. The second, "An Update on Canada's Military Crisis: A View from the Bottom Up," was published in November of 2002. The third, and most recent, "The Myth of Security at Canada's Airports," was published in January of 2003.

The committee is continuing its long-term evaluation of Canada's ability to contribute to the security and defence of North America, having heard witnesses relating to coastal defence yesterday. As part of its work, the committee has been holding hearings on the federal government's support of men and women across the country who respond first to emergencies and disasters.

Our hearings today will include witnesses representing first responders from both the Province of Nova Scotia and the Regional Municipality of Halifax. Our first witnesses this morning are representatives of the Halifax Regional

l'Ordre du Canada. Le sénateur Banks préside le Comité sénatorial de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, qui se penche actuellement sur la sûreté et les contrôles en matière nucléaire.

Assis à côté de lui est le sénateur Atkins de l'Ontario. Le sénateur Atkins a été nommé au Sénat en 1986, amenant à ses nouvelles fonctions une grande connaissance de la communication ainsi que l'expérience acquise en tant que conseiller de M. Davis alors que celui-ci était premier ministre de l'Ontario. Le sénateur Atkins est membre de notre Sous-comité des affaires des anciens combattants ainsi que du Comité sénatorial de la Régie interne, des budgets et de l'administration. Il est en outre président du Caucus conservateur au Sénat.

Et, enfin, le sénateur Jane Cordy, de Dartmouth. Éducatrice chevronnée, fortement impliquée dans les affaires communautaires, elle a été nommée au Sénat en 2000. Elle est membre non seulement du notre comité, mais également du Comité sénatorial des affaires sociales, de la science et de la technologie, qui vient récemment de publier un rapport qui fera date dans le domaine des soins de santé et qui se penche actuellement sur le dossier de la santé mentale. Elle a récemment été élue vice-présidente de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent chargé de se pencher sur le dossier de la sécurité de la défense.

Au cours des 18 derniers mois, nous avons rédigé plusieurs rapports, à commencer par «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Cette étude, déposée en février 2002, portait sur les principales questions auxquelles doit faire face le Canada en matière de sécurité et de défense.

Le Sénat a alors demandé à notre comité de se pencher sur le besoin d'élaborer, en matière de sécurité, une politique nationale. Nous avons, jusqu'ici, publié trois rapports sur divers aspects de la question. Le premier, «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne», a été rendu public en septembre 2002. Le second, «Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes: Une vue de bas en haut», a été publié en novembre 2002. Le troisième, le plus récent, «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens», a été publié en janvier 2003.

Le comité poursuit donc son étude des capacités du Canada à contribuer, à long terme, à la sécurité et à la défense de l'Amérique du Nord. Hier, nous avons entendu des témoins qui nous ont entretenu des défenses côtières. Dans le cadre du mandat qui lui a été confié, le comité a procédé à des auditions sur l'appui que le gouvernement fédéral assure aux hommes et aux femmes qui, sur l'ensemble du territoire national, sont appelés à intervenir en première ligne en cas d'urgence ou de désastre. Aujourd'hui, les auditions auxquelles nous allons procéder nous permettront d'entendre des témoins représentant les intervenants de première ligne de la province de la Nouvelle-Écosse ainsi que de la municipalité régionale de Halifax.

Nous entendrons d'abord ce matin les représentants de la municipalité régionale de Halifax. Nous accueillons George McLellan, directeur général. M. McLellan exerce ses fonctions depuis janvier 2002 et amène à l'exercice de ses responsabilités

Municipality. We have with us Mr. George McLellan, Chief Administrative Officer. Mr. McLellan has been in his current post since January 2002 and brings a diverse background of private and public sector experience. Also joining us is Mr. Barry Manuel, Coordinator, Emergency Measures Organization. Mr. Manuel started as a patrol officer with the Dartmouth Police Services and increased his responsibilities until he assumed his current role in 1997. Chief Frank Beazley, Police Chief, Halifax Regional Police, is also here. Chief Beazley joined the Halifax Department in 1970 and was appointed permanently to his current position this past July. As well, we have with us Mr. Peter LePine, Inspector, Halifax Detachment, Royal Canadian Mounted Police, and Mr. Bruce Burrell, Assistant Deputy Chief Director, Halifax Regional Fire Service. Mr. Burrell has over 20 years' experience and is involved in many associations relating to emergency preparedness.

Mr. McLellan, please proceed.

Mr. George McLellan, Chief Administrative Officer, Halifax Regional Municipality: Thank you very much for having us here today to describe for you the array of assets that Halifax Regional Municipality has at its command and discretion in times of difficulty.

The introductions support the fact that HRM has at its disposal the expertise of these individuals sitting with me, who are not only fine professionals but also, with the exception of Inspector LePine, life-long residents of this community. I think we would all agree that emergency measures preparedness is best seen in terms of its teamwork.

Emergency preparedness is not a matter of theory for us here in HRM; it is a matter of experience. We have successfully, we believe, and in the eyes of communities beyond HRM, dealt with, in fact, been tested well by fire, instances in the past. I would like to state that, in support of our presentation here today, we have most of the critical assets involved in our plan.

Mr. George Malec, representing the Halifax Port Corporation, is here today, as is Mr. Carl Yates of the Halifax Regional Water Commission. We have technical support for both police and fire here, as well. The provincial EMO, Mr. Lester, is also here with us. The regional health authority is also represented as is the Emergency Health Services of the Province of Nova Scotia.

HRM is an organized and well-structured municipality. Most of you would be aware of our background. We were an amalgamated city in 1996. We cover a geographic area that is larger than Prince Edward Island and have nearly three times the population of the Province of Prince Edward Island to consider in terms of our plan. We have a strong team and, as I mentioned, an experienced team to respond to emergencies, all of whom have been trained to a national standard at the Canadian Emergency Preparedness College.

une riche expérience accumulée tant dans le privé que dans le public. Nous accueillons également M. Barry Manuel, coordinateur, Organisation des mesures d'urgence. M. Manuel a débuté en tant qu'agent de police au service de police de Dartmouth, se voyant toujours confier davantage de responsabilités, puis étant nommé en 1997 au poste qu'il occupe actuellement. Le chef Frank Beazley, chef de la Police régionale de Halifax, s'est également joint à nous. Le chef Beazley est entré à la police de Halifax en 1970, et il a été nommé à sa tête en juillet dernier. Se joignent également à nous M. Peter LePine, inspecteur au détachement de Halifax de la Gendarmerie royale du Canada, et M. Bruce Burrell, directeur en chef adjoint des services régionaux de lutte contre les incendies de Halifax. M. Burrell travaille dans ce domaine depuis plus de 20 ans et il participe à l'activité de nombreuses associations oeuvrant dans le domaine de la protection civile.

Monsieur McLellan, vous avez la parole.

M. George McLellan, directeur principal, Municipalité régionale de Halifax: Je tiens à vous remercier de l'occasion que vous nous donner de décrire au comité l'éventail des moyens que la municipalité régionale de Halifax est à même de mettre en oeuvre en cas de coup dur.

Les paroles prononcées en guise d'introduction ont indiqué que la MRH peut, en effet, faire appel à l'expertise des personnes assises à mes côtés, des personnes qui non seulement sont spécialistes dans leur domaine respectif mais également qui, à l'exception de l'inspecteur LePine, habitent depuis longtemps notre région. Personne, je pense, ne me contredira si je dis que la préparation des mesures d'urgence est par la force des choses un travail d'équipe.

Dans l'optique de la MRH, la protection civile n'est pas du tout une question théorique; c'est essentiellement une question d'expérience. Nous sommes parvenus, par exemple, à faire face à de graves incendies. Je précise que nous sommes accompagnés ici des principaux responsables de la planification en ce domaine.

M. George Malec, représentant la Société du Port de Halifax, est en effet présent, comme l'est M. Carl Yates de la Commission des eaux de la région de Halifax. Nous sommes également accompagnés de spécialistes de l'appui technique aux services de police et de lutte contre les incendies. Le responsable provincial pour les mesures d'urgence, M. Lester, est lui aussi présent. Les autorités sanitaires régionales sont elles aussi représentées aujourd'hui, comme le sont les services d'urgences de santé de la province de la Nouvelle-Écosse.

La MRH est une municipalité organisée et structurée. La plupart d'entre vous connaissent nos antécédents. Cette municipalité régionale est née d'une fusion remontant à 1996. Le territoire de la municipalité dépasse en superficie celui de l'Île-du-Prince-Édouard et, dans le cadre de notre planification, il nous fait tenir compte d'une population qui est presque le triple de celle de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous disposons d'une solide équipe qui, en cas d'urgence, peut faire jouer la longue expérience acquise par ses membres qui, tous, ont subi au Collège de la Protection civile Canada, une formation conforme aux normes nationales.

Cooperation in multi-governmental and jurisdictional issues to date has been successful for Halifax Regional Municipality in dealing effectively through the agencies I mentioned such as the Halifax Port Corporation, the Halifax International Airport, the RCMP, and provincial and federal EMO agencies. We have been able to deal effectively with emergency situations to date. Those include, as you know, Swissair; 9/11; and a number of critical fire situations in our suburban and rural areas.

In terms of risk assessment, as a municipality with an international port, an international airport, a military presence, and a key role in the provincial and Atlantic economy, we are well aware of the threats posed by terrorism, certainly post-9/11. Transportation of hazardous goods is a characteristic of our community, so we are also concerned with all aspects of chemical, biological, radiological, and nuclear issues. We will address those here today.

There are challenges in front of us, but they are challenges we can meet. One of the issues we will discuss here today, as I am sure you have heard in other locations, relates to funds to purchase equipment, new technologies and, most critically, training. The assets that we have here, key operation staff, as I mentioned, have been trained to the national standard. Emergency management is used in HRM. These standards are vigorously enforced.

Mr. Manuel is a frequent speaker at the college and at other national forums and has been a great resource not just for this municipality but nationally. HRM employees, such as our police and fire representatives, who are here today, often act as guest lecturers in other areas.

As an Atlantic Canadian military centre, we have the advantage of having the Canadian Forces in our community. They are not just here for the broad national purpose. They are citizens, members of our community. We draw on that. They are a strong resource. We have a culture of cooperation, with the ability to focus on the task at hand, and that is represented by the number of people and agencies that are here today to support us. The working relationship within the province has been very positive and effective when dealing with emergency response.

Jusqu'ici, la coopération entre les divers paliers de gouvernement et de compétence a permis à la municipalité régionale de Halifax d'oeuvrer efficacement par l'intermédiaire d'organismes tels que ceux que j'ai évoqués tout à l'heure, la Société du Port de Halifax, l'aéroport international de Halifax, la GRC, et des organismes provinciaux et fédéral de protection civile. Jusqu'ici nous avons été en mesure de réagir efficacement à des situations d'urgence telles que, vous vous en souviendrez, la catastrophe de la Swissair, la tragédie du 11 septembre ainsi que plusieurs graves incendies qui se sont produits dans nos banlieues et dans certaines zones rurales.

Au niveau de l'évaluation du risque, en tant que municipalité qui héberge un port international, un aéroport international et des installations militaires et qui, de plus, joue un rôle essentiel dans l'économie de la province et de la région atlantique, nous sommes conscients des menaces posées par le terrorisme, surtout depuis le 11 septembre. Nous avons, dans notre région, à nous occuper du transport de marchandises dangereuses et nous suivons donc de près tout ce qui concerne le chimique, le biologique, le radiologique et le nucléaire. Autant de questions que nous entendons évoquer ici.

Nous nous trouvons donc face à de nombreux défis, mais de défis que nous sommes à même de relever. Une des questions que nous entendons évoquer aujourd'hui, comme l'ont sans doute évoqué devant vous les représentants d'autres localités, concerne les fonds nécessaires à l'achat de nouveaux équipements, à l'acquisition de nouvelles technologies et, ce qui est peut-être le plus essentiel, aux mesures de formation. Les responsables réunis ici, les principaux acteurs au niveau opérationnel, ont tous subi une formation correspondant aux normes nationales. La municipalité régionale de Halifax a recours aux méthodes de gestion des urgences. Nous veillons au strict respect de ces normes.

M. Manuel est souvent invité en tant que conférencier au collège, ainsi que dans le cadre d'autres organisations nationales et son expertise est appréciée non seulement au sein de notre municipalité mais dans l'ensemble du pays. D'autres fonctionnaires de la municipalité, tels que des membres de nos services de police et de lutte contre les incendies, qui nous accompagnent aujourd'hui, sont, eux aussi, souvent invités ailleurs pour donner des conférences.

Halifax est un des centres du dispositif militaire canadien dans la région de l'Atlantique et c'est pour nous un atout d'accueillir, au sein de notre collectivité, des installations des Forces canadiennes. En effet, ces personnels, en plus de répondre à la mission nationale dont ils sont investis, sont des citoyens à part entière, membres de la collectivité. Nous pouvons compter sur eux. C'est pour nous un atout de très grande importance. Nous avons cultivé l'esprit de collaboration, ainsi que la capacité de se concentrer sur ce qu'il y a à faire, comme témoigne le nombre de personnes et d'organismes qui sont ici à nos côtés. La collaboration professionnelle au sein de la province est solide et c'est elle qui permet de réagir efficacement aux situations d'urgence.

I would point out that the old Spicer Building in Dartmouth, the old police station, is the only place in Canada where the three levels of government have their emergency measures organizations housed in the same location. We managed to pull that off just before 9/11. Five days before 9/11, we finished the build-out, the fit-out, and brought everybody in. We are very thankful for that. The close cooperation between the three levels of government in Canada, I think, is most dramatically illustrated in this community.

With the EMO, we were able to fit-out the building to house the unique emergency measures centre that we have. Additionally, we have our call centre in there. We are now designing the interior of the property to house a joint dispatch. The joint dispatch here in HRM, I believe, again, will be unique in Canada. I know many of you are well familiar with some of the communication difficulties in New York at the time of 9/11. With one dispatch, we will be able to dispatch police, fire, works, and soon, hopefully, water in support. If we need to close roads or do anything in support of our protective service groups, we will be able to do it with one call, one dispatch, and set up site management. If all participants use the trunk mobile radio system, they will all be able to communicate with each other. We are very pleased.

I think that this is a unique Canadian solution. It has been in the design stages and in the works for a number of years and it will be implemented over the next year.

The property is being completed. In one building, not only will we have our three emergency measures organizations, federal, provincial, and municipal, we will have call centre resources as well as the unique dispatch capability that we are offering.

We are not 100 per cent technology-dependent. There are built-in redundancies such as the reduction of paper in the event of complete loss of technological infrastructure.

As Nova Scotians, we like to think that we have a propensity to want to respond to emergencies beyond our jurisdiction, as well. In that regard I would mention the Quebec Ice Storm and the recent fires out West. Nova Scotians and government organizations in Nova Scotia have responded to assist. Our response to critical events has been recognized internationally. We have motivation, and that is driven by our compassion for our neighbouring communities. I think that is one of the things that sets us apart. Our greatest resource is our people and their will.

J'ajoute que le vieil immeuble Spicer, à Dartmouth, l'ancien poste de police, est unique au Canada puisqu'il abrite, sous un même toit, les organisations de mesures d'urgence des trois paliers de gouvernement. Nous sommes parvenus à ce résultat juste avant le 11 septembre. Cinq jours avant cette date, en effet, nous avons achevé les installations extérieures et intérieures, et pu accueillir les personnels et les services. Nous sommes très heureux d'avoir été en mesure de le faire. J'estime que l'étroite coopération entre les trois paliers de gouvernement au Canada est, chez nous, illustrée de façon éclatante.

De concert avec l'OMU, nous avons pu équiper l'immeuble de manière à pouvoir y installer, avec tous les équipements nécessaires, ce centre de coordination des urgences. Nous y avons également installé notre central téléphonique. Nous sommes actuellement en train d'apporter les aménagements intérieurs qu'exige un centre commun des communications. Je crois que ce centre commun sera le premier au Canada. La plupart d'entre vous connaissent bien les difficultés auxquelles ont donné lieu les communications, à New York, le 11 septembre. Avec un centre commun, nous pourrions assurer conjointement l'envoi des équipes de police, de lutte contre les incendies, les travaux publics et bientôt, nous espérons, le service des eaux. Comme cela, si nous avons à fermer des routes ou à prendre d'autres mesures pour soutenir l'action de nos équipes de protection, nous serons capables de le faire avec un seul coup de fil, un seul ordre, et installer, sur les lieux, une cellule de gestion de la situation. Si tous les intervenants utilisent le réseau couplé de radio-communication, nous serons tous reliés et capables de communiquer entre nous. C'est le résultat voulu.

Il s'agit d'un dispositif unique au Canada. On travaille à son élaboration depuis plusieurs années et le tout devrait être en état de fonctionner au cours de l'année qui vient.

L'aménagement de l'immeuble est presque terminé. Dans un seul immeuble, ainsi, nous allons pouvoir réunir non seulement trois organisations des mesures d'urgence, la fédérale, la provinciale et la municipale, mais également disposer d'un central téléphonique ainsi que d'un centre commun de communication.

Nous ne misons pas à 100 p. 100 sur la technologie. En effet, nous y avons intégré un dispositif de redondance permettant de faire face à une panne totale des systèmes technologiques.

Néo-Écossais, nous sommes portés à vouloir intervenir, en cas d'urgence, au-delà même des limites de notre territoire. Je rappelle, à cet égard, que pendant la tempête de verglas, au Québec, et lors des récents incendies qui ont ravagé certaines parties des régions de l'Ouest, des gens et des organisations gouvernementales de Nouvelle-Écosse leur ont prêté main-forte. Notre dispositif de crise jouit d'une réputation internationale. Nous sommes motivés par l'intérêt que nous portons au bien-être des collectivités qui nous entourent. Je crois que c'est une des choses qui caractérisent notre action. Notre principale ressource ce sont nos équipes et la volonté qu'elles savent manifester.

We have created an environment to bring emergency social service agencies, commonly known as second responders, together to assist and augment the traditional first-response agencies. We have a good relationship with the Red Cross and the network of radios stations in communities that have supported us to date.

We have benefited from amalgamation, although there were a few difficult years. However, it has turned out to be an effective structure that has enabled us to perform well. I cannot imagine having to deal with some of the issues that we have had to deal with as four separate communities rather than one in the middle of this geographical area for which we have responsibility.

We are not without our challenges. Our resources do not permit us to capitalize on national training opportunities as much as we would like. Access to a number of the national training programs has declined over the past few years, and that has hampered us.

Though we have a good system for emergency response, emergency preparedness must be balanced with the challenges municipalities face. Halifax Regional Municipality, I think it has to be understood, has the highest reliance in the property tax dollars of any city its size in Canada or in North America. We do about as well as any municipality does with what we have but, unfortunately, emergency measures preparedness is a budget item. It is a high priority. However, we must address a number of issues with the resources we have at hand. Nova Scotia is not a wealthy province.

You have probably visited a number of communities, so you know the streets are not paved in gold. The hearts are gold. We have a needs. If we are to be judged in terms of our challenges, and if we are to be judged in terms of our preparedness, then we must also take into account how level the playing field is with regard to cities such as ours. Those are judgements that I know you will make. We have confidence in your ability to make those judgments.

We greatly appreciate the federal funding that we have available through programs such as JEPP, the Joint Emergency Preparedness Program, JEPP, the Heavy Urban Search and Rescue program, HUSAR, as well as the Chemical, Biological, Radiological and Nuclear program. We have specialists with us today in all of these programs who can address questions as to our preparedness as it relates to these individual programs.

However, the structure of these programs is sometimes such that it is difficult for us to take advantage of them. The requirement to pay 100 per cent of the equipment costs up front and the timing of the repayments negatively impact on our ability

Nous avons mis en place un dispositif permettant en outre de faire appel aux organismes regroupant les services sociaux d'urgence, ceux qu'on appelle en général les intervenants de second rang, qui vont ainsi pouvoir apporter leur aide et leur appui aux organismes qui interviennent traditionnellement en première ligne. Nous entretenons de bons rapports avec la Croix-Rouge et jusqu'ici les chaînes radiophoniques installées dans les diverses collectivités ont marqué leur volonté de contribuer à notre action.

Après quelques années difficiles, la fusion des municipalités fait enfin apparaître ses avantages. La nouvelle structure est en effet plus efficace et facilite nos interventions. J'imagine mal comment l'on ferait si l'on devait avoir affaire à quatre municipalités distinctes au lieu d'une seule au milieu de cette zone géographique qui relève de notre compétence.

Certes, certaines difficultés subsistent. Le niveau de nos ressources ne nous permet guère de profiter autant que nous aimerions pouvoir le faire des possibilités de formation à l'échelle nationale. En effet, l'accès à un certain nombre de programmes nationaux de formation a baissé au cours des dernières années et cela nous a posé quelques difficultés.

Bien que nous ayons instauré un bon dispositif d'urgence, il est clair que les mesures préparatoires doivent aussi tenir compte des défis auxquels doivent faire face les municipalités. Il faut se rappeler que la municipalité régionale de Halifax compte sur la taxe foncière plus que toute autre ville de taille comparable au Canada ou en Amérique du Nord. Compte tenu des moyens dont nous disposons, nos résultats n'ont rien à envier aux autres municipalités, mais, malheureusement, la protection civile est un poste budgétaire prioritaire et il nous faut en même temps, avec les ressources dont nous disposons, nous occuper de toutes les autres questions qui appellent notre attention. Or, la Nouvelle-Écosse n'est pas une province riche.

Sans doute vous est-il arrivé de vous rendre dans certaines de nos localités et vous avez donc pu constater qu'on n'y roule pas sur l'or. Nos habitants ont bon coeur. Nos administrations ont des besoins. Si l'on entend nous juger à l'aune des défis auxquels nous devons répondre, à l'aune de notre dispositif de protection civile, eh bien je crois qu'il convient de tenir compte des disparités de situation qui marquent des villes telles que la nôtre. Je m'en remets, à cet égard, à votre discernement.

Nous sommes heureux d'avoir accès aux financements fédéraux fournis dans le cadre de programmes tels que le Programme conjoint de protection civile (PCPC), le programme de Recherche et de sauvetage en milieu urbain à l'aide d'équipement lourd (RSMUEL), ainsi que le programme chimique, biologique, radiologique et nucléaire. Nous sommes accompagnés de spécialistes de ces divers domaines, qui pourront répondre à toute question concernant les mesures préparatoires que nous avons prises dans le cadre de ces divers programmes.

Je précise, cependant, que ces programmes sont parfois structurés d'une telle manière qu'il nous est difficile d'en profiter. En effet, l'exigence nous imposant d'acquitter, au départ, l'intégralité du coût des équipements, et le calendrier des

to budget. As well, changing program guidelines and requirements are a source of frustration for our municipality as I am sure it is for others.

In order to deal with emergency preparedness at a higher level and with funding equipment purchases, this municipality and others need sustainable funding after the purchasing process. The federal government needs to be aware, and we would appreciate registering this comment firmly, of the peripheral issues surrounding federal emergency measures organizations cost-sharing programs.

There needs to be a continuation of provincial and federal emergency management training. This includes the formulation of national standards of emergency management and the promotion of consistent standards that will enable municipalities to provide a dependable level of response across Canada that will provide more overall national security. For example, a HUSAR team trained in Halifax should be able to plug into an emergency in Vancouver when required. This is an uncertainty at present.

HRM enjoys a strong presence in federal, provincial, and municipal agencies, as can be seen here today. However, that presence means it is imperative that there be clarity in the jurisdictional roles.

For example, if a container ship — and this is not unlikely since we have seen this situation in the past year — is brought into the harbour with a burning container on it, who is responsible for putting the fire out? What happens if the agency responsible does not have the capacity to deal with the problem? Here in Halifax, we have been able to rise above these issues based upon the goodwill and the common sense of the people that we have to rely upon. This cannot be presumed to be the case in all conditions and at all times in the future.

That concludes our remarks, Mr. Chair. We would be prepared to entertain any questions you may have.

Senator Cordy: Thank you very much, Mr. McLellan, for a most comprehensive outline of the types of things that are being done in Halifax Regional Municipality.

I had some prepared questions but during the course of your remarks, some other questions came to mind. You told us that access to national training has declined. Is there a reason for that?

Mr. McLellan: Senator Cordy, I would ask Mr. Manuel to help with that.

Mr. Barry Manuel, Emergency Measures Organization Coordinator, Halifax Regional Municipality: Over the years, the college itself has had a declining number of course enrolments, and I am not sure why. However, the issue is that we have to get

remboursements nuisent à nos prévisions budgétaires. Les changements apportés aux lignes directrices et aux exigences propres aux divers programmes sont également, pour notre municipalité comme, j'en suis sûr, pour beaucoup d'autres, une source de tracas.

Afin de pouvoir assurer encore un meilleur niveau de protection civile, et financer les achats d'équipements, notre municipalité — et en cela elle n'est pas la seule — doit pouvoir bénéficier de financements qui se poursuivent au-delà de l'achat des équipements nécessaires. Le gouvernement fédéral doit, je le souligne, tenir compte des difficultés connexes que soulèvent les programmes de partage de coûts instaurés par les organisations fédérales de mesures d'urgence.

Il faut assurer la continuité de la formation provinciale et fédérale en matière de gestion des urgences. Cela passe par l'élaboration de normes nationales qui vont permettre aux municipalités d'assurer, sur l'ensemble du territoire canadien, un niveau de réaction fiable, contribuant par là même à une amélioration de la sécurité nationale. Ainsi, par exemple, une équipe RSMUEL formée à Halifax devrait pouvoir, en cas d'urgence, s'intégrer aux équipes de Vancouver. Or, à l'heure actuelle, il n'est pas certain que cela soit possible.

Comme on peut le constater ici, la municipalité régionale de Halifax est bien pourvue en organismes fédéraux, provinciaux et municipaux. Cela, par contre, exige beaucoup de clarté et de précision au niveau de la répartition des rôles et des compétences.

Si, par exemple, un navire porte-conteneurs — hypothèse qui n'a rien d'in vraisemblable étant donné ce qui s'est passé l'année dernière — entre dans le port avec un conteneur en feu, à qui appartient-il d'éteindre l'incendie? Que se passe-t-il si l'organisme à qui la tâche incombe n'a pas les moyens de s'en occuper? À Halifax, nous sommes parvenus à surmonter ce genre de difficulté en raison de la bonne volonté et du bon sens des personnes sur lesquelles nous devons compter. Mais, on ne peut pas être certain qu'il en sera toujours ainsi à l'avenir.

Monsieur le président, si vous le voulez bien, je vais m'en tenir là. C'est très volontiers que nous répondrons aux questions que vous pourriez vouloir nous poser.

Le sénateur Cordy: Merci, monsieur McLellan, de cet exposé très complet sur le genre de mesures prises en ce domaine par la municipalité régionale de Halifax.

J'avais en effet préparé quelques questions, mais votre exposé m'en a inspiré d'autres. Vous avez tout à l'heure évoqué une baisse d'accès aux moyens nationaux de formation. Comment expliquer cela?

M. McLellan: Sénateur Cordy, permettez-moi de demander à M. Manuel de vous répondre sur ce point.

M. Barry Manuel, coordonnateur de l'Organisation des mesures d'urgence, Municipalité régionale de Halifax: Au cours de ces dernières années, le collègue a constaté une baisse du nombre des inscriptions, et je ne sais pas vraiment quelle en serait la cause. Ce

our people trained to a standard and the way to do that is by enrolment. Over the last couple of years there have been fewer opportunities to encourage people to attend the college.

My impression is that there does not seem to be the same federal drive to encourage training. There are fewer courses available each year. I think there are fewer courses this year than there were last year.

Senator Cordy: How would you solve this problem?

Mr. Manuel: It is a resource issue. Resources must be allocated to training across Canada. We cannot just ask the existing staff to offer more courses. A higher emphasis must be placed on training. We must develop a standard, a national emergency standard, an on-site management or incident management standard, and then train to that standard.

Senator Cordy: This is an area where the federal government should provide more resources for training.

Mr. Manuel: Most definitely.

Senator Cordy: In your presentation, Mr. McLellan, you talked about the need for national standards. Are you saying that the federal government should take the lead role in providing the venue for training for people so that there will be a national standard?

Mr. McLellan: Yes. One of the other points that we sought to make was related to the ability to plug in to other situations. This is a diverse country. Our dollars will have more impact, more power, if we have standardized training so that we can move people to the site of the problem. It may not be immediate, but in a sustained situation, it would be a great benefit.

Senator Cordy: In the past few years we have had a number of situations where people from one area of the country have travelled to another area to help out in emergency situations.

Mr. McLellan: That is correct.

Mr. Manuel: If you create a national standard and train to that standard, the person who passes the requirements of the training will have a valuable skill. That is an asset to the person. It is an asset to the municipality. It is also an asset to the province and the country.

If a person who has trained to be a member of a CBRN team is asked to go to an area that does not use the same standard, then that person will have trouble working because he or she does not know the rules of the road in that particular local community. That is why I would emphasize that we must create national standards in training. Then we will be able to say that everyone is trained, to a degree, to the same standard. When they are required to work in any part of Canada, they will expect to hear the same terminology. By way of example, I am certain you often have

qu'il faut, cependant, c'est que nos équipes puissent bénéficier d'une formation uniforme telle que celle dispensée au collège. Au cours de quelques dernières années, on a été moins à même qu'avant d'encourager les gens à s'y inscrire.

J'ai l'impression que le fédéral favorise moins aujourd'hui ce genre de formation. Chaque année, on constate également une baisse du nombre des cours offerts. Je crois qu'en effet, cette année encore, il y a moins de cours que l'année dernière.

Le sénateur Cordy: Comment réagir à cela?

M. Manuel: C'est essentiellement une question de ressources. Il faut que, dans l'ensemble du Canada, on débloque les ressources nécessaires à la formation. On ne peut pas simplement demander aux équipes pédagogiques de multiplier les cours. Il faut attacher davantage d'importance à la formation. Il nous faut en outre élaborer des normes nationales en matière d'interventions d'urgence, des normes nationales en matière de gestion des incidents et faire en sorte que la formation soit dispensée d'une manière conforme à ces normes.

Le sénateur Cordy: Il s'agit donc d'un domaine où le gouvernement fédéral devrait consacrer davantage de ressources.

M. Manuel: Très certainement.

Le sénateur Cordy: Dans votre exposé, monsieur McLellan, vous avez évoqué la nécessité d'élaborer des normes nationales. Est-ce à dire que le gouvernement fédéral devrait prendre l'initiative et fournir un lieu de formation qui permettrait de s'aligner sur une norme nationale?

M. McLellan: Oui. Une chose qui nous paraît importante est cette capacité d'intervenir dans diverses parties du territoire. La diversité est un des traits caractéristiques de notre pays. Nos ressources iront plus loin si, grâce à l'existence d'une norme nationale, nous sommes capables de projeter nos équipes là où le besoin s'en fait sentir. En cas d'urgence qui perdure, une telle capacité serait des plus utiles.

Le sénateur Cordy: Au cours des quelques dernières années, plusieurs situations sont survenues à l'occasion desquelles des gens d'une région du pays se sont rendus dans une autre région pour apporter leur aide en cas d'urgence.

M. McLellan: C'est exact.

M. Manuel: Si vous instaurez une norme nationale, et que toute la formation dispensée doit y être conforme, les gens ayant la formation en question vont disposer d'aptitudes très utiles. Elles seront certes utiles pour les intéresser, mais également utiles à la municipalité, à la province et à l'ensemble du pays.

Supposez qu'une personne qui a reçu une formation CBRN doive se rendre dans une région où prévaut une norme différente, il va y avoir des difficultés étant donné qu'elle ignorera les règles en vigueur dans cette localité. C'est bien pour cela que j'insiste sur la nécessité d'élaborer, en matière de formation, des normes nationales. On sera certain alors que la formation de tous respecte une même norme. Ainsi, ceux qui doivent intervenir sur n'importe quel point du territoire national, connaîtront déjà la terminologie employée. Il vous est sans doute déjà arrivé d'éprouver quelque

trouble with acronyms as you go across the country. If you go to another community and you use different terminology, it can mean a different thing, and that will affect the response.

Senator Wiebe: Is part of the problem related to standards the result of the fact that we are a confederation with 10 provinces and each province has different standards and jurisdictions?

Mr. Manuel: Partially. It is also partially because, over the years, the federal government has allowed the provinces to take on some of the training. You could have 10 separate training departments in 10 separate provinces doing a wonderful job, but not necessarily to the same level and using the same terminology. It would help if we had a federal standard that they could follow.

The Chairman: If I may, Senator Cordy, just to put a footnote on that, we have adduced evidence from other municipalities that have argued against common standards. They told us that they have unique situations, unique problems, and that they need unique equipment. They rejected a cookie-cutter approach. I will leave you with that thought.

At some point we will have to square the circle on this, and we would be happy if you could help us square this circle.

Senator Cordy: In that light, how do you view the federal Office of Critical Infrastructure, Protection, and Emergency Preparedness? How does that fit into what HRM is doing?

Mr. Manuel: I look at the federal OCIPEP in several lights. First of all, at a local federal level, that office is a tenant in our building. It is next door to my office. I have a very good working relationship with those people. In an emergency response, I have had excellent working relationships with them from a local point of view.

However, I would think of splitting the federal office into two parts: the regulatory part, the part that makes the laws and regulations; and the training part. I would like to keep them separate.

The only issue I have ever had with OCIPEP arises when people from the federal agencies, people from away, come in and suggest ways of doing things, not necessarily knowing the local conditions, and that goes back to your cookie-cutter approach.

Senator Cordy: It goes back to what Mr. McLellan said. It certainly helps having the three levels of government under one roof. It allows for greater cooperation among the three.

difficulté au niveau des sigles employés dans les diverses régions du pays. En effet, d'une communauté à l'autre, la terminologie peut changer, le même sigle peut vouloir dire autre chose et cela va affecter la rapidité ou l'efficacité des interventions.

Le sénateur Wiebe: Le problème en matière de normes provient-il en partie du fait que nous vivons dans une confédération de 10 provinces, chacune d'entre elles appliquant des normes différentes et ayant son propre échelonnement des compétences?

M. Manuel: En partie. Mais cette situation est également en partie due au fait qu'au cours des ans le gouvernement fédéral a permis aux provinces d'assumer une partie de la formation. Les 10 provinces peuvent ainsi chacune posséder des établissements de formation parfaitement valables, mais la formation dispensée ici et là ne serait pas nécessairement d'un même niveau ou fondée sur une même terminologie. Il serait donc bon qu'il existe en ce domaine une norme fédérale sur laquelle chacun pourrait s'aligner.

Le président: Permettez-moi, sénateur Cordy, une petite précision à cet égard. D'autres municipalités se sont prononcées ici contre l'adoption de normes communes. Elles ont fait valoir que leur situation est particulière, qu'elles éprouvent des problèmes qui sont, eux aussi, particuliers et qu'il leur faut donc un équipement adapté à la situation. Elles s'opposent à une approche uniforme. Je tenais tout simplement à le rappeler.

Nous allons finir par devoir trancher et nous espérons que vous nous aiderez à le faire.

Le sénateur Cordy: Cela étant, que pensez-vous du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile? Comment son action s'articule-t-elle avec les mesures prises par la municipalité régionale de Halifax?

M. Manuel: Je peux me prononcer sur le BPIEPC fédéral sous divers angles. D'abord, disons que cet organisme et l'un des locataires de notre immeuble. Leurs locaux jouxtent mon bureau. J'entretiens avec les membres de cet organisme de très bonnes relations professionnelles. À l'échelon local, au niveau des interventions d'urgence, nous collaborons étroitement.

On pourrait, par contre, envisager de scinder cet organisme fédéral en deux: la partie réglementaire, c'est-à-dire celle qui a pour tâche d'élaborer des lois et des règlements; et la partie formation. Il me semble qu'il s'agit là de deux choses qui devraient être séparées.

La seule difficulté vis-à-vis le BPIEPC survient lorsque des représentants d'organismes fédéraux, dépêchés sur place, arrivent et commencent à vous dire comment procéder, sans pour cela être nécessairement au fait des conditions locales. On en revient à ce qu'on disait tout à l'heure au sujet d'une approche uniforme.

Le sénateur Cordy: Ça nous ramène un peu à ce que M. McLellan disait tout à l'heure. Il semble effectivement très utile d'abriter sous un seul toit les trois paliers de gouvernements. Cela facilite la coopération.

Mr. Manuel: You would not believe how good that, in fact, is. I know that, if something goes wrong, the federal and provincial people are behind me.

Senator Cordy: We have in some areas that a municipality is not even aware of what OCIEP can do. However, in your case, having them next door, means that the lines of communication would be much more open.

Mr. Manuel: This situation is not unique to us. We had a relationship with the federal government when the organization was called Emergency Preparedness Canada. That was long before they moved in with us.

It behooves us as a community to make sure we know where the resources and the help are located. We know we cannot do it alone. The provincial government helped us in the past. We know that there is a federal government behind them and there is a system in place. We use the system to our advantage.

Senator Cordy: I will leave training aside, but I will keep in mind your suggestion.

You talked about communication. When we were speaking to people in Edmonton, they told us that they have the ability to take over television or radio stations in an emergency in order to give out information. Do you have this same ability in this region?

Mr. Manuel: No. That is something that is available in the United States. It is available in certain areas of Canada. I believe Alberta has a system. We do not have that. Two years ago, a company suggested that we do this through the CRTC. That request was denied at that time. However, we supported the concept back then, and we still support it. We have other ways of communicating with the public, but we cannot just press one button and talk to all radio stations or television stations at the same time. That is an alert system, which is not available in Nova Scotia.

Senator Cordy: Why did CRTC turn it down?

Mr. Manuel: I do not know the answer to that. I know it was turned down.

Senator Cordy: How would you communicate an emergency to people?

Mr. Manuel: There are several ways. We have a public information system that we use. We will go to media. There is a commercial FM radio station in Halifax now that allows direct air broadcasts. We have the ability to communicate with them directly 24 hours a day and go direct to air with a broadcast.

M. Manuel: On s'imagine mal l'avantage qui en découle effectivement. Je sais, par exemple, que si un problème surgit, je peux compter sur les équipes fédérales et provinciales.

Le sénateur Cordy: Dans certaines régions, les municipalités connaissent mal les moyens susceptibles d'être mis en oeuvre par le BPIEPC. En ce qui vous concerne, le simple fait d'être logés dans un même immeuble, facilite énormément les communications.

M. Manuel: En cela, nous n'avons rien d'unique. Nous entretenons d'excellents rapports avec le gouvernement fédéral lorsque l'organisation des mesures d'urgence s'appelait Protection civile Canada. Or, c'était bien avant qu'il n'emménage dans le même immeuble.

Il nous appartient, en tant que collectivité, d'être fixée sur les ressources et les secours disponibles. Nous sommes parfaitement conscients du fait que nous ne pouvons pas agir seul. Dans le passé, le gouvernement provincial nous a prêté main-forte. Nous savons que, derrière le gouvernement provincial, il y a le gouvernement fédéral et tout un dispositif. Nous tirons parti de cela.

Le sénateur Cordy: Tout en tenant compte de vos suggestions concernant la formation, je voudrais maintenant passer à autre chose.

Vous avez également parlé de communication. Lors de nos entretiens, à Edmonton, on nous a dit qu'en cas d'urgence les autorités de la ville étaient en mesure d'assumer le contrôle des postes de radio et de télévision afin de diffuser les bulletins d'information à l'intention du public. Dans votre région, cela vous est-il possible?

M. Manuel: Non. Cela est possible aux États-Unis. Cela est également possible dans certaines régions du Canada. Je crois savoir que l'Alberta en a les moyens. Ce n'est pas notre cas. Il y a deux ans, une entreprise nous avait proposé d'installer un tel système par l'intermédiaire du CRTC. Or l'autorisation avait été refusée. Nous y étions nous-mêmes favorables à l'époque, et nous le sommes encore. Cela dit, nous avons d'autres moyens de communiquer avec le public, mais nous ne sommes pas en mesure, en appuyant sur une touche, de communiquer simultanément par l'intermédiaire de toutes les stations de radio et de télévision. Il s'agit là d'un système d'alerte qui n'existe pas en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Cordy: Pourquoi le CRTC a-t-il refusé de donner son aval?

M. Manuel: Je n'en connais pas la raison. Je sais simplement que cela a été refusé.

Le sénateur Cordy: Mais alors, en cas d'urgence, comment communiquer avec le public?

M. Manuel: Il y a pour cela plusieurs moyens. D'abord, nous avons un système d'information du public. Nous nous adressons aux médias. Il existe actuellement, à Halifax, une station radio privée en MF qui nous permet de nous adresser en direct sur les ondes. Nous pouvons communiquer avec eux 24 heures sur 24 et diffuser des informations en direct.

Part of our communications, our public information system, includes educating the public so that, in times of emergency, they know to check particular channels. We will actually broadcast from the site.

Mr. McLellan: In our experience, we have a subset problem in terms of communication. That involves communicating with the people directly affected within the general community. It is often a challenge. Some people have been concerned when doing the post-review of how we have handled events here in the past. They have seen the situations through those mediums and not directly from our point of view. We do try to keep a balance, in terms of dealing with those directly affected as well as the general public.

We also have a commercial product of which you may be aware called “CityWatch” that we are introducing in the community. The police use it now to track sexual offenders. It is a two-way communication system. We code in different bases of communities. We have a population that has shown some interest. We can send out a message by simply pushing a button. We also have incoming communication through “CityWatch.” We can exchange messages very quickly through “CityWatch,” which we are increasingly viewing as a valuable tool which allows us to keep the community informed of current conditions.

The Chairman: What are your communications plans in the event of a power failure?

Mr. Manuel: Communications with the general public?

The Chairman: Yes.

Mr. Manuel: Currently, we have a program in place. We rely strongly on the use of amateur radio operators to inform the public. We have a program in place where we will put an amateur radio person in our operations centre, which has a backup generator. We will put amateur radio people in the metro radio stations, which all have backup generators, and we can communicate our message, through amateur radio or radio, from our operations centre. We will communicate with the radio stations and then they can broadcast because their stations have backup power. The transmitter sites also have backup power.

The Chairman: Do you have any information as to how many people have battery-powered radios?

Mr. Manuel: When I speak anywhere, I always touch on the subject of battery-powered radios. My question to you this morning is: How many of you have battery-operated radios at home? If you do have one, you are supposed to change the

Une partie de notre effort de communication, dans le cadre de ce système d’information du public, consiste à faire savoir à la population qu’en cas d’urgence il faut écouter tel ou tel poste. En fait nos informations seraient transmises directement du lieu de l’incident.

M. McLellan: L’expérience nous enseigne que la communication comporte un certain nombre de sous-problèmes. Il s’agit, en effet, de pouvoir entrer en communication directe avec les personnes directement touchées par telle ou telle situation. Or, souvent cela est difficile. Dans le cadre des analyses menées a posteriori, certains se sont interrogés quant à la manière dont nous avons, par le passé, réagi à certaines situations. Ainsi, la situation était analysée non pas à partir de notre optique à nous, mais à partir des informations qui avaient été diffusées. Nous essayons donc de maintenir un équilibre entre l’information du public en général et l’information des personnes les plus directement touchées.

Une entreprise privée propose le système dénommé «CityWatch». Nous le mettons actuellement en place au sein de la collectivité. La police l’utilise déjà pour suivre les délinquants sexuels. Il s’agit d’un système de communication deux directions. Les divers secteurs géographiques sont codés. La population a manifesté un certain intérêt pour cela. Il nous est possible, en appuyant sur une simple touche, de transmettre un message. «CityWatch» nous permet également de recevoir des communications. Nous pouvons donc, par l’intermédiaire de ce système, échanger des messages très rapidement. Cet outil nous semble de plus en plus utile puisqu’il nous permet de tenir la population au courant de ce qui se passe.

Le président: En cas de panne d’électricité, comment assurerez-vous les communications?

M. Manuel: Avec la population?

Le président: Oui.

M. Manuel: Nous avons mis en place un programme adapté. Nous aurions principalement recours aux radioamateurs pour informer la population. Il est prévu, dans le cadre de ce programme, d’installer, dans notre centre des opérations, un radioamateur, puisque nous avons une génératrice de secours. Nous installerions également des radioamateurs dans toutes les stations de radio de la ville puisqu’elles disposent, elles aussi, de génératrices de secours. Ainsi, à partir de notre centre des opérations, nous pourrions communiquer avec le public, soit par radioamateur soit par les ondes des radios privées. Nous entrerions en contact avec les stations de radio qui, elles, pourront assurer la diffusion des informations étant donné qu’elles sont toutes équipées de génératrices. Les stations de transmission sont elles aussi munies de génératrices.

Le président: Savez-vous à peu près combien de personnes ont des radios alimentées par piles?

M. Manuel: À chaque fois que j’ai l’occasion de prendre la parole quelque part, je ne manque pas d’évoquer la question des radios à piles. Or je vous pose la question: combien d’entre vous possédez, à la maison, une radio à piles? Si vous en avez une, il

batteries every year, once a year, and you are supposed to test them. That is the concept. Everywhere I go I try to get that message across.

Senator Cordy: To follow along this line of questioning, how do you get the information to people? You gave a clear message this morning and, hopefully, that message will get out.

As you know, a number of years ago there was a horrific explosion in Toulouse, and one of the problems that they had was related to the reaction of the public. There was a rush of people trying to get to the site of the explosion, which caused traffic jams and the emergency vehicles were unable to get to the site. How can we train the public? Human nature, being what it is, we tend not to worry about details until a crisis occurs.

I do not have a battery-operated radio, so I am guilty, but I guess I could sit in my car and listen.

How can we prepare the general public? What can we do? Should we use the school system or public hearings? What exactly should we do?

Mr. Manuel: I could answer that in one word and then elaborate. The word is, "partnerships." We partner with agencies, such as the Red Cross, which have public preparedness programs; and the fire service, which has a fire prevention program. You create the message and you make sure that it gets out there, so that people know what to do in an emergency.

Every family should have an emergency plan. What do you do if you have to leave the house? What do you do if you cannot get back into the house and you are at school? We had a fire here two years ago. The fire occurred during the daytime. It was a forest fire in a populated area. The area was easy to evacuate because hardly anybody was home. The problem arose when people had to get home. Where were they to meet? Those are issues that we face each day. We are trying to solve these problems through partnerships.

HRM has a program that deals with these questions. It is a resource-based program and it needs resources. We are working with volunteers. Again, it is a matter of formulating the message and then using various partners to spread it.

Senator Cordy: Have you done it through the school system? I know the police have done a great job in teaching kids the emergency number, 911. The fire departments have done a great

faut changer les piles tous les ans, et en vérifier l'état une fois par an. C'est cela l'idée. Je ne manque jamais une occasion de le rappeler.

Le sénateur Cordy: En restant sur le même sujet, comment informer le public? Ce matin, vous avez exposé très clairement l'état de la question, et l'on espère que cette information sera largement diffusée.

Comme vous le savez, il y a quelques années, Toulouse a été ébranlée par une énorme explosion. Un des problèmes qui s'est posé se situait au niveau de la réaction du public. Un grand nombre de personnes ont immédiatement convergé vers le lieu de l'explosion, ce qui a créé des embouteillages, les véhicules d'urgence ne parvenant pas à se frayer un chemin. Comment assurer, sur ce point, la formation du public. La nature humaine étant ce qu'elle est, on a tendance à attendre qu'une catastrophe se produise pour se soucier des détails.

N'ayant pas de radio à piles, je suis moi-même fautive, mais j'imagine que je pourrais toujours écouter la radio dans ma voiture.

Comment assurer la préparation de l'ensemble de la population? Comment procéder? Convierait-il d'agir par l'intermédiaire du système scolaire ou de réunions publiques? Que convierait-il de faire, au juste?

M. Manuel: Permettez-moi de répondre en un mot, puis de développer un peu l'idée. Le maître-mot c'est «partenariat». Nous avons formé des partenariats avec des organismes tels que la Croix-Rouge, qui ont instauré des programmes de protection civile; il y a également le service de lutte contre les incendies qui a un programme de prévention en ce domaine. Il s'agit de rédiger un message et d'en assurer la diffusion afin que la population sache comment se comporter en cas d'urgence.

Chaque famille devrait avoir un plan d'urgence. Que faire si l'on est obligé de quitter la maison? Comment procéder s'il vous est impossible de rentrer chez vous et que vous vous trouvez encore à l'école? Il y a deux ans, il y a eu ici un incendie. Cet incendie s'est déclaré pendant la journée. Il s'agissait d'un feu de forêt dans une zone peuplée. L'évacuation a été facile étant donné que presque tout le monde était sorti. Le problème s'est posé, cependant, lorsque les gens ont dû rentrer chez eux. Où se rencontrer? Il s'agit là de problèmes auxquels chaque jour nous pouvons être confrontés. Nous tentons de les résoudre dans le cadre de partenariats.

La municipalité régionale de Halifax a instauré un programme pour y faire face. Il s'agit d'un programme faisant appel à certaines ressources, ces ressources en étant la base même. Nous travaillons avec des bénévoles. Encore une fois, il s'agit de rédiger un message et de le diffuser par l'intermédiaire des divers partenaires.

Le sénateur Cordy: Avez-vous eu recours pour cela au système scolaire? Je sais que la police a réussi à faire apprendre aux enfants le numéro d'urgence, le 911. Le service des pompiers a

job in teaching kids that they must have an escape route from their homes. Kids take the maps home and get their parents to cooperate. Have you gone that route?

Mr. Manuel: Not yet. It is something we would like to do.

Senator Cordy: Clarity in jurisdictional matters was an issue that arose. Who is in charge? Mr. McLellan, in his comments said that this is certainly a concern. How do you determine who is in charge? As you mentioned, we have so many jurisdictions within HRM. We have a huge military component; a police component; a fire department component, and so on. How do you decide who is in charge?

Mr. Manuel: Initially, we try to do it by consensus. When we have an event, we try to determine the jurisdiction from the first responders, and that is based on what we know and where the incident is occurring. We have some unique jurisdictions. We have First Nations jurisdictions, and we have other areas where we have to be cognizant of jurisdiction. Most of the time, it is not an issue, but occasionally we do have to make that determination. We will select a lead agency. Based on past actions, it is normally done on the scene by the responding agencies.

Senator Cordy: Is there a way to pre-determine who will be in charge? Are you doing it the best way?

Mr. Manuel: You can pre-determine who will be in charge. That is part of our determination process. It is based on: Where did the incident happen? Did it happen on water? Did it happen on land? Did it happen on federal government land? Did it happen on municipal land? That forms the basis of our consensus.

Senator Cordy: During the blackouts or the power failures, people could not get gasoline because it could not be pumped out of the tanks. Are there gas stations with generators? You told us that the radio stations and television stations all have generators for communication purposes. How would emergency vehicles get access to gasoline?

Mr. Manuel: We have our own gasoline supplies. We can go so many days without replenishing our gasoline supplies. Our gasoline pumps are attached to backup power. In addition, we have arrangements with the field suppliers to have so much fuel on stand-by for us should we need it. That gives us time to use our fuel, bring fuel in from away if we have to, and still have fuel as backup.

également réussi à apprendre aux enfants qu'il leur faut savoir comment quitter leur maison en cas d'urgence. Les enfants ramènent chez une carte géographique et obtiennent la participation de leurs parents. Avez-vous procédé ainsi?

M. Manuel: Pas encore. C'est effectivement quelque chose que nous aimerions faire.

Le sénateur Cordy: La clarté et la précision en matière de répartition des compétences est également une question qui a été posée. Qui sont les responsables dans telle ou telle situation? Dans son exposé, M. McLellan a dit que cela pouvait effectivement poser problème. Comment décider qui assumera le commandant des opérations? Comme vous le disiez tout à l'heure, il y a, au sein de la municipalité régionale de Halifax, de nombreux paliers de compétence. Nous avons un élément militaire très conséquent. Un élément policier; un service de lutte contre les incendies, et cetera. Comment décider qui assurera la direction des opérations?

M. Manuel: Au départ, nous tentons de procéder par consensus. En cas d'incident, nous essayons de situer la compétence des intervenants de première ligne, en fonction des informations que nous recevons et du lieu de l'incident. Or, il existe des paliers particuliers de compétence. Il y a, en effet, des zones relevant de la compétence des Premières nations ainsi que d'autres zones où il y a lieu de tenir compte de la répartition des compétences. La plupart du temps, cela ne pose aucun problème, mais il faut parfois préciser les choses. Ainsi, la direction des opérations peut être confiée à tel ou tel organisme. Dans le passé, cela était normalement décidé sur les lieux mêmes de l'incident par les organismes intervenants.

Le sénateur Cordy: N'y a-t-il pas moyen de décider à l'avance qui sera chargé des opérations? Votre manière de procéder est-elle la meilleure?

M. Manuel: On peut décider à l'avance qui sera chargé des opérations. Cela fait effectivement partie de notre processus décisionnel. On tient compte des considérations suivantes: où a eu lieu l'incident? s'est-il produit sur l'eau? s'est-il produit à terre? s'est-il produit sur des terres fédérales? ou sur des terres municipales? C'est sur ce genre de considérations que se fonde notre consensus.

Le sénateur Cordy: Lorsqu'il y a eu des pannes d'électricité, les gens ne pouvaient pas se procurer d'essence car les pompes ne fonctionnaient pas. Y a-t-il des stations services équipées d'une génératrice? Vous disiez tout à l'heure que les stations de radio et de télévision ont des génératrices leur permettant d'assurer la communication. Comment les véhicules d'urgence pourraient-ils être alimentés en carburant?

M. Manuel: Nous avons nos propres réserves de carburant. Il nous est possible de fonctionner pendant un certain nombre de jours sans avoir à nous réapprovisionner. Nos pompes à essence sont alimentées par des génératrices. En outre, nous avons conclu avec les fournisseurs des arrangements en vertu desquels certaines quantités de carburant nous sont réservées. Cela nous permet donc d'utiliser le carburant que nous avons sous la main, puis d'en faire venir d'autre si cela nous est nécessaire, tout en conservant une réserve.

Senator Forrestall: The uniqueness, I think you referred to it, Mr. McLellan, of our community is such that we, perhaps, require a unique bus driver. I think we are all familiar with the events of 1917, the events of 1945, all the way to the Swissair tragedy, and everything in between. You have a line of boats for your harbour in Shearwater, an oil refinery, a large autoport, and a very active fishing community. You also have the Canadian Navy or two-thirds of it as residents. You have quite a mixture.

How many mobile units do you have to deal with contamination or, perhaps I should say, decontamination? How many centres do you have?

Mr. Bruce Burrell, Assistant Deputy Chief Director, Halifax Regional Fire Service, Halifax Regional Municipality: Currently, within HRM we have a mobile decontamination unit. The unit, itself, is not used for decontamination but carries the supplies that can be set up in the field. In fire services, we are also capable of putting together mass decontamination capability by using a modified design of fire hoses, ladders, and tarpaulins in order to run mass decontamination through.

As well, the Province of Nova Scotia has recently acquired some assets through CBRN funding which was made available through OCIPEP and that will allow for four or five mass decontamination units. Those units are air inflatable and heated. Those will be strategically deployed throughout the province, but they could be pulled into one municipality if there were a requirement to do so.

Senator Forrestall: Are they highly mobile?

Mr. Burrell: Yes, sir, they are highly mobile. They can be thrown in the back of a half- or a three-quarter-ton pick-up truck and taken to another location. Set-up time is fairly reasonable. They can be set up and in operation in about 15 minutes.

Senator Forrestall: In this regard, how do you get on with local industry; Imperial Oil, for example, Irving? How do you get on with the Canadian Military?

Mr. Burrell: We get along quite well with most of the member agencies around. Of course, there is a large number of them but we do meet on a regular basis with the key players. We certainly have an active liaison with the Emergency Response Department and the fire department at the oil refinery. We do have liaisons through the Canadian Military, through the base fire chief at CFB Halifax.

I would say, as Barry said at the beginning, that a lot of our ability to respond is based on the strength of the partnerships that we have with it is industry or government organizations.

Le sénateur Forrestall: Le caractère unique que vous évoquiez tout à l'heure, monsieur McLellan, en parlant de notre collectivité, s'étend peut-être même au chauffeur d'autobus. Personne n'ignore, je pense, les événements de 1917, ceux de 1945, jusqu'à la tragédie de la Swissair, et tout ce qui s'est passé dans l'intervalle. Toute une flottille de bateaux dans votre port à Shearwater, une raffinerie de pétrole, un grand autoport et une population très active de pêcheurs. Vous avez également la Marine canadienne, dont les deux tiers des membres résident chez vous. C'est tout un assemblage.

Combien d'unités mobiles avez-vous à mettre en oeuvre en cas de contamination ou, peut-être devrais-je dire, décontamination? De combien de centres disposez-vous?

M. Bruce Burrell, directeur en chef adjoint du Service régional de la lutte contre les incendies, municipalité régionale de Halifax: La municipalité régionale dispose actuellement d'une unité mobile de décontamination. Ce véhicule ne sert pas, à proprement parler, à la décontamination mais au transport des fournitures et équipements qui peuvent être installés sur place. Les services de lutte contre les incendies peuvent également mettre en oeuvre de grands moyens de décontamination avec des boyaux d'incendie spécialement adaptés, des échelles et des bâches.

La Nouvelle-Écosse a récemment acquis un certain nombre d'équipements à l'aide de financements consentis au titre des moyens CBRN octroyés dans le cadre du BPIEPC. Cela va nous permettre de mettre en oeuvre quatre ou cinq unités de décontamination massive. Ces unités sont gonflables et chauffées. Elles seront réparties dans les lieux stratégiques de la province et pourront converger sur une municipalité en cas de besoin.

Le sénateur Forrestall: Sont-elles très mobiles?

M. Burrell: Oui, très mobiles. Elles peuvent être chargées à bord d'une camionnette d'une demi-tonne ou de trois quarts de tonne, et transportées. Leur installation est rapide. Elles peuvent, en effet, être installées et en état de fonctionner en un quart d'heure.

Le sénateur Forrestall: Sur ce plan, comment vous entendez-vous avec l'industrie locale; et la compagnie pétrolière Impériale, par exemple, ou la société Irving? Quelles sont vos relations avec les Forces canadiennes?

M. Burrell: Nous nous entendons plutôt bien avec la plupart des organismes concernés. Ils sont tellement nombreux que, bien sûr, nous ne nous réunissons de manière régulière qu'avec les principaux intervenants. Nous sommes, évidemment, en liaison active avec le département des interventions d'urgence, ainsi qu'avec le département des incendies à la raffinerie pétrolière. Nous entretenons également des liaisons avec les Forces canadiennes, par l'intermédiaire du chef du service de lutte contre les incendies à la base des Forces canadiennes de Halifax.

Je dois préciser que, comme Barry le disait tout à l'heure, notre capacité de réaction repose sur la solidité des partenariats que nous avons établis tant avec les entreprises qu'avec les organismes gouvernementaux.

Senator Forrestall: Does the military have in place facilities for decontamination? Do they have their own or do you include those in your assets?

Mr. Burrell: They have their own, sir, but I am not aware of the extent of those. I have a meeting set up with the base fire chief. We have been playing phone tag. I happened to meet him Mississauga on the weekend and we are still trying to get together to look at where we are as far as chemical and biological preparedness goes, our ability to interact and work together, and what assets the base fire department, through the military, has that we can tap into.

Senator Forrestall: You would not be able to turn to them in the initial moments of first response. You would get on with what you know you have and know where it is; is that correct?

Mr. Burrell: I would make the inquiry very quickly through Barry to find out what assets the military did have, and what they could place at our disposal.

Senator Forrestall: In the meantime, you would be getting on with the job at hand.

Mr. Burrell: Yes, sir. We would deploy and get on with the job at hand.

Senator Forrestall: I hope you overcome that as soon as possible.

Mr. Burrell: We are working towards that end.

Senator Forrestall: What about a fire at the refinery?

Mr. Burrell: The refinery has an in-house fire brigade which is made up of employees who perform other duties there. We have a good liaison with the chief of that fire brigade. We respond as a part of their responses, so if they have an incident at the oil refinery, when they sound their evacuation alarms, we are notified and we respond and become an integral part of that response for the refinery.

Last year, we purchased some large vehicles with additional phone capability because of a review we did of the operations being carried out at the Ultramar refinery where they were bringing in bulk fuel storage. As part of an operational review of our capability to respond there, we made some fleet changes.

Mr. McLellan: If I may, at times “Murphy’s Law” prevails when we have an event. When 9/11 happened, the decision was quickly made to send many planes to Halifax, but some of them did not come. I remember we had some discussions about trying to find additional cots and bedding, things that we needed to make a difference in the quality of life of some people for a short period of time.

Le sénateur Forrestall: Les militaires ont-ils sur place des équipements de décontamination? Ont-ils en ce domaine leurs propres équipements ou avez-vous compté ce matériel dans l'exposé que vous en faisiez tout à l'heure?

M. Burrell: Les militaires possèdent leur propre équipement, mais je ne sais pas très bien en quoi il consiste. Je dois rencontrer le chef des pompiers de la base. Nous n'avons jusqu'ici pu communiquer que par messages téléphoniques interposés. Je l'ai rencontré par hasard à Mississauga, pendant la fin de semaine, et nous devons nous réunir afin de voir un peu où nous en sommes en matière de protection contre les accidents chimiques ou biologiques. Nous évoquerons notre capacité de collaboration et les moyens que le service des incendies de la base pourrait éventuellement mettre à notre disposition.

Le sénateur Forrestall: Vous ne pourriez pas vous adresser à eux dès le départ. Si j'ai bien compris, vous utiliseriez les moyens que vous disposez actuellement et sur lesquels vous êtes certains de pouvoir compter?

M. Burrell: Je m'adresserai très rapidement à Barry pour savoir quels sont les moyens dont disposent effectivement les militaires, et pour savoir quel est le matériel qui pourrait être mis à notre disposition.

Le sénateur Forrestall: En attendant, vous vous attelleriez à la tâche.

M. Burrell: Oui. Nous engagerions nos propres moyens et nous nous attaquerions au problème.

Le sénateur Forrestall: J'espère que vous vous entendrez bientôt sur ce point.

M. Burrell: Nous nous y attachons.

Le sénateur Forrestall: Que se passerait-il en cas d'incendie à la raffinerie pétrolière?

M. Burrell: La raffinerie possède son propre service de lutte contre les incendies. Il est constitué d'employés qui, en temps normal, sont affectés à d'autres tâches. Nous sommes en liaison étroite avec le chef de ce service de pompiers. Nous intervenons en même temps que lui, et donc en cas d'incident à la raffinerie, nous sommes avertis dès le déclenchement des sonneries d'évacuation et notre intervention fait partie intégrante du plan de secours.

L'année dernière, nous avons acheté de gros véhicules équipés d'un service de téléphonie renforcé, c'était à la suite de notre examen des opérations de la raffinerie Ultramar, qui était alors en train d'installer de très grosses cuves de stockage. Suite à l'analyse opérationnelle de nos moyens d'intervention, nous avons modifié notre parc de véhicules.

M. McLellan: Je dois dire que même en cas d'incident, la loi de Murphy peut s'appliquer. Le 11 septembre, il a été très rapidement décidé de détourner sur Halifax un grand nombre d'avions, mais certains d'entre eux ne sont jamais arrivés. Je me souviens qu'à l'époque nous cherchions des lits de camp et des couvertures supplémentaires afin de pouvoir apporter dans l'immédiat une aide aux passagers.

Obviously, nobody knew what was going to happen next and, of course, you have to hold your assets back in reserve, and that was a decision the Armed Forces had to make, so we had some difficulties finding the necessary supplies. Sometimes it comes down to that. It is dealing with the affected and that is tough. Sometimes it is difficult when we run our lives federally or municipally for the common, normal condition.

When you see these spikes in demand, the situation is not always as it should be. The answer is not what you think it is. The asset you think you have to rely upon is required somewhere else. Standing on the balls of your feet, having the right people and having the right arrangements and the relationships is what makes the difference for us and it has.

Senator Forrestall: The naval magazine still sits where it sits, regretfully. I have not heard anything in recent years about moving it, although it should be shut down and moved. I do not know whether you consider that to be a major threat or not, but it is now pretty much surrounded by either industrial park or some very fine, prime residential properties.

Mr. McLellan: We have been eyeing that carefully. You do not need to hear the standard municipal line, I guess, but we do not have the same level of resources as do some other cities in different provincial scenarios. We do take this very seriously.

With regard to the issue of the magazine, it is unfortunate in a way that we do not have development on the east side of that magazine, on "Magazine Hill" as we call it, because if we did, one thing that we have here in Halifax Regional Municipality is two world-class water systems and we could have a reverse flow switch installed. Mr. Yates from the Halifax Regional Water Commission is here, but I would just like to say that the Pockwock system provides world-class water as it lands in the lake and the Lake Major Water Supply Plant, which is now about three years old, and they have greatly reduced the water loss.

If we had development there, for a \$1.29 toggle switch at Canadian Tire, we would be able to put in place a reverse flow switch that would give us even more integrity in our water system. We think it already is the highest integrity water in the land. However, that switch would give us a reverse flow capability in the event of anything happening with either one of our independent water systems. We take these things very seriously.

You talked about our harbour. As a port city, our regional police service provides policing at the port. As a community, we arrived at a 12-year deal with the police that takes away their right to strike. We have reached pretty far on a lot of the things that we have tried to take advantage of our ability to recognize our risks, and those are just a couple of examples.

On ne savait pas, bien sûr, ce qui allait se passer et il fallait donc aussi conserver des réserves. Les forces armées se sont prononcées en ce sens-là et nous avons donc eu du mal à trouver ce qu'il nous fallait. C'est parfois comme cela que ça se passe. Il faut alors faire face aux personnes les plus directement touchées. Cela n'est pas toujours facile quand la plupart de nos moyens, qu'ils soient fédéraux ou municipaux, sont adaptés aux conditions normales de fonctionnement.

En cas d'augmentation soudaine de la demande, la réaction n'est pas toujours à la hauteur des besoins. La réponse n'est pas nécessairement celle qu'on avait prévue. Les moyens sur lesquels vous pensiez pouvoir compter sont requis ailleurs. L'important est alors la rapidité de réaction, la qualité des personnels en place et les arrangements qui ont pu être pris.

Le sénateur Forrestall: Hélas, le dépôt de munitions de la marine se trouve toujours là. Personne n'évoque, ces dernières années, son déménagement bien qu'il conviendrait effectivement de le fermer et de le déménager. Je ne sais pas si cela constitue à vos yeux un risque important, mais on constate qu'actuellement il est entouré en partie d'un parc industriel et en partie par des quartiers résidentiels de toute beauté.

M. McLellan: Nous suivons de très près la situation. Il n'y a pas lieu de reprendre ici l'argument souvent évoqué par la municipalité, mais c'est vrai que nos ressources ne sont pas aussi importantes que celles de certaines autres villes. Nous prenons cette situation tout à fait au sérieux.

En ce qui concerne le dépôt de munitions, il est dans une certaine mesure regrettable que la ville ne se soit pas développée à l'est de ce dépôt, sur «Magazine Hill», car étant donné que la municipalité régionale de Halifax dispose de deux systèmes d'adduction d'eau très performants, nous aurions pu installer un système d'inversion de débit. M. Yates, de la commission régionale des eaux de Halifax, se trouve dans cette salle, et je tiens simplement à préciser que le système Pockwock alimente le lac et l'usine d'adduction d'eau du lac Major avec une eau de qualité. Cette usine a été construite il y a environ trois ans et elle a permis de réduire de beaucoup les pertes en eau.

Si les constructions s'étendaient de ce côté-là, nous pourrions acheter, chez Canadian Tire, pour 1,29 \$, un commutateur à bascule qui permettrait d'inverser le débit de l'eau et garantirait encore mieux l'intégrité de notre approvisionnement. Déjà, nous estimons, avoir la meilleure eau de tout le pays. Ce système nous permettrait, cependant, d'inverser le débit au cas où il arriverait quelque chose à l'un de nos deux systèmes indépendants d'adduction d'eau. Nous prenons ce genre de chose très au sérieux.

Vous parliez tout à l'heure de notre port. Halifax est une cité portuaire, c'est à la police régionale qu'il incombe d'assurer la police du port. Nous avons conclu avec la police une entente qui prévoit que, pendant 12 ans, les policiers ne pourront pas faire grève. Nous sommes allés assez loin sur certains dossiers et nous avons tenu à prendre en compte les divers risques que nous avons pu identifier. Ce n'était là que deux exemples de cela.

Senator Forrestall: I appreciate that there are obstacles. The final area that interests me is a broad, general one. A few months ago we were told by Health Canada that they had built up caches of emergency supplies in the major municipal points in Canada. Do you know where Halifax's cache is?

Mr. Burrell: As a result of our involvement with provincial health authorities through our CBRN committee, which answers to the CAO through the Protective Services Committee, we have the individual in the province who is responsible for the national stockpile on that committee.

I read through your briefings across Canada and noted with interest that this question came up so, two weeks ago, I viewed the assets. We do have national stockpile assets in two locations in Burnside Industrial Park. I did not view those for the balance of the province, but I satisfied myself that, in fact, the assets were there, and that if I did call the individual who has been telling me for the last year, "You should come and see what I have," they would be accessible and that we would be able to have them released.

Senator Forrestall: Have you any idea what comprises that cache?

Mr. Burrell: The cache I looked at is, basically, the forward to be deployed. My understanding is that one can be deployed on the authority of the local national stockpile coordinator, and the larger cache has to be deployed by Health Canada. To deploy the first one, it is a matter of notification, and to deploy the second one, essentially, it is permissive.

I carefully examined the notification stockpile. There is a complete 200-bed hospital, feeding unit, 1600 stretchers and, I believe, around 5000 blankets. There is also a second 200-bed hospital, which is the trainer. Without letting the cat out of the bag, we are certainly considering exercising our capability to deploy the unit sometime in the next number of months.

Senator Forrestall: Have we got the personnel to manage it if, God forbid, we ever had to set it up somewhere?

Mr. Burrell: He is satisfied at this point in time he has a significant number of people available to him to set it up. He did not appear to be overly confident that he had a significant number of people to staff it.

Senator Forrestall: Well that is a great improvement over what we heard in a couple of centres. They had not even heard of it, let alone knew where it was. One group told us that they have up to a half-a-dozen blankets.

This leads me to the much broader question. In terms of your first responders and what might be classified as a major incident, how long can you sustain yourself without extensive outside help — medical, clothing, food and clean water, heat, shelter and food?

Le sénateur Forrestall: Je comprends que vous devez faire face à un certain nombre d'obstacles. La dernière question que voudrais invoquer est d'ordre général. Il y a quelques mois, Santé Canada nous a dit que, dans les principales municipalités du Canada, ils avaient stocké des fournitures d'urgence. Savez-vous où ces fournitures sont stockées à Halifax?

M. Burrell: Nous travaillons de concert avec les autorités sanitaires de la province, par l'intermédiaire de notre comité CBRN, qui, par le truchement du comité des services de protection, relève de l'administrateur principal. Ce comité comporte une personne responsable des stocks nationaux pour l'ensemble de la province.

J'ai pris connaissance du compte rendu de vos audiences dans diverses régions du Canada, et noté avec intérêt que cette question avait été évoquée. Il y a deux semaines, je me suis donc rendu sur le lieu où ces équipements sont stockés. Il y deux lieux de stockage au parc industriel de Burnside. Je n'ai pas visité les autres stocks constitués ailleurs dans la province, mais j'ai pu constater que ces stocks existaient et que si j'appelais la personne qui, depuis un an, m'invite à venir voir ce qui est stocké, c'est fournitures et équipements seraient disponibles et nous pourrions y avoir accès.

Le sénateur Forrestall: Savez-vous en quoi consistent ces stocks?

M. Burrell: D'après ce que j'ai pu voir, il s'agit essentiellement de fournitures de première ligne. Je crois que cette partie-là peut être employée sur autorisation du coordinateur local des stocks nationaux, le reste, plus important, relevant d'une autorisation de Santé Canada. Il suffit, pour avoir accès au premier stock, d'un simple avis, l'emploi du second stock devant être autorisé.

J'ai examiné attentivement les stocks pouvant être déployés sur simple avis. Ils comportent un hôpital de 200 lits, une unité d'alimentation, 1 600 brancards et je crois environ 5 000 couvertures. Il y a également un deuxième hôpital de 200 lits, qui sert à la formation. Sans vouloir anticiper sur la suite, je peux dire que nous envisageons sérieusement d'exercer, au cours des prochains mois, notre capacité à mettre en oeuvre cet équipement.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous les équipes nécessaires à sa mise en oeuvre si, par malheur, il nous fallait l'installer quelque part?

M. Burrell: Il estime avoir accès à un certain nombre de personnes en mesure de l'aider au niveau de l'installation. Il n'était pas entièrement certain, cependant, d'avoir suffisamment de personnes pour en assurer le fonctionnement.

Le sénateur Forrestall: C'est tout de même un progrès par rapport à ce qui nous a été dit ailleurs. Les responsables n'avaient même pas entendu parler de ce stock. Encore moins de l'endroit où il se trouvait. Un des groupes nous a dit être à même de réunir jusqu'à une demi-douzaine de couvertures.

Cela m'amène à une question d'ordre beaucoup plus général. En ce qui concerne vos intervenants de première ligne, dans l'hypothèse d'une catastrophe, combien de temps pensez-vous pouvoir subvenir à vos besoins sans d'importants renforts de l'extérieur — je parle là des fournitures médicales, des vêtements, de l'alimentation, de l'eau potable, du chauffage et de l'hébergement?

Mr. Manuel: Our sustainability is something that we take very seriously. We know that incidents do not go by the business clock. They are not over at five o'clock in the afternoon. Sustainability will come to us at various levels for various things. We have very deep levels in certain areas and we are weak in others.

One of our biggest issues of sustainability relates to the senior management at an incident. I am not talking about the ground troops. I am talking about the people managing the incident. Sometimes we have a tendency to overwork. I know I am one of those people. As you become too involved in a major incident, you have a tendency to think that you are irreplaceable and that you cannot leave, which is a normal, psychological, condition of human nature.

You cannot do that. You must leave. We have learned that in past responses. You must have sustainability. You must be able to work 24 hours a day, seven days a week. During our last major event we actually used our operations centre. We had schedules placed for three days in advance for every position within our operations centre so that people could get some rest. Sustainability is an issue that is very close to us.

To answer your question directly, there are areas that we have to look at from a sustainability point of view, and from there we can escalate our operations. We have our partners to help us, and they are here today. There are partners from within the provincial government that I can ask for help. There are also partners from the federal government we can go to for help, as well as some in the private sector. Over time, we have built a tremendous number of relationships. We have stakeholders and other partners that we can call on.

Senator Forrestall: You are well advanced with respect to communications, but breakdowns tend to occur in the most surprising areas such as the municipal police being unable to talk to the RCMP. Is that the case here?

Mr. McLellan: That is not the case here. What we are doing on dispatching here is unique. We are the only place in Canada that is served, within the same jurisdiction, by a full range of police services by both the regional police service and the RCMP. That is unique in Canada, and it has its unique challenges.

In the past year, both of those police services have gone on the same radio system and, yet, they are being done through two dispatch arrangements because the RCMP has a broader provincial responsibility. We are now bringing all of the dispatch arrangement within HRM into one system so that we have a common dispatch, common watch command. The superintendent of the division for Halifax Regional Municipality now, as of a month ago, sits in the same office as the chief of police. His key personnel are there.

M. Manuel: Nous prenons très au sérieux cette question de l'autonomie de nos moyens. Nous savons que les catastrophes ne respectent pas les heures d'ouverture des magasins. On ne peut donc pas compter que tout sera réglé en fin de journée. Notre capacité d'autonomie est variable. Dans certains domaines elle est grande, mais moins importante dans d'autres.

Sur ce point, le problème se pose surtout au niveau de la direction des opérations. Je ne parle pas des fantassins mais des personnes appelées à assurer la direction des opérations. Il y a parfois une tendance au surmenage. Je suis de ceux-là. On peut s'impliquer trop à fond lors d'un incident majeur, en venir à se trouver irremplaçable et à ne plus vouloir quitter les lieux. Il s'agit là d'une réaction psychologique parfaitement normale compte tenu de la nature humaine.

Or, ce n'est pas comme cela qu'il faut faire. Il faut s'absenter. C'est une leçon que nous avons apprise par le passé. Mais il faut aussi assurer la continuité des opérations, 24 heures par jour, sept jours par semaine. Lors du dernier gros incident, nous avons pu mettre en oeuvre notre centre des opérations. Nous avons fixé, trois jours à l'avance, l'horaire de travail de tous les postes de notre centre d'opération, afin que chacun puisse se ménager des moments de repos. La continuité des opérations est une question à laquelle nous attachons une très grande importance.

Pour vous répondre de manière plus précise, je dirais que nous allons devoir nous pencher sur cet aspect de la question et prévoir nos opérations en conséquence. Nos partenaires, représentés ici, sont là pour nous aider. Il y a également, au sein du gouvernement provincial, des partenaires vers lesquels nous pouvons nous tourner. Il y en a aussi au sein du gouvernement fédéral ainsi que dans le secteur privé. Nous avons progressivement constitué un réseau de relations. Nous pouvons comme cela faire appel aux parties intéressées ainsi qu'à d'autres partenaires.

Le sénateur Forrestall: Vous semblez avancé au niveau des communications, mais les ruptures ont tendance à nous prendre par surprise. Ainsi, il est arrivé qu'une police municipale se trouve dans l'incapacité de communiquer avec la GRC. Qu'en est-il chez vous?

M. McLellan: Ce n'est pas le cas ici. Le système de répartition des équipes que nous avons mis en place est unique en son genre. Nous sommes la seule municipalité canadienne à avoir, dans un même ressort, toute la gamme des services policiers assurés tant par la police régionale que la GRC. C'est une situation unique au Canada, mais également une situation qui a ses propres exigences.

Au cours de l'année dernière, ces deux services de police ont adopté un même système radio, mais deux systèmes de répartition restent en place en raison des responsabilités plus larges exercées par la GRC au niveau de la province. Or, au sein de la municipalité régionale de Halifax, nous allons désormais réunir cela au sein d'un seul système afin de disposer d'un centre unique de surveillance et d'envoi des équipes d'intervention. Depuis un mois, le surintendant de la division pour la municipalité régionale de Halifax est installé dans le même bureau que le chef de police. Ses principaux collaborateurs sont également sur place.

Senator Forrestall: When are you going to give us a new fire station for the one you took from us?

Mr. McLellan: Very soon, senator, very soon.

Senator Forrestall: We appreciate that.

Does your communications capability include the military?

Mr. McLellan: Our dispatch does not include the military, but we have monitoring.

Senator Forrestall: How do you relate?

Mr. McLellan: Mr. Chair, may I ask Terry Bourgeois of Fire Service to come up and review that relationship?

Mr. Terry Bourgeois, District Chief, Rural District 3, Communications, Fire and Emergency Service, Halifax Regional Municipality: With regards to the military, we currently operate with different radio systems. In the near future, they will move to the same system that we are moving to. Typically, at the scene of operation we use incident command, so most of the communications is face to face among the different agencies.

Senator Forrestall: Is this a leap forward in faith on the part of the military to join our level of technology, or is it just a meeting of minds on what is practical?

Mr. Bourgeois: I think it is a matter of being practical. It goes back to the fact that we have conducted joint operations in the past. Part of the military uses our older radio system now, so we can communicate with them on that level. However, that is an outdated system and we are moving away from it. I think it speaks to the fact that we have worked together in the past and they recognize that the benefits of being on the same system far outweigh anything of value by going their own direction.

Mr. Manuel: The military recently re-organized their base operations in Halifax. Their policing, firefighters and medical people all come under one base operations officer. He and I have met. He is a communicator and, over lunch we were talking about exchanging frequencies. This kind of information sharing is in place.

The military police are going to switch to a common platform dispatch, similar to ours. I have good communication with the military today.

Senator Forrestall: What about the Canadian Coast Guard?

Mr. Manuel: Not legally. I can talk to them but I have to change my frequencies.

Le sénateur Forrestall: Quand allez-vous nous donner une nouvelle station de pompier pour remplacer celle que vous nous avez prise?

M. McLellan: Dès que nous en aurons les moyens, sénateur, dès que nous en aurons les moyens.

Le sénateur Forrestall: Nous vous en remercions d'avance.

Votre système de communication comprend-il les éléments militaires?

M. McLellan: Notre centre de commande, non, mais nous sommes en liaison étroite.

Le sénateur Forrestall: Comment communiquez-vous?

M. McLellan: Monsieur le président, puis-je demander à Terry Bourgeois, du service de lutte contre les incendies, de vous décrire les rapports que nous entretenons avec les militaires.

M. Terry Bourgeois, chef de district, district rural n° 3, Communications, Services d'incendie et d'urgence, Municipalité régionale de Halifax: Nous n'utilisons pas actuellement le même système radio que les militaires. Ils doivent, cependant, bientôt adopter le système que nous allons nous-mêmes utiliser. En général, sur les lieux d'un incident, nous formons un commandement unifié et la communication entre les divers organismes se fait donc face à face.

Le sénateur Forrestall: Est-ce, de la part des militaires, un geste de bonne volonté que de s'aligner sur notre niveau technologique, ou est-ce simplement un accord quant à la meilleure manière de procéder?

M. Bourgeois: C'est essentiellement pour des raisons d'ordre pratique. Dans le passé, nous avons mené des opérations conjointes. Une partie des militaires utilise actuellement le système radio que nous utilisons à l'époque, et nous pouvons donc tout de même communiquer avec eux. Ce système est dépassé, cependant, et nous allons l'abandonner progressivement. Tout cela s'explique par le fait que nous avons collaboré par le passé et qu'ils reconnaissent que les avantages que procurerait l'adoption d'un système unique dépassent de beaucoup l'intérêt qu'ils pourraient avoir à agir indépendamment.

M. Manuel: Les militaires ont récemment réorganisé les opérations sur leur base de Halifax. Les personnels affectés à la police, à la lutte contre les incendies et à la santé relèvent désormais du seul officier des opérations de la base. Nous nous sommes rencontrés, lui et moi. C'est un spécialiste des communications et, au cours d'un déjeuner, nous avons évoqué la possibilité d'échanger nos fréquences. Les mécanismes de ce genre d'échange sont actuellement en place.

La police militaire va elle aussi être reliée à un centre de communication, analogue au nôtre. Dorénavant, la communication est bonne avec les services militaires.

Le sénateur Forrestall: Qu'en est-il de la Garde côtière canadienne?

M. Manuel: Sur le plan juridique, pas grand-chose. Je peux communiquer avec eux, mais je dois changer de fréquence.

Senator Forrestall: I like practicality. You can talk to the Coast Guard if you have to.

Mr. Manuel: If I have to, yes.

Senator Forrestall: However, you say, “not legally.”

Mr. Manuel: I cannot talk to them on a routine basis, because they have their own frequencies.

Senator Forrestall: I hope you can correct that. That sounds like an administrative, bureaucratic headache.

Mr. Bourgeois: Some of the fast rescue Coast Guard vessels, the inshore boats, are equipped with TMR radios. That is the same system that we are moving to. As well, the Rescue Coordination Centre does have the same capability. However, we have not practised that. We have not done any exercises with them using that, but we do share some frequencies with them. However, those radios are not used on the larger ships. They are primarily on the fast response boats that our volunteer firefighters would typically work on with Coast Guard personnel.

Senator Forrestall: Does the same apply to commercial airliners and the airport?

Mr. Bourgeois: The airport has some of our equipment, but not a lot of it. Currently, they are considering upgrading their equipment, and we hope that they will come online with the same system.

Senator Forrestall: If a pilot were to declare an emergency situation, would you, Mr. Manuel, have knowledge of that? Would you know only if you were called by the tower?

Mr. Bourgeois: That is correct. At this time, the airport conducts crash rescue operations. HRM Regional Fire and Emergency Service does provide structural firefighting for the buildings and a medical response, but as far as the aircraft, the towers, or the ground resources, no, we do not.

Senator Forrestall: Airplanes have a tendency to crash off the airport property or five or ten miles beyond the end of the runway at take-off. If you do not know what is happening or where it happened, I suppose it does not take very long to find out.

Mr. Bourgeois: As I say, we have a response to the airport properties for structural support. As part of that, we support any kind of operation. We routinely conduct exercise with them on those types of operations. However, we are not equipped with

Le sénateur Forrestall: J'aime ce qui est pratique. Vous pouvez donc communiquer avec la Garde côtière, en cas de besoin.

M. Manuel: En cas de besoin, oui.

Le sénateur Forrestall: Mais vous dites bien pas «sur le plan juridique»?

M. Manuel: Je ne peux pas communiquer avec eux en temps normal étant donné qu'ils ont leurs propres fréquences.

Le sénateur Forrestall: J'espère que vous pourrez changer cela. Ça me semble plutôt être un simple obstacle d'ordre bureaucratique.

M. Bourgeois: Certains des vedettes rapides de la Garde côtière, affectés aux secours, dans les eaux intérieures, sont équipées de radios MT. C'est le système que nous sommes nous-mêmes en passe d'adopter. Le Centre de coordination des opérations de sauvetage utilise le même équipement. Cela dit, nous n'avons pas encore acquis d'expérience dans l'utilisation de ces radios. Nous n'avons pas encore participé avec eux à des exercices, mais nous partageons déjà un certain nombre de fréquences. Ce genre de radio n'est cependant pas utilisée à bord de navires plus importants. C'est surtout à bord de ces bateaux d'intervention rapide que nos pompiers bénévoles auraient normalement l'occasion de travailler côte à côte avec des membres de la Garde côtière.

Le sénateur Forrestall: Cela est-il également vrai des aéronefs civils et de l'aéroport?

M. Bourgeois: Les équipements de l'aéroport sont en partie les mêmes que les autres, mais pas une très grosse partie. Ils envisagent actuellement de moderniser leurs équipements et nous espérons qu'ils adopteront les mêmes systèmes que les nôtres.

Le sénateur Forrestall: Si un pilote signale une urgence, êtes-vous, monsieur Manuel, informé? Ou ne le seriez-vous que si vous étiez contacté par la tour de contrôle?

M. Bourgeois: C'est exact. À l'heure actuelle, c'est l'aéroport lui-même qui se charge des secours en cas d'accident d'avion. Le service régional d'urgence et de lutte contre les incendies de la municipalité régionale de Halifax aligne, il est vrai, des moyens structurels de lutte contre les incendies dans les bâtiments de l'aéroport, et fournit des équipes médicales, mais nous ne sommes pas appelés à intervenir au niveau des aéronefs, des tours de contrôle ou des installations au sol.

Le sénateur Forrestall: En général, un avion ne s'écrase pas sur la zone de l'aéroport, ou bien à cinq ou dix milles du bout de piste après le décollage. À supposer que vous ne sachiez pas ce qui s'est passé, ni où cela s'est passé, j'imagine que vous ne tarderiez pas à l'apprendre.

M. Bourgeois: Nous fournissons un appui structurel lorsque quelque chose arrive dans l'un ou l'autre des immeubles de l'aéroport. Dans le cadre de ce genre d'intervention, nous soutenons les opérations qui sont menées. Nous effectuons

crash rescue capability other than the phone capabilities that we have on our structural tactical units.

Mr. Manuel: There are two parts to this question. If there is a major catastrophe at an airport, 30 miles short of an airport, or wherever, we have to determine, first, the ability to communicate and, second, the need to communicate.

Rest assured that all communication channels in an emergency will be jammed. We do not need operational people talking to operational people on those already jammed channels. Therefore, we must be sure that the need to communicate is well defined.

District Chief Bourgeois is our communications officer and I am fairly comfortable that, with his abilities and some of our resources, we can set up communications links with any agency. Radio frequencies are not clandestine. They are available to the public. It is not difficult to figure them out. It is not difficult to program a radio to communicate in that way. I want to caution you with respect to firefighters talking with police officers at a scene. It is appropriate for commanders, yes, but operational front line people should communicate sparingly.

Senator Forrestall: It is your responsibility and I am sure that when you require information, you will use the most suitable means of doing it. There is not much we can do for you in that regard except draw it people's attention to it through our reports. You have to do it.

The Chairman: I have a brief follow-up question to the testimony we heard about, mass decontamination. Mr. Burrell, you talked about your capacity, but you did not tell us how many people you could process in an hour and how many hours you could continue processing.

Mr. Burrell: I worked on a federal group that put together a mass decontamination document for the fire service. Currently it is unpublished. It ran into some funding difficulties with the Canadian Association of Fire Chiefs and they will consider that this week at their annual conference.

The proposal put forward by the consensus group across Canada can be set up on scene and, as long as there is an adequate water supply, it can run for the duration. It involves devices that currently exist as fire apparatus across Canada. The intent is to try to bring decontamination down to a level where it is something that any community could start or could put people through, recognizing the weather variables and other factors.

régulièrement avec eux des exercices simulant ce genre d'incident. Je précise, toutefois, que nous ne sommes pas équipés pour les secours en cas d'accident d'avion, à l'exception des systèmes téléphoniques installés à bord de nos unités tactiques.

M. Manuel: Cette question a deux volets. En cas de catastrophe à un aéroport, ou à 30 milles d'un aéroport, il nous faut d'abord décider si nous sommes en mesure de communiquer, puis décider s'il est nécessaire de le faire.

Vous pouvez être certain qu'en cas d'urgence les lignes de communication sont surchargées. On ne veut surtout pas que le personnel opérationnel ait à tenter de communiquer avec les autres membres des équipes opérationnelles au moyen de ces lignes surchargées. Il nous faut donc définir avec précision les besoins de communiquer.

Le chef de district Bourgeois est notre officier des communications et j'estime que, compte tenu de ses capacités et des ressources dont nous disposons, nous pourrions entrer en communication avec tous les organismes que nous avons à contacter. Les fréquences radios n'ont rien de clandestins. Le public peut les utiliser. Il n'est pas difficile de les trouver. Il n'est donc pas difficile de programmer une radio afin de pouvoir communiquer. Un conseil de prudence lorsque les pompiers communiquent sur place avec des policiers. Au niveau de la direction des opérations, la communication s'impose, mais les personnels opérationnels devraient utiliser les moyens de communication avec parcimonie.

Le sénateur Forrestall: Cela fait partie de vos responsabilités et je suis certain que lorsqu'il vous faudra vous informer, vous pourrez le faire par les moyens les mieux adaptés. À ce niveau-là, il n'y a pas grand-chose que nous puissions faire pour vous assister, sinon, dans nos rapports, attirer l'attention sur cet aspect de la question. Tout le reste dépend de vous.

Le président: J'aimerais, très brièvement, vous poser une question complémentaire concernant ce qui a été dit ici au sujet de la décontamination massive. Vous nous avez parlé, monsieur Burrell, de vos capacités en ce domaine, mais vous n'avez pas précisé le nombre de personnes que vous pourriez traiter en une heure, ni le nombre d'heures pendant lequel vous pourriez assurer un tel travail.

M. Burrell: J'ai pris part à un groupe fédéral qui a élaboré, à l'intention du service de lutte contre les incendies, un document sur la décontamination massive. Ce document n'a pas encore été publié. Nous attendons la subvention de l'Association canadienne des chefs de pompiers, mais la question doit être abordée cette semaine à leur conférence annuelle.

Selon le projet proposé pour l'ensemble du Canada par le groupe de consensus, le dispositif pourrait être monté sur place et fonctionner tant qu'il peut être alimenté en eau. Ce système utilise des équipements dont sont actuellement munis, dans l'ensemble du Canada, les services de lutte contre les incendies. Il s'agit de faire de la décontamination quelque chose que toute collectivité pourrait assurer aux choses ou aux personnes, en tenant compte des variations météorologiques et de divers autres facteurs.

To come up with a number for HRM, given the size of the fire service — we have approximately 1250 members counting our volunteer and our career force — I can only speculate. Once we got set up and running, we could probably easily process in the hundreds per hour. The mass decontamination shelters that are coming into the province are rated for 85 persons per hour, and there are four of them coming into the province.

One will be deployed approximately one hour away from HRM. The one that would be here initially could be set up in a 10- to 15-minute time period. You are looking at probably, realistically, an hour and a half to two hours before the second one could be set up. From my understanding, the other ones will be deployed from the fire marshal's office further afield in order to service other areas in the province.

If a complex like the Halifax Metro Centre where there would be a crowd were contaminated, I am reasonably confident that, within four hours, we could be processing — with warm water, two streams, separating males and females — easily 250 to 300 people per hour.

The Chairman: For how many hours?

Mr. Burrell: It is indefinite, sir. It would be for as long as you can provide fuel and water. The only issue we would have would be related to waste water. We have to explore with the Department of the Environment whether we would be allowed to put a large quantity of diluted substance into the regular wastewater stream. Retention could become a problem after a while.

Senator Banks: We are hearing a lot of good things today about communication and cooperation, and that is quite inspirational. I am relatively new to politics so I am allowed to ask the naive questions. One of the phrases that strikes terror into the hearts of anybody is, "Hello, I am from the government and I am here to help you." Another is what I heard this morning.

I will address the question to Mr. Manuel, but any one of you may answer it. You said that, with regard to questions of jurisdiction, you were working on a consensus basis. That concerns me because, in certain circumstances in the past, that has created difficulties.

Are you talking about a consensus in a geographical area with a defined border, or are you talking about a consensus in a jurisdiction defined by an event? The over-simple and exaggerated situation I will talk about is a house on fire or some catastrophic event that has happened very near to a military base, but in a jurisdiction other than the military base and a long way from the nearest capability of the civilian response. The reverse may be the case, that is, a house or building just inside a military base but where the closest capable response is a civilian one. How do you

En ce qui concerne la municipalité régionale de Halifax, compte tenu de la taille de notre service de lutte contre les incendies — nous alignons, en comptant à la fois les gens de carrière et les bénévoles, 1 250 membres — je ne peux pas vous donner d'indication précise. À partir du moment où les équipements sont montés et en état de fonctionner, on devrait pouvoir y faire passer des centaines de personnes par heure. Les abris de décontamination massive qui sont en cours d'installation dans la province, ont une capacité horaire de 85 personnes, et nous devrions bientôt en avoir quatre sur l'ensemble du territoire.

Un de ces abris sera installé à environ une heure de la municipalité régionale de Halifax. Celui qui se trouvera sur place devrait pouvoir être monté en 10 ou 15 minutes. On peut prévoir, de manière réaliste, que le deuxième pourrait être monté en une heure et demie ou deux heures. Si j'ai bien compris, les autres seront disposés plus loin par le bureau du commissaire aux incendies afin de desservir d'autres régions de la province.

En cas de contamination d'un complexe tel que le Halifax Metro Centre, très fréquenté je pense pouvoir prédire que, dans les quatre heures d'un incident, nous pourrions assez facilement traiter — à l'eau tiède, avec deux filières, une pour les hommes une pour les femmes — de 250 à 300 personnes par heure.

Le président: Pendant combien d'heures?

M. Burrell: Sans limite de temps tant qu'on a le carburant et l'eau nécessaires. Le seul problème pourrait se poser au niveau des eaux polluées. Il nous faut examiner avec le ministère de l'Environnement la question de savoir si nous serions autorisés à déverser dans les égouts cette grande quantité de substance diluée. Après un certain temps, pourrait se poser un problème de rétention.

Le sénateur Banks: On a dit beaucoup de choses très intéressantes aujourd'hui au sujet de la communication et de la coopération et tout cela est plutôt exemplaire. Je suis assez nouvellement arrivé en politique, et j'ai donc encore le droit de poser des questions un peu naïves. Dans le genre de phrase qui a tendance à intimider, on trouve «Bonjour, je suis du gouvernement et je viens vous aider.» Une autre, est celle qui a été prononcée ce matin.

Je pose ma question à M. Manuel, mais la réponse pourra venir de l'un ou l'autre d'entre vous. Vous disiez, tout à l'heure, qu'en ce qui concerne la répartition des compétences, vous travaillez par consensus. Je m'inquiète un peu en entendant cela car, dans certaines circonstances, cela a, par le passé, été à l'origine de certains problèmes.

S'agit-il d'un consensus au sein d'un territoire délimité de manière précise, ou d'un consensus dans le cas où le ressort est défini, non pas a priori, mais par les circonstances mêmes de l'incident? Pour illustrer mon propos, je vais choisir une situation un peu limite. Prenez le cas d'un incendie de maison ou de quelque catastrophe qui frappe tout près d'une base militaire, donc hors du ressort des autorités militaires mais loin des autorités civiles qui seraient normalement responsables. L'inverse pourrait se produire, avec une maison ou un immeuble situé juste à l'intérieur

arrive at a consensus on jurisdiction, who is in charge, in the first event? The idea of waiting for a consensus scares me.

Mr. McLellan: Mr. Burrell did mention that we do have some criteria. Geographic consideration is one, the type of incident is another, and whose assets might be involved is yet another.

In the past few years we have had certain incidents in HRM of which we are all aware. One serious incident occurred on the Dartmouth side in the railway yards where a rail car tipped over. It was in the downtown area.

If there any issue at all regarding implications to public safety, the municipality steps forward. That has been how we have approached it. We clearly have an interest in anything within our jurisdiction.

As to anything that relates to geography that we share with the Province of Nova Scotia with regard to fire, it makes more sense to involve the Natural Resources people or the forestry experts.

We, however, stand first and foremost to make the judgements and we stand to be convinced.

Mr. Burrell: Just to give you some clarification on a couple of events, one being the tank car at the north end Dartmouth, from previous experiences a number of years ago, we learned about the jurisdictional nightmares you can get into when people come in and say, "We are here. We are in charge."

Our attitude at that incident, based on some of past dealings was that, unless somebody could show us some legislation or something else that clearly dictated jurisdiction, since the risk was to the residents of the municipality and it was a municipal event, we would retain jurisdiction for the duration of the event. The CAO ran some interference for us on some political issues that arose as a result of that. However, that is how the process works. That is how the legislation works. That is the way the emergency site management system works. That worked very well.

You also asked about whose resources are deployed. Typically, we have agreements. It usually comes down to who is the closest. There is sometimes joint notification depending on the incident. We have used military resources off-base. Recently, at the forest fire in Eastern Passage, we did use air crash foam tenders as part of the effort to save the houses, which was successful.

d'une base militaire alors que les seuls services d'urgence à proximité sont des services civils. Comment, dans ce cas-là, parvenir à un consensus au niveau de la répartition des compétences? Je m'inquiète à l'idée qu'il faille attendre de parvenir à un consensus.

M. McLellan: Comme M. Burrell le disait, nous nous sommes entendus sur un certain nombre de critères. Les considérations d'ordre géographique en sont un, le genre d'incident en cause en est un autre, comme le sont aussi les moyens susceptibles d'être utilisés.

Au cours de quelques dernières années, comme nous nous en souvenons tous, un certain nombre d'incidents se sont produits dans la municipalité régionale de Halifax. Un incident grave s'était produit du côté de Dartmouth, à la gare ferroviaire des marchandises. Un wagon-citerne s'était renversé. C'était dans le centre-ville même.

Si la sécurité du public est en cause, la municipalité intervient directement. C'est comme ça que nous avons procédé jusqu'ici. Il est clair que nous veillons à tout ce qui est notre ressort.

En ce qui concerne les zones à l'égard desquelles les compétences sont partagées avec la province de Nouvelle-Écosse, en matière d'incendie notamment, tout porte à faire appel au ministère des Ressources naturelles ou aux experts forestiers.

La responsabilité relève de la municipalité au premier chef et c'est à nous qu'il appartient de décider.

M. Burrell: Permettez-moi de fournir quelques précisions concernant un certain nombre d'incidents, dont celui du wagon-citerne dans la zone nord de Dartmouth. L'expérience nous a appris ce que la répartition des compétences pouvait avoir de cauchemardesque lorsque vous voyez arriver sur les lieux des personnes qui vous annoncent «Nous sommes là; nous assumons la direction des opérations.»

À cette occasion, et tirant les leçons du passé, nous avons estimé que dans la mesure où ce sont les résidents de la municipalité qui étaient en péril, à moins que quelqu'un puisse exciper d'un texte confiant la direction des opérations à quelqu'un d'autre, c'est nous qui l'assumerions. Le chef des services municipaux est parvenu à régler certaines questions d'ordre politique soulevées à cette occasion. Mais c'est dans la nature mêmes des choses. C'est ce que prévoient les textes. C'est ce que prévoit le système de gestion du site d'un sinistre. Tout a bien fonctionné.

Vous avez également demandé quels seraient les moyens employés. De manière générale, disons que nous avons conclu un certain nombre d'accords. C'est surtout une question de proximité. Selon l'incident en cause, il va y avoir parfois notification conjointe. Il nous est arrivé d'employer des moyens militaires à l'extérieur de la base. Récemment, lors du feu de forêt qui a sévi à Eastern Passage, nous avons, afin de pouvoir sauver un certain nombre de maisons, utilisé les véhicules à mousse normalement employés en cas d'accident aérien.

We have a number of good relationships going here and, going back to what Mr. Manuel said at the beginning, the strength of our local system stems from the realization that we cannot do it alone, and so we have built relationships along the way with all of the players. We looked around and asked: "Who has got what we might need and how are we going to get it if we need it?" I think we are fairly aggressive in that regard.

Senator Banks: In the case of the railway incident, did the political difficulty ever inhibit the best response being given?

Mr. McLellan: No, it did not. We did not permit it to do that.

Senator Banks: Good.

Mr. Manuel: The site management system that we actually employ in HRM, has procedures in place that identify the lead agency at the start. When the agencies that respond go somewhere, they determine lead agency jurisdiction. That is the consensus I was talking about.

Should there be an instance where two agencies want to accept the lead or, heaven forbid, no agency wants to accept the lead, the system will escalate up to Mr. McLellan who sits at my right, who is the boss of this community, and who has a big stick. If the situation turns political, Mr. McLellan can go one step further to the mayor, and they will work out the issue. Jurisdiction will be settled. Our system allows for that. I said earlier we try to do it on a consensus because that avoids a lot of difficulties, but the system is designed to allow for disagreements and to have them resolved.

Senator Banks: The first people there be able to do what they need to do, and you take care of the jurisdiction question after the fact; is that correct?

Mr. Manuel: Yes.

Senator Banks: To get back to a question that Senator Cordy asked earlier about broadcasting warnings of emergency situations, she referred to the system in Alberta. You responded by saying, in part, that you had an arrangement with an FM radio station here under which you can speak directly to the folks. Did I understand that correctly?

Mr. Manuel: Yes, we do. That is part of our communications concept. There is a commercial FM station in Halifax that is set up for information purposes. It is computer driven. We have the ability from a PC, from a notebook, from a wireless modem, to actually voice a file to the system, and it will go on air immediately. It will repeat every five minutes until we cause it to stop. We have that ability.

Nous avons noué de bonnes relations et, pour revenir un petit peu à ce que M. Manuel disait au départ, la force de notre système local tient au fait que nous savons que nous ne pouvons pas agir en ordre dispersé et c'est pour cela que nous avons noué des relations avec les divers intervenants. Nous nous sommes demandé qui avait les moyens dont nous pourrions avoir besoin, et comment nous pourrions les obtenir en cas de nécessité. Nous avons fait preuve de pas mal d'initiative à cet égard.

Le sénateur Banks: Lors de l'incident ferroviaire, les complications politiques ont-elles gêné l'intervention?

M. McLellan: Non. Nous avons contourné l'obstacle.

Le sénateur Banks: Bien.

M. Manuel: Le système de gestion des sites que nous employons, dans la municipalité régionale de Halifax, comporte des procédures permettant dès le départ de savoir quel organisme prendra la direction des opérations. Les organismes qui ont à intervenir décident lequel d'entre eux assumera la direction. C'est ce que je veux dire quand je parle de consensus.

Dans l'hypothèse où deux organismes accepteraient de prendre la direction des opérations, ou dans l'hypothèse où, par malheur, aucun organisme ne voudrait jouer ce rôle, la décision reviendrait à M. McLellan, assis ici à ma droite, qui dirige nos efforts en ce domaine et qui a le dernier mot. Si la situation prend un tour politique, M. McLellan s'adressera au maire et la question se réglera entre eux. Ainsi la question de la répartition des compétences sera tranchée. Notre système a prévu cela. Je disais tout à l'heure que nous essayons de partir d'un consensus car cela évite beaucoup de problèmes, mais le système prévoit qu'il peut y avoir des désaccords et prévoit aussi les moyens de les résoudre.

Le sénateur Banks: Les premiers capables d'intervenir utilement font le nécessaire, et vous réglez après coup la répartition des compétences; est-ce bien cela?

M. Manuel: Oui.

Le sénateur Banks: Tout à l'heure, le sénateur Cordy, en vous posant une question concernant la radiodiffusion des avertissements en cas d'urgence, a évoqué le système adopté en Alberta. Vous avez répondu en lui disant notamment que vous aviez conclu un accord avec une station de radio MF qui vous offrait la possibilité de vous adresser directement à la population. Est-ce bien cela?

M. Manuel: Oui. Cela fait partie de notre plan de communication. Il y a, à Halifax, un poste MF privé, organisé de manière à nous permettre de diffuser des informations. Il fonctionne par ordinateur. Nous pouvons donc, à partir d'un ordinateur personnel, d'un portable, d'un modem sans fil, transmettre un message oral au système pour diffusion immédiate. Ce message sera répété toutes les cinq minutes tant que nous n'aurons pas transmis l'ordre de s'arrêter. Ce moyen est à notre disposition.

We also have the names and phone numbers of every engineer and station manager in the Halifax area, their home phone numbers. We can call any of those people after hours and have them come in and open up the station to do part of the emergency broadcast as well.

In addition, we are looking at the possibility of upgrading part of our "CityWatch" system, again pending resources, so that it will go into a selected area that is off our computer system and look for phone numbers in that area. They can phone to tell them there is an issue. These are areas that either we have in place now or are working towards.

Senator Banks: I do not know how many radio stations there are in Halifax, but I imagine it is a fair number, and none of them would be able to say that it is broadcasting to a preponderance of listeners. Have the other commercial radio stations, the CBC, and whoever else is here been asked whether they would subscribe to the same means by which you get to that FM station so that, in an absolute, declared emergency, at the push of a button, you would be able to speak to anybody who is listening to any radio and inform them what is happening and tell them what to do? Have they been asked about that?

Mr. Manuel: We have had discussions with them. Commercial stations have their own issues to deal with on editorial comment. It would have to be negotiated on a situation-by-situation basis. They are very open to our messages. They have a role to play, too. They have to get a news story out. They need us for information, and we need them to transmit our message. It is a working relationship. It has to be done on a case-by-case basis. A particular radio station came to us with a concept — a computer file that allows us to talk directly to listeners. The other stations, to my knowledge, do not have that same capability.

Senator Banks: I urge that you consider calling CKUA, which is the network in Alberta that does this. It gets to every commercial radio station, of which there are 28 in Edmonton and 29 in Calgary, and every other commercial radio station in the province, as well as every commercial television station who had all agreed that, when a declared emergency happens, whatever else their programming is doing, it would be interrupted by an announcement.

It is a wonderful thing to be able to do that. As was pointed out to us this morning, it has been used about a dozen times so far this year in respect of tornado warnings, which are a common occurrence.

Would you tell me, please, about "CityWatch"? Would you describe that to me? Is it a box? Would I carry something around with me? Would it be in my house?

Mr. Manuel: "CityWatch" is a commercial system. That is its commercial name. It is a computer system that we have bought. Attached to it we have 72 phone lines. It will make, in this case,

Nous avons également le nom et le numéro de téléphone de tous les ingénieurs et directeurs de stations de la région de Halifax ainsi que leurs numéros de téléphone chez eux. Nous pouvons contacter ces personnes à toute heure, pour leur demander de se rendre au poste et d'assurer une partie des programmes d'urgence.

Nous envisageons, de plus, de moderniser en partie notre système «CityWatch» et, si nous obtenons les ressources nécessaires, nous pourrions nous brancher sur une région qui n'est pas intégrée à notre système informatique et chercher des numéros de téléphone dans cette zone-là. Cela nous permettra alors de téléphoner aux gens pour leur signaler un éventuel problème. Il s'agit là de systèmes qui sont soit déjà en place soit en cours de préparation.

Le sénateur Banks: Je ne sais pas combien de stations de radiodiffusion il y a à Halifax, mais j'imagine qu'il y en a tout de même un certain nombre et qu'aucune d'entre elles ne peut prétendre être écoutée par la majorité de la population. Avez-vous demandé aux autres stations de radiodiffusion, à Radio-Canada, par exemple, si elles accepteraient de s'intégrer à ce système qui vous permettrait, en cas d'urgence, à l'appui d'une touche, d'avoir accès à la station MF. Cela vous permettrait alors d'être entendus par toutes les personnes qui, à un moment donné, écoutent la radio, et de leur faire savoir ce qui se passe et ce qu'elles devraient faire? Les avez-vous contactées à cet égard?

M. Manuel: Nous avons eu des conversations avec leurs responsables. Les stations privées ont chacune, en matière d'information, des principes et des politiques propres. Il faudrait qu'un tel arrangement soit négocié au cas par cas. Elles accueillent volontiers nos messages. Elles savent qu'elles ont, elles aussi, un rôle à jouer. Il leur faut diffuser des informations. Or, pour cette information, elles comptent sur nous alors que, nous, nous comptons sur elles pour faire passer notre message. Il s'agit donc d'une relation de travail. Tout cela doit être fait au cas par cas. Une station radiophonique nous a proposé un fichier informatique qui nous permettrait de nous adresser directement aux auditeurs. Je ne pense pas que les autres stations aient cette possibilité.

Le sénateur Banks: Je vous encourage à appeler CKUA, la chaîne radiophonique qui en Alberta, a mis en place les moyens permettant cela. Le message peut ainsi atteindre toutes les stations radiophoniques privées, c'est-à-dire les 28 stations d'Edmonton et les 29 de Calgary, ainsi que toutes les autres stations radiophoniques de la province et toutes les stations de télévision privées qui ont accepté qu'en cas d'urgence leurs programmes puissent être interrompus par des avis à la population.

C'est une excellente chose. Quelqu'un rappelait ce matin qu'il a été recouru à cette possibilité une douzaine de fois cette année lorsqu'il y a eu, comme c'est assez souvent le cas, une tornade.

Pourriez-vous m'en dire un peu plus au sujet de «CityWatch»? Comment décrire ce système? S'agit-il d'un boîtier? Est-ce portable? Pourrait-on l'installer chez moi?

M. Manuel: «CityWatch» est un système vendu dans le commerce. C'est son appellation commerciale. Il s'agit d'un système informatique que nous avons acheté. Ce système est relié

72 phone calls simultaneously to whatever call numbers we select with whatever message we give out. We can program it with existing phone numbers.

For instance, in our commercial area at the north end of Dartmouth in a place called Burnside, every single business is programmed into that system. We used that system to do an evacuation there approximately two years ago. For a chemical reason, we had to evacuate that whole industrial park. "CityWatch" was used. You dial the number, you feed your voice message in, you hang up, and it broadcasts to that particular area.

At the end, you get a report indicating how many phone calls were made, when they were made, if they were answered, and if the person who answered them acknowledged that they had heard the message. It is a commercial system. Its availability and speed is based on the number of phone lines you are willing to employ to use it. Currently, as I said, we use 72 lines and approximately 20 seconds a call. We can get approximately 200 calls out a minute with the system.

Senator Banks: Do you lease it or buy it?

Mr. Manuel: We own it.

Senator Banks: Is there an ongoing residual cost other than maintaining it?

Mr. Manuel: We have to consider maintaining it, system upgrades, and a relationship with Aliant, the telephone provider.

Senator Banks: In talking about the cookie-cutter approach to training and national standards, Mr. Manuel, obviously as the Chair has pointed out, there are problems that you in Halifax are more likely to face than people in Regina, such as problems relating to a port, for example.

Is there a clear delineation you can make which would allow you to say to everybody in the country — from St. John's to Victoria and every place in between, and north to Inuvik — that they will have certain issues with which they will have to deal which are not unique or peculiar to their community, and that national training standards will utilize the same vocabulary and mean the same thing, and that you will put aside the issues that are particular to certain municipalities? You will not have to deal with a mountain climbing incident, for example, at least I do not think so, and Banff is not going to have to deal with a water-based incident involving a large vessel. Is there a nice, neat line that you can draw? That is my first question.

The second question is: Should the cost of that training be borne by one order of government as opposed to all orders of government?

à 72 lignes téléphoniques. Il permet de placer simultanément 72 appels téléphoniques aux numéros que nous avons choisis et de transmettre un message. Nous pouvons programmer tous les numéros de téléphone.

Ainsi, par exemple, dans notre zone commerciale du quartier nord de Dartmouth, un quartier appelé Burnside, le numéro de téléphone de toutes les entreprises et de tous les commerces a été programmé dans le système. Nous nous en sommes servi il y a deux ans environ pour évacuer le quartier. En effet, en raison d'un accident chimique, il a fallu évacuer tout le parc industriel. Pour cela, on a utilisé «CityWatch». Vous composez le numéro, vous dictez votre message, puis vous raccrochez et le système diffuse le message dans toute la zone.

Une fois terminé, vous recevez un rapport indiquant le nombre et l'heure des appels téléphoniques qui ont été placés. Vous pouvez voir ceux auxquels il a été répondu, et savoir si la personne qui a répondu a reconnu avoir reçu le message. C'est un système qui se vend dans le commerce. Sa rapidité dépend du nombre de lignes téléphoniques que vous souhaitez brancher. À l'heure actuelle, nous y avons branché 72 lignes et chaque appel prend environ 20 secondes. Cela nous donne environ 200 appels à la minute.

Le sénateur Banks: L'avez-vous acheté ou l'avez-vous pris en location?

M. Manuel: Non, nous en sommes propriétaires.

Le sénateur Banks: À part l'entretien, ce système entraîne-t-il des coûts de fonctionnement?

M. Manuel: Il faut effectivement en assurer l'entretien, le perfectionnement aussi et les services téléphoniques fournis par la société Aliant.

Le sénateur Banks: En ce qui concerne l'uniformité d'approche en matière de formation et l'établissement de normes nationales, il est clair, monsieur Manuel, comme l'a fait remarquer le président, qu'à Halifax certains problèmes se posent à vous qui ne vont pas se poser à Regina, notamment en ce qui concerne le port.

Est-il possible de définir un certain nombre de problèmes que toutes les municipalités — de St. John's à Victoria, jusqu'à Inuvik, au nord — pourraient éprouver, c'est-à-dire des problèmes qui ne sont pas particulièrement liés à un endroit précis, et qui permettraient, justement, d'élaborer des normes nationales en matière de formation, et d'adopter un vocabulaire commun en faisant, en partie, abstraction des problèmes se rattachant plus particulièrement à certaines municipalités? Vous, par exemple, n'êtes pas exposés à des accidents de montagne, du moins je ne le pense pas, tout comme Banff n'aura jamais à connaître d'incident maritime impliquant un gros navire. Est-ce possible, donc, de définir diverses catégories de problèmes? C'est ma première question.

Ma seconde question est la suivante: les coûts de formation devraient-ils être assumés par un palier de gouvernement en particulier ou conjointement par tous?

Mr. Manuel: To answer your first question, I think you have answered it yourself. Let me elaborate. The training standard we are talking about is for incident management or site management or event management. The management style should not change from event to event or from district to district. Our emergency plan dictates that we will manage in a certain way.

The terminology we use will be the same. The concepts will be the same, for instance, those relating to jurisdiction and lead agency. At every event, you need to determine the jurisdiction and who is the lead agency. It makes no difference what the event concerns. That all has to happen. That is your national standard. The terminology must be the same. A person could be called an EFM here, and an IC somewhere else. It could refer to the same person but, in actual fact, we use different terminology. It may be mean something totally different. There has to be standardization. That part of the training needs to come from a national level.

If you are looking at taking emergency preparedness and emergency first response away from the small silos we have created in municipalities over the years, you have to be able to spread it horizontally, not vertically.

To answer your second question as to who pays for some of this, obviously I would love to go upstairs with this. That is a given. However, it is not necessarily something that the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness should be paying for, but it should come from all national departments. They should be all part of it. I think the OCIEPC should be the coordinators of this concept.

Mr. McLellan: I do not think, certainly in this community, we could have predicted what disasters would have befallen us in the past number of years, and I cannot predict what the next ones will be, nor could any community. Certainly, we have exposures, as you have mentioned, that differentiate us by community, and I can appreciate the fact that the committee has heard from other communities that this kind of thing may not be necessary because of the different conditions to which we are all susceptible that make these possible outcomes different.

However, there is the extraneous and there is the common. I think the goal has to be that we look at what the common elements are of training needs and resource creation. Communication, chain of command, equipment familiarity, those are fairly common elements as opposed to the items that would be extraneous to the different situations. If we can select those, define them, then that “plug-in” becomes relevant.

Senator Banks: I will switch gears just for a moment to the question of security and respective policing. I will address this question to Mr. Beazley, but it could have impact on everybody, certainly including Mr. LePine. The chairman told us yesterday that he had been to a conference, I think it was, in Rotterdam,

M. Manuel: Vous avez vous-même, je pense, apporté une réponse à votre première question. En effet, la norme de formation que nous évoquions s’applique à la gestion des incidents, ou des sites de sinistre. Le style de gestion n’a donc pas à changer d’un incident à l’autre, ou d’une région à une autre. Notre plan d’urgence nous impose une méthode de gestion.

La terminologie reste la même. Les concepts restent les mêmes, en ce qui concerne, par exemple, la délimitation des compétences et l’organisme qui va assumer la direction des opérations. Dans chaque cas, il faut décider de quel ressort relève l’incident en question, et qui sera l’organisme principalement chargé des opérations. Peu importe le genre d’incident en cause. Il y a un certain nombre de mesures à prendre. C’est cela la norme nationale. La terminologie doit être uniforme. Ici, par exemple, un poste va être désigné EFM, alors qu’il sera désigné IC ailleurs. Il peut s’agir d’une seule et même fonction, mais l’appellation diffère. Parfois, cette différence d’appellation correspond à une différence de fonction. Il faut donc normaliser tout cela. Cette partie de la formation doit être définie au niveau national.

Si vous envisagez de retirer la protection civile et l’intervention d’urgence initiale aux petites structures constituées au cours des ans par les municipalités, il faut être à même de répartir les tâches de manière horizontale et non plus verticale.

En réponse à votre seconde question, concernant les sources de financement, il est clair que j’aimerais pouvoir en répercuter les coûts. C’est bien évident. Cela dit, il n’est pas certain qu’il s’agisse là de quelque chose qui devrait être à la charge du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile. Les coûts devraient être assumés par l’ensemble des ministères nationaux. Ils devraient tous y contribuer. Cela dit, je pense que la coordination devrait en être assurée par le BPIEPC.

M. McLellan: Je ne pense pas, et cela est particulièrement vrai de notre région ici, que nous aurions pu prédire les désastres qui nous ont frappés ces dernières années et, pas plus qu’une autre communauté, nous ne pouvons prédire ce qui pourrait arriver à l’avenir. Bien évidemment, comme vous le disiez tout à l’heure, nous sommes exposés à certains risques auxquels échappent d’autres régions, et j’imagine que d’autres municipalités ont déclaré devant le comité que ce genre de mesure n’est peut-être pas nécessaire vu la différence de situation.

Nous nous trouvons donc devant certaines hypothèses qui sont communes à tous, et certaines qui sont particulières. Il importe par conséquent d’insister d’abord sur le tronc commun en matière de formation et de ressources. Les communications, la chaîne de commandement, la formation à l’utilisation de certains équipements, voilà les éléments qui sont communs à tous. Si nous parvenons à les identifier et à les définir, c’est là que l’on pourra parler d’interopérabilité.

Le sénateur Banks: Permettez-moi un moment de passer à la question de la sécurité et de la police. Ma question s’adresse à M. Beazley, mais elle peut intéresser les autres membres de votre délégation, et en particulier M. LePine. Hier, le président nous a dit qu’il s’était récemment rendu à une conférence. Je crois à

which is a much bigger port than Halifax. It certainly is a little bigger in terms of tonnage, but around that port there are about a thousand coastal police.

The Chairman: I believe the number is 370. That is just for the Port of Rotterdam.

Senator Banks: There are 370 in the port, itself. However, on the periphery there are another thousand.

The Chairman: It is a different agency, but yes, you are correct.

Senator Banks: It is a different agency with a thousand police officers all having to do, in one way or another, with approaches to and activities in the Port of Rotterdam. That is separate from the other agencies and other people who have enforcement responsibilities. We are talking only about police officers.

I know that no port in Canada approaches that level. The records of our previous meetings show that we have been asking questions about port policing across the country and that we have misgivings the level of policing, the matter of jurisdiction, and whether port policing ought to be done as it is in most cases by contract with the municipality, but not to the exclusion of other police forces. We also asked questions about the multi-jurisdictional issue.

Mr. Beazley, would give us an overview of how effective, in respect of crime and the capacity to respond to extraordinary events and national security, the police situation is in the Port of Halifax, in particular. Do you think it is adequate and, if not, how can we make it better, and who should make it better?

Chief Frank Beazley, Police Chief, Halifax Regional Police: We have a number of different approaches to security on the port. We have a direct contract with the Halifax Port Authority to provide uniformed police protection on the port. I have a detachment made up of 10 men, with a staff sergeant in charge, which provides 24-hour seven-day-a-week uniformed patrol around the port's property.

Senator Banks: Ten men at a time, or 10 men that are dedicated?

Mr. Beazley: Ten men dedicated.

Senator Banks: Per shift, how many uniformed officers from your department are on site at the port at any given time?

Mr. Beazley: There are two major terminals in Halifax, Ceres and Halterm. Hence, we have one man north, one man south. They are enhanced by private security that the different companies put on the port. Both main terminals at the port are

Rotterdam, un port beaucoup plus grand que Halifax. Il est, à tout le moins, plus grand quant au volume des marchandises qui s'y échangent, mais l'ordre y est assuré par une police côtière de 1 000 personnes.

Le président: Je crois qu'ils sont en fait 370. Rien que pour le port de Rotterdam.

Le sénateur Banks: Il y en a 370 dans le port. Mais il y en a 1 000 autres à l'entour.

Le président: Ils relèvent d'un organisme différent mais, oui, vous avez raison.

Le sénateur Banks: C'est un organisme policier différent, avec un effectif de 1 000 agents qui s'occupent, d'une manière ou d'une autre, des approches et des activités du port de Rotterdam. Il s'agit bien d'organismes distincts des autres organisations responsables du maintien de l'ordre. Je ne parle là que des policiers.

Je pense qu'il n'y a au Canada aucun port qui ait de tels effectifs policiers. Ainsi qu'en témoignent les comptes rendus de nos auditions précédentes, nous nous sommes penchés sur toute la question du maintien de l'ordre et de la protection des ports de notre pays, et nous nous interrogeons quant à la suffisance de l'activité policière, quant à la répartition des compétences en ce domaine, et quant à savoir si la police des ports devrait effectivement être assurée, comme c'est présentement le cas la plupart du temps, en vertu d'un contrat conclu avec la municipalité, mais sans pour cela exclure l'action d'autres organismes policiers. Nous avons également posé à nos témoins des questions concernant le chevauchement des compétences.

Monsieur Beazley, pourriez-vous nous dire si, face à la criminalité, au besoin de réagir à des incidents imprévus, et compte tenu des exigences de la sécurité nationale, l'action de la police peut être considérée comme efficace, notamment dans le port de Halifax. Pensez-vous que les mesures actuelles sont suffisantes et, si non, comment améliorer la situation et qui pourrait se charger de cette tâche?

M. Frank Beazley, chef de la Police régionale de Halifax: Nous avons retenu plusieurs approches pour assurer la sécurité de la zone portuaire. D'abord, nous avons conclu un contrat avec l'autorité portuaire de Halifax, contrat en vertu duquel nous assurons la protection du port par des policiers en uniforme. Ainsi, un détachement de 10 hommes en uniforme, sous le commandement d'un sergent d'état-major, patrouille les terrains du port 24 heures par jour, sept jours par semaine.

Le sénateur Banks: Dix hommes à la fois, ou 10 hommes en tout qui sont affectés à ce travail?

M. Beazley: Dix hommes en tout.

Le sénateur Banks: Cela fait combien d'agents en uniforme qui, à un moment donné, sont affectés au port par votre service?

M. Beazley: Il y a, à Halifax, deux terminaux principaux, Ceres et Halterm. Nous avons donc un homme en poste au nord, et un homme au sud. Leur action est complétée par des agents de sécurité privés employés par les diverses compagnies installées au

fenced. They are supported by video cameras, which have complete coverage of the port's property itself, which is monitored by commissioners 24 hours a day, seven days a week.

The port has a full-time intelligence officer attached to what we call the Metro Integrated Intelligence Unit, MIIU, which is a permanent joint forces operation managed by the Royal Canadian Mounted Police, the Halifax Regional Police and the Canada Customs and Revenue Agency.

The detachment is supported by the Halifax Regional Police from a criminal investigation process. Hence, at any time, the detachment can draw on the resources of my department, which has 403 sworn officers. In other words, if there were a criminal investigation on the waterfront, within minutes I can deploy criminal investigation specialists, as an example, to the waterfront, forensic identification specialists to the waterfront, just about any resource — including a bomb response, canine response. We also have formal working relationships with a number of federal agencies — as an example, Canada Customs and Revenue, as I said.

I had also assigned a number of years ago a full-time person to the national security investigative section of the RCMP. We were the first, I believe, in the country to actually put a municipal policeman in that unit. So from an intelligence perspective, they have direct access to my information, and I have direct access to their information.

Senator Banks: Is that a complete access of information, or is there a measure of jurisdictional protection taking place?

Mr. Beazley: That happens all the time with respect to investigations related to organized crime or national security, where people will classify documents or in some cases over-classify documents. You might say I have been the biggest critic of the federal government for that, because I spent over a third of my career in criminal intelligence investigating organized crime and national security issues.

I am pleased to say that we have worked our way through that. It has taken a number of years to do that locally, but we finally browbeat and embarrassed the perpetrators. I think September 11 changed a lot of that for agencies in this country. Our approach to intelligence has changed, in that we all agree that we have to share information. That is not to say, of course, that some report may not make it through a particular system, that someone may decide not to share, but I believe that is the exception rather than the rule.

I have recently entered into a formal agreement with CSIS, where I now have a system located in my building where CSIS gives me direct access to reports like the SABER report — which I am sure you have heard about in your travels across the country. I do not have to wait for someone to hand deliver reports to me anymore. The MIIU, as I say, has been in place now since 1998,

port. Les deux principaux terminaux sont entourés de clôtures. Aux patrouilles s'ajoute une surveillance vidéo sur toute la zone portuaire, avec un poste de contrôle occupé par des commissionnaires 24 heures par jour sept jours par semaine.

Ajoutons à cela un agent de renseignements qui travaille pour le Service de renseignements criminels, c'est-à-dire, en fait, une opération conjointe permanente de la Gendarmerie royale du Canada, de la Police régionale de Halifax et de l'Agence des douanes et du revenu du Canada.

Pour les enquêtes criminelles, le détachement a accès aux ressources de la Police régionale de Halifax. C'est dire qu'à tout moment ce détachement peut faire appel à mon service, c'est-à-dire à 403 agents assermentés. Autrement dit, si une enquête s'impose dans la zone portuaire, je peux, en quelques minutes, y détacher des spécialistes des enquêtes criminelles, ou des spécialistes de l'identité judiciaire, voire des artificiers ou une unité canine. Nous avons également conclu des ententes de collaboration avec plusieurs organismes fédéraux tels que l'Agence des douanes et du revenu du Canada.

Il y a plusieurs années déjà, j'avais également affecté à plein temps un agent à la section de la GRC chargée des enquêtes de sécurité nationale. Je crois que nous étions au Canada les premiers à verser dans cette unité un membre de la police municipale. C'est dire qu'au niveau du renseignement, ils ont accès à nos renseignements, et nous avons accès aux leurs.

Le sénateur Banks: Cet accès est-il complet, ou les divers organismes tentent-ils tout de même à privilégier certains renseignements?

M. Beazley: C'est très souvent le cas en ce qui concerne les enquêtes sur le crime organisé ou touchant la sécurité nationale, les divers services classifiant certains documents, parfois à l'excès. J'ai eu souvent l'occasion de critiquer le gouvernement fédéral pour cela, étant donné que j'ai passé plus d'un tiers de ma carrière aux renseignements criminels, enquêtant sur le crime organisé et les activités touchant la sécurité nationale.

Je suis heureux de pouvoir dire que nous avons réglé tous ces problèmes. Localement, cela nous a pris plusieurs années, mais nous sommes finalement parvenus à confondre les coupables. Le 11 septembre, me semble-t-il, a fait beaucoup pour persuader les divers organismes de notre pays. Notre approche du renseignement a évolué, et maintenant nous sommes tous convenus de nous échanger ce que nous avons. Cela ne garantit pas, bien sûr, que certains rapports ne parviendront pas à remonter la filière, que quelqu'un décidera de ne pas en faire état, mais je crois que ce genre de situation est loin d'être la règle.

Récemment, j'ai conclu, avec le SCRS, une entente officielle qui a permis l'installation, dans l'immeuble qui héberge mes services, d'un système au moyen duquel le SCRS me donne un accès direct à des documents tels que le rapport SABER, dont vous avez sans doute entendu parler lors de vos déplacements. Je n'ai donc plus à attendre que de tels rapports me soient livrés par

where the RCMP, CCRA and the Halifax Regional Police are in the same building with access to the same information.

We have in Canada — and I am assuming you have heard about this — a system of criminal intelligence bureaus set up by Criminal Intelligence Service Canada, CISC. Today, I have two people assigned full-time at the Halifax bureau, with complete access to all intelligence information through the ACIIS system, the Automated Criminal Intelligence Information System. We normally approach criminal activity on the port in a joint forces approach. We recently had a very successful operation, which dealt a severe blow to our portion of an organized crime network that was national and international. That operation was possible as a result of excellent cooperation between all the police and other enforcement agencies involved. We meet regularly. At this particular time, I am the Nova Scotia — I sit on the executive — of Criminal Intelligence Service Canada.

I am not a police chief who is going to sit here and tell you that I have a great deal of difficulties. From time to time, sure, there is always something that has to be debated. However, at the time of a crisis there is no question that we will work together.

The other thing that is unique here in Halifax is that the Halifax detachment of the RCMP is now moving its resources in with us. Last month, the command portion of Halifax detachment of the RCMP, their superintendent, Inspector LePine who is sitting here with me, moved into our headquarters building. Consequently, the officer in charge of the Halifax detachment has his office right next door to mine. We meet regularly. We have open access to each other's systems. We are now planning our approach to policing within HRM. We now have access to things we did not have access to previously, when we did work in silos. We are breaking those silos down.

Getting back to the port, I think the port is very well protected. The intelligence sharing is second to none. Everything is done through a joint forces approach to things. We do meet regularly with our provincial and federal partners that are out there to deal with port issues.

Can it be improved? Sure, and we are working towards that. HRM has heavily invested in a new records management system. We have ongoing discussions with the RCMP as to how we will be able to share our information with the other federal agencies. That is a vision and dream, I guess, we all have as we move forward. Life has changed for all of us since September 11.

messenger. Le service municipal de renseignements intégrés fonctionne depuis 1998, la GRC, l'ADRC et la police régionale de Halifax étant toutes basées dans le même immeuble avec accès aux mêmes informations.

Vous savez sans doute qu'au Canada il existe un réseau de bureaux des renseignements criminels monté par le Service canadien des renseignements criminels (SCRC). J'ai affecté au bureau de Halifax deux agents à plein temps, qui ont accès à tous les renseignements recueillis dans le cadre du Système automatisé de renseignements sur la criminalité (SARC). De manière générale, les enquêtes sur les activités criminelles dans la zone portuaire relèvent d'une action conjointe des divers services. Une de nos opérations récentes a été couronnée de succès et nous a permis de frapper un grand coup contre les activités, dans notre secteur, d'un réseau de crime organisé opérant à l'échelle nationale et internationale. Si cette opération a pu être menée avec succès, c'est en raison de l'excellente collaboration de l'ensemble des services policiers et autres organismes répressifs. Nous nous réunissons régulièrement. Le représente actuellement la Nouvelle-Écosse au sein du conseil du Service canadien des renseignements criminels.

Je ne suis pas le genre de chef de police qui va égrainer devant vous les difficultés que j'ai eues à surmonter. Il est clair que de temps à autre il va y avoir débat sur telle ou telle question. Il est également clair, cependant, qu'en cas de coup dur, nous agissons de concert.

Un autre aspect unique de la situation ici, à Halifax, est que le détachement de la GRC de Halifax va emménager dans notre immeuble. Le mois dernier, le commandement du détachement de Halifax de la GRC, c'est-à-dire son surintendant, l'inspecteur LePine qui est ici à mes côtés, a emménagé dans l'immeuble qui abrite notre quartier général. L'agent commandant le détachement de Halifax a donc son bureau tout près du mien. Nous nous réunissons régulièrement. Nous avons entièrement accès aux systèmes des uns et des autres. Il y a donc, au sein de la municipalité régionale, une approche globale de l'activité policière. Nous avons maintenant accès à des ressources et à des informations dont nous ne disposions pas lorsque chacun travaillait de son côté. Nous sommes en train de regrouper nos forces.

En ce qui concerne le port, je pense que la zone est correctement protégée. Le partage des renseignements ne laisse rien à désirer. Tout se fait dans le cadre d'une approche commune. Nous nous réunissons régulièrement avec nos homologues provinciaux et fédéraux afin de régler les problèmes que peuvent se poser dans la zone portuaire.

Pourrait-on améliorer la situation? Bien sûr que oui, et nous faisons tout pour cela. La MRH a beaucoup investi dans un nouveau système de gestion des dossiers. Nous entretenons avec la GRC un dialogue permanent sur la manière de partager, avec d'autres organismes fédéraux, les renseignements que nous recueillons. Voilà la vision qui oriente notre action. Tout a changé le 11 septembre.

Senator Banks: The breaking down of the silos and the cohabitation and the sharing of information that you are talking about is, I think, a model that I hope others will emulate.

Just to sum up, in respect of the Halifax Regional Police, there is an officer in each of the two port areas at any given time; correct?

Mr. Beazley: Yes, that is correct. If someone should become sick, he or she is replaced. Those units have to be manned 24 hours a day, seven days a week. That is the contract I have with the Halifax Port Authority. Mr. Malec, who is the vice-president of security, is present here today, if you would like to hear from him on his view of the policing.

Senator Banks: That will be up to the chairman, but are you comfortable and satisfied with the level of police presence in the Port of Halifax?

Mr. Beazley: Yes, I am. As someone noted, I have been around Halifax for a few years. I was here during the Ports Canada police experience. Though I believe they did what they could with what they had, they did not have access to the resources that the detachment in place today has. There was a small group of people doing the job of a security guard, with very little support. Today's detachment has the support of 403 people they can call upon and all the specialized services that go with it.

Senator Banks: I think it was Mr. McLellan who referred to peripheral issues around federal EMO cost-sharing programs. What are those peripheral issues?

Mr. Manuel: I am just trying to remember exactly what the peripheral issues were.

Senator Banks: If I remember correctly — and I am quoting Mr. McLellan from his opening remarks — he said that funding for equipment purchases needs to include sustainable funding after the purchasing process. I understand that. He then said that the federal government needs to be aware of peripheral issues around federal EMO cost-sharing programs. I am not quite sure what those peripheral issues are.

Mr. McLellan: For instance, with respect to CBRN — chemical, biological, radiological, nuclear — or heavy urban search and rescue, HUSAR, any money the federal government can make available is appreciated. However, we have to buy the material upfront, pay for it 100 per cent, and then submit a bill to the federal government — all of which means we have to budget for that. If we are talking \$25,000 or \$30,000 in a large municipality, it might be possible to slide that through a budget, knowing the money would come back next year.

Le sénateur Banks: J'espère que d'autres s'inspireront de ce décloisonnement, de cette cohabitation des divers services et de la mise en commun des renseignements.

Une toute petite précision, en ce qui concerne la police régionale de Halifax, vous avez bien dit qu'un agent est affecté en permanence à chacune des deux zones portuaires?

M. Beazley: C'est exact. En cas de maladie, l'agente ou l'agent de service est remplacé. Ces postes sont assurés 24 heures par jour, sept jours par semaine. C'est ce que prévoit le contrat que j'ai conclu avec l'autorité portuaire de Halifax. M. Malec, vice-président pour les questions de sécurité, nous accompagne aujourd'hui lui aussi, et vous aurez peut-être des précisions à lui demander à cet égard.

Le sénateur Banks: Selon ce que décidera la présidence, mais, vous-même, êtes-vous satisfait de la présence policière dans la zone portuaire de Halifax?

M. Beazley: Oui. Ça fait tout de même un certain temps que je suis à Halifax. J'y étais déjà à l'époque de la police de Ports Canada. Je pense qu'ils ont fait de leur mieux, compte tenu des moyens qu'ils avaient, mais ils n'avaient pas accès aux ressources actuellement à la disposition du détachement affecté à la zone portuaire. La situation était la suivante: un petit groupe de personnes assuraient, avec assez peu de moyens, une activité de gardiennage. Le détachement policier actuellement affecté au port peut compter sur 403 personnes et tous les services spécialisés que cela comporte.

Le sénateur Banks: N'est-ce pas M. McLellan qui parlait des questions périphériques en matière de programme de partage des coûts de l'OMU fédérale. Quelles sont ces questions périphériques?

M. Manuel: J'essai de me souvenir de quoi il s'agissait.

Le sénateur Banks: Si j'ai bonne mémoire — et je cite là les propos prononcés par M. McLellan au début de son exposé — il faudrait que les financements destinés à l'achat d'équipements puissent dans une certaine mesure se poursuivre après l'acquisition des matériels. Je comprends cela. Puis, il a fait valoir que le gouvernement fédéral doit garder à l'esprit les questions périphériques qui se posent dans le cadre des programmes de partage des coûts prévus par l'OMU fédérale. Je ne suis pas très certain d'avoir compris quelles sont ces questions périphériques.

M. McLellan: En ce qui concerne le CBRN, par exemple, c'est-à-dire le chimique, biologique, radiologique et nucléaire, ou les équipes de recherche et de sauvetage en milieu urbain à l'aide d'équipement lourd (RSMUEL), les financements accordés par le gouvernement fédéral sont très appréciés. Cela dit, il nous faut actuellement acquitter au départ le prix des équipements, puis envoyer une facture au gouvernement fédéral pour en obtenir le remboursement — cela veut dire qu'il nous faut comprendre dans notre budget le coût de ces équipements. Dans une grande

However, with respect to larger amounts, capital amounts, millions of dollars, it becomes a budgeting issue for us.

The other issue surrounding the cost-sharing arrangements is that sometimes the rules change between the time the program is announced and when we put the bill in. Other issues are related to allowable expenses on that particular program. Those issues need to be clarified.

Sometimes, this can be done during the design phase. For instance, with respect to the CBRN design process, instead of having the federal government and the provincial government design a program for us, the municipality should also have a say.

The Chairman: Mr. Manuel, would it be an imposition to ask you to put something on paper in this regard for us and to forward it back to the committee?

Mr. Manuel: I will do that.

The Chairman: There are a couple of issues I should like to touch on briefly before we continue with the questioning.

Do you have a public health representative in the room?

Mr. McLellan: Yes, we do. We have here Mr. Mike McKeage from Emergency Health Services and Mr. Erin Graham from the Capital Health Region.

The Chairman: We see issues such as SARS and West Nile as first responders issues, and something that must be addressed. In terms of your comments at the opening, Mr. McLellan, there was no reference to those sorts of issues. We anticipate SARS to be a seasonal issue, one that could come back this winter and spring and that could strike anywhere. Would you care to comment on that?

Mr. McLellan: Mr. Chairman, I will ask Mr. Graham to speak to that.

Mr. Erin Graham, Manager, Safety, Capital Health, Nova Scotia Department of Health: Capital Health Authority is one of nine districts health authorities within the province. From Capital Health's perspective, especially with respect to SARS, we followed the lead of Health Canada and the Nova Scotia Department of Health in setting up a SARS committee to address that issue within our own environment. We enacted some measures, of course, that would allow us to respond to those concerns that were an issue in Central Canada.

With regard to SARS and West Nile, our counterpart at the provincial Department of Health follows the standard and pace as it comes from Health Canada. That is where we get our lead.

municipalité, une somme de 25 000 \$ ou 30 000 \$ peut toujours être budgétisée, puisqu'on sait bien que l'argent sera remboursé l'année suivante. Lorsqu'il s'agit, cependant, d'une somme plus importante, de millions de dollars, cela nous pose un problème d'ordre budgétaire.

L'autre question liée aux accords de partage des coûts se pose du fait que, parfois, entre l'annonce du programme et la date à laquelle nous envoyons notre facture, les règles ont été modifiées. D'autres questions se posent au niveau des dépenses autorisées dans le cadre d'un programme donné. Il faut que, sur tous ces points, les choses soient plus claires.

Parfois, cela peut être accompli lors de la conception même du programme. Ainsi, en ce qui concerne la conception du programme CBRN, nous estimons que la municipalité devrait avoir son mot à dire au lieu d'avoir simplement à s'aligner sur un programme conçu à notre intention par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.

Le président: Monsieur Manuel, puis-je vous demander de coucher ces idées sur papier et de les communiquer au comité?

M. Manuel: Entendu.

Le président: Je voudrais en outre évoquer très rapidement un ou deux points avant de poursuivre les questions.

Avez-vous, dans votre délégation, un représentant des services de santé publique?

M. McLellan: Oui. Nous sommes accompagnés de M. Mike McKeage, des services d'urgences de santé et de M. Erin Graham, des services de santé de la capitale.

Le président: Pour nous, le syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) et le virus du Nil occidental, posent des problèmes au niveau des équipes d'intervention. Or, dans votre exposé, monsieur McLellan, vous n'avez pas évoqué ce genre de situation. Il est à prévoir que le SRAS deviendra un problème saisonnier, qui pourrait réapparaître cet hiver ou au printemps et qui pourrait frapper n'importe quelle région du pays. Que pouvez-vous nous en dire?

M. McLellan: Monsieur le président, permettez-moi de demander à M. Graham de vous répondre sur ce point.

M. Erin Graham, responsable de la sécurité, Service régional de santé, ministère de la Santé de la Nouvelle-Écosse: L'autorité sanitaire de la capitale est, dans notre province, l'un des neuf districts sanitaires. En matière de SRAS, particulièrement, et conformément aux directives de Santé Canada et du ministère de la Santé de la Nouvelle-Écosse, nous avons constitué un comité spécial chargé de tout ce qui a trait au SRAS dans les limites de notre ressort. Nous avons bien sûr pris des mesures nous permettant éventuellement de répondre au genre de problème qui s'est posé dans le centre du pays.

En ce qui concerne le SRAS et le virus du Nil occidental, notre homologue au ministère provincial de la Santé s'aligne sur les mesures préconisées par Santé Canada. Nous en faisons de même.

The Chairman: In the case of SARS, we are talking about a 10-day cycle. There are extraordinary quarantine-related issues, which can put terrible pressures on existing hospital facilities — who tend to be the major victims once it hits the community. In that regard, have you taken a look at your capacity to quarantine and to deal with renewed outbreaks, which can come about on a seven- to ten-day cycle?

Mr. Graham: I can only speak from our experience — and we have not had a SARS case in Nova Scotia. When those potential problems arrive at emergency, we have the capacity to respond. It is limited, of course, but we do have the capacity to respond.

Mr. Manuel: The municipality is also working with the Capital Health Authority to set up community clinics — instead of burdening health facilities, hospitals. We are looking at Halifax Regional Municipality facilities in that regard. It is a way to augment the health facility.

The Chairman: Having said that, however, SARS will first appear at the hospital, at which time you will be into quarantine problems — involved all the people who have visited the hospital along with their families.

We all understand what a nasty cycle it becomes. I am just asking whether you have worked your way through it, whether if and when it comes to this community you will be ready, and not have to re-learn how to deal with the problems Toronto faced with SARS.

Mr. McLellan: Mr. McKeage from Emergency Health Services, a division of the Nova Scotia Department of Health, put together the provincial plan. Perhaps he can supplement our response.

Mr. Michael McKeage, Director of Operations, Emergency Health Services, Nova Scotia Department of Health: Mr. Chairman, it is my greatest hope that SARS would only show up at hospitals, but I am afraid that what happens is that it shows up in the streets first. As such, we have worked with the Fire Officers Association of Nova Scotia, the Office of the Fire Marshal, the HRM and a number of agencies since our first cases, including Toronto EMS, which provides ambulance service within Toronto, which has been so helpful in allowing us to share their lessons.

If you wish, Mr. Chairman, I can elucidate for you how we have dealt with things. Again, I represent the Emergency Health Services, which is a partner in emergency preparedness with HRM. We are a provincial service and, as such, I speak from a provincial perspective as director of operations.

Following the SARS outbreak in Toronto and after learning about bug, our first concern became the fact that it would not present to hospitals but to medical first responders — and we have 317 fire departments in this province providing some degree of that service. Our greatest concern was that these individuals, along with our own staff, would be exposed to the bug. While we

Le président: Avec le SRAS, nous avons affaire à un cycle de 10 jours. Cela pose d'énormes problèmes au niveau de la quarantaine, et impose de très lourdes exigences aux services hospitaliers, qui sont généralement les principales victimes en cas d'épidémie. Avez-vous examiné dans quelle mesure vous seriez à même d'assurer une quarantaine et de faire face à une nouvelle épidémie dont le cycle, je le rappelle, peut varier de sept à dix jours?

M. Graham: Je ne peux vous répondre qu'en fonction de notre expérience puisque nous n'avons enregistré aucun cas de SRAS en Nouvelle-Écosse. Nous avons les moyens de réagir à ce genre d'urgence. Nos moyens sont bien sûr limités, mais réels.

M. Manuel: La municipalité travaille actuellement de concert avec l'autorité sanitaire de la capitale afin de créer des cliniques communautaires qui permettraient de délester un peu les hôpitaux. Ces établissements relèveraient de la municipalité régionale de Halifax. Il s'agit d'accroître le nombre de places disponibles.

Le président: Cela dit, le SRAS se manifestera d'abord dans un hôpital, ce qui va poser des problèmes de quarantaine pour toutes les personnes s'étant rendues à cet hôpital, leurs familles également.

C'est un cercle vicieux qu'il est difficile de rompre. Je vous demande simplement si vous avez bien examiné la question et si vous êtes prêts à y faire face sans avoir à réapprendre comment réagir aux problèmes que le SRAS a posés à la ville de Toronto.

M. McLellan: M. McKeage des services d'urgences de santé, une division du ministère de la Santé de la Nouvelle-Écosse, a préparé un plan provincial. Peut-être pourra-t-il apporter quelques précisions à cet égard.

M. Michael McKeage, directeur des opérations, Soins médicaux d'urgence, ministère de la Santé de la Nouvelle-Écosse: Monsieur le président, j'espère de tout mon cœur que le SRAS ne se manifestera que dans des hôpitaux, mais je crains que ce soit dans les rues de la ville qu'il se manifeste d'abord. C'est pourquoi, depuis le début, nous avons oeuvré de concert avec l'Association des pompiers de la Nouvelle-Écosse, le bureau du commissaire aux incendies, la municipalité régionale de Halifax et divers autres organismes, y compris le Secours médical d'urgence de Toronto, responsable des ambulances dans cette métropole. Cet organisme a partagé avec nous les leçons apprises lors de l'épidémie.

Si vous le voulez bien, monsieur le président, je vais maintenant préciser un peu la manière dont nous procédons. Je représente les services d'urgences de santé, un des partenaires de la municipalité régionale de Halifax en matière de protection civile. Nous sommes un service provincial et c'est dans l'optique provinciale que je comparais ici en tant que directeur des opérations.

Après le déclenchement de l'épidémie de SRAS à Toronto, et après que le virus eut été isolé, nous avons craint que la maladie se manifeste non pas d'abord dans les hôpitaux mais au niveau des intervenants médicaux de première ligne. En effet, dans notre province, 317 services de lutte contre les incendies assurent des premiers soins. Nous craignons que ces personnes et notre propre

would transport the patient to the hospital, these marvellous first responders, principally pharmacists and biology teachers and people with other careers, would return to the community and carry the bug with them.

As such, all fire departments in the province were supplied with protective gear. They were given explanations as to when and how to use it. As well, the Nova Scotia Emergency Health Services Medical Communications Centre in Bedford asks the same diagnostic questions that are asked in Toronto — for example, where the individual has been, his or her symptoms, et cetera. It then alerts the medical first responder or fire department going in to dress appropriately, and we manage the case.

Happily, this process has not brought any patients to the fore. The medical first responder briefings went out all over the province in relatively short order. The HRM led the way with its sophisticated fire and police services.

We went beyond that into areas that are less supported because they are smaller communities.

The Chairman: You alluded to a complex issue relating to the media, that is, the discussions that are necessary with the media in terms of the dual role it plays — service to the community and reporting news as they see it in the way they see fit.

Have there been discussions in the community with the media about how they might respond to a variety of different scenarios, discussions such as at what point they might be prepared to embargo certain information — if they saw, for example, police moving tactically in a situation — and under what conditions they would be prepared not to broadcast for a period of time? Have you worked through different scenarios with them, to determine whether there is a common understanding of the issues that need to be addressed in the course of a crisis?

Mr. Manuel: Dealing with the media is a complex issue. They have a job to do, and we have a reason to help them. The two sometimes conflict, however.

Again, we talked earlier about getting amateur radio operators to radio stations, getting the names and contact numbers of all their station managers and their engineers. That is a process. We are building up a trust relationship between the media and ourselves.

The municipality has some very good public information officers — within fire services, police services, the water system and the transportation system. We also have an emergency public information officer. That is a position within our emergency system that allows us to communicate with the media.

We continue to develop our relationships with the media — which will help them to get the information and report their stories in a fair and accurate manner.

personnel soient exposés au virus. Ce que nous craignons c'est que, lors du transport du patient à l'hôpital, ces intervenants de première ligne, des bénévoles dévoués, souvent des pharmaciens ou des professeurs de biologie, rentrent chez eux et y transmettent le virus.

C'est pourquoi nous avons fourni un équipement de protection à tous les services de lutte contre les incendies de la province. On leur a en outre expliqué quand et comment les utiliser. Le centre des communications des services d'urgences de santé de la Nouvelle-Écosse, à Bedford, posait les mêmes questions diagnostiques que les autorités de Toronto — demandant ainsi aux gens les lieux où ils s'étaient rendus, leurs symptômes. Cela donne aux intervenants médicaux de première ligne, ou aux pompiers, l'occasion de se vêtir en conséquence, ce qui nous permet d'isoler le cas.

Heureusement, il n'y a pas eu de SRAS chez nous. Dans les meilleurs délais, nous avons transmis les informations nécessaires à tous les intervenants médicaux de première ligne de la province. La municipalité régionale de Halifax a donné l'exemple, ses services de police et de lutte contre les incendies étant particulièrement avertis.

Nous avons répercuté ces informations sur les zones qui, étant de moindre importance, ont moins de moyens.

Le président: Vous avez évoqué la complexité des relations avec les médias, c'est-à-dire du besoin de négocier avec eux en raison de leur double rôle — une information au service de la collectivité et la liberté de faire état de la situation telle qu'elle leur apparaît.

Avez-vous engagé un dialogue avec les médias quant à la manière dont ils réagiraient à divers scénarios, leur demandant, par exemple, dans quelles conditions ils seraient disposés à différer certaines informations, dans le cas notamment où la police est en train d'installer son dispositif tactique? Avez-vous examiné avec eux les divers scénarios possibles afin de voir si vous parvenez à vous entendre sur les problèmes qui pourraient se poser en cas de crise?

M. Manuel: Les relations avec les médias sont effectivement complexes. Ils ont leur travail à faire, et nous avons toute raison de les aider en cela. Parfois, cependant, un conflit peut survenir.

Nous avons parlé tout à l'heure de l'appel aux radioamateurs pour assurer le fonctionnement des stations radiophoniques, ainsi que de la liste des noms et des numéros de téléphone de tous les directeurs de station et de leurs ingénieurs. Nous bâtissons, avec les médias, une relation de confiance.

La municipalité a, au sein des services de lutte contre les incendies, de la police, du service des eaux et des transports municipaux, de très bons agents d'information. Nous avons également un agent chargé particulièrement de l'information du public en cas d'urgence. Ce poste, qui fait partie de notre dispositif d'urgence, nous permet de communiquer avec les médias.

Nous continuons à développer nos relations avec les médias — ça les aidera à recueillir les informations et à les diffuser de manière exacte et objective.

The Chairman: You are obviously familiar with the dynamics of the relationship. My question was simply this: Have you had an opportunity to work through that sort of relationship in a variety of scenarios with the electronic media?

We all remember the Turkish embassy attack 15 years ago or so in Ottawa and the ambassador having to jump out the back window. The police were being positioned to try and rescue him; the situation was all being broadcast live. There were television sets where the terrorists were.

Have you examined and worked out those types of scenarios with the local media?

Mr. Beazley: The police service meets with the media at least two times a year on a formal basis, sometimes three times a year. We are in the room together, and what we discuss in the room stays in the room — which has led to a good relationship, where we can be open and frank in our discussions with them.

At a scene, normally the media will show just about the same time as either the police or fire.

Here in Halifax, there is generally a staging area for the media. The police information people will be there to communicate with the media and give them what information they need. We have had a fairly good working relationship; the media does not run off and do its own thing. Keep in mind, however, that they will want film footage and they do want information.

You asked about the media holding back information, for whatever reason, something the police did not want to get out. We have had that cooperation here locally, in areas of bomb response calls and other types of emergencies.

In situation where things have not gone well, we meet with the management of the various stations and hold frank discussions with them. Those types of discussions are ongoing today as we speak.

Mr. McLellan: Mr. Chairman, just to be clear, regardless of the situation — whether it relates to railcars, planes, 9/11-type situation, fires — the media are not allowed to roam free. We have a site management plan, whereby our professionals deal with the incident and the media are kept from it. However, as Mr. Manuel said, our communication with the media is important to us. We have an individual who is responsible for dealing with the media. We schedule press briefings regularly. At those briefings, the press get an information package. Where they go with it, of course, is a separate issue.

When politicians are involved, it is still a challenge for us. However, in terms of how we manage the issue, I think we have it pretty clear. We keep tight site management policies. The media is not allowed to roam around, as happened in the Turkish embassy

Le président: Vous comprenez manifestement l'aspect dynamique de cette relation. J'aimerais simplement savoir si vous avez eu, avec la presse électronique, l'occasion d'examiner ces rapports du point de vue des divers scénarios possibles?

Qui ne se souvient pas de l'agression menée il y a une quinzaine d'années à Ottawa contre l'ambassade de Turquie? L'ambassadeur avait dû à l'époque s'enfuir en sautant par une fenêtre située à l'arrière du bâtiment. Le dispositif d'intervention était en place pour le secourir. Les médias diffusaient tout cela en direct. Or, les terroristes disposaient, eux aussi, de postes de télévision.

Avez-vous étudié, avec les médias locaux, ces divers scénarios?

M. Beazley: Le service de police se réunit officiellement avec les médias au moins deux fois par an, trois fois à l'occasion. Nous nous réunissons dans une salle et rien ne filtre de nos discussions. Cela nous a permis d'entretenir de bons rapports puisque tout le monde peut parler librement.

Lors d'un incident, les représentants des médias arrivent en général sur place à peu près en même temps que la police ou les pompiers.

À Halifax, nous fixons normalement une zone de rassemblement pour les médias. Les agents d'information de la police s'y retrouvent pour communiquer avec les médias et leur fournir les informations dont ils ont besoin. La collaboration est assez bonne; en cas d'incident, les médias ne se lancent pas à l'assaut du site. Il est clair, cela dit, qu'ils veulent pouvoir rapporter des images et des informations.

Vous demandiez tout à l'heure si, pour une raison ou pour une autre, les médias acceptent de différer certaines nouvelles que la police préfère ne pas voir diffuser. En cas de menace à la bombe ou de divers autres types d'urgence, nous avons effectivement pu obtenir cela ici.

Dans d'autres situations, où les choses ne se passent pas aussi bien, nous nous réunissons avec la direction des diverses stations et nous leur parlons franchement. Un tel dialogue est en cours à ce moment même.

M. McLellan: Monsieur le président, je tiens à préciser que, quelle que soit la situation — qu'il s'agisse de wagon-citerne, d'avions, d'incendies ou de catastrophe telle que celle du 11 septembre — les médias ne sont pas parfaitement libres de se promener comme ils l'entendent. Nous avons, en effet, un plan de gestion du site pour permettre à nos professionnels de faire face à un incident, les médias étant tenus à l'écart. Cela dit, comme le rappelait M. Manuel, nous tenons beaucoup aux communications avec les médias. C'est même la spécialité d'un de nos agents. Nous organisons régulièrement des points de presse. Nous leur remettons, à ces occasions, certains renseignements mais nous ne contrôlons pas la manière dont ils vont les présenter.

En cas d'intervention du personnel politique, il peut effectivement y avoir quelques problèmes. Au niveau de la gestion de l'incident, cependant, les choses sont assez claires. Nous assurons la gestion du site. Les médias n'ont pas le droit de

case, to get that kind of information unless we permit it. We have very strict policies concerning communicating with the media, and clear times under which those dialogues occur.

Senator Banks: I want to make sure we understand what Senator Cordy was talking about. Management of the media during the course of dealing with an event is not what Senator Cordy was talking about. Senator Cordy was referring — I will over-simplify and talk about something specific to Halifax. For instance, if there were a problem on a ship in the harbour, a problem about which everybody needed to be informed immediately, Senator Cordy was talking about Mr. Manuel being able to communicate with anyone who was listening to a radio or television station by pressing a button and saying to the audience, “There is a problem, do this,” a type of early emergency warning system. It is not taking over the media, it is not using the media for purposes of emergency communications and dealing with the situation. We are talking about a warning system — and that is all it does.

Senator Cordy: In terms of communications in time of a disaster, a number of people have put on the record their dissatisfaction with how the general public was communicated to during the SARS outbreak in Toronto. Do you have, in the health field, a spokesperson to regularly communicate to the general public?

Mr. Manuel: I do not want to speak for the health board. I believe you are meeting with them this afternoon possibly.

I think a SARS issue or a similar-type situation — unless Mr. Graham wants to speak to this — would be a provincial issue. I will defer to Mr. Graham.

Mr. Graham: the response to a SARS outbreak, or similar scenario, would be communicated provincially by the medical officer of health for the province. He will be here this afternoon.

Mr. McLellan: We have not so far — and we have certainly had our share of issues, relative to other communities in Canada, which gives us a fair base of experience to speak from. We have not had problems getting the media to air immediately any of our issues or concerns or clarifications.

However, we have not faced an extreme situation — which is always a possibility, and something the committee might want to look at that. Nevertheless, to date, we have not had an experience of concern — if that helps your consideration. Thus far, the HRM has handled things well. We have not had an experience of concern, if that helps your consideration.

Senator Atkins: We have talked about the HRM, but we have not talked beyond that. We have talked about the relationship that you have with the military. What happens if a peripheral

s’y promener, comme cela s’est produit autour de l’ambassade de Turquie, à moins que nous ne les y autorisons. En matière de communications avec les médias, nos politiques sont très strictes et le dialogue se déroule dans des conditions précises.

Le sénateur Banks: Je ne suis pas certain que nous ayons tous très bien compris ce que le sénateur Cordy disait tout à l’heure. Elle ne parlait aucunement de la gestion des médias en cas d’incident. Je peux dire, en simplifiant à outrance et en évoquant le cas précis de Halifax, que le sénateur Cordy évoquait le genre de situation où, par exemple, il y a un incident à bord d’un navire se trouvant dans le port, et que tout le monde doit en être informé immédiatement. Le sénateur Cordy évoquait la possibilité, pour M. Manuel, de pouvoir communiquer, en appuyant sur une simple touche, avec toutes les personnes qui, à un moment donné, écoutent la radio ou regardent la télévision. Il s’agit de pouvoir, au moyen de ce genre de système, diffuser, en cas d’urgence, des conseils à la population. Il ne s’agit aucunement de s’emparer des médias ou de s’en servir comme moyens de communication en cas d’urgence. Il s’agit simplement d’un système permettant de diffuser des avertissements.

Le sénateur Cordy: En ce qui concerne les communications en cas de catastrophe, plusieurs personnes ont critiqué la manière dont on a communiqué avec le grand public lors de l’épidémie de SRAS à Toronto. Avez-vous, dans le domaine sanitaire, un porte-parole dont la tâche est, justement, de communiquer avec la population?

M. Manuel: Je ne veux pas me prononcer au nom de la commission de santé. Je crois que vous devez cet après-midi en accueillir les représentants.

J’estime — à moins que M. Graham veuille vous répondre sur ce point — que le genre de situation créée par le SRAS relève des autorités provinciales. Je vais demander à M. Graham de vous répondre.

M. Graham: Les mesures prises en réponse à une épidémie de SRAS, ou à une situation comparable, seraient communiquées, à l’échelle de la province, par le directeur de la santé. Il devrait nous rejoindre cet après-midi.

M. McLellan: Comparé à d’autres municipalités canadiennes, nous avons eu à faire face à un nombre considérable de problèmes et nous nous prononçons en fonction de ce que nous avons pu apprendre. Nous n’avons jamais eu de difficulté à obtenir des médias qu’ils diffusent immédiatement nos bulletins.

Cela dit, nous n’avons jamais eu à faire face à une situation extrême — de telles situations peuvent toujours survenir et le comité entendra peut-être se pencher sur ce genre d’hypothèse. Néanmoins, jusqu’ici, le problème ne s’est pas posé. La municipalité régionale de Halifax a été à même de faire face aux difficultés qui se présentaient. Il n’y a eu aucun problème à cet égard.

Le sénateur Atkins: Nous avons parlé de la municipalité régionale de Halifax mais non des autres régions. Nous avons évoqué vos rapports avec les autorités militaires. Mais que se

municipality has a crisis and they call on you? How would you deal with that?

Mr. McLellan: We already have relationships in place with other municipalities, be it through our fire or police departments, whereby we can lend a hand. We provide special police services to a number of the smaller municipalities in Nova Scotia that simply cannot afford that kind of thing, in terms of fire, as well.

We have also indicated that with regard to our dispatch arrangements, that whole philosophy that we are pioneering here that we think should be of interest nationally. We have also made the offer to other municipalities that dispatch arrangements are available, if they want to be a part of that.

Our willingness is endless. We are key players in the integrity and the infrastructure here. We are prepared to do whatever is asked, and have always made that offer known.

Senator Atkins: My second question is to the Chief of Police. How would you deal with a major crisis of civil disobedience, and what other agencies would you call on, if necessary?

Mr. Beazley: I have a public safety unit, a tactical team. The RCMP locally also have similar resources. We had a chance to exercise those resources during the last G7 here in Halifax, where we had to deploy tactical teams to deal with protestors and unruly protestors.

We have a good working relationship with the RCMP. We have a number of MOUs with them, where they know what resources we can bring to bear and we know what resources they can bring to bear. Normally, in those situations, an immediate response is what would be required — either of my own resources or the resources of the RCMP.

Recently, as a result of a grain elevator explosion in the south end my resources were taxed, and within 30 minutes I had a number of RCMP officers on site working with me and sharing a common radio channel so that we could all talk to each other.

We are unique here in HRM, in that we have moved forward on a lot of these issues and it is a case of just making the call.

Senator Atkins: What would happen in the event of a situation that was so large you needed more than the RCMP?

Mr. Beazley: Again, because we are a town with other resources, I would have no difficulty at all, for instance, calling the military police, if I needed assistance. I have met with the military police. We have discussed issues such as common records management systems. Halifax Regional Police has a long history of working with a lot of other agencies. To date, no one has ever said no.

passerait-il si une municipalité de la périphérie se trouvait devant une crise et faisait appel à vous? Comment répondriez-vous en pareil cas?

M. McLellan: Nous avons, avec les autres municipalités, des relations au niveau, par exemple, de la police et des pompiers et nous sommes à même de leur envoyer des renforts. Nous assurons un service spécial de police à plusieurs petites municipalités de Nouvelle-Écosse qui n'ont pas les moyens de le faire elles-mêmes et cela vaut également pour la lutte contre les incendies.

Nous avons dit plus tôt qu'en ce qui concerne l'envoi d'équipes d'intervention, nous sommes les premiers à appliquer des principes qui mériteraient d'être repris à l'échelle nationale. Nous avons également offert à d'autres municipalités des arrangements en ce domaine.

Notre disponibilité est entière. Au niveau de l'intégrité des infrastructures, nous sommes les principaux acteurs de la province. Nous sommes toujours prêts à répondre aux demandes et nous l'avons depuis longtemps déclaré publiquement.

Le sénateur Atkins: Ma seconde question s'adresse au chef de police. Comment réagiriez-vous à de graves désordres civils? En cas de besoin, à quels autres organismes pourriez-vous avoir recours?

M. Beazley: En cas de risque pour la sécurité publique, nous disposons d'une équipe tactique. La GRC entretient également, sur place, une unité de ce genre. Nous avons eu, au cours de la dernière réunion du G7 qui s'est tenue à Halifax, l'occasion d'employer ces équipes pour faire face à l'action de certains protestataires.

Nous entretenons, sur le plan professionnel, de bons rapports avec la GRC. Nous avons conclu avec eux plusieurs ententes. La GRC connaît les moyens que nous pouvons mettre en oeuvre, et nous, nous savons quels sont les moyens dont elle dispose. Dans ce genre de situation, une intervention immédiate s'impose, soit au moyen de nos propres équipes, soit avec les équipes de la GRC.

Récemment, l'explosion d'un silo à céréales, dans le quartier sud de la ville, a mis lourdement à contribution les moyens dont je dispose en propre, mais dans les 30 minutes plusieurs agents de la GRC m'ont retrouvé sur le site, où nous avons pu communiquer au moyen d'une même fréquence radio.

La situation de la municipalité régionale de Halifax est, à cet égard, unique car nous avons beaucoup progressé à ce niveau-là. Un seul appel suffit.

Le sénateur Atkins: Que se passerait-il dans l'hypothèse d'une situation tellement grave qu'il vous faudrait recourir à des ressources autres que celles de la GRC?

M. Beazley: Encore une fois, les ressources sont là et je n'aurais, par exemple, aucune difficulté à faire intervenir, en cas de besoin, la police militaire. J'en ai rencontré les responsables. Nous avons examiné ensemble diverses questions telles que les systèmes communs de gestion des dossiers. La police régionale de Halifax collabore depuis longtemps avec beaucoup d'autres organismes. Jusqu'ici, aucun d'entre eux n'a refusé son aide.

Mr. Manuel talked earlier today about Swissair, which taxed our municipality. The military, the RCMP, municipal policing, Emergency Health Services, private industry — everybody came together, including the people in the community, to deal with that crisis, and that has always worked.

There is the normal confusion in the beginning. The explosion at the grain elevator is an example. I was listening to my radio, and for 45 minutes the noise was unbelievable. About 45 minutes into that, my radio was quiet — I thought my battery was dead. In reality, we had been in there, got things up and running and our perimeters in place and everybody in place to do the job. In fact, my radio was quiet because we were there doing the job.

Inspector Peter LePine, Halifax Detachment, Royal Canadian Mounted Police: I just was to add to Chief Beazley's comment in reference to assistance outside of the Halifax Regional Municipality. With respect to the G7 protest downtown, the RCMP, through its provincial arrangement with the municipality, was able to bring resources in from outside of the province. Sixty-four members of the RCMP from New Brunswick came in to assist. At the peak of that protest, the local RCMP, the HRP, and members of the New Brunswick RCMP were standing next to each other.

Hence, through our contract, we can bring in resources from anywhere in Canada, if need be, to deal with emergency situations.

Senator Atkins: In terms of the G7, there were already a large number of security people here anyway. That is a little different than some spontaneous development that might take place.

Mr. LePine: You are correct in your assertion. An example of a spontaneous development is Swissair. Again, because of our system of communication and our relationships with the various RCMP divisions within Atlantic Canada, our response time is dramatically reduced. Those relationships and those MOUs are in place to draw on those services, if need be.

Another example is the fisheries protest, for instance, in northern New Brunswick. A contingent of RCMP members from Nova Scotia were deployed to northern New Brunswick. As a result of that deployment, the gap in Nova Scotia was backfilled through the assistance of the HRP — who were available, if necessary, to be deployed on that situation.

The Chairman: We have not asked about redundancy of your operations centre. Do you have a second one?

Mr. McLellan: Yes, we do. We have a backup centre in Bedford.

The Chairman: Is it identical?

Mr. McLellan: It is not exactly identical.

The Chairman: Does it have all the same facilities?

M. Manuel a évoqué, un peu plus tôt, la tragédie de la Swissair qui a mis notre municipalité à dure épreuve. Les autorités militaires, la GRC, la police municipale, les services d'urgences de santé, le secteur privé — tout le monde a contribué, y compris la population, à résoudre la crise. C'est toujours comme cela que les choses se sont passées.

Évidemment, au départ, il y a un peu de confusion. L'explosion du silo à céréales en offre un exemple. J'écoutais la radio et, pendant 45 minutes il y avait un bruit infernal. Environ trois quarts d'heure plus tard, ce fut le silence soudainement, au point où je pensais que les piles de la radio étaient épuisées. C'est simplement, en fait, que nos équipes s'étaient rendues sur place, avaient établi un périmètre sur le site et mis en place le dispositif. Je n'entendais rien à la radio parce que tout le monde faisait ce qu'il fallait.

M. Peter LePine, inspecteur, Détachement de Halifax, Gendarmerie royale du Canada: Au sujet des renforts qui pourraient être apportés à la municipalité régionale de Halifax, permettez-moi d'ajouter une petite précision à ce que le chef Beazley vient de nous dire. En ce qui concerne les manifestations dans le centre-ville à l'occasion du G7, la GRC, dans le cadre de l'accord provincial signé avec la municipalité, a pu faire venir des renforts d'ailleurs. Ainsi, 64 membres de la GRC du Nouveau-Brunswick se sont ajoutés aux effectifs locaux. Au plus fort des manifestations, les membres locaux de la GRC, la police régionale de Halifax, ainsi que des membres de la GRC du Nouveau-Brunswick ont fait front ensemble.

Si l'urgence de la situation l'exige, nous pouvons donc, en vertu des relations que nous avons entretenues avec d'autres organismes, faire venir des renforts de tout le Canada.

Le sénateur Atkins: Lors du G7, il y avait déjà sur place un grand nombre de personnes chargées de la sécurité. La situation est donc légèrement différente de celle qui se produirait en cas d'incident spontané et inattendu.

M. LePine: C'est vrai, la tragédie de la Swissair est l'exemple même de ce genre d'incident inattendu. Nous avons pu réagir très rapidement en raison de notre système de communication et des liens que nous entretenons, dans la région de l'Atlantique, avec les diverses divisions de la GRC. Ces liens sont solides, et nous pouvons, en vertu des accords conclus, faire appel à eux en cas de besoin.

Un autre exemple serait celui des protestations organisées par des pêcheurs dans le nord du Nouveau-Brunswick. Une équipe de membres de la GRC a été envoyée de Nouvelle-Écosse au nord du Nouveau-Brunswick. La police régionale de Halifax était là, en cas de besoin, pour pallier leur absence.

Le président: Nous n'avons pas évoqué le doublage de votre centre d'opération. Ce doublage est-il assuré?

M. McLellan: Oui. Nous avons un deuxième centre à Bedford.

Le président: À l'identique?

M. McLellan: Non, pas tout à fait identique.

Le président: Dispose-t-il des mêmes moyens?

Mr. McLellan: Yes.

The Chairman: My last question is with respect to a fire in the harbour. Who would take care of that? Suppose a ship were on fire, adrift: How would you deal with that situation?

Mr. McLellan: Mr. Manuel would be our site manager.

The Chairman: There is a fire boat here, I believe; however, I gather it is not functional right now. Is that correct?

Mr. Burrell: We have an understanding with the fire chief at DND Halifax for the use of the fire boat. We have had some previous issues around the use of the fire boat and the ability to establish MOUs with the federal government and the DND. My understanding of the structure is that the fire service in the dockyard is run through DND but that it is, technically, a civilian fire service. There is a little bit of a lost linkage there, but we certainly have never had a problem with a request for the fire boat, providing it is in service.

That is the only water-based firefighting capability for large vessels. About two years ago, the regional fire service did receive, and has the ability to deploy, a 28-foot semi-rigid hull inflatable fire craft and rescue craft combination on the harbour. We have a restricted zone; we will only go out one kilometre from the mouth of the harbour, approximately.

The Chairman: Montreal puts pumpers on a barge and moves them out. Do you have that capacity?

Mr. Burrell: We have explored that alternative, but the St. Lawrence River and the Halifax Harbour, unfortunately, are two different creatures. We are not satisfied that that technique would work successfully under a variety of weather conditions; conditions would have to be ideal for that.

A few years ago, there was a shipboard fire on a merchant vessel. We dealt exactly with the issue you are relating to; we dealt with all of the multi-jurisdictional problems. I think the incident went quite well, considering there was some misunderstandings as to why decisions were made — which happens in most emergency events anyway. From my perspective, I think the incident went quite well.

Senator Forrestall: We have asked about HRM's capacity to help, say, Windsor, Truro, Enfield, in the event of emergency services. With respect to police and firefighting capability, patrol capability, can you draw down from these other municipalities' assistance and help? If so, how long does it take?

Mr. Beazley: We have a working relationship with the 11 municipal police departments within Nova Scotia. It is not uncommon for me to either send resources to them or for them to send resources to me, if so required.

Senator Forrestall: But you would not deplete the Town of Wolfville of its mighty force?

M. McLellan: Oui.

Le président: Ma dernière question concerne l'éventualité d'un incendie au port. Qui s'en chargerait? À supposer qu'un navire incendié soit à la dérive: comment faire face à une telle situation?

M. McLellan: Le gestionnaire du site serait M. Manuel.

Le président: Il y a, je crois, un bateau de lutte contre les incendies, mais je crois savoir qu'il n'est pas actuellement en état de fonctionner. Est-ce exact?

M. Burrell: En vertu d'un accord avec le chef du service des incendies du MDN Halifax, nous pouvons utiliser son embarcation spécialisée. La question de l'utilisation de ce bateau de lutte contre les incendies, et la possibilité de conclure des accords avec le gouvernement fédéral et le MDN ont déjà été évoquées. Je crois savoir que le service de lutte contre les incendies est assuré, dans le chantier naval, par l'intermédiaire du MDN mais qu'il s'agit officiellement d'un service civil. La chaîne de commandement pourrait être un peu plus précise mais nous n'avons jamais eu de difficulté lorsqu'il a fallu utiliser le bateau de lutte contre les incendies, à condition, bien sûr, qu'il soit en état de fonctionner.

C'est le seul moyen flottant de lutte contre les incendies qui pourraient se déclarer à bord de gros navires. Il y a deux ans environ, le service régional de lutte contre les incendies avait été doté d'un navire gonflable de 28 pieds, affecté au sauvetage et à la lutte contre les incendies. Notre zone d'intervention est limitée; elle ne s'étend qu'à environ un kilomètre de l'entrée du port.

Le président: À Montréal, on charge les camions-pompes à bord d'une péniche et on les amène jusqu'au navire. Êtes-vous capables de procéder ainsi?

M. Burrell: Nous y avons songé, mais, hélas, le Saint-Laurent et le port de Halifax sont deux choses entièrement différentes. Nous ne sommes pas persuadés que cette technique pourrait être utilisée en tout temps; il faudrait pour cela que les météorologiques s'y prêtent.

Il y a quelques années, un incendie s'est déclaré à bord d'un cargo. Nous nous sommes retrouvés devant la question que vous venez d'évoquer; nous avons eu à faire face à tous les problèmes pouvant découler d'un chevauchement des compétences. Je crois que nous avons su faire face à la situation, même si certains n'ont pas très bien compris le fondement de telle ou telle décision. Cela est vrai de la plupart des situations d'urgence. De mon point de vue, on a pu y faire face.

Le sénateur Forrestall: On s'interrogeait, plus tôt, sur les capacités de la MRH à envoyer des services d'urgence en renfort, disons à Windsor, Truro ou Enfield. Pouvez-vous demander l'aide de ces municipalités en matière de police, de lutte contre les incendies ou de moyens de patrouille? Dans ce cas, combien de temps un tel recours prendrait-il?

M. Beazley: En Nouvelle-Écosse, nous avons tissé des liens avec 11 polices municipales. Il n'est pas rare que je leur prête certains de nos moyens, ou, selon les besoins, que ce soit eux qui nous aident.

Le sénateur Forrestall: Mais, vous ne voudriez tout de même pas prélever l'intégralité des forces de l'ordre de la ville de Wolfville?

Mr. Beazley: No. In more practical terms, agencies that I have worked with in the past are like Truro, Bridgewater, Cape Breton Regional. More often than not, it is me going to them; however, they have come and worked with me, particularly in areas where I need or would like to have an outside agency look at something.

Senator Forrestall: Within 100 kilometres, how long would it take you to get this assistance from the time you sought it?

Mr. Beazley: Depending on the driving conditions, 45 minutes for the Town of Truro or the Town of Bridgewater. I have been there in 45 minutes, myself.

Senator Forrestall: What about the fire?

Mr. Burrell: Through the fire service, a provincial committee was established post-September 11 to explore that issue.

Historically, the Halifax Regional Fire and Emergency Service has provided assistance outside of the municipality to fires in the Colchester, Cumberland area, as well as down by the former base at Cornwallis when there was a large tire fire down there. We also were down at the Town of Bridgewater for a white powder call post-September 11.

We will respond with our resources. Typically, we respond on duty resources. With respect to the reverse, resources coming in, the municipality has contracts with four surrounding fire departments to service portions of the municipality that those fire departments are closer to than our resources within the municipality. As well, we have mutual aid agreements with fire departments outside the municipality. So we are talking strictly about response time.

In the Swissair event, we used fire departments for other resources, to do ground searches, transportation and other things. I am proud to say that we probably deployed a large per cent of the fire service in the province of Nova Scotia. They all came willingly and ensured us that they had adequate coverage within their own municipalities.

Senator Forrestall: Cost recovery?

Mr. Burrell: That is always an issue, sir.

Mr. Beazley: The agreement I have with the chiefs in Nova Scotia is that we will not bill for anything on duty. We have that relationship. As to extraordinary expenses, if I had to put people up in motels overnight or pay overtime, I have to bill for things like that.

M. Beazley: Non. Dans le passé, c'est plutôt avec des municipalités telles que Truro, Bridgewater ou la région du Cap-Breton que nous avons collaboré. Le plus souvent, c'est moi qui leur prête une partie de nos moyens; cela dit, il leur est arrivé de venir nous prêter main-forte, particulièrement dans des cas où il me faut ou il me paraît souhaitable de faire intervenir un organisme extérieur.

Le sénateur Forrestall: Dans un rayon de 100 kilomètres, combien de temps vous faudrait-il pour obtenir ce genre d'aide à partir du moment où vous faites appel à eux?

M. Beazley: Selon l'état des routes, 45 minutes en ce qui concerne la ville de Truro ou de Bridgewater. J'ai pu moi-même m'y rendre en 45 minutes.

Le sénateur Forrestall: Et en cas d'incendie?

M. Burrell: Après le 11 septembre, un comité provincial a été constitué, dans le cadre du service de lutte contre les incendies, pour étudier la question.

Dans le passé, le service régional de lutte contre les incendies de Halifax, et le service régional d'urgence ont prêté main-forte à certaines municipalités en cas d'incendie dans la région de Colchester et de Cumberland, ainsi que dans la région de l'ancienne base de Cornwallis lors d'un grand incendie dans un dépôt de vieux pneus. Nous nous sommes également, après le 11 septembre, rendus dans la ville de Bridgewater lors d'une alerte à la poudre blanche.

Nous réagissons avec les moyens qui sont les nôtres. Généralement, on a recours aux agents qui sont déjà en service. Dans le cas inverse, s'il nous faut faire appel à des ressources extérieures, la municipalité a conclu des contrats avec quatre services de lutte contre les incendies de municipalités environnantes pour qu'ils desservent les points de notre municipalité plus proches de leurs services de pompiers que des nôtres. Nous avons en outre conclu des accords d'entraide avec les services des pompiers d'autres municipalités. Il s'agit d'abréger les délais de réaction.

Lors de la tragédie de la Swissair, nous avons affecté des membres des services de lutte contre les incendies à d'autres tâches, notamment aux fouilles sur le terrain, au transport et à diverses autres fonctions. Je suis fier de pouvoir dire que nous avons pu mettre en oeuvre une forte proportion des pompiers de la Nouvelle-Écosse. Tous ont répondu sans hésitation à notre appel, nous assurant que leurs diverses municipalités n'étaient pas entièrement démunies.

Le sénateur Forrestall: Et le recouvrement des coûts?

M. Burrell: Cela, messieurs, c'est toujours un problème.

M. Beazley: Selon les ententes conclues avec les autres chefs de Nouvelle-Écosse, nous ne facturons pas le travail des personnels qui auraient de toute manière été de service lors du sinistre. C'est comme cela que nous nous sommes entendus avec eux. En ce qui concerne les dépenses extraordinaires, si, par exemple, il me faut loger nos gens dans un motel, ou leur payer des heures supplémentaires, je facture les montants correspondants.

Senator Forrestall: Finally, do you have public awareness programs? I have not seen an emergency route out of town since we re-paved Portland Street 40 years ago. Do you update this information from time to time, emergency exits from the city and get it into the hands of people?

Mr. Manuel: We have a fully written and approved evacuation plan for the city right now. It is in place and has been in place since 1999, I believe. It includes evacuation routes for various areas.

In an evacuation, the police will take control of the egress to the area to make sure people can leave and leave in an organized manner. That may change depending on the location of the event and the, sometimes, the wind direction. We do not want to publish too much in advance as to where people should go. There are of course the traditional major arteries, but people will leave under the direction of the police.

To answer your original question about getting this information to the public, it is an ongoing issue with us to make sure the public is informed and that the information is part of every family's emergency plan vis-à-vis a way out of the family home, the community.

Senator Forrestall: That includes the process of hosting people who would leave here. If citizens from here went to Lunenburg, what would you do with them?

Mr. Manuel: We have a process in place for emergency shelter. We deal with the province on emergency social service issues. We have other working relationships with other partners, who have not been here today, with whom we deal in the social services field. We meet at a committee level. It was alluded to as a second response group in our opening remarks and we meet on a regular basis. It is an organized committee that deals strictly with social services and issues dealing with evacuation of people, whether it is from the community, from the neighbourhood or from the entire municipality.

The Chairman: Gentlemen, on behalf of the committee, I wish to thank you very much for an outstanding presentation. I think I speak for everyone on the committee in saying that we are impressed with the quality of this presentation and with the level of cooperation and thoughtfulness you have applied to some very difficult problems and issues. We wish you every success in the future in dealing with these problems. We know events will occur in the future; we just do not know when. It has been a very satisfying morning for us, and we appreciate the effort you made to attend here and brief us on the work that you are doing.

The committee adjourned.

Le sénateur Forrestall: Et enfin, avez-vous mis en oeuvre des programmes de sensibilisation du public? Je n'ai pas entendu parler d'une route d'évacuation d'urgence depuis qu'on a refait la surface de la rue Portland il y a 40 ans. Assurez-vous de temps à autre la mise à jour des renseignements pertinents, des routes à utiliser pour sortir de la ville en cas d'urgence. Vous assurez-vous que les gens sont au courant de tout cela?

M. Manuel: Nous disposons actuellement d'un plan d'évacuation de la ville. Il est prêt et approuvé. Je pense qu'il est en place depuis 1999. Il comprend, en effet, les voies d'évacuation à partir des diverses zones.

En cas d'évacuation, la police assure le contrôle des routes de sortie, veillant à ce que la population puisse quitter les lieux en bon ordre. Cela peut changer en fonction du lieu de l'incident et, parfois, de la direction du vent. Nous ne tenons pas à trop en dire, à l'avance, au sujet des voies à emprunter. Il y a, bien sûr, les principales artères, mais l'important c'est que l'évacuation se fasse sous direction policière.

Pour répondre à votre question initiale touchant l'information du public, je dois dire que nous avons en permanence le souci de veiller à l'information du public et à assurer que les renseignements pertinents sont intégrés à tous les plans d'urgence que les familles peuvent dresser au cas où elles devraient quitter le foyer familial, voire la ville.

Le sénateur Forrestall: Cela comprend l'hébergement des personnes qui doivent quitter leur foyer. À supposer que les citoyens de cette ville doivent se rendre jusqu'à Lunenburg, qu'en ferait-on?

M. Manuel: Nous avons prévu des moyens d'hébergement d'urgence. Nous travaillons de concert avec la province pour tout ce qui concerne les services sociaux d'urgence. Nous avons également des ententes avec d'autres partenaires, qui ne sont pas représentés ici, mais qui assureraient, sur place, divers services sociaux. Nous nous réunissons en comité. Dans l'exposé initial, on les a appelés intervenants de second rang, et nous les rencontrons régulièrement. Il s'agit d'un comité organisé qui s'occupe uniquement des services sociaux et des questions liées à l'évacuation de la population, qu'il s'agisse d'évacuer un quartier, ou la ville tout entière.

Le président: Messieurs, au nom du comité, je tiens à vous remercier sincèrement de nous avoir expliqué des choses aussi intéressantes. Je pense pouvoir dire, au nom de tous les membres du comité, que nous sommes très favorablement impressionnés par la qualité de vos exposés, et par le degré de coopération et de réflexion que vous avez pu appliquer à des questions et à des problèmes passablement épineux. Nous vous souhaitons plein succès pour l'avenir. Nous savons que vous allez devoir faire face à un certain nombre d'incidents, sans savoir pourtant quand ils se produiront. La matinée a été pour nous des plus satisfaisante et nous vous remercions de votre présence ici et des explications que vous avez pu nous fournir au sujet de vos activités.

La séance est levée.

HALIFAX, Tuesday, September 23, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 1:00 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Good afternoon, ladies and gentlemen. It is my pleasure to welcome you to the Senate Standing Committee on National Security and Defence. Today we will hear testimony on the current situation relating to first responders.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and I chair the committee.

We have here on my immediate right the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall.

Senator Forrestall has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons, then as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters and served on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of the Canadian Forces.

At the far end of the table, on my far right, is Senator Michael Meighen from Ontario, a successful lawyer and businessman who was appointed to the Senate in 1990.

He has a strong background in defence matters, and is Chair of our Subcommittee on Veterans' Affairs. He is also a member of the Senate Committee on Banking, Trade and Commerce that is examining ways to improve corporate governance.

Beside him is Senator David Smith, who was a Toronto councillor and then deputy mayor. After that he was elected to the House of Commons and became a member of the cabinet of Pierre Elliott Trudeau before being appointed to the Senate in 2002.

He has had a distinguished career in law in Toronto and now serves on the Senate Legal and Constitutional Affairs Committee and on the Senate Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

Beside him is Senator Jack Wiebe from Saskatchewan, who served as Lieutenant-Governor of Saskatchewan and as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly before his appointment to the Senate in 2000.

Senator Wiebe's profession is farming. He is Deputy Chair of the Senate Committee on Agriculture and Forestry and also sits on the Senate Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament and on our Subcommittee on Veterans' Affairs.

At the opposite end of the table, on my far left, is Senator Tommy Banks from Alberta. Senator Banks is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile

HALIFAX, mardi 23 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 13 heures pour examiner, en vue d'en faire ensuite rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Bon après-midi, mesdames et messieurs. Bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Nous allons entendre aujourd'hui des témoignages sur la situation des secouristes opérationnels.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis un sénateur de l'Ontario et c'est moi qui préside le comité.

Je vous présente, ici à ma droite, le distingué sénateur Michael Forrestall, de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Forrestall est au service des électeurs de Dartmouth depuis 37 ans, d'abord comme député, puis comme sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé aux questions de défense et a siégé à divers comités parlementaires sur ces questions, notamment le comité mixte spécial qui s'est penché en 1993 sur l'avenir des forces armées canadiennes.

Le sénateur Michael Meighen, de l'Ontario, tout au bout de la table sur ma droite, a été nommé au Sénat en 1990 après une belle carrière dans le droit et dans les affaires.

Il connaît bien les dossiers concernant la défense et préside notre Sous-comité des anciens combattants. Il est également membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, qui examine les moyens d'améliorer la gouvernance des entreprises.

Le sénateur David Smith, à côté de lui, a été conseiller municipal, puis maire adjoint de Toronto. Il a ensuite été élu à la Chambre des communes et a fait partie du Cabinet de Pierre Elliott Trudeau. Il a été nommé au Sénat en 2002.

Après une remarquable carrière en droit à Toronto, il siège maintenant au Comité sénatorial des affaires juridiques et constitutionnelles et au Comité sénatorial du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

À côté de lui, le sénateur Jack Wiebe a été lieutenant-gouverneur et député provincial de la Saskatchewan avant sa nomination au Sénat en 2000.

Le sénateur Wiebe est agriculteur de profession. Il est vice-président du Comité sénatorial de l'agriculture et des forêts, et il siège également au Comité sénatorial du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement et au Sous-comité des anciens combattants.

À l'autre bout de la table, à ma gauche, je vous présente le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta. Le sénateur Banks est bien connu des Canadiens parce que c'est un de nos musiciens et de nos

musicians and entertainers. He is the holder of the Order of Canada and is the winner of a Juno Award and of the Grand Prix du Disque. He was appointed to the Senate in 2000.

Senator Banks is the Chair of the Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, and currently his committee is studying nuclear safety and control.

Beside Senator Banks is Senator Norm Atkins from Ontario, who came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications, and with experience as an adviser to former Premier Davis of Ontario.

Senator Atkins is a member of our Subcommittee on Veterans' Affairs, and also the Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. He also serves as Chair of the Senate Conservative Caucus.

Beside him is Senator Jane Cordy from Dartmouth. She was and is an accomplished educator, with an extensive record of community involvement before coming to the Senate in 2000.

In addition to serving on our committee, she has been a member of the Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released a landmark report on health care, and is now studying mental health.

She was recently elected Vice-Chair of the Canadian NATO Parliamentary Association.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine security and defence.

Over the past 18 months, we have completed a number of reports, beginning with "Canadian Security and Military Preparedness." This study, which was tabled in February 2002, examined the major defence and security issues facing Canada.

Then the Senate asked the committee to examine the need for a national security policy. So far, we have released three reports on various aspects of national security: First, "The Defence of North America: A Canadian Responsibility," published in September 2002; second, "For an Extra 130 Bucks...Update on Canada's Military Crisis, A View From the Bottom Up," published in November 2002; and most recently, "The Myth of Security at Canada's Airports," published in January 2003.

The committee is continuing its long-term evaluation of Canada's ability to contribute to the security and defence of North America, having heard from witnesses about coastal defence yesterday.

As part of this work, the committee has been holding hearings on federal government support to the men and women who respond first to emergencies or disasters across the country. We heard from representatives from the Halifax Regional Municipality this morning.

Our work continues this afternoon with witnesses from the Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee. They are: Ms. Ingrid Brodie, Acting Director,

artistes de la scène les plus accomplis et les plus polyvalents. Il a été décoré de l'Ordre du Canada et a remporté un prix Juno, ainsi que le Grand Prix du Disque. Il a été nommé au Sénat en 2000.

Le sénateur Banks est président du Comité sénatorial de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, qui étudie actuellement la sûreté et la réglementation nucléaires.

À ses côtés, le sénateur Norm Atkins, de l'Ontario, est arrivé au Sénat en 1986 après de longues années dans le domaine des communications et une expérience de conseiller auprès de l'ancien premier ministre Davis, de l'Ontario.

Le sénateur Atkins est membre de notre Sous-comité des anciens combattants, ainsi que du Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets de l'administration. Il est en outre président du groupe parlementaire conservateur au Sénat.

Le sénateur Jane Cordy, de Dartmouth, est à côté de lui. C'était — et c'est toujours — une éducatrice accomplie, qui était très engagée dans sa communauté avant son arrivée au Sénat en 2000.

Elle siège non seulement à notre comité, mais aussi au Comité sénatorial des affaires sociales, des sciences et de la technologie, qui a déposé dernièrement un rapport très important sur les soins de santé et qui étudie actuellement la santé mentale.

Elle a été élue récemment vice-présidente de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent à avoir reçu le mandat d'étudier la sécurité et la défense.

Nous avons présenté un certain nombre de rapports depuis 18 mois, à commencer par une étude intitulée «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense,» qui a été déposée en février 2002 et qui portait sur les grands enjeux de la défense et de la sécurité au Canada.

Le Sénat nous a ensuite demandé d'examiner la nécessité d'une politique nationale de sécurité. Nous avons réalisé jusqu'ici trois rapports sur différents aspects de la question. Premièrement, «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», publié en septembre 2002; deuxièmement, «Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes — Une vue de bas en haut,» déposé en novembre 2002; et, enfin, «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,» rendu public en janvier 2003.

Le comité continue d'évaluer la capacité du Canada à contribuer à long terme à la sécurité et à la défense de l'Amérique du Nord; c'est ainsi que nous avons reçu hier des témoins qui nous ont parlé de la défense côtière.

Dans le cadre de son travail, le comité a tenu des audiences sur le soutien du gouvernement fédéral aux hommes et aux femmes qui sont les premiers à intervenir en cas d'urgence ou de catastrophe d'un bout à l'autre du pays. Nous avons entendu ce matin des représentants de la municipalité régionale de Halifax à ce sujet-là.

Nous poursuivons nos travaux cet après-midi avec des témoins du Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee. Il s'agit de Mme Ingrid Brodie, qui est directrice

Public Safety Initiatives, and also co-chair of the committee; Dr. Jeff Scott, Provincial Medical Officer of Health; Chief Superintendent Ian Atkins, who appeared yesterday on behalf of the Royal Canadian Mounted Police; and Mr. Michael Lester, Executive Director, Emergency Measures Organization.

I welcome all of you to the committee.

Ms. Ingrid Brodie, Acting Director, Public Safety Initiatives, Policing and Victim Services Division, Nova Scotia Department of Justice; Co-Chair, Nova Scotia Public Safety Anti Terrorism Senior Officials Committee: We would like to share with you the issues that are of particular concern to Nova Scotia. It was clear from the hearings and the interest that you take in these issues that they are very serious.

I am joined today by members of the Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee. That committee represents 12 departments, agencies and organizations in Nova Scotia. I would be remiss if I did not acknowledge the major contributions that the committee members have made in preparing for your briefing today, as well as generally speaking in partnering in this important work.

In particular, I would like to highlight the work of Robert Purcell, the Director of Policy, Planning and Research, who has had a significant lead role in bringing these partnerships together.

We look forward to answering your questions at the conclusion of this briefing and, in particular, to discussing with you planning and decision-making with respect to emergencies.

You have already been introduced to the panel, but may I also say that we have representatives, I believe, from each department, agency and organization that sits on our committee so that we can field as broad a range of questions as may be of interest to you.

Today our committee hopes to leave you with two lessons that we have learned while doing our work. First, in Nova Scotia we believe that the responsibility for public safety and security cannot reside in a single department, agency or organization. It must be shared across governments and the private and voluntary sectors.

Our second message is that emergency planning must integrate consequence and crisis management professionals. We will detail those messages with examples during this briefing.

At the heart of good public safety and security policy is an appreciation of the work of first responders. When disaster strikes, be it the intentional act of a terrorist or a tragic accident, our communities in Nova Scotia and, I daresay, across Canada, immediately turn to first responders for help.

intérimaire des programmes en sécurité publique et coprésidente de ce comité, du Dr Jeff Scott, le médecin hygiéniste provincial, du chef surintendant Ian Atkins, qui a comparu hier au nom de la Gendarmerie royale du Canada, et de M. Michael Lester, qui est directeur général de l'organisation responsable des mesures d'urgence.

Bienvenue à tous.

Mme Ingrid Brodie, directrice intérimaire, Initiatives de sécurité publique, Division des services policiers et des services d'aide aux victimes, ministère de la Justice de la Nouvelle-Écosse; coprésidente, Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee: Nous aimerions vous faire part de questions qui préoccupent tout particulièrement les gens de Nouvelle-Écosse. Il est clair, d'après vos audiences et d'après l'intérêt que vous manifestez, que vous prenez ces questions très au sérieux.

Je suis ici en compagnie de membres du Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee. Ce comité de hauts fonctionnaires chargés d'examiner les questions de sécurité publique et de lutte antiterroriste compte des représentants de 12 ministères, organismes et organisations de Nouvelle-Écosse. Je m'en voudrais de ne pas souligner l'importante contribution des membres de ce comité à la préparation de la séance d'aujourd'hui, de même que leur collaboration générale à notre important travail.

Je tiens à mentionner en particulier le travail effectué par le directeur des politiques, de la planification et de la recherche, Robert Purcell, qui a joué un rôle crucial pour établir des partenariats.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions à la fin de notre présentation et, en particulier, de discuter avec vous du processus de planification et de décision pour les situations d'urgence.

Les membres de notre groupe vous ont déjà été présentés, mais je tiens à vous dire que nous avons également ici des représentants de chacun des ministères, organismes et organisations qui font partie de notre comité; nous pouvons donc répondre à toutes les questions que vous pourriez vouloir nous poser, aussi variées soient-elles.

Nous espérons vous transmettre aujourd'hui deux des leçons que nous avons tirées de notre travail. Premièrement, nous croyons en Nouvelle-Écosse que la sécurité publique ne peut pas être confinée à un seul ministère ou organisme, ou à une seule organisation. Elle doit relever de l'ensemble des gouvernements, ainsi que de l'entreprise privée et des organismes bénévoles.

Deuxièmement, la planification d'urgence doit inclure à notre avis des professionnels de la gestion des crises et de la gestion des conséquences. Nous allons vous présenter divers exemples pour étayer ces deux messages au fil de notre exposé.

La compréhension et l'appréciation du travail des secouristes opérationnels sont au coeur de toute bonne politique de sécurité publique. Quand un désastre se produit, que ce soit un acte terroriste délibéré ou un accident tragique, les communautés de la Nouvelle-Écosse — et, je dirais, de tout le Canada — se tournent immédiatement vers eux pour obtenir de l'aide.

In Nova Scotia our first responders have significant experience. To give but a few examples, on September 2, 1998, Swissair Flight 111 crashed 12 kilometres off Peggy's Cove carrying 229 persons. On September 11, 2001, after terrorist attacks in the United States, 42 flights carrying 7,500 passengers landed at Halifax International Airport. Most recently in Nova Scotia, on March 31, 2003, floodwaters caused significant property damage.

This presentation will outline the approach Nova Scotia has taken to managing public safety issues. We will examine with you the lessons we have learned. We will briefly talk about next steps.

Shortly after September 11, 2001, Nova Scotia formed three public safety anti-terrorism committees — for ministers, deputy ministers and senior officials. It is the senior officials committee that is appearing before you today, but integral to the process are the committees of ministers and deputy ministers.

Each committee is chaired by the Department of Justice. As chair, the Department of Justice plays a stewardship role in ensuring that all relevant parties identify and respond to issues in a partnership model.

As mentioned, the senior officials committee is comprised of 12 departments and agencies, and we meet on a monthly basis, or more often, as necessary — for instance, every three weeks during the active phase of the Iraq war.

It is important to note that we are a body of decision-makers, not a decision-making body. Our mandate is to advise on policy and procedures, to foster coordination throughout all levels of government, from municipal government through to the international community, to examine existing emergency response systems for adequacy and to recommend on the allocation of resources.

Now let us turn to the first lesson that our committee has learned. In the minutes, hours and days following September 11, at least 23 different departments, agencies and organizations across all levels of government, as well as the public and private sectors, including the voluntary sector, managed the arrival of 42 flights carrying 7,500 passengers.

In addition to functions too numerous to mention, each of those 7,500 people were security-checked, lodged, fed and constantly informed about what was happening. It was a major undertaking, for which Nova Scotia received high accolades.

En Nouvelle-Écosse, nos secouristes opérationnels ont une longue expérience de ces désastres. Permettez-moi de vous en donner quelques exemples: le 2 septembre 1998, le vol 111 de Swissair s'est écrasé à 12 kilomètres au large de Peggy's Cove avec 229 personnes à bord. Puis, le 11 septembre 2001, après les attentats terroristes aux États-Unis, 42 vols transportant 7 500 passagers ont atterri à l'aéroport international de Halifax. Et enfin, le 31 mars 2003, une inondation en Nouvelle-Écosse a causé d'importants dommages à la propriété.

Nous allons vous donner dans notre exposé un aperçu des mesures que la Nouvelle-Écosse a prises pour gérer les questions de sécurité publique. Nous allons examiner avec vous les leçons que nous en avons tirées. Et nous allons vous parler brièvement des prochaines étapes.

Peu après le 11 septembre 2001, la Nouvelle-Écosse a créé trois comités chargés d'étudier la sécurité publique et la lutte antiterroriste: un pour les ministres, un pour les sous-ministres et un pour les hauts fonctionnaires. C'est le comité de hauts fonctionnaires que je représente ici aujourd'hui, mais les comités de ministres et de sous-ministres font aussi partie intégrante du processus.

Chacun de ces comités est présidé par quelqu'un du ministère de la Justice. Ce ministère joue ainsi un rôle de supervision en s'assurant que toutes les parties concernées analysent les questions à résoudre et y répondent dans un esprit de partenariat.

Comme je l'ai déjà mentionné, le comité de hauts fonctionnaires regroupe des représentants de 12 ministères et organismes. Nous nous réunissons une fois par mois, ou plus souvent si nécessaire; par exemple, nous nous sommes rencontrés toutes les trois semaines tout au long de la phase active de la guerre en Irak.

Il est important de souligner que nous sommes un groupe de décideurs, mais que nous n'avons pas de pouvoir de décision. Nous avons pour mandat de donner des conseils sur les politiques et les pratiques, de faciliter la coordination à tous les niveaux de gouvernement — depuis les administrations municipales jusqu'aux instances internationales —, d'évaluer l'efficacité des moyens d'intervention en cas d'urgence et de faire des recommandations sur la répartition des ressources.

Voyons maintenant quelle est la première leçon que notre comité a tirée des événements. Dans les minutes, les heures et les jours qui ont suivi le 11 septembre, au moins 23 ministères, organismes et organisations, à tous les niveaux de gouvernement aussi bien que dans les secteurs public et privé, ce qui inclut le secteur bénévole, ont géré l'arrivée de 42 vols transportant 7 500 passagers.

En plus d'autres tâches trop nombreuses pour que je les mentionne ici, il a fallu faire subir une vérification de sécurité à chacune de ces 7 500 personnes, les loger, les nourrir et les tenir au courant de ce qui se passait. Ce fut un travail gigantesque, pour lequel la Nouvelle-Écosse a reçu bien des félicitations.

Relationships with all levels of government, from local federal agencies through to our strong municipal partners — you heard from them this morning — allowed us to respond effectively to the September 11 crisis.

From this experience, we learned that communications, links and relationships — the ability to truly work together — is the only way to prepare for and actually handle emergencies. This has led to a re-evaluation of the mental model, the paradigm, if you will, through which we understand public safety and security management. Sharing responsibility is a driving force of the Public Safety Anti-Terrorism Committees' structure and operation and it continues to inform our future work.

Our second lesson can be learned from Swissair Flight 111, which crashed off Peggy's Cove with 229 persons on board on September 2, 1998. In this new era, when any disaster can involve criminal activity, it is critical that first responders include both consequence and crisis management professionals.

Consequence management professionals include emergency measures organizations, fire services, the Transportation Safety Board, and the Departments of Health and Community Services, to name but a few. Crisis management professionals handle the investigative side of an event, and include police, intelligence and fire marshal's officials.

Historically, we have focused on consequence management first and investigation later. In a post-September 11 environment we must incorporate both approaches from the beginning. We must not only ensure that the public is safe as soon as possible after an emergency, and of course that is always the first priority, but we must also ensure that the public is safe in the long term through a concurrent and effective investigation.

In the case of Swissair Flight 111, the Transportation Safety Board, the RCMP, Halifax Regional Municipality EMO, Emergency Measures Organization of Nova Scotia, firefighters and many volunteer organizations partnered early in order to ensure effective consequence and crisis management.

Through that experience, we learned that integration of these two fields, of consequence and crisis management professionals, is critical to the successful management of any emergency.

In Nova Scotia, the relationship with and leadership of first responders is undertaken by the following members of our Public Safety Anti-Terrorism Committee: Emergency Measures Organization of Nova Scotia, the provincial police, which is the RCMP, the Office of the Fire Marshal, the Departments of Health, Community Services, Natural Resources, and Transportation and Public Works.

Nos rapports avec tous les paliers de gouvernement, depuis les organismes fédéraux locaux jusqu'à nos solides partenaires municipaux — que vous avez entendus ce matin — nous ont permis de répondre efficacement à la crise du 11 septembre.

Cette expérience nous a appris que les communications, les liens et les rapports — la capacité de travailler vraiment ensemble — sont la seule façon de se préparer et de répondre aux urgences. C'est ce qui nous a amenés à réévaluer le modèle mental — le paradigme, si vous préférez — selon lequel nous abordons les questions de sécurité publique et de gestion de la sécurité. Le partage des responsabilités est un des piliers de la structure des comités de sécurité publique et de lutte antiterroriste, et il continue de sous-tendre notre travail futur.

La deuxième leçon, nous l'avons tirée de la disparition des 229 passagers du vol 111 de Swissair, qui s'est écrasé au large de Peggy's Cove le 2 septembre 1998. En cette ère nouvelle où n'importe quelle catastrophe peut résulter d'une activité criminelle, il est crucial que les secouristes opérationnels comptent dans leurs rangs des professionnels de la gestion des crises et de la gestion des conséquences.

Les professionnels de la gestion des conséquences incluent les organisations des mesures d'urgence, les services des incendies, le Bureau de la sécurité des transports et les ministères de la Santé et des Services communautaires, pour n'en nommer que quelques-uns. Les professionnels de la gestion des crises s'occupent pour leur part des enquêtes relatives aux incidents; ce sont notamment les services policiers, les services de renseignement et le bureau du commissaire des incendies.

Historiquement, nous avons toujours mis l'accent sur la gestion des conséquences d'abord et sur les enquêtes ensuite. Mais, depuis le 11 septembre, nous devons intégrer ces deux approches dès le départ. Nous devons non seulement nous assurer que la population est en sécurité aussi rapidement que possible après une urgence — ce qui est évidemment toujours la grande priorité —, mais aussi faire en sorte qu'elle soit en sécurité à long terme, grâce à une enquête efficace et immédiate.

Dans le cas du vol 111 de Swissair, le Bureau de la sécurité des transports, la GRC, le service des mesures d'urgence de la municipalité régionale de Halifax, l'organisation des mesures d'urgence de la Nouvelle-Écosse, les pompiers et de nombreuses organisations bénévoles se sont concertés rapidement afin d'assurer une gestion efficace des conséquences et de la crise.

Tout cette expérience nous a appris que l'intégration de ces deux domaines, celui de la gestion des conséquences et celui de la gestion des crises, est essentielle à la bonne gestion de toute situation d'urgence.

En Nouvelle-Écosse, les rapports avec les secouristes opérationnels et la supervision de ces secouristes relèvent des membres suivants de notre comité: l'organisation des mesures d'urgence de la Nouvelle-Écosse, la police provinciale — c'est-à-dire la GRC —, le bureau du commissaire aux incendies, ainsi que les ministères de la Santé, des Services communautaires, des Ressources naturelles, et des Transports et des Travaux publics.

Their specific work and relationships with first responders is detailed in our written submission. We have members present who will be pleased to answer any specific questions you have regarding emergency planning and first responders in Nova Scotia.

In Nova Scotia, we have done our best to be well prepared for emergencies. An important point is that we learn from each event and build that learning into future planning. Sustainability grows, in addition to other ways, from responding to incidents in which we build our ability to effectively coordinate with our municipal and local federal partners.

Our Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee has learned the value of operating as a standing committee. We are constantly reinvigorated by emerging issues and practical work.

We live in a complex global environment in which the menace we face often comes from individuals or rogue organizations. Our jeopardy can be compared to a virus; just when we believe we may be prepared, the threat changes. Like a virus, those who threaten us use our own infrastructure and freedoms to perpetrate crimes.

It is no longer possible to apply a static model with a strict separation of responsibilities as between governments, organizations or even departments in order to adequately prepare. Our response must be organic and dynamic.

In Nova Scotia, we believe that the responsibility for public safety and security cannot reside in a single department, agency or organization; and thus, we have shared that responsibility across government.

We have made strides in forging active and practical partnerships. We still work hard to overcome historic divisions of roles and responsibilities. Thus, our committee has not been "stood down," even in times of relative calm.

In terms of next steps, we believe that the partnerships model needs to be extended by establishing equally vital regional and private sector collaborative efforts. Our hope is to build a model that offers an example of partnerships from the municipal through to the international communities, and through the public, private and voluntary sectors. It is only through shared accountability built upon tangible, active and growing partnerships that we can protect public safety and security in Nova Scotia.

Senator Forrestall: I always struggle not to be too blunt with this question, but who drives your bus?

Nous décrivons leur travail en détail dans notre mémoire écrit, de même que leurs rapports avec les secouristes opérationnels. Et nous avons des gens ici qui se feront un plaisir de répondre à toutes vos questions spécifiques sur la planification d'urgence et les secouristes opérationnels dans notre province.

En Nouvelle-Écosse, nous avons fait de notre mieux pour être bien préparés aux situations d'urgence. Ce qui est important, c'est que nous tirions les leçons qui s'imposent de chaque incident et que nous en tenions compte dans notre planification future. La viabilité vient notamment de notre réponse aux incidents, ce qui nous permet d'améliorer notre capacité de coordonner efficacement notre action avec celle de nos partenaires municipaux et de nos partenaires fédéraux dans la région.

Notre comité de hauts fonctionnaires a compris l'utilité de fonctionner comme un comité permanent. Nous sommes constamment revigorés par les nouvelles questions qui se posent et par le travail pratique que nous accomplissons.

Nous vivons dans un environnement mondial complexe, dans lequel les menaces viennent souvent de particuliers ou d'organisations indésirables. Ces menaces sont comparables aux virus; juste au moment où nous croyons y être bien préparés, elles se transforment. Et, comme les virus, c'est grâce à notre propre infrastructure et à nos propres libertés que des crimes sont perpétrés.

Il n'est plus possible d'appliquer un modèle statique, avec une séparation stricte des responsabilités entre les gouvernements, les organisations ou même les ministères, si nous voulons être bien préparés. Notre réponse doit être organique et dynamique.

En Nouvelle-Écosse, nous sommes convaincus que la responsabilité de la sécurité publique ne peut pas reposer sur un seul ministère ou organisme, ou sur une seule organisation. C'est pourquoi nous avons réparti cette responsabilité dans l'ensemble du gouvernement.

Nous avons réalisé des progrès en forgeant des partenariats actifs et pratiques. Nous continuons à travailler très fort pour modifier la répartition traditionnelle des rôles et des responsabilités. C'est pourquoi notre comité n'a pas ralenti ses activités, même pendant les périodes de calme relatif.

Pour ce qui est des prochaines étapes, nous estimons qu'il faut étendre le modèle de partenariats en établissant une collaboration tout aussi active entre les organisations régionales et le secteur privé. Nous espérons bâtir un modèle qui offrirait un exemple de partenariats de l'échelon municipal jusqu'aux instances internationales, en passant par les secteurs public, privé et bénévole. C'est seulement par une reddition de comptes commune, fondée sur des partenariats tangibles, actifs et florissants, que nous pourrions assurer la sécurité de la population de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Forrestall: J'essaie toujours de ne pas être trop direct quand je pose une question de ce genre, mais qui est-ce qui conduit votre autobus?

Ms. Brodie: That is a question that we struggled with initially. That is why I carefully chose the word “stewardship” when I described the role of the Department of Justice. As stewards, we do not see ourselves as a lead agency, but as having a coordinating function.

To be plain, it took a series of meetings and also working on real projects that we solved together to build the relationships and the trust that were necessary to develop a model that would work.

We learned that work still goes on in particular departments and agencies. Having the mandate of the Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee behind that work creates a driving force to see it through to its completion.

There is no one who actually drives the bus all the time. Perhaps the Department of Justice is the navigator, but we take turns driving the bus, depending on the issue.

Senator Forrestall: Who is on duty today?

Ms. Brodie: I would be on duty today.

Senator Forrestall: You are on duty tomorrow?

Ms. Brodie: It depends on the issue. This is where you begin to consider having a dynamic model. If you always have one agency as the lead, then an issue can arise that is most competently dealt with by another agency, or perhaps two or three other agencies partnering together, or departments, in order to handle it effectively.

Members of the committee will bring an issue to the committee table, brainstorm on its effective management as a group, and determine a fairly specific process of next steps that may then be farmed out to particular departments or individuals within the group.

We believe that dynamic process serves us well and allows us to be sufficiently flexible, given the uncertainty of the environment.

Senator Forrestall: I fail to follow it, but you are beginning to convince me that there may be something to this. Could you give me an example of how the committee leads an effort?

Ms. Brodie: Certainly. One concrete example would be during the active phase of the Iraq war. We were very concerned about ensuring that information on security issues be shared regularly, from the international community right through to the municipal community. If you had asked individual members of the committee how to ensure that intelligence information is shared, right through to the municipal community, they might have found that to be a difficult task.

Mme Brodie: C’est une question qui nous a posé certains problèmes au départ. C’est pourquoi j’ai choisi soigneusement le terme «supervision» pour décrire le rôle du ministère de la Justice. Nous ne nous voyons pas comme un organe de direction, mais plutôt de coordination.

La vérité, c’est que nous avons dû nous réunir à plusieurs reprises et nous mettre à travailler à des projets concrets, au cours desquels nous avons réglé des questions ensemble, pour bâtir les liens et la confiance nécessaires à la mise en place d’un modèle viable.

Nous avons appris que le travail se poursuit dans certains ministères et organismes. Le fait que notre comité de hauts fonctionnaires appuie ce travail, conformément à son mandat, crée une impulsion pour le mener à bien.

Dans les faits, il n’y a personne qui conduit l’autobus tout le temps. C’est peut-être le ministère de la Justice qui fait office de navigateur, mais nous conduisons l’autobus chacun à notre tour, selon les dossiers.

Le sénateur Forrestall: Et c’est au tour de qui, aujourd’hui?

Mme Brodie: C’est à mon tour.

Le sénateur Forrestall: Et demain?

Mme Brodie: Tout dépendra du dossier. C’est pour cela qu’il faut envisager d’appliquer un modèle dynamique. Si c’est toujours le même organisme qui dirige, et qu’un problème survient, il se peut qu’un autre organisme soit mieux placé pour régler ce problème ou qu’il soit nécessaire de regrouper deux ou trois organismes, ou deux ou trois ministères, pour le résoudre efficacement.

Les membres de notre comité soumettent une question à leurs collègues, brassent des idées en groupe pour voir comment il serait possible de gérer le dossier efficacement et établissent pour les prochaines étapes un processus relativement précis dont la réalisation peut ensuite être confiée à certains ministères ou à certaines personnes du groupe.

Nous croyons que ce processus dynamique nous sert bien et nous permet d’être suffisamment flexibles, compte tenu du climat d’incertitude actuel.

Le sénateur Forrestall: Je ne vous suis pas très bien, mais vous êtes en train de me convaincre qu’il peut y avoir quelque chose d’intéressant là-dedans. Pouvez-vous me donner un exemple de la façon dont le comité mène ses interventions?

Mme Brodie: Certainement. La phase active de la guerre en Irak en est un exemple concret. Nous tenions beaucoup à ce que l’information sur les questions de sécurité soit diffusée régulièrement, depuis la communauté internationale jusqu’aux communautés municipales. Si vous aviez demandé aux membres du comité, séparément, comment faire en sorte que cette information circule jusqu’au niveau des communautés municipales, ils auraient peut-être trouvé la tâche difficile.

As we sat as a committee, we realized that various members had tools at their disposal to flow communication information right through to the municipal level. By combining those tools, we could ensure that we covered the broad spectrum of individuals to whom we wanted to communicate information.

I understand why it can create confusion, but it is not always the committee that completes the work that needs to be done. The committee serves as a vehicle, to continue your analogy, to identify and brainstorm the issues and come up with the most cohesive, across-government approach in responding.

Senator Forrestall: Do you lend, then, less active leadership and more moral leadership and academic support? I doubt very much that Dr. Scott ever had to declare from first knowledge a serious outbreak of some disease in Nova Scotia in 24 hours. Usually, it is a matter of days or weeks. Usually, we are watching it in Saskatchewan creep towards Nova Scotia.

You are not leaders in the sense that if a plane crashed into the Imperial Oil refinery this afternoon, you would not have much hands-on involvement in that for the first 24 hours, perhaps even longer. The EMO would seem to me to be more relevant, but then it does not function as a committee. Am I right?

Mr. Michael Lester, Executive Director, Emergency Measures Organization of Nova Scotia; Member, Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee: I gather the Senator's question is —

Senator Forrestall: Who drives the bus? Who is in charge?

Mr. Lester: When such an event happens, I will normally activate EMO and, on behalf of the government, put things in place until such time as the cabinet will determine that somebody else should take over.

That is the process for 24/7 activation.

We would activate the government resources as required. If it was something more specific, and I believe you alluded to Dr. Scott and a health issue, then once again I would advise accordingly; we would act in support of the health initiative.

Senator Forrestall: However, in the meantime, the first responders — the firemen, policemen and medical teams — are busy doing their work. “Do not bother me, see me when I get this fire out.”

Mr. Lester: Exactly. You heard this morning that we have a very strong partner in Halifax Regional Municipality. We have built the emergency response in this province from the bottom up. The municipalities, obviously, own the first response agencies.

Au fil de nos travaux, nous avons cependant constaté que divers membres du comité avaient à leur disposition les outils nécessaires pour que l'information se rende jusqu'au niveau municipal. En combinant ces outils, nous avons pu couvrir toute la gamme des gens à qui nous voulions transmettre cette information.

Je comprends pourquoi cela peut semer la confusion, mais ce n'est pas toujours le comité qui exécute le travail à faire. Il sert de véhicule, pour poursuivre votre analogie, un véhicule chargé de cerner les problèmes et de les analyser pour en arriver à une approche aussi cohérente que possible entre tous les paliers de gouvernement.

Le sénateur Forrestall: Alors, vous exercez surtout un leadership moral et théorique plutôt qu'un leadership actif? Je serais très surpris que M. Scott ait déjà eu à déclarer dans les 24 heures qu'il avait eu personnellement connaissance d'une grave épidémie d'une maladie quelconque. Il faut généralement quelques jours ou quelques semaines. Habituellement, nous suivons la progression de ces choses-là de la Saskatchewan jusqu'à la Nouvelle-Écosse.

Ce n'est pas vous qui dirigez les opérations, en ce sens que si un avion s'écrasait sur la raffinerie d'Imperial Oil cet après-midi, vous n'interviendriez pas vraiment directement pendant les 24 premières heures, et peut-être plus. L'organisation responsable des mesures d'urgence me semblerait plus pertinente, mais elle ne fonctionne pas en comité, n'est-ce pas?

M. Michael Lester, directeur général, Organisation des mesures d'urgence, Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee: Ce que vous voulez savoir, je suppose, sénateur, c'est...

Le sénateur Forrestall: Qui est-ce qui conduit l'autobus? Qui est-ce qui dirige?

M. Lester: Quand un événement de ce genre se produit, je mets normalement mon organisation en branle et, au nom du gouvernement, j'enclenche certaines choses en attendant que le Cabinet décide que quelqu'un d'autre devrait prendre le contrôle des opérations.

Nous sommes prêts à intervenir 24 heures par jour et sept jours par semaine.

Nous faisons appel aux ressources gouvernementales selon les besoins. S'il s'agissait de quelque chose de plus spécifique — vous avez parlé par exemple du Dr Scott et d'un problème de santé —, encore une fois, je ferais le nécessaire; et nous prendrions les mesures qui s'imposent pour soutenir une intervention dans le domaine de la santé.

Le sénateur Forrestall: Mais, en attendant, les secouristes opérationnels — les pompiers, les policiers et les équipes médicales — sont occupés à faire leur travail: «Ne me dérangez pas; je vous reparlerai quand le feu sera éteint.»

M. Lester: Exactement. Vous avez entendu dire ce matin que la municipalité régionale de Halifax est un partenaire très solide pour nous. Nous avons bâti les mesures d'intervention d'urgence de bas en haut, dans la province. Les organismes de secours

They are best positioned to deal with it. We do not come in and interfere with that. The police do what the police do; the firemen do what firemen do.

Our primary contribution to the process is logistical support when they are lacking resources that we can obtain for them, either from other governments or from our own resources.

It does become another partnership. Early in the proceedings, the operational heads from the various departments, agencies and so on would be meeting in the joint operations centre and designing the response. Again, it is partnerships.

Senator Forrestall: Perhaps it is crystal clear to my colleagues. I can understand how you participate in long-range planning and are advising government. Do you involve yourself in the fiscal side of the planning, interfacing between municipalities and the province and the federal government with respect to financing under the various available programs?

Do you, for example, identify available programs? Some of them are fairly creative and have led to some very innovative solutions to problems in some of our Canadian cities. Does it work that way? Is this an area that I could get a grasp on?

Mr. Lester: The Joint Emergency Preparedness Program of the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness is the main funding vehicle utilized in this province, and yes, municipalities and the province work together with the federal office to bring that about within the usual budgetary parameters.

If the federal government does not get the best bang for the buck, it is pretty close to it, because it provides 50 per cent of the funding, it involves the other levels of government who participate, and sometime it is the catalyst that carries things forward when otherwise we would not make any progress. It has been a real resource.

Senator Forrestall: Do you then interface on dividing up the money? If there is \$1.8 million available to Nova Scotia for anti-terrorism and public safety activity, do you say, "Good, now we can resolve the problem in Sydney with the tar ponds"?

Would you play that kind of role? Would you say, "Look, Port Hawkesbury should have a new pumper, it needs those little machines that identify what kind of a gas you are dealing with or what kind of a chemical it is" and so on?

Ms. Brodie: Financial management and budgeting still occurs through the line department or agency process and with Treasury and Policy Board. The role that the Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee would be to align and coordinate the

d'urgence relèvent évidemment des municipalités. Elles sont les mieux placées pour s'en occuper. Nous n'intervenons pas à ce niveau-là. La police fait ce qu'elle a à faire, et les pompiers aussi.

Notre principale contribution au processus, c'est d'offrir un soutien logistique quand les municipalités n'ont pas les ressources nécessaires et que nous pouvons les obtenir pour elles, que ce soit en nous adressant aux autres gouvernements ou en puisant dans nos propres ressources.

Cela devient un autre partenariat. Dès le départ, les dirigeants opérationnels des divers ministères, organismes, et ainsi de suite se rencontrent au centre opérationnel conjoint et élaborent une réponse. Encore une fois, ce sont des partenariats.

Le sénateur Forrestall: C'est peut-être parfaitement clair pour mes collègues. Je comprends comment vous participez à la planification à long terme et comment vous conseillez le gouvernement. Est-ce que vous vous occupez de l'aspect financier de la planification? Est-ce que vous assurez la liaison entre les municipalités, la province et le gouvernement fédéral pour ce qui est du financement disponible dans le cadre des divers programmes existants?

Est-ce que vous déterminez par exemple quels sont les programmes offerts? Il y en a qui sont très créatifs et qui ont mené à des solutions très innovatrices aux problèmes de certaines villes canadiennes. Est-ce que c'est ainsi que cela fonctionne? Est-ce que vous pourriez m'en dire plus long sur cet aspect-là?

M. Lester: Le Programme conjoint de protection civile, du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, est le principal outil de financement dont nous nous servons dans notre province. Et, oui, les municipalités et la province travaillent ensemble, avec le bureau fédéral, pour fonctionner dans les paramètres budgétaires habituels.

Si ce n'est pas le gouvernement fédéral qui en a le plus pour son argent, il en est assez proche, parce qu'il fournit 50 p. 100 des fonds, qu'il fait participer les autres niveaux de gouvernement et qu'il fait parfois office de catalyseur, qui fait avancer les choses quand il serait impossible de progresser autrement. C'est une ressource très précieuse.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que vous intervenez au sujet de la répartition de l'argent? S'il y a 1,8 million de dollars disponibles pour les activités de lutte antiterroriste et de sécurité publique en Nouvelle-Écosse, est-ce que vous pouvez dire par exemple: «Parfait, nous pouvons maintenant résoudre le problème des étangs bitumeux à Sydney»?

Est-ce que vous pourriez jouer un rôle de ce genre? Est-ce que vous pourriez dire que «Port Hawkesbury devrait avoir une nouvelle autopompe» ou qu'«elle a besoin d'une de ces petites machines qui permettent d'identifier à quel genre de gaz ou à quel genre de produit chimique on a affaire», par exemple?

Mme Brodie: La gestion financière et l'établissement des budgets relèvent toujours du ministère ou de l'organisme responsable, avec le Treasury and Policy Board. Le rôle de notre comité consiste à regrouper et à coordonner les

presentations that might be made to Treasury and Policy Board with respect to the needs across the province and to ensure that they are the most efficient use of resources.

For instance, resources might be identified as necessary in the health field, and yet there are already some resources being applied through Emergency Measures Organization's partnership with municipal emergency measures.

The role of the committee would be to discuss and to ensure the most efficient deployment of those resources. The actual budgeting process is still through the line department and TPB, the standard budgeting process.

Senator Forrestall: Which is the line department for the province?

Ms. Brodie: As I mentioned earlier, 12 different organizations and departments are represented on the Public Safety Anti-Terrorism Committee. The nature of the issue would dictate which department would be seeking budget resources in order to solve a particular problem.

The strength of the committee is that the issues are identified at an across-government level, with the ability to push forward that agenda through the across-government forum that funnels up through the deputy ministers and ministers' levels of the Public Safety Anti-Terrorism Committee structure.

For instance, if a particular issue of concern came to the table of Public Safety Anti-Terrorism from one of our committee members, we would thoroughly discuss, plan and, with the lead no doubt of a particular department, prepare briefings.

Then, as a committee, we could then present those briefings to the deputy minister level and the ministers' level of the committee structure to have potentially greater success in the budgeting process.

Nova Scotia is a humble province, as you well know, and there is stiff competition for resources. The Public Safety Anti-Terrorism structure, in part, allows for an identification of the issues that the group as a whole feels genuinely require attention.

Senator Forrestall: How well is the line of acquisition of funds working? Are there areas of improvement that have come to your attention as you sit and discuss difficulties? Does it happen quickly enough, for example?

Ms. Brodie: I will give you a specific example to try to make the role of the committee more concrete. I know this has already been referred to in earlier briefings, but it was as a result of a specific incident that the threat assessment group in which our committee partnered was developed in order to streamline the process to handle emergencies.

présentations qui pourraient être faites au Treasury and Policy Board au sujet des besoins dans l'ensemble de la province, et à s'assurer que les ressources sont utilisées de la manière la plus efficiente possible.

Par exemple, on pourrait déterminer qu'il faut des ressources dans le secteur de la santé, et pourtant, il y a déjà des ressources disponibles dans le cadre du partenariat entre l'organisation provinciale et les services municipaux responsables des interventions d'urgence.

Le comité a donc pour rôle d'examiner les ressources disponibles et de faire en sorte qu'elles soient déployées le plus efficacement possible. Mais les budgets eux-mêmes sont établis par le ministère responsable et le Treasury and Policy Board, selon le processus habituel.

Le sénateur Forrestall: Quel est le ministère responsable au niveau de la province?

Mme Brodie: Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, notre comité compte des représentants de 12 organisations et ministères différents. C'est la nature du dossier qui dicterait quel ministère devrait tenter d'obtenir des ressources budgétaires pour résoudre un problème donné.

La grande force de ce comité, c'est que les problèmes sont analysés au niveau transgouvernemental, ce qui permet de faire avancer les choses grâce à la tribune qui monte jusqu'aux niveaux des sous-ministres et des ministres dans la structure des comités de sécurité publique et de lutte antiterroriste.

Par exemple, si un membre de notre comité soulevait une question particulièrement préoccupante à cet égard, nous en discuterions longuement, nous établirions un plan d'action et, sans aucun doute sous la direction d'un ministère en particulier, nous préparerions des documents d'information.

Ensuite, notre comité présenterait cette information aux comités de sous-ministres et de ministres, afin de faciliter les chances de succès sur le plan budgétaire.

La Nouvelle-Écosse est une province modeste, comme vous le savez tous, et il y a une forte concurrence pour obtenir des ressources. La structure des comités de santé publique et de lutte antiterroriste permet notamment de cerner les questions qui nécessitent une attention particulière d'après le groupe.

Le sénateur Forrestall: Le processus d'acquisition de fonds fonctionne-t-il bien? Vos discussions sur les difficultés à surmonter vous ont-elles démontré qu'il y avait certains éléments à améliorer? Est-ce que les choses se font assez vite, par exemple?

Mme Brodie: Je vais vous donner un exemple concret pour essayer de vous faire comprendre plus clairement le rôle du comité. Je sais qu'il en a déjà été question au cours de séances précédentes, mais c'est un incident particulier qui a donné naissance au groupe d'évaluation des menaces auquel notre comité s'est associé, dans le but de simplifier le processus de réponse aux situations d'urgence.

Prior to the threat assessment group being established, when an emergency arose, there might be, as was discussed this morning, some confusion regarding the level of response necessary, who are the correct responders, how to coordinate them, and how to bring the resources from the local federal level to bear at the municipal level.

The threat assessment group was developed, in partnership with the Public Safety Anti-Terrorism Committee, to bring particular individuals and organizations together to manage an emergency response process as efficiently as possible.

You are correct that certainly our group is not the operational arm. Part of our message is that the operational arm can sometimes be so busy doing the work, given resource constraints, that it may be nearly impossible for the overall government's management and policy role to really come to the table in terms of identifying and managing issues. Our committee attempts to be that bridge.

Senator Forrestall: Do you have a secretariat?

Ms. Brodie: No.

Senator Forrestall: What department do you work for, or are you a provincial public servant?

Ms. Brodie: That is a very good question. Other provinces have, as a result of the new security environment following September 11, developed departments of public safety.

The model in Nova Scotia is very different. Due to our limited resources, we developed the model that joined the departments together. Originally, when that model was created, I am certain that from the ministers right down to the senior officials, everyone had a big head-scratch about, "Well, how the heck can this get a real job done?"

What we have learned is that in fact it is the actual relationships — and it may sound like a very trite message — that we actually meet and force ourselves to problem-solve and work through issues at a senior level that can then be taken back to the operational levels, that is a genuine improvement.

People have different models of how to manage emergency planning, but curiously, it may be that when one creates a single lead, whether a department or organization, the strength, the dynamic abilities and the responsibilities of other departments and agencies are not brought to bear on particular issues.

Senator Forrestall: I see you as a body of sober second thought, just like the Senate.

The superintendent could be the lead, the doctor could be the lead, Mr. Lester could be the lead, or somebody that you have designated. That is while the emergency is still ongoing.

Quand une urgence survenait, avant la création de ce groupe d'évaluation des menaces, il pouvait y avoir une certaine confusion au sujet du niveau d'intervention nécessaire — comme vous l'avez entendu dire ce matin —, au sujet des intervenants appropriés, de la façon de coordonner leurs interventions et des moyens à prendre pour que les ressources fédérales disponibles au niveau local puissent profiter aux municipalités.

Le groupe d'évaluation des menaces a été mis sur pied, en partenariat avec le comité de sécurité publique et de lutte antiterroriste, pour regrouper des gens et des organisations dans le but de gérer les interventions d'urgence le plus efficacement possible.

Vous avez raison de dire que notre groupe ne s'occupe certainement pas du côté opérationnel. Notre message, c'est notamment que les services opérationnels peuvent parfois être tellement occupés à faire le travail nécessaire, compte tenu des contraintes de ressources, que les responsables de la gestion et de la politique générales du gouvernement sont à peu près incapables de se réunir pour cerner et gérer les problèmes. Notre comité cherche à combler cet écart.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous un secrétariat?

Mme Brodie: Non.

Le sénateur Forrestall: Pour quel ministère travaillez-vous? Êtes-vous une fonctionnaire provinciale?

Mme Brodie: C'est une excellente question. Certaines autres provinces ont mis sur pied un ministère de la Sécurité publique à la suite des événements du 11 septembre.

Le modèle de la Nouvelle-Écosse est très différent. En raison de nos ressources limitées, nous avons élaboré un modèle qui regroupe les ministères. À l'origine, quand ce modèle a été créé, je suis sûre que tout le monde — ministres comme hauts fonctionnaires — s'est gratté la tête en se demandant comment diable ces comités pourraient faire du bon travail.

Ce que nous avons appris — même si cela peut sembler évident —, c'est que la véritable amélioration vient en fait des liens que nous entretenons, du fait que nous nous rencontrons et que nous nous efforçons de trouver ensemble, aux échelons supérieurs, des solutions qui peuvent ensuite être appliquées aux niveaux opérationnels.

Les gens ont différentes façons de gérer la planification d'urgence, mais curieusement, il est bien possible que, quand on crée un organe de direction unique — que ce soit un ministère ou une organisation —, les forces, les capacités dynamiques et les responsabilités des autres ministères et organismes ne sont pas mises à contribution.

Le sénateur Forrestall: Je vous vois comme un organisme chargé d'un second examen objectif, comme le Sénat.

Le surintendant pourrait diriger les opérations, ou encore le docteur, M. Lester ou quelqu'un d'autre que vous auriez désigné pendant la situation d'urgence.

Once the emergency is under control, whether the fire is out or not, you can start your work. It may be that in the doing of that you would say, “Well, we discussed this about three months ago and here is what we concluded. It worked then and it is probably going to work now, let’s try this”; or, “We have not looked at this situation, nobody thought of this. We have 24 hours, so we had better come up with some kind of an answer because the doctor needs some help or the superintendent needs some help.” Maybe you help the Attorney General by advising whether or not certain other authorities and powers might be called into play. You would have a role in an advisory capacity — a knowledgeable advisory role because you are comprised of the main leaders in anti-terrorism. Do not confuse me with any more information.

Senator Atkins: Just so I am clear, under whose authority do you report?

Ms. Brodie: Treasury and Policy Board for the Province of Nova Scotia established the committee structure almost a month after September 11. The member from the Department of Justice chairs each committee. Thus the Department of Justice chairs the senior officials’ committee, the Deputy Minister of Justice chairs the deputy minister’s committee and the Minister of Justice and Attorney General chairs the minister’s committee, and through that process report to Treasury and Policy Board.

Senator Atkins: However, if you need to report quickly, would you report to the deputy minister or the minister?

Ms. Brodie: It would depend on the issue. In a matter of great urgency, it would be directly to the minister and, contemporaneously, the deputy minister. There are also times, and Senator Forrestall’s comments are well taken, that the operational issues preclude any reporting. People get on with handling the event.

Senator Cordy: We heard this morning about the partnerships for emergency measures. I think that all three levels of government — municipal, the Province of Nova Scotia and the federal government — should be congratulated, because it certainly seems to be an excellent model for all provinces to follow.

Just for clarification, there are three Public Safety Anti-Terrorism Committees, each chaired by the Department of Justice. One is a committee of ministers. Would that be each minister of the 12 departments that you said would be involved in emergency measures?

Ms. Brodie: The minister’s committee is comprised of the particular ministries that have a significant interest — namely, the Departments of Justice, Health, Transportation and Public Works, Community Services, Natural Resources and the Minister responsible for the Emergency Measures Organization of Nova Scotia, which presently is Economic Development.

Une fois l’urgence terminée, que l’incendie soit maîtrisé ou non, vous pouvez commencer à travailler. Vous pourriez dire par exemple: «Nous avons discuté de cette question il y a trois mois et voici ce que nous avons conclu. La solution avait bien fonctionné à ce moment-là et devrait donc fonctionner encore une fois; alors, essayons-la.» Ou encore: «Nous n’avions pas envisagé cette situation; personne n’y avait pensé. Nous avons 24 heures, alors nous ferions mieux de trouver une solution quelconque parce que le docteur — ou le surintendant — a besoin d’aide.» Vous pouvez par exemple aider le procureur général en lui disant s’il serait utile de faire intervenir d’autres autorités ou d’autres puissances. Vous jouez un rôle de conseiller — de conseiller très compétent parce que vous regroupez les principaux spécialistes de la lutte antiterroriste. Ne me mêlez pas davantage en me fournissant plus d’information.

Le sénateur Atkins: J’aimerais savoir, pour que ce soit bien clair, de qui vous relevez exactement.

Mme Brodie: Le Treasury and Policy Board de la Nouvelle-Écosse a établi la structure de nos comités près d’un mois après le 11 septembre. C’est le représentant du ministère de la Justice qui préside chacun des comités. C’est donc un fonctionnaire du ministère de la Justice qui préside le comité de hauts fonctionnaires, le sous-ministre de la Justice qui préside le comité de sous-ministres, et le ministre de la Justice et procureur général qui préside le comité de ministres, et qui fait rapport de ses activités au Treasury and Policy Board.

Le sénateur Atkins: Mais si vous devez agir vite, est-ce que vous vous adressez au sous-ministre ou au ministre?

Mme Brodie: Tout dépend du dossier. Si c’est très urgent, nous allons directement au ministre et, en même temps, au sous-ministre. Il y a également des moments — et le sénateur Forrestall a raison de le souligner — où le contexte opérationnel ne se prête pas à l’application de la filière hiérarchique. Les gens sont occupés à réagir aux événements.

Le sénateur Cordy: Nous avons entendu parler ce matin des partenariats pour les interventions d’urgence. Je pense que les trois paliers de gouvernement — les administrations municipales, la province de Nouvelle-Écosse et le gouvernement fédéral — méritent des félicitations parce que cela semble vraiment un excellent modèle à suivre pour toutes les provinces.

J’aimerais avoir une précision. Il y a trois comités de sécurité publique et de lutte antiterroriste, présidés chacun par quelqu’un du ministère de la Justice. Il y a notamment un comité ministériel. Est-ce que chacun des ministres des 12 ministères dont vous avez parlé s’occupe de mesures d’urgence?

Mme Brodie: Le comité ministériel se compose des ministres particulièrement intéressés, à savoir les ministres de la Justice, de la Santé, des Transports et des Travaux publics, des Services communautaires et des Ressources naturelles, en plus du ministre responsable de l’organisation des mesures d’urgence de Nouvelle-Écosse, qui est actuellement le ministre du Développement économique.

The ministers' committee is a smaller group. The senior officials' committee includes other, separate organizations, in order to ensure that there is broad representation at the senior executive level. The group narrows as it reaches its peak.

The deputy ministers' committee is comprised of Treasury and Policy Board, the Department of Justice, the Public Prosecution Service, and the Departments of Intergovernmental Affairs, Transportation and Public Works, Health, Natural Resources, Community Services, and Service Nova Scotia and Municipal Relations.

I expect as well, although it has not happened so soon after the election, that the Deputy Minister of Economic Development will be added as now responsible for the Emergency Measures Organization. That is the deputy ministers' level.

I would certainly be pleased to forward committee lists to the Senate committee in writing if that would be of help.

The Chairman: Schematically it would be most helpful, if that is possible, Ms. Brodie.

Senator Cordy: How often would the other committees meet — the ministers' committee and the deputy ministers' committee?

Ms. Brodie: At a minimum, the ministers' and deputy ministers' committees meet for full briefings biannually, but that meeting schedule can ramp up as issues develop.

Senator Cordy: That would be full briefings by the larger officials' committee.

Ms. Brodie: Yes.

Senator Cordy: You have made the distinction that you are a body of decision-makers and not a decision-making body. One can assume that you can be a recommendation-making body, however. You would bring your recommendations to the deputy ministers' and the ministers' committees.

Ms. Brodie: Yes. That can happen in two different ways. If it were a recommendation that applies across the committee structure, then it would funnel up through the deputy ministers and ministers' level of the committees.

There are sometimes more specific recommendations that the committee would make in support of an individual member to carry forward through his or her department.

Senator Cordy: Some could be specific to the Department of Health, for example, or any number of departments.

Ms. Brodie: Yes.

Senator Cordy: I see Supt. Atkins there; does your officials' committee also include municipal officials?

Le comité ministériel est assez restreint. Le comité de hauts fonctionnaires comprend d'autres organisations, ce qui permet d'assurer une représentation plus générale à ce niveau-là. Plus on se rapproche du sommet, plus le groupe est restreint.

Le comité de sous-ministres compte des représentants du Treasury and Policy Board, du ministère de la Justice, du bureau du procureur public, des ministères des Affaires intergouvernementales, des Transports et des Travaux publics, de la Santé, des Ressources naturelles et des Services communautaires, ainsi que de Service Nova Scotia et des Relations municipales.

J'imagine aussi, même si cela n'a pas encore été fait puisque les élections viennent d'avoir lieu, que le sous-ministre du Développement économique va s'ajouter puisque ce ministère est maintenant responsable de l'organisation des mesures d'urgence. Voilà pour le niveau des sous-ministres.

Je me ferai un plaisir de vous faire parvenir par écrit des listes des membres de ces comités si cela peut vous être utile.

Le président: S'il est possible de nous envoyer des listes schématiques, ce serait très utile, madame Brodie.

Le sénateur Cordy: À quelle fréquence les autres comités — le comité de ministres et le comité de sous-ministres — se réunissent-ils?

Mme Brodie: Ils se réunissent au moins deux fois par année pour des séances d'information officielles, mais ils peuvent multiplier les rencontres quand il y a des problèmes qui surgissent.

Le sénateur Cordy: Il s'agit de séances d'information présentées par le comité de fonctionnaires, qui compte plus de membres?

Mme Brodie: Oui.

Le sénateur Cordy: Vous avez fait une distinction en disant que vous étiez un groupe de décideurs, mais que vous n'aviez pas de pouvoir de décision. On peut cependant supposer que vous pouvez faire des recommandations. J'imagine que vous présentez ces recommandations aux comités de ministres et de sous-ministres?

Mme Brodie: Oui. Cela peut se faire de deux façons. S'il s'agit d'une recommandation qui s'applique à l'ensemble de la structure de comités, elle va gravir les échelons jusqu'au comité de sous-ministres, puis au comité de ministres.

Mais le comité peut parfois faire des recommandations plus spécifiques pour appuyer un de ses membres, au sujet de choses à faire dans son propre ministère.

Le sénateur Cordy: Il pourrait faire des recommandations concernant expressément le ministère de la Santé, par exemple, ou n'importe quel autre ministère.

Mme Brodie: Oui.

Le sénateur Cordy: Je vois que le surintendant Atkins est ici; est-ce que votre comité de fonctionnaires inclut aussi des fonctionnaires municipaux?

Ms. Brodie: Our municipal representation is through the Emergency Measures Organization of Nova Scotia because they have the links.

Mr. Lester: There are 55 municipal units in Nova Scotia, each with their own emergency measures organization. We require them by law to be prepared and we assess their level of emergency preparedness every two years.

We have three zones in this province with field staff, three zone controllers who are the interface with the municipal units. The communications network is in place so that should anything untoward happen, either in the municipal unit or something “coming down the pipe,” if you will, from the province, the contacts are there on a 24/7 basis. Our people collect the data out in those zone areas, the information, and funnel it through us.

There is a one-window concept in place, an MOU with the Office of Critical Infrastructure Protection and Preparedness, calling for the Minister of National Defence and the Minister Responsible for the Emergency Measures Organization of Nova Scotia to be the communications link. This also works down to the municipal units.

It is quite a convenient set-up. You heard Mr. Manuel this morning discussing how, when it gets to the point where he needs help, he would turn to me, and any provincial resources would be activated through that connection. He can get on with his own business and I go away and get busy. That works within the Office of Critical Infrastructure Protection and Preparedness.

During the response to 9/11, the Regional Director of OCIEP and I became inseparable. Anything required federally, he got, and vice versa, so the process is well established and proven.

Senator Cordy: This morning we had a lot of discussion about communications within the organizations that are implementing a plan to deal with an emergency. What about communication to the public? I have read some of the early reports coming out on SARS in Toronto. Certainly communication with the general public was one of the issues that were highlighted as not done well.

Both people in the Toronto region and people across the country felt that they were not in the loop; they did not know what was going on, and that increases the fear factor among the public.

Who would be in charge in Nova Scotia in a situation like that? Does it depend on the issue, whether it is health or the Swissair disaster or September 11? Would the spokesperson vary according to which department was taking the lead, or is there an overall government spokesperson who would deal with it?

Mr. Lester: There is what is known as the emergency public information plan of the province that spells out how business is to be done. Communications Nova Scotia ultimately takes the

Mme Brodie: Notre représentation municipale passe par l'organisation des mesures d'urgence de la Nouvelle-Écosse parce que c'est elle qui assure les liens nécessaires.

M. Lester: Il y a 55 entités municipales en Nouvelle-Écosse, qui ont chacune leur propre organisation chargée des mesures d'urgence. La loi exige qu'elles soient prêtes, et nous évaluons leur état de préparation tous les deux ans.

Nous avons dans la province trois zones qui comptent du personnel sur le terrain, trois contrôleurs de zone qui assurent la liaison avec les entités municipales. Le réseau de communications nécessaire est en place, de sorte qu'en cas d'incident malheureux, que ce soit dans l'entité municipale ou au niveau de la province, les contacts sont possibles 24 heures par jour et sept jours par semaine. Nos gens recueillent des données dans ces différentes zones et nous les transmettent.

Nous avons mis en place un système de guichet unique, dans le cadre d'un protocole d'entente avec le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, selon lequel le ministre de la Défense nationale et le ministre responsable de l'organisation des mesures d'urgence en Nouvelle-Écosse assurent les liens de communications. Cela vaut aussi pour les communications vers les entités municipales.

C'est un système très pratique. M. Manuel vous a expliqué ce matin qu'il se tourne vers moi quand il a besoin d'aide et que les ressources provinciales nécessaires sont activées de cette façon-là. Il peut alors retourner à ses occupations, et c'est moi qui prends le relais. Cela se fait sous l'égide du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile.

Pendant la période qui a suivi le 11 septembre, le directeur régional du BPIEPC et moi sommes devenus inséparables. Il a pu obtenir tout ce dont il avait besoin au niveau fédéral, et vice versa; le processus est donc bien établi et il a fait ses preuves.

Le sénateur Cordy: Il a été beaucoup question ce matin des communications à l'intérieur des organisations qui doivent appliquer un plan d'urgence. Mais qu'en est-il de la communication avec le grand public? J'ai lu certains des premiers rapports sur la crise du SRAS à Toronto. Il est certain que la communication avec le grand public est un des éléments qui n'ont pas bien fonctionné, d'après les auteurs de ces rapports.

Les gens, tant à Toronto qu'ailleurs au pays, avaient l'impression d'être tenus hors du coup; ils ne savaient pas ce qui se passait, et cela aggrave les craintes de la population.

Dans une situation comme celle-là, qui est-ce qui serait aux commandes en Nouvelle-Écosse? Est-ce que cela dépendrait du dossier, selon qu'il s'agirait par exemple d'un problème de santé ou d'une catastrophe comme celles de Swissair ou du 11 septembre? Est-ce que le porte-parole varie en fonction du ministère qui prend les choses en main ou s'il y a un porte-parole qui peut s'occuper de ce genre de situation pour l'ensemble du gouvernement?

M. Lester: La province s'est dotée d'un plan d'information publique en situation d'urgence, qui précise comment les choses doivent se faire. En définitive, c'est Communications Nouvelle-

responsibility for ensuring that no mixed messages are going out. It would be decided who would be the appropriate spokesperson for the government according to the incident. Perhaps if it were a health issue, then it would be somebody from the Department of Health, et cetera.

It goes beyond that, though, because you need coordination among your partners, the federal departments that are involved, as with Swissair, for instance — DND, the RCMP, the municipality. Sending out mixed messages will be a disaster in itself.

Therefore, they get together under the auspices of Communications Nova Scotia and anything in the way of published material is sent out instantaneously to all the media outlets in the province.

Senator Cordy: I would have to say, as a resident of Nova Scotia, the Swissair incident was an example of exemplary communication with the public. I certainly thought Dr. Butt kept the public apprised of what was going on at every opportunity.

Ms. Brodie, you said that we learn in Nova Scotia from events that have happened in Nova Scotia. Do you also look at things like SARS and reports that are coming out as a result of that? Do you also look at incidents that have taken place in other areas of Canada, or the world, to see how they were dealt with or how we could learn from them?

Ms. Brodie: I will invite Dr. Scott to share with us his experience as the provincial medical officer.

Dr. Jeff Scott, Provincial Medical Officer of Health, Province of Nova Scotia: There is no question that we do learn. Obviously in health, in public health, we are part of the surveillance system, part of the links into the World Health Organization and Health Canada. Linking also involves an understanding of the process and way of dealing with things. I think the committee is very valuable in that regard and I can give some specific examples.

One of the issues we were faced with in Nova Scotia during the SARS outbreak was our Health Act is quite old. We had to look at how we could, if necessary, deal with issues of home quarantine. That would involve discussion among those with expertise on the committee.

I brought those issues of SARS forward, what was happening from a health perspective in Toronto. At the same time, I was able to hear from partners at the table what was happening from the policing perspective, so we got the broad picture. We discussed ways we could deal with that.

Just prior to SARS, we had been working in Nova Scotia towards a new Health Act. We have a discussion document now, and obviously that will take into consideration up-to-date

Écosse qui est responsable de veiller à ce qu'il n'y ait pas de messages contradictoires. Quant au porte-parole approprié pour le gouvernement, il est choisi en fonction de l'incident. S'il s'agit d'un problème de santé, par exemple, ce sera quelqu'un du ministère de la Santé.

Mais ce n'est pas tout, parce qu'il faut aussi assurer la coordination avec les partenaires, avec les ministères fédéraux en cause — le ministère de la Défense nationale, la GRC et la municipalité, par exemple, dans le cas de Swissair. Si les messages transmis sont contradictoires, c'est une catastrophe en soi.

Par conséquent, tout est regroupé sous les auspices de Communications Nouvelle-Écosse, et tous les documents publiés sont envoyés instantanément à toutes les entreprises de presse de la province.

Le sénateur Cordy: Je dois dire, puisque je viens de Nouvelle-Écosse, que l'incident de Swissair a été un excellent exemple de communication avec le grand public. J'ai trouvé que le Dr Butt avait vraiment bien informé la population de ce qui se passait chaque fois qu'il en avait l'occasion.

Madame Brodie, vous avez dit que nous tirions des leçons, en Nouvelle-Écosse, de ce qui se passait dans la province. Est-ce que vous analysez aussi les événements comme la crise du SRAS et les rapports qui en découlent? Est-ce que vous analysez les incidents qui se sont produits dans d'autres régions du Canada, ou ailleurs dans le monde, pour voir comment ils se sont réglés et quelles leçons nous pourrions en tirer?

Mme Brodie: Je vais demander au Dr Scott de nous faire part de son expérience à titre de médecin hygiéniste provincial.

Dr Jeff Scott, médecin conseil en santé publique de la Nouvelle-Écosse: Il est certain que nous tirons des leçons de tout cela. Évidemment, dans le domaine de la santé publique, nous faisons partie du réseau de surveillance qui assure la liaison avec l'Organisation mondiale de la santé et Santé Canada. Cette liaison nous oblige à comprendre ce qui se passe et à savoir comment y réagir. Je pense que le comité est très utile à cet égard et je peux vous en donner quelques exemples spécifiques.

Un des problèmes auxquels nous avons dû faire face en Nouvelle-Écosse, pendant l'épidémie de SRAS, c'est que notre loi sur la santé est assez vieille. Nous avons dû nous demander comment nous pourrions aborder, au besoin, la question de la quarantaine à domicile. Il y a donc eu des discussions entre les spécialistes de ce domaine au sein du comité.

J'ai soulevé les questions que posait le SRAS à Toronto du point de vue de la santé. En même temps, mes partenaires autour de la table ont pu me dire ce qui se passait du point de vue des mesures de contrôle, ce qui nous a permis de nous faire une idée générale de la situation. Nous avons discuté de ce que nous pourrions faire de notre côté.

Juste avant le SRAS, nous avons commencé à travailler à la rédaction d'une nouvelle loi sur la santé pour la Nouvelle-Écosse. Nous avons maintenant un document de travail, et il faudra

legislation that can deal not just with SARS, but other communicable diseases or health hazards.

I have submitted that to the committee for discussion because that expertise is there to help me, and to help us, understand how we can be as effective as possible. Many times, issues will be brought to the table that I had not realized I would have to think about from the health perspective — what does that mean, and is the Department of Health appropriately prepared.

The value of the committee can be seen in between crises. During a crisis, we go to emergency measures command and control, and I think we have shown that. The key is to maintain the work in between when you have all the other demands upon you, and to do that efficiently. I find the committee a very efficient way of communicating, brainstorming, learning and dealing with strategies.

For example, the practical issue in preparation for SARS for this year is the importance of making our flu vaccine program as extensive as possible. We are expanding our free vaccine to the police and fire services.

Now, how do we actually do that? How do we promote that? How do we ensure our essential workers are covered? I have representatives from those various groups at the committee, the information will be discussed and they will work as a conduit to get that out to their members.

It is that in-between work that is critical and helps us to be much better prepared for whatever the next event is.

Senator Cordy: A city the size of Toronto, and the Province of Ontario, certainly has greater financial and human resources to deal with communicable diseases than we have in Nova Scotia.

In Toronto they were able to close a hospital. They were able to transfer patients from one hospital to another. This is a small province. How would we deal with that?

Dr. Scott: The first thing is to make sure that you have a common framework plan, because you do not just have to be ready for SARS, you have to be ready for everything, which means having an all-hazard response.

We have a pandemic-influenza planning framework, and the national response to SARS was through a pandemic influenza group. We developed a framework for response to SARS that parallels that framework. That, in turn, means that our framework for CBRN events needs to be similar, so we do not have different plans. We have one plan that deals with many issues.

évidemment adopter des dispositions législatives à la fine pointe de l'actualité, qui nous permettront de lutter non seulement contre le SRAS, mais aussi contre d'autres maladies transmissibles ou d'autres risques pour la santé.

J'ai soumis cela au comité pour que nous en discutions, parce qu'il y a là des gens compétents pour m'aider — pour nous aider — à comprendre comment nous pouvons être aussi efficaces que possible. Il arrive très souvent que des dossiers nous arrivent et que je ne me sois pas rendu compte que je devais y réfléchir sous l'angle de la santé — qu'est-ce que cela signifie, et est-ce que le ministère de la Santé est bien préparé?

L'utilité du comité se vérifie entre les crises. En temps de crise, nous passons en mode de commandement et de contrôle des mesures d'urgence, et je pense que nous avons démontré notre efficacité à cet égard. L'essentiel, c'est de poursuivre le travail entre les crises, quand il y a toutes sortes d'autres choses à faire, et de le faire efficacement. Je trouve que le comité est un excellent moyen de communiquer, de brasser des idées, d'apprendre et de discuter de stratégies.

Par exemple, la question pratique qui se pose pour nous préparer au SRAS, cette année, c'est celle de l'importance d'étendre le plus possible notre programme de vaccination antigrippale. Nous allons vacciner gratuitement les policiers et les pompiers.

Mais comment nous y prendre, dans la pratique? Comment promouvoir cette vaccination? Comment nous assurer que nos travailleurs essentiels sont protégés? J'ai des représentants des différents groupes concernés, au comité; nous allons discuter de l'information disponible, et ils vont servir d'intermédiaires pour transmettre cette information à leurs membres.

C'est ce travail d'intermédiaires qui est essentiel et qui nous aide à être beaucoup mieux préparés à toutes les éventualités.

Le sénateur Cordy: Une ville de la taille de Toronto — sans parler de l'Ontario — a certainement plus de ressources financières et humaines que nous n'en avons en Nouvelle-Écosse pour lutter contre les maladies transmissibles.

À Toronto, il a été possible de fermer un hôpital et de transférer des malades d'un hôpital à un autre. Mais la Nouvelle-Écosse est une petite province. Que pourrions-nous faire dans un cas de ce genre?

Dr Scott: La première chose, c'est de s'assurer qu'il y a un plan cadre commun, parce que nous ne devons pas seulement être prêts à lutter contre le SRAS; nous devons être prêts à tout, c'est-à-dire prêts à réagir à n'importe quel risque.

Nous avons un cadre de planification en cas de grippe pandémique, et la réponse nationale au SRAS a justement été orchestrée par un groupe qui s'occupe des pandémies de grippe. Nous avons élaboré un cadre parallèle pour lutter contre le SRAS, ce qui veut dire que notre cadre d'intervention pour les incidents CBRN doit être similaire. Nous n'avons pas de plans différents. Nous avons un seul plan qui s'applique à de nombreux problèmes.

We immediately decided in Nova Scotia during the SARS outbreak that our first intent was to ensure that we could diagnose it quickly and prevent its spread. That would be our main aim, and that is critical, because the better you can do that, the better you are able to deal with those issues.

Secondly, we have nine health districts and the IWK. We arranged conference calls on an ongoing basis with the CEOs and the staff in those districts and the Department of Health.

We developed checklists so that we could be as prepared as possible. Then we went through some tabletop exercises. We set up some exercises and said, "If you actually had this number of patients and this happened, how would you deal with it?"

Our aim, as much as possible, was to make our system efficient within Nova Scotia. We wanted to make sure that the entire province would respond to the situation. One case of SARS would result in a coordinated provincial response that would escalate, depending on the degree of threat and the situation.

If we were in a situation where the province could not cope, then as Mr. Lester will talk about, we have mutual aid agreements. There are two situations: One is the ability to send patients out of province. The other is having surge capacity. One of the key issues is a surge capacity that can move between provinces and territories.

Toronto needed help in the case of SARS. We might need help in the future. I think there is a lot of attention now, and there will be more after the Naylor report, on the ability to have health early response teams that can move — for example, come to Nova Scotia or move from Nova Scotia. Those should include individuals who are trained in outbreak management control.

We need to be able to cope as well as we can, but ensure that there is standardized training between all provinces and territories, so that I and my team could move to help somewhere else, and teams from elsewhere could move to help us.

Senator Cordy: Most provinces, and certainly Nova Scotia, have a shortage of health care personnel — nurses, doctors and other health care professionals.

You talked about surge capacities. How would we be able to send nurses, doctors, lab technicians and X-ray technicians to another province, and would other provinces have the resources to send them to us? You are in the discussion stages with other provinces regarding that?

Pendant la crise du SRAS, nous avons décidé immédiatement, en Nouvelle-Écosse, qu'il fallait d'abord diagnostiquer rapidement la maladie et empêcher sa propagation. Ce serait notre principal but, et c'est essentiel, parce que mieux on y arrive, mieux on réussit à régler le problème.

Deuxièmement, nous avons neuf districts sanitaires en plus de l'IWK. Nous avons communiqué régulièrement, par téléconférence, avec les dirigeants et le personnel de ces districts et du ministère de la Santé.

Nous avons dressé des listes de pointage afin d'être aussi bien préparés que possible. Et nous avons ensuite fait quelques exercices de simulation. Nous nous sommes demandé ce que nous ferions si nous avions un nombre X de patients et qu'il se produisait quelque chose.

Notre objectif, dans la mesure du possible, était de nous assurer que notre système était efficace à l'intérieur de la Nouvelle-Écosse. Nous voulions être certains que la province entière pourrait réagir efficacement. L'apparition d'un seul cas de SRAS aurait entraîné une réponse provinciale coordonnée qui aurait pris de l'ampleur en fonction de la situation et de la gravité de la menace.

Si la province n'avait pas pu suffire à la tâche, nous avons des ententes d'aide mutuelle, comme vous l'a expliqué M. Lester. Il y a deux choses: d'abord la possibilité d'envoyer des patients à l'extérieur de la province, et ensuite la capacité de faire face aux imprévus. Un des éléments essentiels, c'est que cette capacité soit transférable d'une province et d'un territoire à l'autre.

Toronto a eu besoin d'aide dans le cas du SRAS. Nous pourrions aussi avoir besoin d'aide un de ces jours. Je pense que la possibilité d'avoir des équipes de soins de santé capables d'intervenir rapidement et de se déplacer — par exemple de venir en Nouvelle-Écosse ou d'en sortir — soulève actuellement beaucoup d'intérêt et qu'elle va en soulever encore davantage après la parution du rapport Naylor. Ces équipes devraient comprendre des personnes formées au contrôle et à la gestion des épidémies.

Nous devons être capables de réagir le mieux possible, mais aussi nous assurer qu'il y a une formation uniformisée dans toutes les provinces et tous les territoires, de sorte que mon équipe et moi puissions nous déplacer pour aller aider les gens d'ailleurs et que des équipes d'ailleurs puissent venir nous aider ici.

Le sénateur Cordy: La plupart des provinces et en tout cas la Nouvelle-Écosse font face à une pénurie du personnel de santé — infirmières et infirmiers, médecins et autres professionnels de la santé.

Vous avez parlé de la capacité de faire face aux imprévus. Est-ce que vous seriez en mesure d'envoyer des infirmières et infirmiers, des médecins, des techniciens de laboratoire et des techniciens de radiologie dans une autre province et est-ce que les autres provinces ont les ressources nécessaires pour prêter un tel personnel? Êtes-vous actuellement en pourparlers avec les provinces à ce sujet?

Dr. Scott: After 9/11, the federal, provincial and territorial Ministers of Health asked for a review of the ability of the health system to respond to disasters, particularly those of public health significance.

There were certain issues that came out of that: having a coordinated response to disasters; having enough individuals who can move between provinces and territories — surge capacity; and, if necessary, getting assistance from the United States; education, ensuring we are all trained the same way so we could move between provinces and territories; communication; and the issue of having appropriate supplies. There has been work towards that.

SARS was both a threat and an opportunity. It meant that from the Health Canada and the provincial perspective, we had to focus on dealing with SARS. It is also an opportunity, because we were faced with real issues.

It means that you have to have trained people who are able to move around. Trained people are better able to respond to an incident in their own province anyway. If the incident occurs here and our personnel have up-to-date training that is national in nature, then we are better prepared.

In collaboration with the federal government, those individuals might need to move to help other provinces and territories. It is a model that is used in the United States.

I think if there were a province or territory in trouble, we would all want to help. You would have to balance that against the needs of your own jurisdiction. We had experience in Nova Scotia, when the Kosovo refugees arrived, of putting together teams to aid the refugees without compromising the Nova Scotia health situation.

It is a matter of making the bureaucratic process easier so that those trained, experienced and willing individuals can move and work easily.

Senator Cordy: The outbreak of any communicable disease would certainly would be a stressful situation for those working in it and who are going home to their families — children, parents, whomever. What pressures does a nurse experience, for example? Does she or he have the right to refuse to work in an emergency situation?

Dr. Scott: Well, it is a very difficult situation. Obviously, you have to ensure that the work environment, the training and the equipment are appropriate and meet the standards so that you can protect yourself.

At the same time, as a clinician, I feel I have an ethical responsibility to care for my patients. I still work in a practice. One of our roles in health is to make sure that the training and the equipment are there so that people can protect themselves.

Dr Scott: Après le 11 septembre, les ministres de la Santé du fédéral, des provinces et des territoires ont réclamé un examen de la capacité du système de santé à répondre aux catastrophes, en particulier celles qui menacent la santé publique.

Voici quelques-uns des points qui ont été soulevés: nécessité d'une intervention coordonnée en cas de catastrophe; nécessité de disposer de suffisamment de personnes susceptibles de se déplacer entre les provinces et les territoires — c'est la capacité de gestion des imprévus; et, au besoin, nécessité d'obtenir de l'aide de la part des États-Unis; un autre point concerne la formation, afin de s'assurer que nous recevons tous la même formation pour pouvoir passer d'une province ou d'un territoire à l'autre; les besoins en communications; et la nécessité de disposer des fournitures appropriées. On a travaillé là-dessus.

La crise du SRAS a été perçue comme une menace, mais elle a eu aussi des côtés positifs. Elle a forcé Santé Canada et les provinces à concentrer leurs efforts sur le SRAS. La crise nous a également mis en face des enjeux véritables.

Cela signifie qu'il faut disposer de personnel qualifié qui peut se déplacer. Le personnel qualifié est de toute façon le mieux en mesure de réagir à un incident dans sa propre province. Nous sommes mieux préparés si l'incident se produit ici et si notre personnel a une formation conforme aux normes nationales actuelles.

En collaboration avec le gouvernement fédéral, ces personnes seront peut-être amenées à se déplacer pour aider d'autres provinces et territoires. C'est un modèle d'intervention utilisé aux États-Unis.

En cas de situation d'urgence dans un territoire ou une province, je pense que nous sommes tous prêts à aider. Bien entendu, il faut tenir compte des besoins de votre propre région. Lorsque nous avons reçu les réfugiés du Kosovo en Nouvelle-Écosse, nous avons acquis de l'expérience sur la mise en place d'équipes d'aide aux réfugiés, sans pour autant mettre en danger les conditions de santé en Nouvelle-Écosse.

Le tout est de faciliter le processus bureaucratique de manière à rendre plus facile le déplacement du personnel formé et expérimenté qui est prêt à exécuter le travail

Le sénateur Cordy: L'apparition d'une épidémie de maladie transmissible est certainement préoccupante pour les travailleurs de la santé qui vivent avec leurs enfants ou leurs parents. Quelles sont par exemple les pressions auxquelles sont soumis les infirmières et infirmiers? Est-ce qu'ils ont le droit de refuser de travailler en cas d'urgence?

Dr Scott: C'est une situation très délicate. Bien entendu, chacun doit s'assurer que l'environnement de travail, la formation et l'équipement sont appropriés et conformes aux normes, afin d'être protégé.

Parallèlement, en tant que clinicien, je pense avoir la responsabilité morale de soigner mes patients. Je travaille encore en cabinet. Un de nos rôles en matière de santé consiste à nous assurer d'avoir la formation et l'équipement nécessaires pour que les gens puissent se protéger.

Forcing people to work is a bigger issue. I feel that is part of what you do when you become a health professional.

The Chairman: Doctor, have you met with Drs. St. John, D'Cunha or Basrur since the SARS exercise?

Dr. Scott: I am a member of the Council of Chief Medical Officers of Health of Canada, and we have conference calls every two months and meet twice a year.

I met with Dr. D'Cunha a couple of weeks ago at the federal-provincial-territorial Ministers of Health meeting here. I have not met with Dr. Basrur since SARS, but Dr. Ron St. John takes part in our conference calls and meetings.

We have regular communication. I believe we had conference calls two or three times a week during the SARS episode. We are actively trying to maintain a coordinated approach to dealing with public health issues.

The Chairman: It struck me that one of the miracles of the Toronto SARS outbreak was the overwhelming number of people who voluntarily placed themselves in quarantine. Do you have legislation in effect in this province to provide for compulsory quarantine? Have you contemplated what you would do if you did not get the same sort of cooperation?

Dr. Scott: As I said before, our Health Act is quite old. We did add regulations so that, within the limits of our health legislation, quarantine was permissible. We have a new Health Protection Act going forward and, again, it has been submitted to the committee.

I did meet with members of the Department of Justice and some of the policing services. We are faced now with the need to develop a provincial smallpox contingency plan based on the national plan.

The answer is that I would do whatever I could under either existing or new legislation. I would call upon my colleagues in security, as appropriate, to enforce quarantine. We have looked at the legislation that has been introduced in Toronto, and in Ontario, to be sure this is up to date. We would do whatever we could, while recognizing that there also has to be an appeal mechanism so Charter protection is maintained.

The Chairman: Chief Superintendent, have you contemplated the problems involved in placing an individual in quarantine and the associated risks for officers trying to enforce such an order?

Chief Superintendent Ian Atkins, Officer in Charge, Criminal Operations Branch, Province of Nova Scotia, Royal Canadian Mounted Police: I have had this discussion with Dr. Scott. Without a legislative basis for it, it does make it difficult and it becomes a matter of persuasion, which I hope our police constables are quite capable of doing.

Contraindre les gens à travailler, c'est une autre histoire. Je pense que l'on accepte naturellement le travail lorsqu'on devient un professionnel de la santé.

Le président: Docteur, avez-vous rencontré les Drs St. John, D'Cunha ou Basrur depuis l'exercice du SRAS?

Dr Scott: Je suis membre du Conseil des médecins hygiénistes en chef du Canada. Nous avons des conférences téléphoniques tous les deux mois et nous nous rencontrons deux fois par an.

J'ai rencontré le Dr D'Cunha il y a deux semaines ici, à la réunion des ministres de la Santé du fédéral, des provinces et des territoires. Je n'ai pas rencontré le Dr Basrur depuis le SRAS, mais le Dr Ron St. John participe à nos conférences téléphoniques et à nos réunions.

Nous sommes régulièrement en communication. Pendant la crise du SRAS, nous avons eu des téléconférences deux ou trois fois par semaine. Nous nous efforçons vraiment d'adopter une approche coordonnée pour faire face aux questions de santé publique.

Le président: Ce qui m'a vraiment émerveillé lors de la crise du SRAS à Toronto, c'est le nombre incroyable de personnes qui se sont volontairement mises en quarantaine. Est-ce qu'il existe dans votre province une loi qui exige la mise en quarantaine obligatoire? Avez-vous envisagé les mesures que vous devriez prendre si vous n'obteniez pas le même type de coopération?

Dr Scott: Comme je l'ai déjà dit, notre Health Act remonte à plusieurs années. Nous avons ajouté des règlements afin de rendre possible la quarantaine, dans les limites de notre législation en matière de santé. Nous avons une nouvelle loi sur la protection de la santé que nous avons cette fois encore présentée au comité.

Nous avons rencontré des fonctionnaires du ministère de la Justice et certains membres des services de police. Il nous faut maintenant mettre au point un plan provincial d'intervention en cas d'épidémie de variole fondé sur les mesures nationales.

Je peux vous dire que je ferais tout mon possible tout en respectant la législation existante ou les nouvelles lois. Je ferais intervenir mes collègues des services de sécurité, selon les besoins, pour faire appliquer la quarantaine. Nous avons examiné la loi adoptée à Toronto et en Ontario, pour nous assurer qu'elle prend bien en compte les données les plus récentes. Nous ferions tout notre possible, tout en sachant que la Charte continue d'offrir un mécanisme d'appel en pareille circonstance.

Le président: Monsieur le Surintendant principal, avez-vous réfléchi au problème que présente la mise en quarantaine d'un individu et les risques que cela représente pour les agents qui sont tenus de faire respecter une telle ordonnance?

Le surintendant principal Ian Atkins, officier responsable, Service divisionnaire de la police criminelle, province de Nouvelle-Écosse, Gendarmerie royale du Canada: J'en ai parlé avec le Dr Scott. Une telle intervention est difficile si elle ne repose pas sur une base législative car alors, il faut faire preuve de persuasion, ce dont nos agents de police sont tout à fait capables.

Certainly the structure of the policing service in the province is well suited to that role. We have a little over 700 police officers in 45 locations throughout the province. We are more than likely to be the first responder to those kinds of things, to assist in the quarantine orders, or not so much orders, but quarantine requirements.

The Chairman: Given the nature of the transmission of SARS, that it is airborne, and over perhaps a meter distance, do you have protective clothing that the constables could wear in the event that they were endeavouring to effect such a quarantine?

Mr. Atkins: We have personal protection equipment that has been approved by our occupational health and safety officer. The specifics include things like gas masks, air-breathing canisters and rubber gloves. We have that sort of equipment available. At this stage, it is not at the precise locations, but is stored in Halifax and we would make it available on the basis of need.

The Chairman: Ms. Brodie, given that Halifax is an air hub, does the airport have plans to deal with the possibility of a SARS outbreak when the season returns?

Dr. Scott: The issue of SARS at airports is tied to the fact of returning international travellers, which is the responsibility of Health Canada, and CPR has taken a major role in that.

One of the critical issues in dealing with SARS at airports, quite frankly, is finding the evidence for what works. There was a lot of attention paid to screening of individuals with thermal probes and monitors.

It is clear, from discussions with my colleagues and public health experts, that there is not a lot of evidence for the effectiveness of those programs. I think it is important that we provide information to individuals, because if SARS were to appear, the majority of people who are returning are not ill and you will not detect them. The key is to ensure that they are provided with information so they know what to do if they become ill within 10 days of returning.

I think the other screening programs need to be evaluated to see whether it is the most appropriate way to use resources.

The Chairman: When you refer to “other screening programs,” you are talking about the thermal checking of people as they return?

Dr. Scott: That is right. There are some ongoing, worldwide trials to look at that. However, from what I have heard, they are not proving to be very effective. They will not pick up asymptomatic individuals.

What will be important from the Canadian perspective in the future is the concept of the “CDC North” that we are hearing about, which means that we will have enhanced expertise at the

La structure du service de police de la province est bien adaptée à ce rôle. Nous disposons d'un peu plus de 700 agents de police dans 45 localités de la province. Il est plus que probable que nous serions les premiers à réagir dans ce genre de situation afin de faire appliquer les ordonnances de quarantaine, ou tout au moins les exigences relatives à la quarantaine.

Le président: Compte tenu des caractéristiques de la transmission du SRAS, par voie aérienne et dans un rayon d'environ un mètre, est-ce que les agents de police disposent d'un vêtement de protection qu'ils peuvent porter lorsqu'ils sont amenés à prendre des mesures pour faire respecter une telle quarantaine?

M. Atkins: Nous avons un équipement de protection personnel qui a été approuvé par notre agent de la santé et de l'hygiène du travail. Nous avons notamment des masques à gaz, des bidons filtrants et des gants de caoutchouc. Nous avons cet équipement à notre disposition. Pour le moment, il est entreposé à Halifax, mais on pourrait en cas de besoin le distribuer dans les endroits nécessaires.

Le président: Madame Brodie, étant donné que Halifax est une plaque tournante aérienne, est-ce que l'aéroport a prévu des plans d'intervention en cas de déclenchement d'une épidémie de SRAS pendant la haute saison?

Dr. Scott: Le problème du SRAS dans les aéroports est lié aux voyageurs qui reviennent de voyage à l'étranger, qui relèvent de la responsabilité de Santé Canada et le CPR a joué un rôle important dans ce domaine.

Une des difficultés que présente le contrôle du SRAS dans les aéroports consiste à trouver du matériel efficace. On a beaucoup parlé de dépistage à l'aide de capteurs et de détecteurs de température des voyageurs.

Il est clair, d'après les discussions que j'ai eues avec mes collègues et des spécialistes de la santé publique, que l'efficacité de tels programmes est loin d'être prouvée. Je pense qu'il est important de sensibiliser les voyageurs, parce que si le SRAS devait se manifester à nouveau, la majorité des gens qui reviennent ne sont pas malades au moment de leur retour et il est donc impossible de les détecter. C'est pourquoi il est important de leur donner les informations nécessaires pour qu'ils sachent quoi faire s'ils tombent malades dix jours après leur retour.

Je pense qu'il faut évaluer les autres programmes de dépistage afin de déterminer si c'est la meilleure façon d'utiliser les ressources.

Le président: Lorsque vous parlez des «autres programmes de dépistage», vous faites allusion au contrôle de la température des voyageurs à leur arrivée?

Dr. Scott: C'est exact. Ces appareils de dépistage continuent à faire l'objet d'essais partout dans le monde. Cependant, d'après les échos que j'en ai eus, ces appareils ne sont pas très efficaces. Ils ne permettent pas de repérer les individus asymptomatiques.

Ce qui sera important pour le Canada, ce sera l'implantation d'un centre de contrôle des maladies semblable au Center for Disease Control des États-Unis. On parle beaucoup de ce concept

federal, provincial and local level, just like the Center for Disease Control in the United States. That means that we can base our practices as much as possible on evidence, and that is critical.

The Chairman: With the thermal measuring equipment, is the problem false positives or false negatives?

Dr. Scott: The problem tends to be twofold. You can detect a fever, but that fever may not be related to SARS. The other thing is that you will get people who are asymptomatic because they are in the incubation period. They are just like you and me; they are well.

Senator Wiebe: Ms. Brodie, I would like to go back to Senator Forrester's first question, because I have difficulty satisfying myself about exactly what you do at those monthly meetings that you have.

Am I safe in assuming that if, for example, Dr. Scott comes before the committee and says, "Well, what if this happens," then you sit down as a committee and throw around some ideas as to what can be done in that situation? Is that what goes on at those meetings, or something similar?

Ms. Brodie: Each of the committee members has an opportunity to present issues through the agenda process for a given meeting. I will give another concrete example that we have not talked about; the issue of having a security management plan for government continuation was brought before the committee.

A committee member identified that as an issue to be dealt with at the committee level and asked that it be put on the agenda. The group then discussed, bringing all of our different kinds of expertise to bear, the outline, so to speak, of the road forward.

Individual committee members worked on that particular issue to develop the operational plan. That is an example of an issue that bubbled up through the committee structure for discussion.

It is very interesting how, and I build on Dr. Scott's remarks, issues as divergent as how to manage a quarantine to the continuation of government can bubble up through the committee structure. We can then ensure that the expertise of all the committee members — and you are quite correct, it might be only four or five members who have particular expertise — will be brought to bear in the planning, and then it is taken back to the operational level through various committee members. It is a very dynamic agenda process.

Senator Atkins: Therefore, this is used to complement or enhance the provincial role in Nova Scotia. How would that relate to the federal role?

Ms. Brodie: I am not sure I understand your question.

Senator Atkins: The federal role in security and defence for the province of Nova Scotia.

qui consisterait à augmenter les compétences aux niveaux fédéral, provincial et local. Cela signifie que l'on pourrait fonder les pratiques le plus possible sur des observations, ce qui est absolument indispensable.

Le président: Est-ce que les appareils de détection de la température présentent des risques de faux résultats positifs ou négatifs?

Dr Scott: Le problème est double. L'appareil peut détecter une fièvre qui n'a peut-être aucun lien avec le SRAS. Par ailleurs, il y a des gens qui ne présentent aucun symptôme parce qu'ils sont en période d'incubation. Ils sont comme vous et moi, ils sont en bonne santé.

Le sénateur Wiebe: Madame Brodie, j'aimerais revenir à la première question du sénateur Forrester, parce que je n'ai pas compris exactement ce que vous faites lors de ces réunions mensuelles.

Est-ce qu'on pourrait dire par exemple que le Dr Scott peut se présenter devant le comité et déclarer: «Supposons que nous soyons confrontés à telle ou telle situation.» Le comité se penche alors sur la question et propose des pistes que l'on pourrait emprunter si une telle situation se présentait? Est-ce à peu près comme cela que se déroulent vos réunions?

Mme Brodie: Tous les membres du comité peuvent soumettre une question en la portant à l'ordre du jour d'une réunion. Je vais vous donner un exemple concret dont nous n'avons pas parlé; il s'agit de la mise en œuvre d'un plan de gestion de la sécurité pour le maintien des activités gouvernementales qui a été soumis au comité.

Un membre a demandé que cette question soit examinée en comité et portée à l'ordre du jour. Nous en avons discuté, apportant nos différents points de vue sur la marche à suivre dans une telle situation.

Les membres du comité ont travaillé individuellement sur cette question afin d'élaborer un plan opérationnel. Voilà un exemple de question qui a fait l'objet d'un débat en comité.

Je confirme les propos du Dr Scott au sujet de la grande variété des sujets que peut aborder le comité, qui vont de la quarantaine aux moyens mis en œuvre pour permettre au gouvernement de poursuivre ses activités. On peut ensuite s'assurer de faire appel aux compétences de tous les membres du comité — et vous avez raison de souligner que seulement quatre ou cinq membres du comité possèdent telles ou telles compétences — afin de mettre au point un plan qui sera examiné au niveau opérationnel par les divers membres du comité. C'est un processus très dynamique.

Le sénateur Atkins: Ce processus sert à compléter ou renforcer le rôle provincial en Nouvelle-Écosse. Comment cela s'appliquerait-il au rôle fédéral?

Mme Brodie: Je ne suis pas certaine de comprendre votre question.

Le sénateur Atkins: Le rôle fédéral en matière de sécurité et de défense de la province de Nouvelle-Écosse.

Ms. Brodie: The RCMP is our provincial police force in Nova Scotia, and they have operational links with national security partners, namely CSIS, as well as numerous intelligence agencies.

They bring that expertise to the committee. However, they are also able to take issues from the committee to the national level, and sometimes, I daresay, the international level. One of the best practical examples of that was the sharing of intelligence information.

Originally, reports were available that could not be shared broadly. As a result of the work of our committee, as well as the work of other concerned individuals, of course, a new reporting process called the SABER reports was developed that produced intelligence information that could be shared right through to the municipal level without the need for specific security clearances.

The creation of those reports and the determining of a vehicle to share them, right through to the local mayor of Canso, were undertaken, both conceptually and then operationally, by the Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee. That is another practical example of the work that we do.

Senator Banks: Pursuing that same line of questioning, I understand that it is a provincial committee; it is a function of the province, but it involves municipal and health district organizations.

If the province is driving this particular bus and has involved the municipal and health district orders of government, other than the RCMP, in particular, which has access to the kinds of intelligence you are talking about, would it be beneficial or useful, or out of place, to have an OCIPEP member sitting on the committee to make it “ecumenical”?

I am not volunteering anybody. That has obviously been considered. Is it a good idea or has it been rejected?

Ms. Brodie: The committee structure works such that as issues arise, we bring in representatives from federal agencies. OCIPEP could join our committee on a particular issue. In the near future, we will be receiving a briefing from and then having a problem-solving session with a federal Department of Transport official with respect to new regulations regarding wharf security.

The committee is a dynamic structure and we can add members to it in order to handle issues. That can also work with our municipal partners. Through the relationships we have, a municipal partner could participate in the committee structure in order to problem solve and brainstorm an issue, and sometimes bring an issue to the provincial agenda when there may be concerns for the committee to push forward.

Senator Banks: There are 55 municipal units in the province, from HRM right down to the smallest hamlet?

Mme Brodie: En Nouvelle-Écosse, la GRC est notre force policière provinciale et la Gendarmerie a des liens opérationnels avec des partenaires nationaux en matière de sécurité, notamment le SCRS ainsi que plusieurs autres agences de renseignements.

Ils font bénéficier le comité de leurs compétences. Cependant, ils peuvent aussi porter au niveau national et je dirais même parfois au niveau international certaines questions examinées par le comité. Le partage des renseignements secrets est un des meilleurs exemples concrets de ce type de collaboration.

Au départ, certains rapports ne pouvaient pas être diffusés à grande échelle. Grâce aux travaux de notre comité et aux efforts d'autres personnes concernées, bien entendu, nous avons mis au point un nouveau processus de compte rendu, les rapports SABER, qui permettent de produire des renseignements que l'on peut diffuser jusqu'au niveau municipal sans qu'il soit nécessaire d'obtenir des autorisations spéciales de sécurité.

C'est le comité de hauts fonctionnaires de sécurité publique et de lutte antiterroriste qui a conçu et mis au point de façon opérationnelle ces rapports et imaginé leur mécanisme de diffusion jusqu'à l'échelon municipal. Voilà un autre exemple pratique du travail que nous faisons.

Le sénateur Banks: Dans le même ordre d'idée, je crois comprendre qu'il s'agit là d'un comité provincial; c'est une fonction de la province qui fait cependant appel à des organismes des échelons municipaux et des districts de santé.

Si la province prend cette voie particulière et fait appel aux municipalités et aux districts de santé, à des autorités autres que la GRC en particulier, qui a accès à ce type de renseignements dont vous parlez, est-ce qu'il serait utile ou au contraire déplacé d'accueillir au sein du comité un membre du BPIEPC, afin d'en faire une assemblée «œcuménique»?

Je ne cherche pas à désigner des volontaires. On y a évidemment déjà pensé. Est-ce une bonne idée ou a-t-on rejeté cette possibilité?

Mme Brodie: Le comité fonctionne de telle manière que lorsqu'une question se présente, nous faisons appel à des représentants d'organismes fédéraux. Le BPIEPC pourrait participer aux discussions de notre comité sur une question particulière. Prochainement, nous recevons un compte rendu du ministère fédéral des Transports et un de ses fonctionnaires participera à une séance de résolution de problème liée aux nouveaux règlements concernant la sécurité des quais.

Le comité est une structure dynamique et nous pouvons ajouter des membres pour étudier certaines questions. C'est la même chose avec nos partenaires des municipalités. Grâce à nos contacts, nous pouvons inviter un partenaire d'une municipalité à participer au comité afin de résoudre un problème, ou à une séance de remue-méninges, ou lui demander de placer une question à l'ordre du jour de la province lorsque le comité souhaite faire part de certaines de ses inquiétudes.

Le sénateur Banks: Il y a 55 unités municipales dans la province, de la municipalité régionale de Halifax jusqu'au plus petit hameau.

Mr. Lester: Correct.

Senator Banks: Nine health districts?

Dr. Scott: Nine health districts, and the IWK is a separate entity. It is a hospital for women and children within the capital district.

Senator Banks: Each health district contains, by definition, some sort of medical treatment facility?

Dr. Scott: All of them contain a major hospital, with the capital containing many.

Senator Banks: The three committees that you have described to us report to the Treasury and Policy Board. Would that be a priority cabinet committee?

Ms. Brodie: Yes.

Senator Banks: Chaired by?

Ms. Brodie: Presently, the Minister of Justice, I believe.

Senator Banks: Dr. Scott, I gather that you were speaking approvingly of the proposal of Minister McLellan for a Centre for Disease Control North.

Dr. Scott: I think the concept of enhancing public health services is important. It is also important that it be done in an efficient manner. The best example I heard was at a presentation from a doctor from the CDC in the United States.

He compared public health preparation or preparation for other incidents to a three-legged stool. What that meant is that if you think of the federal, the provincial-territorial and the local levels as the three legs of the stool, if one leg of the stool is weak, you will fall off.

In the United States, the CDC really devotes about 75 per cent of its funding to state or local initiatives. I think the concept is an integrated part of enhancing public health capacity that needs to connect not just federally, but also provincially, territorially and locally. It is certainly needed.

Senator Banks: Dr. Scott, when it comes to the question of health care professionals moving from one jurisdiction to another, and let's consider provincial jurisdictions, because you talked about that, talk about the accreditation difficulties in doing so. Can you practice in Alberta?

Dr. Scott: In order to practice, you have to be registered as a physician in that province or territory.

Senator Banks: That cannot happen in a day, can it? Or can it?

Dr. Scott: It depends. It cannot under normal circumstances. However, there are a number of issues that need to be dealt with. There are the issues of licensing and malpractice.

M. Lester: C'est exact.

Le sénateur Banks: Neuf districts de santé?

Dr Scott: Neuf districts de santé et l'hôpital IWK est une entité distincte. C'est un hôpital du district de la capitale réservé aux femmes et aux enfants.

Le sénateur Banks: Chaque district de santé contient-il, par définition, un établissement quelconque de soins médicaux?

Dr Scott: Tous les districts contiennent un grand hôpital et la capitale en regroupe plusieurs.

Le sénateur Banks: Les trois comités que vous nous avez décrits font rapport au Treasury and Policy Board. Est-ce que ce serait un comité prioritaire du Cabinet?

Mme Brodie: Oui.

Le sénateur Banks: Présidé par?

Mme Brodie: Actuellement, je crois, par le ministre de la Justice.

Le sénateur Banks: Docteur Scott, je suppose que vous êtes en faveur de la proposition de la ministre McLellan concernant la création au Canada d'un organisme semblable au Centre for Disease Control.

Dr Scott: Je pense que c'est important d'augmenter les services en matière de santé publique. C'est important également que ce soit fait de manière efficace. C'est à l'occasion d'un exposé présenté par un médecin du CDC aux États-Unis que j'ai entendu le meilleur exemple à ce sujet.

Il avait comparé la préparation en matière de santé publique ou la préparation à toute autre situation d'urgence à un tabouret à trois pieds. Les trois pieds représentent les échelons fédéral, provinciaux-territoriaux et locaux. Si un des pieds du tabouret est faible, tout s'effondre.

Aux États-Unis, le CDC consacre environ 75 p. 100 de son financement aux initiatives des États ou des municipalités. À mon avis, ce concept fait partie intégrante d'une stratégie visant à accroître les capacités en matière de santé publique qui consiste à établir un réseau fédéral ayant des ramifications dans les provinces, les territoires et à l'échelon local. Ce serait certainement utile.

Le sénateur Banks: Docteur Scott, vous avez évoqué la possibilité de transférer des professionnels de la santé d'une région à l'autre, mais il faut tenir compte de la compétence des provinces en la matière et il ne faut pas oublier qu'il faut être agréé pour pouvoir exercer. Est-ce que vous pouvez exercer en Alberta?

Dr Scott: Pour pouvoir exercer, il faut être inscrit comme médecin dans la province ou le territoire concerné.

Le sénateur Banks: Et cela ne peut pas se faire en un jour. N'est-ce pas?

Dr Scott: Cela dépend. En temps normal, ce n'est pas possible. Cependant, il faut prendre certains aspects en considération. Par exemple l'autorisation d'exercer et le risque de faute professionnelle.

I believe that during the SARS situation, there was discussion in Toronto so that things could be expedited, and I know that some infectious disease specialists from Nova Scotia went to help in Toronto.

I know that the Canadian Medical Protective Association, which is the body providing malpractice insurance to physicians, allowed that insurance to continue for a short time under the amount you paid in your province of origin.

That is an issue that needs to be expedited across Canada. There is work to do on that, and I think SARS has accelerated the process.

Senator Banks: You talked about national standards in that respect. We are delving into health here, but it is a matter of national security as well. Do you think that eventually, if you have national standards, that you would have national accreditation of nurses, paramedics, pharmacists and doctors?

Dr. Scott: I think we could do something in the short term for urgent situations. The other is a big issue because there are a lot of jurisdictions with which to deal. I would like to see it happen because, in practice, the standards in the provinces and territories are very similar. The specialists' qualifications are pan-Canadian.

Senator Banks: Ms. Brodie, the three committees that you have talked about are not operational committees. They do not actually go out and do things. Have I got that right?

Ms. Brodie: I suppose it depends on the definition of "do."

Senator Banks: If a ship were to blow up in the harbour right now, you would have been involved before, making sure that that can be responded to properly, and afterwards to see how did we do.

Ms. Brodie: Although it is before and after the event, the committee would have an essential role.

Senator Banks: Right, exactly.

Ms. Brodie: There are individual members of the committee who have operational roles and possess that expertise.

Senator Banks: They are hands-on people. That is why they are there.

I presume that those hands-on people who will be the first responders conduct exercises from time to time. They might be tabletop exercises or they might be on-the-street exercises. Do the committees that you have described to us evaluate them?

You mentioned that one of your purposes is to "examine existing emergency response systems for adequacy." I take that to mean that you would sit down and say, "Did that exercise work? No, it did not. Here is how we can make it work better." Is that the kind of thing that you might do?

Je crois que pendant la crise du SRAS, il a été question à Toronto d'accélérer le processus et je sais que certains spécialistes des maladies infectieuses de Nouvelle-Écosse sont allés prêter main forte à Toronto.

Je sais que l'Association canadienne de protection médicale qui offre aux médecins une assurance contre les fautes professionnelles a accepté de prolonger la couverture d'assurance pendant quelque temps, sur la base du montant payé dans la province d'origine.

Voilà une question qu'il faudrait régler rapidement au Canada. Il y a du travail à faire et je crois que la crise du SRAS a accéléré le processus.

Le sénateur Banks: Vous avez évoqué l'application de normes nationales dans ce domaine. Nous sommes ici en plein dans le domaine de la santé, mais cela concerne également la sécurité nationale. Pensez-vous qu'avec l'application de normes nationales, il sera possible pour les infirmières et infirmiers, les techniciens médicaux d'urgence, les pharmaciens et les médecins d'être agréés à l'échelle nationale?

Dr. Scott: Je pense que l'on pourrait faire quelque chose à court terme pour les situations d'urgence. Le deuxième volet est plus délicat parce qu'il y a beaucoup de régions, mais j'aimerais vraiment que cela se fasse, parce que dans la pratique, les normes sont très semblables dans les provinces et les territoires. Les spécialistes ont des qualifications pancanadiennes.

Le sénateur Banks: Madame Brodie, les trois comités dont vous nous avez parlé ne sont pas des comités opérationnels. Ils n'interviennent pas vraiment. Est-ce que j'ai bien compris?

Mme Brodie: Tout dépend bien entendu de ce que vous entendez par «intervenir».

Le sénateur Banks: S'il y avait actuellement une explosion sur un navire mouillé dans le port, vous interviendriez au départ pour vous assurer que les mesures seront prises de manière adéquate et dans un deuxième temps pour juger du résultat des opérations.

Mme Brodie: Le rôle du comité n'en est pas moins essentiel même s'il intervient avant et après l'incident.

Le sénateur Banks: C'est juste.

Mme Brodie: Certains membres du comité exercent des rôles opérationnels et possèdent cette compétence.

Le sénateur Banks: Ce sont des intervenants et c'est pourquoi vous faites appel à eux.

Je suppose que ces secouristes opérationnels prennent part à des exercices de temps à autre. Ce sont peut-être des exercices théoriques ou, au contraire, des exercices pratiques. Est-ce que les comités que vous nous avez décrits les évaluent?

Vous avez indiqué qu'un de vos objectifs consiste à «évaluer l'efficacité des moyens d'intervention en cas d'urgence». Je suppose que vous vous interrogez sur les résultats obtenus lors des exercices et sur la possibilité de les améliorer. Est-ce le genre de choses que vous faites?

Mr. Lester: That is the mandate of my minister, to evaluate the emergency systems in the province and their level of preparedness. Since 9/11, we have participated in any number of exercises as a provincial organization with the other levels of government.

It was just about a year ago that we exercised the full provincial system from top to bottom, tested the communication system and what have you.

That is the full-blown approach. On any given day, there are exercises going on either at the provincial or municipal level in this province.

The Chairman: For the record, Mr. Lester, who is your minister?

Mr. Lester: The Minister of Economic Development, the Honourable Ernie Fage.

Senator Banks: How does the minister make that evaluation? I would have assumed that it would be efficient to have this committee make that evaluation and report to the minister. You are saying that is not what happens.

Mr. Lester: The emergency preparedness field is rather narrow. There are not a lot of us in it and the expertise is pretty well contained within our staff.

Senator Banks: So it is officials of the minister's department.

Mr. Lester: Yes, it is ultimately on my desk.

The Chairman: We have touched briefly on intelligence sharing. What I have heard is that you are very satisfied with the way intelligence is shared, at least that coming from Ottawa. Did I hear you correctly?

Ms. Brodie: We are satisfied with the process, yes.

The Chairman: How about OCIPEP? Are there ways that the Office of Critical Infrastructure and Emergency Preparedness can adjust the way it functions that would be more satisfactory, or is it also functioning just as you would like?

Mr. Lester: I would like to just preface my answer with the comment that during the major emergencies that we have had in this province, we have had nothing but excellent cooperation from the local federal authorities. They have always been there when we have needed them, whether it happened to be OCIPEP or any of the other federal departments.

I think the size of our emergency management community is such that whatever happens, we are all involved anyway, and there is a good relationship there. The other perspective is from Ottawa.

Briefly, leadership on the federal level needs work. We need a clear command and control system for federally led emergencies. We need to know that when something happens, there will be a lead department.

M. Lester: Le mandat de mon ministre consiste à évaluer les systèmes d'intervention en cas d'urgence dans la province et leur niveau de préparation. Depuis le 11 septembre, nous avons représenté la province dans le cadre de nombreux exercices avec d'autres paliers de gouvernement.

Il y a tout juste un an, nous avons effectué une vérification intégrale du dispositif provincial, nous avons testé le système de communication et tout le reste.

C'est une approche globale. Il y a chaque jour dans notre province des exercices à l'échelon provincial ou municipal.

Le président: Pour le compte rendu, monsieur Lester, qui est votre ministre?

M. Lester: Le ministre du Développement économique, l'honorable Ernie Fage.

Le sénateur Banks: Comment le ministre fait-il cette évaluation? J'aurais pensé qu'il aurait été plus efficace que le comité fasse cette évaluation et en rende compte au ministre. Si j'ai bien compris, ce n'est pas comme cela que ça se passe.

M. Lester: Le domaine de la planification d'urgence est plutôt restreint. Nous ne sommes pas très nombreux et les compétences se limitent à peu près à notre personnel.

Le sénateur Banks: Par conséquent, ce sont les fonctionnaires du ministère qui font cette évaluation.

M. Lester: Oui, et ils me font parvenir leur rapport.

Le président: Nous avons brièvement parlé de l'échange des renseignements. Si j'ai bien compris, la façon dont se fait l'échange des renseignements vous convient tout à fait, tout au moins pour ce qui est des renseignements provenant d'Ottawa. Est-ce que je vous ai bien compris?

Mme Brodie: Oui, nous sommes satisfaits du processus.

Le président: Et que pensez-vous du BPIEPC? Est-ce que le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile pourrait améliorer son fonctionnement ou est-ce que vous êtes satisfaits des services qu'il vous fournit?

M. Lester: Avant de répondre à votre question, j'aimerais préciser que nous avons obtenu une excellente collaboration de la part des autorités fédérales locales dans toutes les grandes situations d'urgence auxquelles nous avons dû faire face dans notre province. Elles ont toujours été là quand nous avons eu besoin d'elles, que ce soit par l'intermédiaire du BPIEPC ou de tout autre ministère fédéral.

De par sa taille, le secteur de la gestion des mesures d'urgence est tel que, quoi qu'il arrive, nous sommes tous appelés à participer et nous entretenons tous de bonnes relations. L'autre perspective est celle d'Ottawa.

Je dirais, brièvement, que le fédéral devrait prendre plus clairement la direction des opérations. Nous avons besoin d'un commandement clair et d'un système de contrôle dans le cas des interventions du fédéral en matière de situations d'urgence. Nous avons besoin de savoir qu'en cas de situation d'urgence, un ministère prendra la direction des opérations.

It seems there is a difficulty for the federal departments in identifying a chief among equals. I think a federal all-hazards emergency plan would capture what is required.

Of course, we are discussing security issues here, but for the everyday emergencies, which are much more plentiful, it is sometimes very difficult to identify who will carry the ball in Ottawa.

We saw voids recently in exchange of information during the Ontario blackout. We could not get any information out of Ottawa during 9/11. It was critical to our needs to know whether the American borders were closing or opening. What will we do with these 7,200 people? We never did hear from them.

We were fortunate that the Acting American Consul General offered to sit in the emergency operations centre and advise us on what was going on from Washington. It was effective but embarrassing.

A process needs to be put in place. I think probably our province is a little guilty of maintaining the silo effect within our departments. There is vertical communication, but lateral communication is lacking. I think there is a challenge in Ottawa on that issue, too.

The Chairman: What happens when you draw this to the attention of people in Ottawa? What answers do you get back?

Mr. Lester: Encouraging comments but nothing specific.

The Chairman: Keep up the good work, young man?

Mr. Lester: Something along that line, sir.

The Chairman: In a more serious vein, have you sat down with the people at OCIPEP and said, "Look, what is going on here?" If you want more specific examples, if it is a natural disaster, the flow charts tend to point towards the Minister of Defence. If it is a national security question or a terrorist event, the flow chart tends to point more towards the Solicitor General. Have you sat down with people from either of those departments and said, "Look, we do not think we are properly connected"?

Mr. Lester: I think the issue of terrorism and security has been addressed, because the federal Solicitor General has been clearly identified for that purpose. It is for the other, day-to-day things that it becomes more difficult.

The Chairman: Could you give us day-to-day examples, then, so that we can relate to what you are referring to?

Mr. Lester: Of course, the 9/11 issue is one.

The Chairman: I had not thought of that as day to day.

Les ministères fédéraux semblent avoir de la difficulté à choisir un chef parmi des intervenants égaux. Je pense qu'une approche tous risques à l'échelon fédéral permettrait de définir les mécanismes nécessaires.

Bien entendu, il s'agit là de questions de sécurité, mais dans les situations d'urgence quotidiennes qui sont beaucoup plus nombreuses, il est parfois très difficile de savoir qui exerce la responsabilité à Ottawa.

Récemment, nous avons constaté des lacunes dans l'échange d'informations pendant la panne d'électricité en Ontario. Lors des événements du 11 septembre, il était impossible d'avoir des renseignements d'Ottawa. Il était extrêmement important pour nous de savoir si les frontières américaines étaient fermées ou ouvertes. Que devons-nous faire avec ces 7 200 personnes? Nous n'avons reçu aucune réponse d'Ottawa.

Par chance, le consul général américain par intérim a proposé de siéger au centre des opérations d'urgence et de nous conseiller à partir des renseignements qu'il obtenait de Washington. C'était efficace, mais gênant.

Il faut mettre un système en place. Je pense que notre province se sent un peu coupable de maintenir l'effet de silo dans nos ministères. La communication verticale existe, mais la communication latérale fait défaut. Mais je pense qu'Ottawa a aussi sa part à faire dans ce domaine.

Le président: Que se passe-t-il lorsque vous attirez l'attention des autorités d'Ottawa sur cette question? Qu'est-ce qu'on vous répond?

M. Lester: On nous encourage, mais rien de plus.

Le président: Quelque chose du genre: «Continuez, jeune homme»?

M. Lester: Oui, quelque chose comme ça.

Le président: Plus sérieusement, est-ce que vous avez consulté les gens du BPIEPC pour leur demander ce qui se passait? Si vous voulez des exemples plus précis, en cas de catastrophe naturelle, l'ordinogramme a tendance à pointer vers le ministre de la Défense. S'il s'agit d'une question de sécurité nationale ou d'un attentat terroriste, l'ordinogramme oriente plutôt vers le Solliciteur général. Avez-vous signalé au personnel de ces deux ministères que les liens de communication entre eux et vous laissaient à désirer?

M. Lester: Je pense que c'est réglé pour la question du terrorisme et de la sécurité, puisque le Solliciteur général du Canada a clairement été identifié comme responsable de ce secteur. C'est pour les autres activités courantes que c'est plus difficile.

Le président: Pourriez-vous nous donner des exemples d'événements courants pour nous permettre de mieux vous suivre?

M. Lester: C'est par exemple le cas des événements du 11 septembre.

Le président: Je n'aurais pas pu imaginer que ces événements étaient considérés comme courants.

Mr. Lester: Major emergencies do not happen day to day. To the credit of OCIPEP, we were asked for our input as late as June of this year. Four provinces, including Nova Scotia, were on the body that was asked, "How can we improve," and we think they listened to us. It was a one-day meeting in Toronto. How that carries forward and how quickly is a matter of speculation.

The Chairman: That is an interesting question. Are you saying that you are sending messages in bottles and bottles are not coming back to you?

Mr. Lester: There have been a number of challenges across the board since 9/11. Security clearances come to mind. It is an issue, and it is not easy to solve. The number of people who are required to have intelligence information clearance expands when you get down to the provinces and the municipalities — for instance, HRM.

To the credit of CSIS and the RCMP, they have made that a lot easier with the sharing of information. I think the document was mentioned here earlier, SABER. We do not need to know where they got the information. We just need to know if the bridge is going to come down.

Where we do run into difficulties, and our American partners are in the same predicament, is that to access some of the federal facilities, such as the RCMP and the DND emergency operations centre, for want of a more specific term, one requires a security clearance to the level of secret. We have to provide liaison officers. We cannot go there. We can sit outside but we cannot enter.

These security factors are a universal issue in North America.

The Chairman: Is it that you cannot get clearance or that there are too many people who need to be cleared?

Mr. Lester: I think that is the bottom line. The challenge is enormous when you start looking across the country at those you might want to include. If there is a major event going on here, municipal officials should be in there as well, bearing in mind that it takes three people to fill every position in the emergency operations centre because of shift changes.

The Chairman: If we asked the same question of OCIPEP, what do you think they would say about your operation?

Mr. Lester: Our operation with respect to the security end?

The Chairman: What is it like dealing with the people in Nova Scotia?

Mr. Lester: I think they would say the executive director is outspoken. Regardless, we have a good relationship locally and certainly there is no animosity. I think we respond a lot quicker than they do. I do not think that they take particular offence at

M. Lester: Nous sommes confrontés chaque jour à des situations d'urgence graves. Il faut signaler, au crédit du BPIEPC que l'on a sollicité notre participation jusqu'au mois de juin de cette année. Quatre provinces, dont la Nouvelle-Écosse faisaient partie de la commission qui s'est interrogée sur les améliorations que nous pourrions apporter au système et nous pensons que nous avons été entendus. C'était une réunion d'une journée à Toronto. Quant à savoir comment ces informations sont transmises et avec quelle diligence, cela tient de la conjecture.

Le président: Voilà qui est intéressant. Vous nous dites que vous envoyez des messages dans des bouteilles et que les bouteilles ne vous reviennent pas?

M. Lester: Depuis le 11 septembre, nous avons dû relever de nombreux défis de portée générale. On pense immédiatement aux autorisations de sécurité. C'est un enjeu qui n'est pas facile à résoudre. Le nombre de personnes pour lesquelles il faut obtenir une autorisation de sécurité relative aux renseignements secrets augmente à mesure que l'on inclut tous les intervenants des provinces et des municipalités — par exemple ceux de la municipalité régionale de Halifax.

Il faut préciser, au crédit du SCRS et de la GRC, qu'ils ont beaucoup facilité les choses avec le partage des informations. Je pense que l'on a déjà mentionné le rapport SABER. Nous n'avons pas besoin de savoir d'où provient l'information. L'important pour nous est de savoir si le pont va s'écrouler.

Là où nous éprouvons des difficultés, et nos partenaires américains se trouvent dans la même situation, c'est pour accéder aux établissements fédéraux comme le Centre des opérations d'urgence de la GRC et du MDN, faute d'un autre terme plus précis. Pour y accéder, il faut une autorisation de sécurité au niveau secret. Nous devons fournir des agents de liaison. Nous ne pouvons pas y aller, nous ne pouvons qu'attendre à l'extérieur.

Ces facteurs de sécurité constituent un problème universel en Amérique du Nord.

Le président: Est-ce qu'il vous est impossible d'obtenir des autorisations ou est-ce que les personnes qu'il faudrait autoriser sont trop nombreuses?

M. Lester: C'est ça le problème. Le défi est énorme si l'on tient compte des besoins de tout le pays et des personnes qu'il faudrait autoriser. En cas de grande catastrophe au pays, il faudrait également inclure les agents municipaux et tenir compte du fait qu'il faut prévoir trois personnes pour chaque poste d'un centre des opérations d'urgence, en raison des changements de quart.

Le président: Si nous posons la même question au BPIEPC, quel serait d'après vous son point de vue sur vos activités?

M. Lester: Nos activités en matière de sécurité?

Le président: Ce qu'il pense des relations avec les gens de Nouvelle-Écosse?

M. Lester: Je pense que le BPIEPC vous dirait que le directeur général a son franc parler. Cependant, nous avons de bonnes relations avec les représentants locaux du bureau et il n'y a certainement pas d'animosité entre nous. Je crois que nous

how we do business. We have worked together on some major operations in the past five years and built some good relationships. I think we have credibility with them.

The Chairman: We did have this question answered this morning but I would like to have it answered again. Senator Forrestall and I had an interesting experience. We had been briefed by officials of Health Canada about stockpiles of supplies that are placed around the country and are supposed to be available for emergency purposes.

The first time we tested it, by asking local officials about the stockpiles, they had never heard of them, and a couple of days later went out and actually found them and were very disappointed. Is that your experience, or have you had a different experience with the emergency supplies that Health Canada has placed in the province?

Dr. Scott: Maybe I can answer that. Certainly there has been improvement and that is one of the initiatives that was identified in the report to the federal and provincial/territorial Ministers of Health, enhancing this stockpile, the national supply. In Nova Scotia we have, I believe, 12 major depositories that our Emergency Health Services is responsible for monitoring. That has been the tradition. In the past, it has tended to be the traditional, mass-casualty-type situation, the trauma situation. We now have antibiotics on hand to deal with an anthrax-type scenario. There is some atropine available through Poison Control.

There is the ongoing issue now of whether they have an adequate supply of smallpox vaccine, but I think there has been an agreement at the national level to purchase more.

Certainly it is there in Nova Scotia. I regard it as additional to what we need to have anyway. It is monitored by our health services. Mr. Lester would activate the emergency response to get access to it. I have the numbers of individuals to call in my bag, should we need it.

We have in the past tried to get blankets through that system. Yes, it is improving. It is better monitored. It is a dynamic system and we need to make sure that it is more coordinated with our provincial resources.

The Chairman: Did you have any say in what was included in each of the caches?

Dr. Scott: Not specifically, although there is discussion. What is happening now, particularly in the CBRN situation, such as the chemical antidotes, is they are talking about which new antidotes they would consider developing and purchasing. There was some ongoing discussion.

réagissons beaucoup plus rapidement qu'eux. Je pense que notre façon de procéder ne leur déplairait pas particulièrement. Nous avons collaboré dans le cadre de plusieurs opérations importantes au cours des cinq dernières années et nous avons bâti de bonnes relations. Je pense que nous avons une certaine crédibilité auprès d'eux.

Le président: Nous avons déjà posé cette question ce matin, mais je voulais la poser une nouvelle fois. Le sénateur Forrestall et moi-même avons été très intéressés par l'exposé que nous ont présenté des fonctionnaires de Santé Canada au sujet des réserves stratégiques de fournitures dispersées un peu partout dans le pays qui sont censées servir en cas de situation d'urgence.

La première fois que nous l'avons vérifié en parlant des réserves à des agents locaux, ils nous ont dit qu'ils n'en avaient jamais entendu parler et quelques jours plus tard, ils sont revenus nous dire qu'ils avaient découvert ces réserves mais qu'ils étaient très déçus. Dites-nous si vous avez vécu la même expérience ou ce que vous pensez des fournitures d'urgence que Santé Canada a placées dans la province.

Dr Scott: Je peux peut-être répondre à cette question. La situation s'est certainement améliorée et une des initiatives précisées dans le rapport aux ministres fédéral, provinciaux et territoriaux de la Santé concernait justement ces réserves de fournitures nationales. En Nouvelle-Écosse, nous avons, je crois, 12 dépôts importants dont la surveillance est assurée traditionnellement par nos services de santé d'urgence. Par le passé, ces dépôts contenaient les fournitures classiques destinées à servir en cas de situation d'urgence occasionnant de nombreux blessés ou en cas de traumatisme général. Les réserves comportent maintenant des antibiotiques pour réagir en cas de contamination par la maladie du charbon. Le Centre antipoison a également des réserves d'atropine.

On se demande actuellement si les réserves de vaccins contre la variole seraient suffisantes, mais je pense qu'il a été convenu à l'échelle nationale d'augmenter les stocks.

Ces réserves existent bel et bien en Nouvelle-Écosse et je les considère comme des compléments aux fournitures dont nous disposons par ailleurs. Nos services de santé s'en occupent. M. Lester serait chargé de déclencher l'action en cas d'urgence pour accéder à ces fournitures. Je conserve dans mon sac les numéros de téléphone des personnes que j'aurais à contacter en cas de besoin.

Par le passé, nous avons essayé d'obtenir des couvertures par l'intermédiaire de ce système. Je confirme que le système s'améliore. Il est mieux surveillé. C'est un système dynamique et nous devons nous assurer qu'il soit mieux coordonné avec nos ressources provinciales.

Le président: Avez-vous eu votre mot à dire en ce qui a trait au contenu de ces caches?

Dr Scott: Pas exactement, mais nous sommes en pourparlers. Il est question actuellement des nouveaux antidotes que l'on envisage de créer et d'acheter, par exemple les antidotes aux produits chimiques utilisés en cas d'urgence CBRN. Les discussions se poursuivent.

SARS threw everything off schedule and those discussions will be resuming, I believe.

The Chairman: Have you or your officials actually visited each of those locations and are you satisfied with what is there? Is it there in the right order? Can you access it the way you want? I ask because when we asked the same question in Ontario, which has a different system of public health, they had no clue. I am curious.

Dr. Scott: In Nova Scotia there is an annual review by Emergency Health Services and I have copies of the latest report.

The Chairman: The users have been out there. It will not be their first trip if there is an emergency. They will have visited these stockpiles and will be familiar with where to get what they need quickly?

Dr. Scott: Not necessarily the users. I could not speak to the details of that. Someone in Emergency Health Services visits them on a provincial basis and monitors them. Some of the users know what is there and they are the ones who can make sure that the users involved in a particular situation can access them.

The Chairman: That is the link I am concerned about. If we go back to the St. John, D'Cunha, Basrur link in Ontario, which involves the federal government, your equivalent provincially and the MOH for Toronto, there seems to be a breakdown between the provincial level and the municipal users. I am asking you, "What is the link like?" You say you are familiar with it, but are the people in Bridgewater who will have to actually access the equipment familiar with where to go to get their supplies, do they know the route, do they have the combination to the lock and so on and so forth?

Dr. Scott: Nova Scotia is different, of course, from Toronto, particularly in terms of emergency health services and emergency medical care. That is a provincial resource that serves all the districts. That is why it is the organization's provincial resource that has the key to the lock. When I say "the users," those are the people who would have to get it and deliver it to the hospital workers, et cetera. We look at it as a provincial resource, even though we have health districts.

The Chairman: They have been there, they have done it, they have seen it and you have no doubts about it actually getting to where it would be properly used if it was needed?

Dr. Scott: I have no doubts that we could get it to where it was needed.

Senator Forrestall: Mr. Lester, do you know what is in that cache? If I were to suggest to you there was a fully equipped 200-bed hospital, would you accept that?

La crise du SRAS a tout retardé mais je suppose que ces discussions vont reprendre.

Le président: Avez-vous personnellement visité ces réserves ou avez-vous demandé à vos fonctionnaires de le faire, et êtes-vous satisfait de ce qui s'y trouve? Est-ce que tout est en bon état? Pouvez-vous y accéder comme vous le souhaitez? Je vous pose la même question qu'en Ontario où le système de santé publique est différent. Je suis curieux de vous entendre, parce que les Ontariens n'en avaient aucune idée.

Dr Scott: En Nouvelle-Écosse, les services de santé d'urgence procèdent à un examen annuel et je pense que nous avons des exemplaires du plus récent rapport.

Le président: Les utilisateurs y sont allés. S'ils doivent y aller en cas d'urgence, ce ne sera pas la première fois. Est-ce qu'ils ont visité ces réserves et est-ce qu'ils sauront s'y retrouver rapidement pour obtenir ce qu'ils cherchent?

Dr Scott: Ce ne sont pas nécessairement les utilisateurs. Je ne peux pas vous donner de détails à ce sujet. Un représentant des services de santé d'urgence visite et surveille les réserves de la province. Certains des utilisateurs savent ce qu'on y trouve et ce sont eux qui peuvent faire en sorte que les utilisateurs qui participent à une intervention particulière puissent y accéder.

Le président: Voilà les liens qui m'inquiètent. Revenons à la situation en Ontario où les liens entre St. John, D'Cunha, Basrur, le gouvernement fédéral, votre homologue provincial et le médecin hygiéniste de Toronto semblent présenter une lacune au niveau des communications entre les utilisateurs provinciaux et municipaux. Pouvez-vous me dire si ces liens sont efficaces. Vous dites que vous connaissez bien ces réserves, mais est-ce que les gens de Bridgewater qui devront aller chercher le matériel savent exactement où se rendre pour le trouver; est-ce qu'ils connaissent le chemin; est-ce qu'ils connaissent la combinaison du cadenas, et cetera?

Dr Scott: Bien entendu, la Nouvelle-Écosse ne peut se comparer à Toronto, en particulier en ce qui a trait aux services de santé d'urgence et aux soins médicaux d'urgence. C'est une ressource provinciale qui dessert tous les districts. C'est ce qui explique pourquoi le centre de ressource provincial de l'organisation conserve la clé du cadenas. Quand je parle des «utilisateurs», il s'agit des personnes qui devront aller chercher ces fournitures et les distribuer au personnel des hôpitaux, et cetera. Nous le considérons comme un centre de ressource provincial, même si nous avons des districts de santé.

Le président: Ils y sont allés, ils ont ouvert les réserves, ils ont vu ce qui s'y trouvait et vous êtes absolument certain que ces fournitures seraient acheminées à l'endroit où elles seraient utilisées de manière appropriée si l'on en avait besoin?

Dr Scott: Je suis absolument certain que nous pourrions faire parvenir ces fournitures là où on en aurait besoin.

Le sénateur Forrestall: Monsieur Lester, savez-vous ce qu'il y a dans cette cache? Si je vous disais qu'on y trouve un hôpital de 200 lits entièrement équipé, est-ce que vous me croiriez?

Mr. Lester: Yes, but to know exactly what the inventory might be, I would be looking to Dr. Scott or Emergency Health Services.

Senator Forrestall: Well, Dr. Scott, would you accept it if I said to you there is a 200-bed hospital in that cache? Do you know that?

Dr. Scott: I have the list of what is there. However, in fact, if there was a need for that in the Department of Health, part of our emergency operation plan calls for including around the table the various people involved in the all-hazard approach and the representative from Emergency Health Services, the ones who visit the sites and know what is there.

So I would say, “We need this,” and they would know where it was. I rely on the people who have the responsibility for monitoring that to be aware and up to date. They are the ones who know the specifics because they inspect the caches.

Senator Forrestall: If you have nothing to do some Sunday morning, get the key and go and look.

Dr. Scott: Yes, I know there are 11.

Senator Forrestall: I would hate, as someone involved in public life for almost 40 years now, to have to face somebody and say, “Well, why did you not go and look?” I think the phrase is “due diligence.”

The Chairman: Senator Forrestall is saying this because we have said it elsewhere, and when they came back from looking they really did not like what they found.

Senator Forrestall: They found a handful of blankets. In fact, I think they used the term “dirty.” We were told this morning, incidentally, that somebody has looked and there is a 200-bed hospital and a team ready to man it.

The Chairman: There are seven surgeons sitting on stools waiting there.

Senator Cordy: Just as a follow-up to Senator Kenny’s questions, you said that there was difficulty in getting a response from federal departments. Was this every department — The Departments of Health, Solicitor General, Transport, Defence, or is one department worse than the other?

Mr. Lester: I believe I was commenting in the context of 9/11. We were advised at the time that an edict had been issued from Ottawa that nobody was to speak to anybody outside the government about the issue.

Senator Cordy: Outside of the federal government?

Mr. Lester: Therefore getting information from anybody in Ottawa was difficult. There was no problem in getting information from my colleagues on my left. We invited local representatives of the run-of-the-mill departments in Ottawa, the

M. Lester: Oui, mais pour savoir exactement quel en est le contenu, je me tournerais vers le Dr Scott ou vers les services de santé d’urgence.

Le sénateur Forrestall: Et vous, docteur Scott, est-ce que vous me croyez si je vous dis qu’il y a un hôpital de 200 lits dans cette cache? Est-ce que vous êtes au courant?

Dr Scott: J’ai la liste de ce qui s’y trouve. Cependant, si le ministère de la Santé en avait besoin, notre plan des opérations d’urgence prévoit réunir autour de la table diverses personnes participant à l’approche tous risques, ainsi que le représentant des services de santé d’urgence, les personnes qui visitent les sites et savent ce qui s’y trouve.

Il suffirait donc que j’expose mes besoins pour qu’ils me disent où se trouvent les fournitures. Je fais confiance à ces personnes qui sont chargées de la surveillance. Je suis certain qu’elles connaissent leur matériel et qu’elles se tiennent au courant. Ces personnes connaissent les détails, parce qu’elles inspectent les caches.

Le sénateur Forrestall: Si vous n’avez rien à faire un dimanche matin, prenez donc la clé et allez voir sur place.

Dr Scott: Oui, je sais qu’il y en a 11.

Le sénateur Forrestall: Je suis dans la vie publique depuis près de 40 ans maintenant et je ne voudrais pas reprocher à quelqu’un de n’avoir pas pris la peine d’aller vérifier ce qu’on trouvait dans ces caches. Je crois que l’expression consacrée dans ce cas-là est «prudence nécessaire».

Le président: Le sénateur Forrestall vous pose cette question parce que nous l’avons également posée ailleurs et lorsque les gens sont allés vérifier, ils n’ont pas tellement aimé ce qu’ils ont trouvé.

Le sénateur Forrestall: Ils ont trouvé quelques couvertures. En fait, je pense qu’ils ont même dit des couvertures «sales». Incidemment, on nous a dit ce matin que quelqu’un avait découvert, après vérification, un hôpital de 200 lits avec tout le personnel nécessaire pour le faire fonctionner.

Le président: Il y a sept chirurgiens qui sont prêts à entrer en fonction.

Le sénateur Cordy: Vous avez dit, en réponse aux questions du sénateur Kenny, que vous aviez de la difficulté à obtenir une réaction de la part des ministères fédéraux. De quel ministère s’agit-il — la Santé, le Solliciteur général, les Transports, la Défense, ou est-ce qu’un ministère en particulier s’avère pire que les autres?

M. Lester: Je crois que mon commentaire était en rapport avec les attentats du 11 septembre. On nous avait avisés à l’époque qu’Ottawa avait décidé de bloquer carrément toutes les communications à l’extérieur du gouvernement.

Le sénateur Cordy: À l’extérieur du gouvernement fédéral?

M. Lester: Il était donc difficile d’obtenir des informations de quiconque à Ottawa. Il n’y avait aucun problème à obtenir des informations de la part de mes collègues assis à ma gauche. Nous avons invité des représentants locaux des ministères habituels

Department of Transport, for instance, to the operational commanders' meetings in the operations centre, and never did hear from them.

Senator Cordy: That is unacceptable, in my opinion, considering the number of planes that landed in Nova Scotia.

Nova Scotia incurred a lot of costs during the Swissair disaster and 9/11. Have we been reimbursed for the costs by the federal government?

Mr. Lester: The total is \$546,000. The major part of that cost was money we paid to the municipalities for such things as meals, housing and what have you. The bill was not submitted until spring 2002. We have been waiting a little over a year.

Senator Cordy: They would have known that a bill was coming eventually.

Mr. Lester: We took the position that international terrorism was not an issue for either the municipality or the province.

Senator Cordy: You still have not received the money?

Mr. Lester: No.

Senator Cordy: That is a lot of money for a small province like Nova Scotia.

Senator Banks: Has anybody said, "It is in the works, it is in the mail?"

Mr. Lester: "We are looking at it," I believe were the words, senator. I think the province has been talking to Ottawa on the issue. I assume we are waiting to hear what they have to say.

Senator Banks: When the lights went out last month in some parts of North America, the recent big blackout, the Prime Minister's Office was reduced to passing out handwritten communiqués because they were electrically challenged. I am sure that all of the major hospitals here, in the event of an emergency like that, have back-up generators so they can keep going. Does the government have a back-up generator so they can keep going and communicate with people and the computers will work?

Mr. Lester: In a word, yes.

Senator Banks: There is another lesson that we can learn. I will mention Senator Cordy's subject of this morning because it really is a provincial matter and I am sure that you have heard of it.

In order to reach the largest number of people as quickly as possible in the event of an unforeseen emergency, it is technically possible for somebody in an office somewhere, having determined that it is an emergency, to literally push a button and interrupt every broadcast — commercial, private, public, cable, television, radio, you name it — and for those few seconds, broadcast an emergency warning.

d'Ottawa, le ministère des Transports, par exemple, aux réunions des commandants opérationnels du centre des opérations, mais ils ne nous ont jamais répondu.

Le sénateur Cordy: C'est inacceptable à mon avis, compte tenu du nombre d'avions qui ont atterri en Nouvelle-Écosse.

La Nouvelle-Écosse a engagé des dépenses considérables lors de la catastrophe de la Swissair et du 11 septembre. Le gouvernement fédéral vous a-t-il remboursés?

M. Lester: Le total se chiffre à 546 000 \$. La majeure partie de ces dépenses représente les montants que nous avons payés aux municipalités pour les dédommager des repas, des frais d'hébergement, et cetera. La facture n'a été présentée qu'au printemps 2002. Nous attendons depuis un peu plus d'un an.

Le sénateur Cordy: Ils auraient dû savoir que vous alliez leur présenter une facture.

M. Lester: Nous sommes partis du principe que le terrorisme international ne relevait pas des responsabilités des municipalités ou de la province.

Le sénateur Cordy: Vous n'avez toujours pas été remboursés?

M. Lester: Non.

Le sénateur Cordy: Cela représente beaucoup d'argent pour une petite province comme la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Banks: Est-ce que quelqu'un vous a dit: «On s'en occupe, c'est dans le courrier»?

M. Lester: Je crois, monsieur le sénateur, qu'on nous a répondu: «Nous examinons le dossier». Je crois que la province a fait des démarches auprès d'Ottawa à ce sujet. Je suppose qu'on attend de connaître la réponse.

Le sénateur Banks: Au cours de la panne qui a touché certaines régions d'Amérique du Nord le mois dernier, le Bureau du premier ministre en était réduit à publier des communiqués manuscrits, puisqu'il était privé d'électricité. Je suis certain que les grands hôpitaux d'ici sont équipés de groupes électrogènes de secours, pour pouvoir continuer à fonctionner pendant les situations d'urgence. Est-ce que le gouvernement est équipé d'un générateur auxiliaire pour pouvoir continuer à fonctionner et communiquer avec la population et utiliser ses ordinateurs?

M. Lester: En un mot, oui.

Le sénateur Banks: Je vais reprendre le sujet abordé par le sénateur Cordy ce matin, parce que c'est une question qui concerne les provinces et je suis certain que vous en avez entendu parler.

Afin de pouvoir atteindre le plus large auditoire et le plus rapidement possible en cas de situation d'urgence imprévue, il est techniquement possible pour un bureaucrate quelque part, après avoir décidé que l'on était confronté à une situation d'urgence, d'appuyer littéralement sur un bouton afin d'interrompre toutes les radiodiffusions — commerciales, privées, publiques, sur câble, à la télévision, à la radio, et cetera — à pendant quelques secondes, pour diffuser un message d'urgence.

Such a system covers virtually the entire province of Alberta. It is very inexpensive. It is a provincial initiative. I am wondering whether you have contemplated such a thing in Nova Scotia? In Alberta it is used very often for tornado warnings, for example.

When something genuinely emergent happens, about which the largest number of people need to be told in the shortest possible time, interrupting every broadcast of every nature is a very effective, efficient and cheap way of doing it.

Mr. Lester: Yes, we have. I am familiar with the Alberta system. Indeed, it does work. We have gone from one initiative to another. I believe Mr. Manuel mentioned this morning the one that both HRM and Emergency Measures Nova Scotia supported through the CRTC.

Senator Banks: That was a commercial undertaking.

Mr. Lester: It was.

Senator Banks: Somebody was going to make a profit from that. It was a provision of a service for a fee — different story.

Mr. Lester: Yes, sir, and the answer to the question of have we pursued the issue is no, we have not. Would we like to? Yes, although even small amounts of money are a challenge for our organization. We have a staff of eight at EMO and a budget of \$600,000, so it has not been a priority. Would I like to have it? Certainly.

The Chairman: We had described to us a telephone communication system in existence in the Halifax region. Does it exist elsewhere in the province?

Mr. Lester: No, it does not. The system that Halifax has was actually put in a number of years ago as a crime prevention measure, if my memory serves me correctly. It has the capacity to be used for other things and it certainly does work.

As to introducing it in other areas of the province, again, the issue for municipalities at budget time is priorities. It is not just a matter of dollars. It sometimes runs into difficulties, given the choice between having a few dollars for the emergency generator that needs to be replaced and adopting the warning system.

About a third of the population of Nova Scotia is now served by HRM. That is where it stands.

The Chairman: Have you studied it, Mr. Lester?

Mr. Lester: Yes, I am familiar with it, senator.

The Chairman: Is it possible to provide the committee with details?

Mr. Lester: With your concurrence, I would ask Mr. Manuel to provide the details because I do not have them.

The Chairman: Then we will contact him. Thank you.

Un tel système couvre pratiquement toute la province de l'Alberta. C'est un système peu coûteux. Il s'agit d'une initiative provinciale. Je me demande si vous avez envisagé un tel système en Nouvelle-Écosse? En Alberta, on l'utilise par exemple très souvent pour lancer des avertissements en cas de tornades.

En cas de situation d'urgence véritable dont le plus grand nombre possible de personnes doivent être averties dans les plus brefs délais, c'est un moyen très efficace, rentable et bon marché d'interrompre toutes les radiodiffusions pour émettre un message d'urgence.

M. Lester: Oui, nous y avons pensé. Je connais le système albertain. Il fonctionne bien en effet. Nous sommes passés d'une initiative à l'autre. Je pense que M. Manuel a mentionné ce matin l'initiative que la municipalité régionale de Halifax et Emergency Measures Nova Scotia ont appuyée par l'intermédiaire du CRTC.

Le sénateur Banks: C'était une initiative commerciale.

M. Lester: En effet.

Le sénateur Banks: Elle devait rapporter de l'argent à quelqu'un. C'était un service offert contre rémunération — c'est différent.

M. Lester: En effet et si vous voulez savoir si nous avons poursuivi dans cette direction, la réponse est non. Est-ce que nous souhaiterions le faire? Oui, même si notre organisation doit y penser à deux fois avant de faire la moindre dépense. Notre organisation disposant d'un effectif de huit personnes et d'un budget de 600 000 \$, cela n'a pas été une de nos priorités. Est-ce que j'aimerais disposer d'un tel système? Certainement.

Le président: On nous a décrit un système de communication téléphonique installé dans la région de Halifax. Est-ce qu'il existe ailleurs dans la province?

M. Lester: Non. Si ma mémoire est exacte, c'est un système qu'Halifax a mis en place il y a quelques années comme mesure de prévention des actes criminels. On peut l'utiliser à d'autres fins et il fonctionne vraiment très bien.

Quant à l'étendre à d'autres régions de la province, les municipalités ont d'autres priorités au moment d'établir leur budget. Ce n'est pas simplement une question d'argent. Lorsqu'on dispose de fonds limités, le choix est souvent difficile entre le remplacement d'un générateur auxiliaire et l'adoption d'un système d'alerte.

Environ le tiers de la population de Nouvelle-Écosse est actuellement desservi par la municipalité régionale de Halifax. Voilà la situation.

Le président: Avez-vous étudié le système, monsieur Lester?

M. Lester: Oui, je le connais bien, sénateur.

Le président: Pouvez-vous fournir des détails au comité?

M. Lester: Si vous me le permettez, je vais demander à M. Manuel de vous fournir les détails parce que je ne les ai pas en ma possession.

Le président: Eh bien, nous prendrons contact avec lui. Merci.

On behalf of the committee, I would like to thank you very much for coming today. It has been very instructive for us, very helpful to the committee. We appreciate the time and effort that you took to assist us in this study.

I hope you will find the report that we ultimately issue to be of value to you.

The committee adjourned.

Au nom du comité, je tiens à vous remercier d'être venus témoigner aujourd'hui. Votre témoignage a été très instructif et très utile pour le comité. Nous vous remercions d'avoir pris le temps et la peine de nous aider dans cette étude.

J'espère que le rapport que nous publierons à la fin de nos travaux vous sera d'une certaine utilité.

La séance est levée.

Monday, September 22, 2003 (afternoon session)

From Canada Customs and Revenue Agency:

Mr. Robert A. Russell, Assistant Commissioner, Atlantic Region;
Mr. Mark Connolly, Director General, Contraband and Intelligence Services Directorate, Custom Branch.

From the Department of Citizenship and Immigration Canada:

Ms. Diane Giffin-Boudreau, Acting Director General, Atlantic Region;
Mr. Ron Heisler, Director of Operations, Canada Immigration Centre, Halifax.

From the Union of Canadian Transportation Employees:

Mr. Michael Wing, National President;
Mr. John Fox, Regional Representative, Nova Scotia.

From the Canadian Merchant Service Guild:

Mr. Lawrence Dempsey, National Secretary Treasurer.

Tuesday, September 23, 2003 (morning session)

From the Halifax Regional Municipality:

Mr. George McLellan, Chief Administrative Officer;
Mr. Barry Manuel, Emergency Measures Organization Coordinator, HRM;
Mr. Frank Beazley, Police Chief, Halifax Regional Police;
Mr. Peter LePine, Inspector, Halifax Detachment, RCMP;
Mr. Bruce Burrell, Deputy Chief Director, Halifax Regional Fire Service;
Mr. Terry Bourgeois, District Chief, Rural District 3, Communications, Fire and Emergency Service, Halifax Regional Municipality;
Mr. Michael McKeage, Director of Operations, Emergency Medical Care;
Mr. Erin Graham, Manager Safety, Capital District Health.

Tuesday, September 23, 2003 (afternoon session)

From the Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee:

Ms. Ingrid Brodie, Acting Director, Public Safety Initiatives; Policing and Victim Services Division, Nova Scotia Department of Justice;
Dr. Jeff Scott, Provincial Medical Officer of Health;

Chief Superintendent Ian Atkins, Officer in Charge, Criminal Operations Branch, Royal Canadian Mounted Police;

Mr. Michael Lester, Executive Director, Emergency Measures Organization.

Le lundi 22 septembre 2003 (séance de l'après-midi)

De l'Agence des douanes et du revenu du Canada:

M. Robert A. Russell, sous-commissaire, région de l'Atlantique;
M. Mark Connolly, directeur général, Direction de la contrebande et du renseignement, Direction générale des douanes.

Du ministère de la Citoyenneté et Immigration du Canada:

Mme Diane Giffin-Boudreau, directrice générale intérimaire, région de l'Atlantique;
M. Ron Heisler, directeur des opérations, Centre d'immigration Canada, Halifax.

De l'Union canadienne des employés des transports:

M. Michael Wing, président national;
M. John Fox, représentant régional, Nouvelle-Écosse.

De la Guilde de la marine marchande du Canada:

M. Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier national.

Le mardi 23 septembre 2003 (séance de l'avant-midi)

De la Municipalité régionale de Halifax:

M. George McLellan, directeur général;
M. Barry Manuel, coordonnateur, Organisation des mesures d'urgence;
M. Frank Beazley, chef de police; Police régionale de Halifax;
M. Peter LePine, inspecteur, Détachement de Halifax, GRC;
M. Bruce Burrell, directeur en chef adjoint, Service régional de la lutte contre les incendies;
M. Terry Bourgeois, chef de district, district rural 3, Communications, Service d'incendie et d'urgence, Municipalité régionale de Halifax;
M. Michael McKeage, directeur des opérations, Soins médicaux d'urgence;
M. Erin Graham, gestionnaire de la sécurité, Service de santé du district.

Le mardi 23 septembre 2003 (séance de l'après-midi)

Du Nova Scotia Committee on Public Safety:

Mme Ingrid Brodie, directrice intérimaire, Initiatives de sécurité publique; Division des services policiers et d'aide aux victimes, ministère de la Justice de la Nouvelle-Écosse;
Dr Jeff Scott, médecin conseil en santé publique de la Nouvelle-Écosse;

Le surintendant principal Ian Atkins, officier responsable, Service divisionnaire de la police criminelle, province de Nouvelle-Écosse, Gendarmerie royale du Canada;

M. Michael Lester, directeur général, Organisation des mesures d'urgence.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Monday, September 22, 2003 (morning session)

From the Department of National Defence:

Rear-Admiral Glenn V. Davidson, Commander, Maritime Forces Atlantic;

Commander Paul F. Earnshaw, Commanding Officer TRINITY, Joint Ocean Surveillance Information Centre;

Captain (N) Kelly Williams, Former Commanding Officer, HMCS Winnipeg.

From the Canadian Coast Guard:

Mr. Larry Wilson, Regional Director, Maritimes.

Monday, September 22, 2003 (afternoon session)

From The Royal Canadian Mounted Police:

Chief Superintendent Ian Atkins, Officer in Charge, Criminal Operations Branch;

Superintendent C.D. (Craig) MacLaughlan, Officer in Charge, Support Services “H” Division;

Sergeant F.D. (Fred) Hildebrand, “H” Division, Criminal Operations Branch.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le lundi 22 septembre 2003 (séance de l'avant-midi)

Du ministère de la Défense nationale:

Le contre-amiral Glenn V. Davidson, commandant, Forces maritimes de l'Atlantique;

Le capitaine de frégate Paul F. Earnshaw, commandant, Centre conjoint d'information et de surveillance océanique TRINITY;

Le capitaine (N) Kelly Williams, ancien commandant, NCSM Winnipeg.

De la Garde côtière canadienne:

M. Larry Wilson, directeur régional, Maritimes.

Le lundi 22 septembre 2003 (séance de l'après-midi)

De la Gendarmerie royale du Canada:

Le surintendant principal Ian Atkins, officier responsable, Police criminelle;

Le surintendant C.D. (Craig) MacLaughlan, officier responsable, Services de soutien, Division «H»;

Le sergent F.D. (Fred) Hildebrand, Division «H», Service divisionnaire de la police criminelle.

(Suite à la page précédente)