

**Les côtes du Canada :
Les plus longues frontières
mal défendues au monde**

Comité sénatorial permanent de
la Sécurité nationale et de la défense

VOLUME 2

Octobre 2003

TABLE DES MATIÈRES

ANNEXES.....	1
ANNEXE I	
ORDRE DE RENVOI	1
ANNEXE II	
RÉSUMÉ DES POLITIQUES DE SÉCURITÉ MARITIME DE 15 PAYS.....	3
ANNEXE III	
ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE MARITIME DE PROVINCIAL	
AIRLINES LIMITED	58
ANNEXE IV	
IMMATRICULATION ET DÉLIVRANCE DE PERMIS AUX NAVIRES AU	
CANADA	64
ANNEXE V	
LOIS FÉDÉRALES RELATIVES AUX PORTS	67
ANNEXE VI	
LES 10 PRINCIPAUX PORTS CANADIENS, SELON LE TONNAGE	
MANUTENTIONNÉ.....	70
ANNEXE VII	
LES 10 PRINCIPAUX PORTS AUTRES QUE NORD-AMÉRICAINS	
FAISANT AFFAIRE AVEC LE CANADA, SELON LE TONNAGE	
EXPÉDIÉ	71
ANNEXE VIII	
LES 10 PRINCIPALES MARCHANDISES EXPÉDIÉES DEPUIS DES	
PORTS ÉTRANGERS AUX 10 PLUS GRANDS PORTS DU CANADA ..	72
ANNEXE IX	
FLOTTE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE.....	78
ANNEXE X	
BIENS DU GOUVERNEMENT ET DU SECTEUR PRIVÉ ENGAGÉS DANS	
DES OPÉRATIONS MARITIMES DE SURVEILLANCE ET DE	
RECHERCHE ET SAUVETAGE	89

ANNEXE XI	
LE GARDE-COTES RECOMMANDE PAR JOHN DEWAR ET L'OPTION	
RETENUE PAR LA GARDE CÔTIÈRE AMÉRICAINE.....	106
ANNEXE XII	
RAISONNEMENT DERRIÈRE LES ZONES DE 12 ET DE 24 MILLES	
MARINS ET LA ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE	111
ANNEXE XIII	
COÛT COMPARÉ DE LA SURVEILLANCE RADAR SATELLITAIRE,	
AÉRIENNE ET AU SOL	114
ANNEXE XIV	
ASSOCIATION DES PILOTES D'AIR CANADA.....	116
ANNEXE XV	
ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ.....	121
ANNEXE XVI	
PIÈCES JUSTIFICATIVES	141
ANNEXE XVII	
ACTIVITÉS DES MÉDIAS	147
ANNEXE XVIII	
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ	149
ANNEXE XIX	
BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ.....	165
ANNEXE XX	
INDEX.....	I

(Ce rapport a deux volumes)

ANNEXES

Ordre de renvoi

Extrait des Journaux du Sénat du mercredi 30 octobre 2002 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner :

a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;

c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;

d) la sécurité de nos frontières;

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus dans la première session de la trente-septième législature soient déférés au Comité;

Que Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 30 du Règlement, la version française de la motion est modifiée au paragraphe b) et se lit comme suit :

« b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées; ».

Après débat,

La motion, telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Paul C. Bélisle

Greffier du Sénat

Résumé des politiques de sécurité maritime de 15 pays

La sécurité maritime en Afrique du Sud

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime en Afrique du Sud.

Longueur des côtes et superficie de la zone économique exclusive (ZEE)

L'Afrique du Sud revendique une zone exclusive de pêche de 200 milles marins d'une superficie de 1 450 596 km². Elle possède 3 750,8 km de côtes.

Organisations concernées

L'Afrique du Sud n'a pas de garde côtière. Les responsabilités en la matière sont réparties entre les organisations suivantes:

- Service de police de l'Afrique du Sud
- Ministère des Affaires environnementales et du Tourisme
- Ministère des Transports
- Institut national de sauvetage en mer (INSM)
- Administration de la sécurité maritime de l'Afrique du Sud
- Ministère de la Défense

Service de police de l'Afrique du Sud

C'est la police de l'Afrique du Sud qui est chargée de faire observer le droit maritime; elle exploite à cette fin sept navires de 12 tonnes, quatre navires de cinq tonnes et neuf navires de quatre mètres.

Ministère des Affaires environnementales et du Tourisme

La protection de l'environnement marin relève principalement du ministère des Affaires environnementales et du tourisme. Cependant, le Service de police se charge de l'exécution de la loi et le ministère des Transports est responsable de la prévention de la pollution par le pétrole.

La protection de l'environnement dans les ports est confiée par contrat à une entreprise privée, Portnet. À l'occasion, le ministère des Affaires environnementales et du Tourisme participe à des opérations de nettoyage.

Le Ministère des Affaires environnementales et du Tourisme dispose de quatre navires de 29 mètres ayant une autonomie de 5 000 milles marins et d'un aéronef pour les fins de la lutte contre la pollution. C'est la société Pentow Marine Ltd. qui les exploite pour le compte du Ministère.

Ministère des Transports

Le ministère des Transports est chargé de la coordination et de l'administration générales de l'Organisation sud-africaine de recherche et de sauvetage (OSARS). Sont membres de l'Organisation

le ministère des Transports, la Force de défense nationale d'Afrique du Sud (marine et aviation), le Service de police de l'Afrique du Sud, Portnet et l'Institut national de sauvetage en mer.

Le ministère ne possède pas d'appareils ni de navires et compte pour cela sur les autres ministères et organismes (en particulier sur la Force de défense nationale et sur l'Institut national de sauvetage en mer).

Institut national de sauvetage en mer (INSM)

L'INSM emploie 18 personnes. Le reste des effectifs, plus de 650 hommes et femmes, est constitué de volontaires. L'Institut possède 24 bases de sauvetage le long des côtes et une base à l'intérieur des terres équipées de 50 embarcations de sauvetage allant d'un navire de haute mer de 13 mètres à une baleinière de 4 mètres. Il est principalement chargé des opérations de recherche et de sauvetage le long des côtes et jusqu'à 50 milles marins des côtes. L'Institut se charge aussi d'enseigner les principes de la sécurité aquatique et nautique aux groupes scolaires, aux scouts, aux clubs de plaisanciers et à d'autres groupes.

Administration de la sécurité maritime de l'Afrique du Sud (ASMAS)

L'ASMAS est une organisation en plein essor relevant du ministère des Transports. Elle a pour mission de veiller à la sûreté des gens et des biens en mer, de prévenir la pollution par le pétrole et de promouvoir l'Afrique du Sud comme un pays maritime. Si elle a une fonction principalement administrative (attribution de permis, immatriculation de navires et enquêtes sur les accidents), elle s'occupe aussi de la capacité de recherche et de sauvetage de l'Afrique du Sud et des mesures antipollution.

Ministère de la défense

La marine assure la protection et la défense des intérêts maritimes de l'Afrique du Sud et assiste l'ASMAS quand ses ressources le permettent.

Le dispositif de sécurité maritime australien

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime australien.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) de l'Australie couvre une superficie de 6 664 107 km². Ses côtes mesurent 66 530,3 km de long.

Organismes responsables :

- Coastwatch, qui est chargé de la surveillance maritime de l'Australie;
- La Force de défense australienne (ADF).

Coastwatch – Description générale :

À la place d'une garde côtière, l'Australie possède « Coastwatch ». Il s'agit d'une division du Service des douanes, dont la responsabilité incombait jusqu'en 1988 au ministère des Transports.

Coastwatch gère et contrôle le programme civil d'intervention et de surveillance maritime le long et au large des côtes. L'organisme ne défend pas les frontières de l'Australie (ce qui est le rôle de l'ADF), pas plus qu'il ne surveille ses nombreux grands ports (une autre division du Service des douanes s'occupe de cet élément).

Coastwatch n'a pas d'actifs et n'a pas à s'acquitter de responsabilités législatives. L'organisme n'existe que pour répondre aux besoins d'ensemble des clients du gouvernement.

Coastwatch utilise des appareils Dash 8 loués à contrat, des avions de surveillance Orion P3-C de l'ADF et des navires patrouilleurs armés de classe Fremantle, de même que huit navires de classe National Marine Unit Bay du Service des douanes. Les bâtiments du Service des douanes (qui ont un rayon d'action de 200 milles marins) ne sont pas armés, même si les employés des Douanes qui les arment le sont.

Les organismes civils de l'Australie peuvent arraisonner des navires et procéder à des arrestations. Selon Rod Stone, directeur de l'exploitation de Coastwatch, « la marine n'apporte que rarement son appui aux pouvoirs civils pour les arraisonnements et les arrestations au large des côtes ». La seule exception est l'opération Reflex en cours dans le Nord, qui cible les clandestins venus d'Indonésie.

Soutien de l'ADF :

À part l'opération Reflex, la contribution de l'ADF au programme civil d'intervention et de surveillance maritimes comporte 1 800 jours de mer assurés par la flotte de bateaux patrouilleurs et 250 heures par an par la flotte d'appareils de surveillance maritime de type Orion P3-C. Les heures des P3 permettent à l'ADF de se rendre dans des régions qui sont hors de portée d'atteinte des Dash 8 loués à contrat.

Les rapports entre Coastwatch et l'ADF se sont nettement resserrés depuis quelques années. En 1999, l'arrivée inopinée de plusieurs navires au large des côtes s'est soldée par de nombreux appels pour que l'armée se charge de la sécurité maritime du pays. Au lieu de quoi, les liens entre l'ADF et Coastwatch se sont resserrés. La manifestation la plus claire de ce resserrement est que le chef de Coastwatch est un contre-amiral en service. Coastwatch entretient également des liens étroits avec le milieu du renseignement de la

défense, qui renforcent considérablement sa capacité à se trouver au bon endroit au bon moment. Cela est indispensable à sa réussite, quand on tient compte du vaste secteur de responsabilité de Coastwatch.

Le dispositif de défense des côtes du Brésil

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime du Brésil.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) du Brésil couvre une superficie de 3 442 548 km². Son littoral mesure pour sa part 33 379 km de long.

Organismes responsables :

Le Brésil n'a pas de garde côtière. La souveraineté du littoral relève des responsabilités :

- de la marine brésilienne;
- des services de police brésiliens.

La marine brésilienne :

Si la marine découvre quelque chose d'illicite au cours d'une inspection « de routine », elle escorte alors le navire jusqu'au port le plus proche. Tous les bâtiments de la marine qui servent au patrouillage des côtes sont armés. La police fédérale est l'instance responsable des activités criminelles en mer.

La marine brésilienne est subdivisée en huit districts navals. Le rôle primordial de la marine est de protéger la souveraineté du pays. Celle-ci est également responsable de toutes les bouées ainsi que du

marquage, de la cartographie, des opérations de recherche et sauvetage (moyennant le concours au besoin de l'armée de l'air), de la protection des pêches, de la certification et de l'inspection des navires et de la prévention de la pollution.

La marine apporte une aide logistique et médicale aux régions éloignées du Brésil uniquement accessibles par bateau. Dans de nombreuses régions éloignées de l'Amazone, les seuls services médicaux/dentaires disponibles sont ceux qui sont fournis par la marine ou par l'armée.

Les employés de la marine sont bien armés et ils patrouillent constamment les cours d'eau et l'océan. Ils arrêtent couramment et arraisonnent des navires pour vérifier leurs papiers et s'assurer que leurs équipements de sécurité sont en règle. Ces inspections sont souvent plus que de simples inspections des « documents », en particulier dans l'Amazone et dans le Sud, où la contrebande est un problème grave. Les principaux articles de contrebande sont les drogues, les armes, les animaux et le bois d'œuvre.

Police brésilienne :

La marine collabore de près avec les services de police étatiques et fédéraux. Si, au cours d'une inspection, on découvre des objets de contrebande, le navire est escorté jusqu'à l'administration locale la plus proche pour y être mis en état d'arrestation. Étant donné que l'armée brésilienne n'est pas investie du pouvoir de procéder à des arrestations, elle a besoin de l'aide de la police d'État ou de la police fédérale pour procéder à l'arrestation.

La police fédérale est responsable de toutes les activités criminelles qui ont lieu en haute mer. Malheureusement, la police fédérale est mal équipée et insuffisamment dotée pour patrouiller comme elle le

devrait la sphère qui relève de ses responsabilités. Les actes de piraterie ne sont pas rares dans les cours d'eau intérieurs, en particulier entre Manaus et Belém, de même qu'en haute mer. Ces actes de piraterie sont rarement signalés, mais on apprend qu'ils ont eu lieu de la bouche des attachés militaires des pays dont les navires ont été victimes de tels actes.

Le dispositif de sécurité maritime du Chili

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime du Chili.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) du Chili couvre une superficie de 3 415 864 km². Son littoral mesure pour sa part 78 563,2 km de long.

Organisme responsable :

La Direction générale du territoire maritime et de la marine marchande (DIRECTEMAR) est responsable de la sécurité maritime du Chili.

DIRECTEMAR :

DIRECTEMAR est une antenne de la marine chilienne. Elle possède elle-même une antenne territoriale, dont l'élément le plus important est constitué par les administrations portuaires, et une antenne maritime, qui compte deux directions spécialisées.

Direction terrestre – Généralités :

DIRECTEMAR a son siège dans la ville portuaire de Valparaiso. Le siège est relié en ligne par le réseau Datamar. En outre, DIRECTEMAR est en mesure de surveiller les activités de navigation

24 heures par jour grâce à son système graphique Grafimar. Grafimar fournit à DIRECTEMAR des images en temps réel de la position exacte de tous les navires qui naviguent dans les eaux chiliennes. DIRECTEMAR est ainsi en mesure de maintenir le contact avec eux et de transmettre des données à ses 16 administrations portuaires locales et 60 bureaux de capitaines d'armement. DIRECTEMAR peut également transmettre des informations aux navires battant pavillon chilien ou étranger qui utilisent son Centre de télécommunications maritimes.

Valparaiso est également le siège du centre de formation de DIRECTEMAR. Le Centre de formation et d'entraînement de la marine (CIMAR) possède un simulateur de passerelle de réalité virtuelle dernier cri. Celui-ci est capable d'afficher les conditions météorologiques qui règnent dans n'importe quel port, détroit, chenal ou baie sur un écran enveloppant de 210°. CIMAR assure l'entraînement des marins chiliens et étrangers. Les étrangers, par exemple, doivent suivre le cours voulu dispensé par CIMAR avant de pouvoir travailler dans l'Antarctique chilien.

Direction terrestre – Administrations portuaires :

Des administrations portuaires ont été créées depuis Arica, proche de la frontière péruvienne, jusqu'à l'Antarctique chilien. Les administrations portuaires assurent l'entretien des balises, des signaux de brume, des bouées, des balises radars et des phares afin d'assurer la sûreté et la sécurité des routes de navigation et des liens de télécommunications. Cela est particulièrement crucial dans le détroit de Magellan, qui est un endroit fort dangereux pour tous les gens de mer.

Les administrations portuaires sont responsables de toutes les activités qui se déroulent dans leurs ports. On fait particulièrement attention aux terminaux de chargement et de déchargement d'Iquique, Puerto Patache et Puerto Patillos. En outre, les administrations portuaires font respecter la loi dans leurs zones. Les bureaux des capitaines d'armement et les bureaux des majors de mer dont ils dépendent remplissent cette fonction.

Les administrations portuaires prennent également la mer pour y effectuer des patrouilles de surveillance et de souveraineté. Elles assurent la surveillance à l'aide de dix patrouilleurs polyvalents (qui sont équipés d'une mitrailleuse de calibre 0,50 et dont la vitesse maximum est de 22 nœuds). Les administrations portuaires surveillent et procèdent à des arraisonnements et à des arrestations dans les eaux territoriales du Chili. Cela veut dire que DIRECTEMAR, qui est en quelque sorte la garde côtière du Chili, est un organisme militaire. Dans la ZEE de 200 milles du Chili, les patrouilles de DIRECTEMAR sont coordonnées avec celles du reste de la marine. Les patrouilles de protection des ressources dans la ZEE de 200 milles sont une fonction permanente de la marine.

Les administrations portuaires utilisent des avions pour patrouiller les régions isolées et inaccessibles, et surveiller les établissements aquicoles et les pêches non commerciales. Elles utilisent des Cessna Skymasters pour patrouiller et surveiller les zones afin de fournir aux administrations des renseignements récents sur les conditions locales. Elles emploient également des hélicoptères, des plongeurs et des bateaux patrouilleurs pour protéger les nageurs. DIRECTEMAR possède cinq hélicoptères et huit aéronefs.

Direction maritime :

DIRECTEMAR possède deux organismes techniques. La Direction générale des intérêts maritimes et du milieu marin (DIRINMAR) est un organe de réglementation. Elle exerce un contrôle sur les navires, les employés et les ressources de la marine. DIRINMAR veille à ce que les navires de la marine marchande et les bateaux de pêche se conforment aux normes de sécurité du Chili. La direction est également chargée de la protection et de la conservation du milieu marin, des ressources marines, de l'éducation et de la certification dans le secteur de la marine, ainsi que des sports nautiques.

La Direction générale de la sécurité et des opérations maritimes (DIRSOMAR) est chargée d'assurer la sécurité et la sûreté du personnel maritime et de la navigation. Elle procède à des opérations de recherche et sauvetage et procure des secours d'urgence à la population civile. De plus, DIRSOMAR est responsable de la signalisation maritime, de l'inspection des navires, du centre de contrôle de la navigation, ainsi que des services de police et de la prévention des risques.

Le dispositif de sécurité maritime en Espagne

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime de l'Espagne.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) de l'Espagne couvre une superficie de 683 236 km² et ses côtes mesurent 7 268,1 km de long (ce qui englobe les côtes des îles Canaries).

Organismes responsables :

L'Espagne n'a pas de garde côtière. La sécurité maritime est assurée par :

- la Guardia Civil (garde civile espagnole);
- la marine espagnole.

Ces organismes sont analysés ci-après. Il y a également une courte note sur les activités de ces organismes aux îles Canaries et dans le détroit de Gibraltar.

La Guardia Civil :

La Guardia Civil est une force de police paramilitaire. Elle relève du ministère de l'Intérieur et du secrétaire d'État à la sécurité. Selon la question, la Guardia Civil peut recevoir ses ordres du ministère de l'Économie et des Finances ou d'autres ministères. La Guardia Civil est responsable de l'application de la loi et doit notamment veiller au

respect des règlements sur les pêches et sur l'environnement. Ses membres possèdent de petites armes, et ses 15 patrouilleurs (qui mesurent 22 mètres de long) peuvent arraisonner d'autres navires et monter à bord.

Une autre force de police espagnole, la police nationale (Policia Nacional), n'a pas ses propres embarcations et doit demander l'aide au besoin d'autres services. Les Douanes (Aduana) ont quelques petits patrouilleurs.

La marine :

Le rôle de la marine consiste à protéger l'Espagne et à intervenir dès lors que survient un problème trop complexe ou dangereux pour que la Guardia Civil s'en occupe. La marine espagnole, moyennant l'appui de l'armée de l'air, est responsable des fonctions de la garde côtière. Les bâtiments de la marine sont armés et sont investis du pouvoir de retenir les navires suspects.

La marine est bien placée pour apporter son aide lorsqu'on fait appel à elle. Elle est basée dans trois endroits principaux sur la péninsule espagnole (El Ferrol, Rota et Cartagena) et elle entretient de petits patrouilleurs aux îles Baléares et aux îles Canaries. Cela indique que la marine joue un rôle appréciable dans la protection des îles.

La marine peut apporter son aide à d'autres ministères, comme celui de l'Environnement. Le ministère de l'Agriculture et des Pêches ne possède pas sa propre flotte pour faire appliquer les règlements. Elle fait donc appel à l'aide de la marine au besoin.

En outre, l'armée joue un rôle important dans la défense des côtes depuis la terre. L'armée entretient certains moyens de défense des côtes avec ou sans hommes.

Les îles Canaries et le détroit de Gibraltar :

Aux îles Canaries, la marine collabore avec des navires espagnols, italiens et britanniques aux patrouilles dont le but est d'empêcher l'immigration clandestine en provenance d'Afrique. La marine espagnole patrouille également le détroit de Gibraltar pour affirmer la souveraineté nationale (il y a en effet des conflits territoriaux avec le Maroc au sujet de quelques petites îlots) et pour empêcher l'immigration clandestine (moyennant le soutien de petits bateaux de police). La marine assure également la protection de la navigation dans le détroit de Gibraltar contre les actes de terrorisme.

Le dispositif de sécurité maritime des États-Unis

Cette annexe décrit le dispositif de sécurité maritime et de police côtière des États-Unis.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) des États-Unis couvre une superficie de 8 078 169 km². Les côtes des États-Unis mesurent 133 312 km de long.

Organismes responsables de la sûreté maritime :

- la Garde côtière des États-Unis (USCG).

L'USCG :

L'USCG est un organisme militaire qui relève du ministère de la Sécurité intérieure. Le Commandant relève directement du secrétaire à la Sécurité intérieure. Toutefois, l'USCG collabore de près avec le sous-secrétaire de la Sûreté des frontières et des Transports et conserve sa propre identité de service militaire autonome. En cas de déclaration de guerre, ou lorsqu'elle y est invitée par le président, la Garde côtière devient un élément du ministère de la Défense.

La Garde côtière assume cinq rôles fondamentaux :

- sécurité maritime : élimine les décès, les blessures et les dégâts matériels qui se rattachent au transport maritime, à la pêche et à la navigation de plaisance;
- défense nationale : défend le pays en tant que l'un des cinq services armés des États-Unis. Améliore la stabilité régionale à l'appui de la Stratégie nationale de sûreté, en se prévalant des capacités maritimes exceptionnelles de la Garde côtière;
- sûreté maritime : protège les frontières maritimes des États-Unis contre les intrusions : a) en mettant fin à l'afflux de drogues, d'immigrants clandestins et d'articles de contrebande qui arrivent aux États-Unis par voie maritime; b) en interdisant les opérations de pêche illicites; c) en supprimant les infractions à la loi fédérale dans le secteur maritime;
- mobilité : facilite le commerce maritime et élimine les interruptions et les obstacles à la circulation économique et efficace des marchandises et des voyageurs, tout en maximisant l'accès récréatif et les plaisirs de l'eau;
- protection des ressources naturelles : élimine les dégâts causés à l'environnement et la détérioration des ressources naturelles qui se rattachent au transport maritime, à la pêche et à la navigation de plaisance.

Défense nationale :

Le rôle assumé par la Garde côtière en matière de défense nationale a pour but d'appuyer les commandants militaires, comme le mentionne un protocole d'entente signé par les secrétaires à la Défense et aux Transports en 1995. Quatre grandes missions de défense nationale ont été confiées à la Garde côtière : arraisonnements maritimes, déploiement d'opérations

portuaires/sûreté et défense, engagements en temps de paix et opérations de défense de l'environnement.

Sûreté maritime :

En tant que principal organisme d'application des lois maritimes du pays, la Garde côtière des États-Unis est investie de nombreux pouvoirs polyvalents dans ce secteur.

La *Posse Comitatus Act* interdit à l'armée américaine de faire respecter les lois nationales. Ce rôle a été confié à la Garde côtière. Il y a toutefois des dispositions qui stipulent que les forces armées, en particulier la US Navy, doivent apporter leur aide. Dans ces cas, la Garde côtière prend à son bord un détachement d'application de la loi pour qu'il procède à des fouilles, des saisies et des arrestations. De nombreuses autres lois fédérales confèrent à la Garde côtière les pouvoirs dont elle a besoin pour arraisonner, fouiller, confisquer et arrêter les auteurs présumés d'une infraction. Cela se fait souvent avec le concours du Customs Service des États-Unis et de la Drug Enforcement Agency.

Les rôles assumés par la Garde côtière en matière de défense maritime ont trait à une série de tâches bien précises :

- protéger les ports, le flux des échanges commerciaux et le réseau de transport maritime contre les actes de terrorisme;
- assurer la sûreté des frontières maritimes contre les drogues illicites, les immigrants clandestins, les armes à feu et les armes de destruction massive;
- assurer le déploiement rapide et le réapprovisionnement des actifs militaires, à la fois en maintenant les bâtiments de la Garde côtière en état de préparation et en gardant ouvert le

- réseau de transport maritime pour assurer le passage des actifs et des employés d'autres directions des forces armées;
- protéger le pays contre la pêche illicite et la destruction sans discrimination des ressources marines vivantes, prévenir les déversements de substances pétrolières et dangereuses et lancer des opérations d'intervention, aussi bien pour les déversements accidentels que délibérés;
 - coordonner les efforts et le renseignement avec les organismes du gouvernement fédéral, des États et des administrations locales.

La Garde côtière contrôle la sécurité à bord de tous les types de navires, y compris les navires étrangers, qui se trouvent dans les limites des eaux américaines. La plupart des navires qui font escale dans les ports américains sont des navires battant pavillon étranger qui doivent se conformer aux normes de sécurité détaillées émises par l'Organisation maritime internationale (OMI). L'USCG impose un régime d'inspections de contrôle des navires par les États du port pour que les navires inférieurs aux normes se voient refuser l'accès aux voies navigables américaines. Les capitaines de port de la Garde côtière ont le pouvoir de monter à bord pour examiner des navires, de les retenir au port ou de leur ordonner de quitter le port au besoin pour assurer la sécurité de la navigation dans les voies navigables.

Aucun autre organisme gouvernemental ne possède une telle variété de cotres, de navires, d'aéronefs et de systèmes de pouvoir hiérarchique que la Garde côtière, ou l'expertise nécessaire pour s'acquitter des cinq rôles essentiels qui lui sont dévolus. Parmi ces actifs, mentionnons : 36 000 employés en service actif, 8 000 réservistes, 232 cotres (d'une longueur supérieure à 65 pieds), 211 aéronefs et 1 400 petites embarcations.

Les bâtiments de la Garde côtière affectés à la sécurité maritime et à la défense nationale sont armés. Beaucoup sont équipés comme des navires de guerre, et ont des missiles surface-surface, des torpilles et des canons de gros calibre. Les employés qui se livrent à des activités d'application de la loi sont armés et sont experts en ce qui concerne l'arraisonnement et la saisie des navires.

Le dispositif français de défense des côtes

Cette annexe donne un aperçu du dispositif de sécurité maritime de la France.

Dimensions du territoire :

La Zone économique exclusive (ZEE) de la France couvre une superficie de 706 443 km², tandis que ses côtes mesurent 7 329,8 km de long.

Organismes responsables :

La France n'a pas de garde côtière. En revanche, les organismes suivants sont responsables de la sûreté maritime :

- le Secrétariat Général de la Mer;
- les Préfets Maritimes;
- la marine;
- les Centres régionaux opérationnels de secours et de sauvetage (CROSS).

Le Secrétariat Général de la Mer :

Le gouvernement possède un comité interministériel placé sous la présidence du premier ministre, qui définit la doctrine et la politique maritimes de la France. Celui-ci porte le nom de Comité interministériel de la mer (CIM). Son siège permanent, le Secrétariat Général de la Mer (SGMer), relève directement du premier ministre.

Les Préfets Maritimes :

La France dépend du système de Préfets Maritimes (qui compte les zones de l'Atlantique, de la mer du Nord/Manche et de la mer Méditerranée) pour coordonner et ainsi protéger ses côtes comme il se doit. Le Préfet Maritime est un amiral de la marine française en service qui remplit des tâches militaires et civiles. Il dispose donc à la fois de ressources militaires et civiles.

Le Préfet Maritime patrouille la zone placée sous sa responsabilité. Il est chargé de défendre la souveraineté nationale, d'assurer le respect de la loi et de l'ordre et de protéger les êtres humains et les biens matériels. C'est lui qui coordonne les mesures des diverses ressources administratives.

Pour les missions non militaires (c.-à-d. la lutte contre les stupéfiants, l'immigration clandestine, la police en mer et la lutte contre la pollution), le Préfet Maritime relève du premier ministre par l'entremise du Secrétariat Général de la Mer. Le Préfet Maritime coordonne également ses activités avec celles d'autres ministères, notamment les ministères de l'Intérieur, de la Défense et des Transports.

Dans sa sphère de responsabilité, le Préfet Maritime est responsable des navires et des aéronefs appartenant aux différents ministères qui composent le Secrétariat Général de la Mer. Il gravite autour de centres régionaux des opérations maritimes : Toulon pour la Méditerranée, Brest pour l'Atlantique et Cherbourg pour la Manche et la mer du Nord. Dans les départements et les territoires français d'outre-mer, des membres des préfectures locales sont désignés délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer. Leurs responsabilités englobent les opérations de recherche et sauvetage,

les évaluations médicales, l'assistance maritime, le contrôle de la navigation, la lutte contre la contrebande des stupéfiants, le terrorisme et la pollution et la navigabilité des navires.

Tous les navires des Préfets Maritimes sont armés (les bâtiments non militaires ont une petite mitrailleuse) et ont le droit d'arraisonner les navires. Seuls les « agents de la gendarmerie » (dont on parle plus bas) et les fonctionnaires des douanes peuvent procéder à des arrestations.

La marine :

Outre ses responsabilités stratégiques primordiales qui sont la dissuasion et les actions offensives (prévention et projection de force), la marine assume également un rôle de protection qui englobe la défense des côtes. Essentielle aux interventions de l'État en mer, la marine est chargée de surveiller et de protéger les abords maritimes du territoire national et des territoires d'outre-mer.

La marine maintient une présence permanente le long des côtes françaises. Des sémaphores surveillent les eaux côtières intérieures alors que des patrouilleurs et des avions spécialisés s'occupent des limites extérieures des eaux côtières. Cela permet à la France de faire face aux menaces naissantes comme l'immigration clandestine ou le terrorisme. La marine est également chargée de lutter contre les incidents de pollution et de fournir aux gros navires de haute mer une capacité tout-temps en ce qui concerne les opérations de recherche et sauvetage, les services de police (notamment la navigation, la protection des pêches, la lutte contre le trafic des stupéfiants, l'application des règlements fiscaux et douaniers) et le maintien de l'ordre public.

La « Gendarmerie Maritime », placée sous le commandement du chef d'état-major de la marine, compte 1 100 hommes et 30 bâtiments océaniques (patrouilleurs). Disséminés le long du littoral, ceux-ci sont chargés de surveiller et de protéger les voies d'accès maritimes. La Gendarmerie Maritime remplit également des fonctions générales de police dans les eaux territoriales et dans la zone économique exclusive sous l'autorité des Préfets Maritimes. Investie à la fois de pouvoirs militaires et judiciaires, elle peut porter des accusations en cas d'infraction à la justice. Son rôle s'étend jusque dans les voies d'eau intérieures, où elle protège le trafic maritime, mène des opérations de sauvetage, apporte son assistance aux gens ou aux biens matériels, fait respecter la réglementation des pêches sur terre et patrouille les propriétés de la marine.

CROSS

Outre la marine, d'autres organismes d'État contribuent à la sécurité des eaux territoriales françaises. Par exemple, le Préfet Maritime dispose de stations connues sous l'appellation de Centres régionaux opérationnels de secours et de sauvetage (CROSS). Ceux-ci observent et enregistrent les mouvements de la navigation dans les eaux territoriales françaises, coordonnent les opérations de recherche et sauvetage, assurent la sûreté de la navigation, protègent l'environnement et les pêches, contrôlent les radiocommunications et transmettent des bulletins météorologiques.

Les principaux centres CROSS sont situés près de Cherbourg, Toulon et Brest. Ils utilisent le système européen SpatioNav pour recueillir des données et devraient être en mesure à l'avenir d'afficher des données en temps réel.

La sécurité maritime en Inde

Cette annexe donne un aperçu du dispositif de sécurité maritime en Inde.

Longueur des côtes et superficie de la zone économique exclusive (ZEE)

L'Inde possède 17 181,3 km de côtes et revendique une zone économique exclusive (ZEE) de 2 103 415 km².

Organisations concernées

- **Garde côtière**
- **Marine**

Garde côtière

La Garde côtière relève du ministère de la Défense. Elle est dirigée par un directeur général, basé au Commandement opérationnel de la Garde côtière et dont relèvent trois commandants régionaux chargés des trois divisions de la Garde côtière.

La Garde côtière est une unité de sécurité maritime armée mais non militaire. Elle est habilitée à arraisonner et inspecter des navires et à les détenir. Les navires suspects sont dirigés vers le port le plus proche et remis aux autorités policières. Bien qu'elle ne soit pas une unité militaire, la Garde côtière opérerait de concert avec la marine en cas de guerre.

La Garde côtière est chargée de protéger les intérêts nationaux de l'Inde dans les secteurs maritimes. Elle doit protéger les installations, structures et appareils en mer, aider les pêcheurs, préserver l'environnement marin, aider les agents des Douanes dans la lutte contre la contrebande et faire appliquer les règlements maritimes.

Les activités de recherche et de sauvetage de la Garde côtière relèvent de l'Administration nationale de coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer, laquelle compte trois régions et des sous-centres dans diverses villes portuaires.

La Garde côtière collabore régulièrement avec plusieurs ministères, notamment ceux de l'Agriculture, de la Défense, des Pêches, des Douanes et de la Sécurité intérieure. Elle dirige par ailleurs de Comité national de coordination de la sécurité en mer constitué par le ministère du Pétrole et du Gaz naturel.

La Garde côtière possède trois patrouilleurs océaniques avancés, neuf patrouilleurs océaniques, huit vedettes, 15 patrouilleurs côtiers, 14 navires d'arraisonnement, 7 vedettes d'arraisonnement et 3 aéroglisseurs.

La Garde côtière possède aussi une base aérienne et une flotte composée de 24 appareils Dornier, 17 hélicoptères Chetak et deux hélicoptères légers avancés. L'aviation de la Garde côtière assure la surveillance aérienne de la ZEE, veille au respect des mesures de prévention de la pollution, aide les pêcheurs et exécute des vols de recherche et de sauvetage.

Marine

Les avions et navires de la marine contribuent à assurer la sécurité maritime et collaborent au besoin aux opérations de recherche et de sauvetage. La marine offre aussi l'aide de ses plongeurs aux autorités civiles.

La marine emploie environ 55 000 personnes et possède 8 destroyers, 10 frégates, 14 sous-marins, 34 corvettes, 48 bateaux-phares et 18 dragueurs de mines. La marine est en train de faire construire plusieurs autres navires dont certains seront partagés avec la Garde côtière.

La sécurité maritime en Israël

Cette annexe donne un aperçu du dispositif de sécurité maritime en Israël.

Longueur des côtes et superficie de la zone économique exclusive (ZEE)

Israël possède 204,9 km de côtes mais n'a pas de zone économique exclusive. S'il y en avait une, elle aurait une superficie de 21 933 km².

Organisations concernées

- Administration du transport maritime et des ports
- Forces de défense d'Israël (FDI) - Marine
- Police israélienne, Garde côtière et Garde civile
- Ministère des Douanes et de la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Administration du transport maritime et des ports

Cette administration relève du ministère des Transports. Elle régit le transport maritime, les ports commerciaux et les ports de plaisance, l'exploitation de tous les navires et l'accréditation des matelots. Elle a pour mission d'offrir l'infrastructure nécessaire au transport maritime, d'assister la marine marchande nationale et d'offrir de la main-d'œuvre brevetée.

Israël a institué en 1997 un système de contrôle des navires par l'État du port pour s'assurer que les navires étrangers entrant dans ses ports sont en bon état de navigabilité. Ce système respecte les

directives de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT). L'Administration cherche à inspecter les navires pétroliers et les navires à passagers qui arrivent dans les ports israéliens, de même que 25 % des navires porte-conteneurs et des cargaisons.

Forces de défense d'Israël (FDI) – Marine

C'est la marine qui est en grande partie responsable du contrôle de l'est de la Méditerranée et d'assurer un passage sûr le long de la côte d'Israël. Elle s'occupe essentiellement d'assurer la sécurité des côtes et de prévenir l'infiltration de terroristes.

Police israélienne, Garde côtière et Garde civile

La Police israélienne patrouille les côtes d'Israël avec la Garde côtière, laquelle relève du Service de patrouille et de sécurité de la Police. La police des frontières d'Israël, elle aussi une division de la Police israélienne, inspecte les personnes qui arrivent par les ports d'Israël. Enfin, la Garde civile, une organisation composée de volontaires, aide la police à assurer la surveillance des côtes.

La Garde civile est composée de plusieurs unités dont deux s'occupent plus particulièrement d'activités relatives à la garde côtière. Il y a d'abord la Garde civile de la Police maritime qui appuie les agents de la Police maritime dans leurs activités de patrouille, de police et de recherche et de sauvetage dans la mer de Galilée et la Méditerranée. Ensuite, la Garde civile environnementale aide les inspecteurs du ministère de l'Environnement à faire respecter la réglementation et contribue à sensibiliser la population aux problèmes environnementaux particuliers aux régions côtières.

Le Ministère des Douanes et de la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Cette organisation gouvernementale inspecte les cargaisons et les manifestes et collabore par ailleurs avec la police à la prévention de la criminalité et du terrorisme. Elle emploie notamment un directeur général adjoint principal des enquêtes, des stupéfiants, du renseignement et des saisies.

La sécurité maritime en Italie

Cette annexe donne un aperçu du dispositif de sécurité maritime en Italie.

Longueur des côtes et superficie de la zone économique exclusive (ZEE)

L'Italie possède 9 225,8 km de côtes et revendique une zone exclusive de pêche (ZEP) de 155 629 km² lui conférant des droits sur toutes les ressources vivantes à l'intérieur d'une zone de 200 milles marins des côtes.

Organisations concernées

- Garde côtière
- Service des douanes
- Police
- Marine

Garde côtière

La Garde côtière a été établie en 1989 et relève de l'Administration de la capitainerie du port (Capitanerie di Porto), qui fait partie de la marine italienne. Cette organisation compte deux sections. La Garde côtière travaille avec le ministère de la Défense de même qu'avec les ministères des Transports et de la Navigation et de la Pêche.

Le commandement central de la Garde côtière compte sept services : personnel, affaires juridiques, plans et opérations, véhicules

maritimes et aériens, logistique, sûreté maritime et informatique et technologies de pointe. Il assure aussi la coordination des activités du Centre des opérations du ministère des Transports et de la Navigation.

Les activités de la Garde côtière en Méditerranée sont dirigées à partir du Centre des opérations. Celui-ci fournit une réponse immédiate aux situations d'urgence dans les eaux territoriales et les eaux internationales 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Il abrite aussi le Centre italien de coordination des opérations de sauvetage maritime, lequel est responsable de l'organisation et de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage.

À partir du Centre, la Garde côtière lutte contre la pollution marine, commande des unités opérationnelles maritimes et aériennes, exploite le Service de télédétection aérienne (qui recueille des données pour la protection de l'environnement marin et contrôle toutes les activités en mer) et administre le Système automatisé de recherche et de sauvetage qui permet de contrôler l'emplacement, le plan de navigation et la destination des navires italiens et étrangers en mer.

La Garde côtière administre aussi une unité maritime au ministère de l'Environnement et une autre au ministère de la Pêche. Elle collabore avec les « Carabinieri », une force policière qui relève du ministère de la Défense et assure aussi le contrôle de la côte.

La Garde côtière compte aussi une section terrestre qui comporte 13 directeurs maritimes, 50 bureaux de port, 45 bureaux de soutien maritime, 138 bureaux maritimes locaux, 131 unités « plage sûre », trois escadrons d'avions, un escadron d'hélicoptères, quatre bases aériennes, une station de poursuite des satellites, deux stations radio Loran C et deux unités de plongeurs.

La Garde côtière a un effectif d'environ 10 000 personnes et possède 391 navires de tailles diverses distribués entre 118 bases. Le fleuron de sa flotte est un garde-côte de 52 mètres, le Saettia, mis en service à l'occasion du 134^e anniversaire de la Capitanerie di Porto à Muggiano le 20 juillet 1999.

Le Service aérien de la Garde côtière possède 12 appareils à voilure fixe Piaggio P166 DL3 qui servent aux évacuations médicales, aux opérations de recherche et de sauvetage et aux opérations de télédétection aérienne et quatre appareils à voilure tournante, des hélicoptères Augusta Bell AB412 affectés aux opérations de recherche et de sauvetage et aux évacuations médicales.

Service des douanes

Le Service des douanes possède une force paramilitaire (Guardia di Finanza) de 60 000 personnes et dispose d'une flotte de 336 navires dont les plus imposants font 50 mètres. Il possède aussi une flotte d'aéronefs composée de deux appareils ATR-42MP, de 18 A-109, d'une soixantaine de MD / Nardi 500 MC, de 12 AB-412 et de 10 PD-166S.

Les Carabiniers

Les Carabiniers italiens sont une force paramilitaire de 105 000 personnes qui exploite une flotte d'hélicoptères et 164 navires de patrouille. Ils sont actifs aussi sur les côtes italiennes.

Marine

En sus de la Garde côtière, la marine compte des effectifs de 38 000 personnes et exploite divers navires dont des sous-marins, un porte-avions, des frégates, des destroyers et des corvettes.

La sécurité maritime au Japon

Cette annexe donne un aperçu du dispositif de sécurité maritime au Japon.

Longueur des côtes et superficie de la zone économique exclusive (ZEE)

Le Japon possède 29 019,7 km de côtes et revendique une zone économique exclusive (ZEE) de 3 648 393 km².

Organisations concernées

- Garde côtière
- Force d'autodéfense maritime
- Police nationale

Garde côtière

La Garde côtière japonaise (appelée autrefois l'Agence de sécurité maritime) est un bras du ministère des Transports. Elle fonctionne à partir de 11 administrations régionales, chacune dirigée par un capitaine de frégate. Un commandant supervise l'ensemble de l'organisation, qui comprend une académie et un centre d'entraînement.

La Garde côtière compte une unité administrative et cinq services :
Équipement et technologie : construction de navires et d'aéronefs pour la Garde côtière; Garde et sauvetage : maintien de l'ordre en mer, réponse aux incidents de pollution par le pétrole et recherche et

sauvetage; Hydrographie et océanographie : fourniture de cartes marines, de relevés, d'observations, de publications et d'informations nécessaires à la sûreté de la navigation; et Trafic maritime : mise en oeuvre des mesures de sécurité maritime et construction, entretien et exploitation d'appareils de navigation.

La Garde côtière est habilitée à inspecter et à détenir des navires dans les eaux territoriales japonaises. Ses navires sont armés, mais pour des raisons constitutionnelles, les armes sont enlevées lors des déplacements en haute mer. La Garde côtière intervient de façon plus musclée depuis décembre 2001, après un violent incident mettant en cause un navire nord-coréen dans les eaux japonaises.

Force d'autodéfense maritime du Japon (FADMJ)

Le Japon possède la deuxième marine en importance (branche maritime de la FADMJ) de l'Asie de l'Est et a fait la preuve ces dernières années qu'il était prêt à réagir avec davantage de vigueur aux menaces dans ses eaux territoriales. En mars 1999, la marine a tiré des coups de semonce vers un navire étranger pour la première fois en 54 ans.

Les opérations de la Force d'autodéfense maritime du Japon se répartissent en deux types principaux : la protection du trafic maritime et la sécurité du territoire japonais. La Force met l'accent sur l'état de préparation pour protéger le trafic maritime contre toute attaque ennemie émanant de sous-marins, de navires de surface et d'aéronefs par la surveillance, les opérations d'escorte et la défense des ports et des détroits. La protection des navires pétroliers japonais est difficile parce que les navires japonais ne sont pas armés quand ils circulent dans les eaux internationales. Il importe de noter que le Japon importe le gros de son pétrole du Proche-Orient. Les pétroliers

doivent donc obligatoirement passer par le détroit de Malacca, affligé du taux de piraterie le plus élevé du monde.

En cas d'agression contre le Japon, la Force d'autodéfense maritime est capable de mener des attaques contre des navires de surface et des aéronefs et de poser des mines.

Police nationale

La Police nationale et la Garde côtière réagissent aux activités illégales et aux navires suspects.

Dans les situations trop difficiles pour la police, comme une attaque armée, la Force d'autodéfense maritime prendra les choses en mains. La loi japonaise a été modifiée en octobre 2001 pour permettre aux militaires de faire usage des armes, en dernier recours, pour stopper des navires suspects qui refuseraient de laisser monter des inspecteurs à leur bord.

Le dispositif de sécurité maritime norvégien

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime de la Norvège.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) de la Norvège couvre une superficie de 1 095 065 km². La longueur des côtes de Norvège est de 53 198,6 km.

Organismes responsables :

- l'Aviation royale de Norvège;
- la Marine royale de Norvège;
- la Garde côtière norvégienne;
- la Garde civile navale.

L'Aviation royale de Norvège :

Les activités de la Garde côtière et la surveillance maritime font partie des missions de l'Aviation royale. Celle-ci possède deux appareils P-3N Orion mis à la disposition de la Garde côtière. Ces appareils sont munis d'équipements de surveillance. L'Aviation royale possède six hélicoptères Lynx mark 86 qui sont utilisés par la Garde côtière.

Les quatre P-3C Orion de l'Aviation royale sont équipés de grenades sous-marines et de torpilles et sont chargés d'assurer la surveillance

des côtes. L'Aviation royale utilise également 12 hélicoptères Sea King mark 43 comme plate-forme de recherche et sauvetage. Ces appareils peuvent transporter jusqu'à 20 passagers en cas d'urgence.

La Marine royale de Norvège :

Les tâches primordiales de la marine englobent la surveillance et le contrôle des eaux côtières, l'affirmation de la souveraineté dans les eaux norvégiennes, tandis que les fonctions de la Garde côtière consistent à administrer les côtes et à lancer des opérations de recherche et sauvetage de même qu'à protéger les intérêts de la Norvège en haute mer.

Un autre élément de la marine norvégienne est l'artillerie côtière. La tâche primordiale de l'artillerie côtière est de bloquer l'accès aux fjords qui conduisent vers les villes et les ports stratégiques.

La Garde côtière :

La Garde côtière est le troisième élément de la marine norvégienne. Elle est responsable des opérations de recherche et sauvetage, des patrouilles de surveillance de l'environnement et de la souveraineté, et elle fournit des services d'inspection à d'autres organismes gouvernementaux et à la collectivité civile. Cela consiste à maintenir une présence dans la zone économique norvégienne, dans la zone de protection des pêches et dans les eaux côtières norvégiennes.

Selon la loi, la Garde côtière peut arraisonner et inspecter tout navire qui navigue dans les eaux norvégiennes si elle le souhaite. Elle est également investie du pouvoir de procéder à des arrestations et de retenir un navire si elle soupçonne que ses contingents de pêche ont été dépassés, qu'il y a des équipements illicites à bord ou un autre

problème quelconque. Ses navires sont armés, mais les équipages ne le sont généralement pas. Toutefois, si elle se voit refuser l'accès à un navire, la Garde côtière est autorisée à l'arraisonner de force.

La Garde civile navale (Naval HG) :

La Garde civile navale compte environ 4 900 membres répartis dans 10 secteurs et 31 régions. La tâche primordiale de la Garde civile navale est la surveillance, l'identification, le contrôle et le signalement de toute activité qui se déroule en mer le long du littoral. La Garde civile navale peut mobiliser environ 235 navires, 77 embarcations à grande vitesse et 74 stations d'observation côtières. Les unités sont armées de mitrailleuses lourdes de 12,7 mm. Sur ordre de mobilisation, la Garde civile navale est placée sous le commandement du Commandant des forces armées pour le Nord de la Norvège et le Sud de la Norvège (COMMON et COMSONOR).

Le dispositif de sécurité maritime de Nouvelle-Zélande

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime de Nouvelle-Zélande.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Nouvelle-Zélande revendique une ZEE de 4 053 000 km² (la quatrième plus grande zone du monde), laquelle englobe plusieurs petits territoires insulaires. Les côtes de Nouvelle-Zélande mesurent 17 208,6 km de long.

Organismes responsables de la sécurité maritime :

Parmi les organismes gouvernementaux et volontaires néo-zélandais qui contribuent à la sécurité maritime, il faut citer :

- l'Administration de la sécurité maritime (MSA), qui s'occupe des règlements sur la sécurité maritime et des ressources;
- l'armée de l'air et la marine de Nouvelle-Zélande, qui mènent des opérations de surveillance maritime;
- la Garde côtière volontaire 24 heures, qui s'occupe des opérations de recherche et sauvetage;
- l'Administration de l'aviation civile.

Les rôles de ces organismes sont décrits ci-après. Toutefois, il faut signaler que la Nouvelle-Zélande a entrepris un examen détaillé des patrouilles maritimes en 2001. Cela signifie que certains des arrangements et des structures décrits ci-après pourraient changer. L'objectif de l'examen est d'améliorer la coordination.

MSA :

La MSA est une entité d'État dotée du statut de personne morale. Le directeur de la sécurité maritime dirige l'Administration. Il est responsable d'un effectif de cinq personnes nommées par le gouverneur général à la recommandation du ministre des Transports, qui est chargé de la surveillance de l'Administration. Deux des membres de ce comité sont nommés à l'issue de consultations avec l'industrie du transport maritime; les trois autres représentent l'intérêt public dans les questions maritimes.

La MSA fait partie d'un organisme intégré de recherche et sauvetage qui collabore avec la police, la marine, l'armée de l'air et l'Administration de l'aviation civile. La Garde côtière royale de Nouvelle-Zélande joue elle aussi un rôle et c'est elle qui arrive généralement la première sur les lieux.

La MSA collabore avec le ministère des Pêches, le ministère de l'Environnement et le ministère de la Conservation à la protection des ressources marines.

Armée de l'air :

L'une des responsabilités primordiales de l'Armée de l'air royale de Nouvelle-Zélande (RNZAF) est de patrouiller la ZEE de 200 milles au large des côtes de Nouvelle-Zélande et dans le Pacifique-Sud. Au nombre des autres tâches confiées à la force de patrouille maritime, mentionnons la protection des ressources, la reconnaissance des secours en cas de catastrophe et les opérations de recherche et sauvetage en Nouvelle-Zélande et dans le Pacifique-Sud.

L'Escadron n° 5 à la base Auckland de la RNZAF utilise six appareils de surveillance à long rayon d'action P3-K Orion pour s'acquitter de son rôle de surveillance maritime. L'escadron compte 75 équipages de conduite et 70 employés de soutien et d'entretien. Les P3-K Orion de l'Escadron n° 5 ont un rayon d'action de 6 000 km et peuvent voler pendant jusqu'à huit heures. Ils ont une vitesse de croisière relativement élevée pour atteindre les zones d'exploitation. Sur les plus de 500 opérations de recherche et sauvetage maritimes menées en Nouvelle-Zélande chaque année, les Orion de la RNZAF participent en général à environ sept d'entre elles.

Marine :

L'une des principales tâches de la Marine royale de Nouvelle-Zélande est d'affirmer la souveraineté sur les ressources de la ZEE néo-zélandaise. La zone d'intérêt océanique de Nouvelle-Zélande s'étend bien au-delà de sa ZEE et jusque dans l'océan Antarctique. De ce fait, une capacité de surveillance et de patrouille océaniques passe pour un élément vital des besoins de défense de la Nouvelle-Zélande.

La flotte actuelle sert aux patrouilles côtières, aux levés hydrographiques, au soutien des plongeurs et à la lutte contre les mines.

Garde côtière :

La Garde côtière royale de Nouvelle-Zélande est un service de recherche et sauvetage maritimes pannational qui fonctionne 24 heures par jour. Elle utilise un réseau de 65 unités affiliées, situées dans des endroits stratégiques le long de la côte et dans les principaux lacs de Nouvelle-Zélande.

La Garde côtière compte 2 500 bénévoles actifs et 12 000 membres de soutien. La Garde côtière compte 75 navires de recherche réservés. La plupart d'entre eux sont des canaux pneumatiques à coque rigide d'une longueur moyenne de 6,8 mètres.

La Patrouille aérienne de la garde côtière d'Auckland possède un Cessna 182, tandis que la Garde côtière a accès aux appareils d'aéroclubs dans huit autres endroits. La tâche primordiale de la Patrouille aérienne est d'assurer la surveillance aérienne au cours d'une opération de recherche et sauvetage.

Administration de l'aviation civile (CAA) :

La CAA participe aux opérations de recherche et sauvetage et assure l'exploitation du Centre national de coordination des sauvetages (NRCC). À l'instar de la MSA, elle relève du ministre des Transports.

Parmi les ressources d'autres organismes que la CAA utilise au besoin, il faut citer :

Aéronefs :

- militaires : P3K Orion, C130, hélicoptères Iroquois;
- civils : les aéronefs civils de Nouvelle-Zélande, à la fois à voilure rotative et fixe, sont disponibles pour les opérations de recherche et sauvetage.

Bâtiments de surface :

- militaires : bâtiments de la marine;
- civils : navires de la marine marchande, navires de la Fédération de la garde côtière royale de Nouvelle-Zélande, vedettes de la police (à Wellington et Auckland) et bateaux de pêche.

Le dispositif de sécurité maritime des Pays-Bas

Cette annexe décrit le dispositif de sécurité maritime des Pays-Bas.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

Les Pays-Bas revendiquent le contrôle des ressources vivantes au large de leurs côtes. Leur zone de pêche exclusive (ZPE) s'étend sur 200 milles marins et couvre une superficie de 50 309 km². Les côtes des Pays-Bas mesurent 1 913,8 km de long.

La ZPE d'Aruba couvre une superficie de 2 789 km². Les côtes des Antilles mesurent 361,2 km de long, contre 107,1 km à celles d'Aruba.

Organismes responsables :

Aux Pays-Bas, la responsabilité de la sécurité maritime est partagée entre :

- la Marine royale des Pays-Bas, qui assure le commandement opérationnel de la garde côtière;
- le Service d'immigration et de naturalisation, responsable entre autres de l'élaboration de la politique de contrôle des frontières;
- la Maréchaussée royale (un service de police qui a un statut militaire), qui est le principal organisme de police dans tous les ports, à l'exception de Rotterdam;
- la police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond, qui est responsable de la sécurité du port et des frontières du plus grand port du monde.

Dans la première partie, nous examinons chacun de ces organismes dans l'ordre où ils sont présentés ci-dessus.

La marine et la garde côtière :

La Marine royale des Pays-Bas assure le commandement opérationnel de la garde côtière aux Pays-Bas, dans les Antilles néerlandaises et à Aruba dans les Caraïbes. Le Service de la garde côtière est un organisme conjoint des ministres de l'Intérieur, de la Défense, de la Justice, des Transports et des Travaux publics, et de la Gestion des eaux, des Finances et de l'Agriculture, de la Gestion de la nature et des Pêches.

Le Centre de la garde côtière des Pays-Bas, situé à IJmuiden, lui tient lieu de centre opérationnel. Le Centre planifie et coordonne le déploiement de tous les bâtiments opérationnels qui participent aux activités de la garde côtière. La garde côtière assume 13 fonctions principales, que l'on peut classer sous les deux grandes rubriques suivantes :

- prestation de services : assistance et recherche et sauvetage (SAR); détresse, urgence et radiocommunications de sécurité; limitation et traitement des sinistres et des incidents; services de trafic maritime (STM); aides à la navigation; et recherches sur le trafic maritime;
- application de la législation maritime : fonctions générales de police; surveillance des douanes et de l'accise; contrôle des frontières; respect des lois sur l'environnement; respect des lois sur la pêche en mer; respect des lois sur la circulation nautique; et respect des lois régissant les équipements des navires.

Le directeur de la garde côtière signe des ententes opérationnelles avec les ministères. Aux termes de ces ententes, les ministères mettent à la disposition de ce dernier des ressources matérielles, financières et humaines. À part cela, deux plans stratégiques sont élaborés chaque année. L'un concerne la prestation des services, et est préparé par le ministre des Transports et des Travaux publics, et l'autre concerne l'application de la loi, et est préparé par un groupe-ressource chargé de l'application de la loi dans la mer du Nord. Dans ces plans, les ministères indiquent clairement les résultats stratégiques auxquels ils s'attendent pour l'année.

Le directeur de la garde côtière concilie les ressources résultant des ententes opérationnelles avec les besoins énoncés dans les plans stratégiques annuels. Le tout est réuni en un plan opérationnel intégré. De la sorte, les attentes et les ressources sont combinées avec le maximum d'efficacité.

Dans les Antilles néerlandaises et à Aruba, le Centre de la garde côtière est situé sur l'île de Curaçao. Au nombre de ses tâches, mentionnons des fonctions générales de police (notamment la lutte contre le trafic des stupéfiants), le contrôle des frontières, les douanes, la surveillance de l'environnement et des pêches, et l'aide et les secours en cas de catastrophe.

Service d'immigration et de naturalisation :

Le Service d'immigration et de naturalisation, de concert avec le ministère de la Justice, est chargé d'élaborer la politique sur le contrôle des frontières. La police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond et la Maréchaussée royale sont responsables de la mise en œuvre de cette politique devant le Service d'immigration et de naturalisation.

Maréchaussée royale :

La Maréchaussée royale est l'un des quatre services des forces armées des Pays-Bas. Il s'agit essentiellement d'un organisme de police ayant un statut militaire.

La Maréchaussée est responsable du contrôle des frontières néerlandaises dans tous les aéroports et les ports de mer, à l'exception du port de Rotterdam (voir ci-après d'autres précisions sur la police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond).

Les tâches de la Maréchaussée concernent la sécurité des côtes, notamment le refoulement des clandestins indésirables et la détention des suspects, l'exécution des jugements et la fourniture de documents de voyage d'urgence. La Maréchaussée surveille également le transfert des clandestins que l'on déporte vers un pays étranger.

Police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond :

Rotterdam est le plus grand port du monde. La police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond est chargée des services de police dans cette ville portuaire.

La police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond a une flotte de 13 bâtiments dont la taille, la vitesse, le tirant d'eau et la navigabilité sont variables. Ses 40 véhicules patrouilleurs servent principalement à patrouiller les quais et les terminaux. Les principales tâches de la police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond sont de faire respecter les lois sur l'environnement, d'assurer la sécurité des frontières, la sécurité de la navigation, la sécurité et la sûreté du port, et de lutter contre le crime organisé.

L'une des fonctions primordiales de la police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond consiste à contrôler les frontières et à assurer la sécurité du port. Tous les membres d'équipage des navires qui font escale à Rotterdam font l'objet d'une vérification. Les passagers clandestins découverts à bord sont détenus dans une zone réservée aux clandestins avant d'être déportés vers leur pays d'origine. Les bâtiments de la section Europoort de la police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond patrouillent les estuaires de Haringvliet et Grevelingen, et peuvent mener des opérations au large des côtes et seconder la garde côtière en mer.

Le dispositif de sécurité maritime du Royaume-Uni

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime du Royaume-Uni (R.-U.).

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

Les côtes du Royaume-Uni mesurent 19 716,6 km de long. Le R.-U. revendique une zone exclusive de pêche (ZEP) plutôt qu'une zone économique exclusive. Sa ZEP s'étend jusqu'à 200 milles marins et couvre une superficie de 753 752 km².

Organismes responsables de la sécurité maritime :

Il n'y a pas au Royaume-Uni de garde côtière qui soit comparable à la Garde côtière canadienne. Les organismes gouvernementaux et volontaires suivants assument les fonctions d'une garde côtière :

- The Maritime and Coastguard Agency;
- Trinity House;
- le ministère des Pêches;
- la Royal Navy;
- Her Majesty's Customs and Excise;
- les administrations portuaires.

Il y a peu de coordination nationale entre ces organismes, sauf en cas de situation exceptionnelle. Leurs rôles sont analysés dans l'ordre ci-après.

The Maritime and Coastguard Agency (MCA) :

La MCA fait partie du ministère des Transports. Elle s'occupe du contrôle des navires battant pavillon étranger par l'État du port, enquête et poursuit les contrevenants à la législation sur la marine marchande et élabore des normes sur les navires et les gens de mer par voie de législation, d'avis aux navigateurs et de codes de pratiques. Elle apporte également son aide à d'autres services d'urgence comme la police, les pompiers et les ambulanciers.

Les employés de la MCA sont des civils non armés qui n'ont pas le droit d'arraisonner des navires ou de procéder à des arrestations; toutefois, leurs experts maritimes sont investis du pouvoir de monter à bord des navires pour les inspecter. Ils peuvent ordonner la retenue d'un navire qui ne respecte pas les normes de sécurité prescrites. La MCA compte peu de navires, lesquels ne sont pas armés.

Au nombre des activités menées par la MCA, mentionnons les opérations de recherche et sauvetage, les levés et les inspections, de même que les mesures de lutte contre la pollution et de prévention de la pollution. La Direction des levés et des inspections maritimes de la MCA est chargée d'établir les normes régissant l'inspection et l'examen des navires.

Her Majesty's (HM) Coastguard (qui fait partie de la MCA) élabore les plans de recherche maritime civile. Elle n'entretient pas de rapports avec la Royal Navy au quotidien; toutefois, HM Coastguard apporte son aide à la Royal Navy en cas de guerre s'il y a lieu. Elle peut demander l'aide des actifs et des bâtiments de recherche et sauvetage spécialisés qui se trouvent par hasard dans la région.

Les actifs sont fournis par plusieurs organismes. Les volontaires de la Royal National Lifeboat Institution s'occupent des opérations de recherche et sauvetage en mer. Les hélicoptères de la Royal Navy et

de la Royal Air Force apportent leur aide dans le ciel. Et enfin, la Coastguard exploite quatre hélicoptères Sikorsky S-61N qu'elle affrète auprès de Bristow Helicopters. Ces hélicoptères peuvent rester en vol pendant environ quatre heures et ont un rayon d'action d'environ 180 milles.

Trinity House :

Trinity House assure l'entretien des aides maritimes à la navigation et fournit des services de pilotage dans les eaux côtières du R.-U. Ses membres sont des civils non armés.

Contrôle des pêches et application des règlements :

Quatre ministères du gouvernement britannique s'occupent de la protection des pêches : le ministère de l'Agriculture; le ministère des Pêches et de l'Alimentation; le ministère gallois de l'Agriculture, le ministère écossais de l'Agriculture, de l'Environnement et des Pêches; enfin, le ministère de l'Agriculture d'Irlande du Nord. Outre les patrouilles menées par la Royal Navy, ces ministères ont quelques petits bâtiments qui leur appartiennent. Leurs employés ne sont pas armés en temps normal, mais ils peuvent procéder à des arrestations.

La Royal Navy :

L'Escadron de protection des pêches de la Royal Navy assure la protection des pêches côtières et patrouille les installations gazières et pétrolières au large des côtes de Grande-Bretagne. Les quatre patrouilleurs de classe Island remplissent leurs tâches de protection des pêches au-delà de la limite côtière de 12 milles et effectuent

régulièrement des patrouilles de surveillance. Ils sont armés et ont une vitesse de pointe de 16,5 nœuds.

Actuellement au service de la protection des pêches autour du Royaume-Uni, on trouve les navires de Sa Majesté Guernsey, Anglesey et Cattistock.

Her Majesty's Customs and Excise :

Le Customs and Excise qui officie essentiellement à terre s'emploie à prévenir la contrebande. Ce service compte plusieurs navires intérieurs qui facilitent ses inspections.

Administrations portuaires :

Les ports ont leur propre police de sûreté.

Activités de surveillance maritime de Provincial Airlines Limited

Cette annexe porte sur les activités de surveillance maritime aérienne qui sont sous-traitées.

Contexte

La Division de surveillance maritime aéroportée de Provincial Airlines Limited (PAL) est entrée en service au début des années 1980 pour l'industrie de l'exploration pétrolière en mer. Elle a noué des rapports avec le ministère des Pêches et des Océans (MPO) en 1986 dans le cadre d'un programme de diversification des modes de prestation des services de surveillance maritime.

PAL a conclu le premier de ses trois contrats de cinq ans avec le MPO en 1989. C'est la première entreprise privée à se voir confier en sous-traitance des activités de surveillance maritime. PAL s'est vu confier cette tâche du fait que l'ancien fournisseur de services, le ministère de la Défense nationale (MDN), a décidé de mettre à la retraite en 1990 ses avions de patrouille côtière CP-121 Tracker. Cela a obligé le MPO à s'adresser au secteur privé pour assurer ses besoins de surveillance maritime. Le marché actuel conclu avec PAL doit expirer en octobre 2004, mais le financement du programme du MPO a été majoré en décembre 2001 et sera maintenu au nouveau niveau au moins jusqu'en 2010.

Contrats

À l'instar de tous les marchés de l'État, c'est Travaux publics et Services gouvernementaux Canada qui est l'autorité contractante. Toutefois, PAL a également conclu un contrat avec le MPO, ce qui veut dire que le MPO exerce un contrôle direct sur les services fournis par PAL et les données qu'il recueille. Les vols de PAL ne sont pas considérés (par le MPO) comme des patrouilles de PAL, mais comme des patrouilles du MPO.

L'arrangement conclu en 1989 a été modifié après les attaques terroristes du 11 septembre 2001 contre les États-Unis. Le gouvernement fédéral a alors décidé de financer une Initiative nationale de sûreté maritime dans son budget de décembre 2001, autorisant le MPO à « augmenter la portée et la fréquence de ses vols de surveillance au-dessus des voies critiques d'accès à l'Amérique du Nord. Cela renforcera la capacité du Canada à déterminer les éventuelles menaces qui planent sur la marine et à y remédier ». Environ 60 millions \$ de dépenses ont été engagés sur cinq ans afin d'augmenter la collecte de renseignements maritimes et de protéger les ports canadiens et d'autres infrastructures essentielles¹.

Cela a permis au MPO d'augmenter l'utilisation des avions de PAL et d'intensifier la collecte de données au sujet des bateaux qui ne pratiquent pas la pêche comme les vraquiers, les navires de charge ainsi que les porte-conteneurs et les paquebots de croisière. Lorsque le contrat a fait l'objet d'un nouvel appel d'offres en janvier 2003, la nouvelle enveloppe de financement a été prolongée jusqu'en 2010. Transports Canada a expliqué le 22 janvier que le MPO « intensifiera la surveillance aérienne. L'accroissement du programme actuel de

¹ Ministère des Finances du Canada, « Budget 2001 – Améliorer la sécurité des Canadiens (également publié dans le Plan budgétaire au chapitre 5) ». Visionnable à l'adresse <http://www.fin.gc.ca/budget01/booklets/bksecf.htm>. Consulté le 2 juin 2003.

surveillance aérienne constitue, pour le gouvernement du Canada, un moyen efficace et rentable d'obtenir des renseignements sur les activités des navires [...] On accroîtra donc le nombre de patrouilles aériennes sur les deux côtes, à l'intérieur et au-delà de la limite de 200 milles au large du territoire canadien. En outre, les patrouilles pourront être améliorées, de manière à recueillir des renseignements à des fins de sûreté, en plus d'accroître les activités liées à l'application de la législation touchant les pêches, ainsi qu'à la détection de la pollution »².

Aéronefs

PAL utilise trois appareils King Air 200 entièrement équipés. Les trois avions effectuent environ 6 000 heures de vol par an. Ils sont à la disposition du MPO 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Chacun des avions possède un radar, un radar thermique à balayage frontal, un système de gestion des données, un système de vision nocturne et un potentiel de communications par satellite. Deux des avions de PAL sont capables de voler pendant 6,5 heures, alors qu'un autre a des réservoirs qui lui donnent un plus long rayon d'action, ce qui lui permet d'effectuer des missions d'environ 7,5 heures. Les appareils seront équipés de récepteurs de systèmes d'identification automatique (SIA) en 2003.

² Ministère des Transports du Canada, « Document d'information – Aperçu des nouveaux projets de sûreté maritime ». Annexé au document « Le gouvernement du Canada annonce une enveloppe pouvant s'élever à 172,5 millions de dollars pour le nouveau projet de sûreté maritime », Communiqué de presse GC001/03 (22 janvier 2003). Visionnable à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2003/03-gc001.htm>. Consulté le 2 juin 2003.

Les missions – Généralités

PAL ne considère pas l'armée comme un concurrent. En revanche, PAL fournit un service (l'application du droit maritime à l'échelle nationale) qui permet à la marine de concentrer ses maigres actifs sur d'autres tâches. Même si PAL ne peut pas procéder à des arraisonnements/arrestations, les membres du MPO qui se trouvent toujours à bord peuvent le faire. Personne à bord des avions de PAL n'est armé.

Le MPO établit régulièrement l'horaire des vols de PAL. Les avions participent en général à des missions de surveillance des pêches et de conservation, même si leur « présence » physique dans les régions éloignées a un effet de dissuasion étant donné que les capitaines des navires savent que les instances canadiennes les recherchent et sont au courant de leur présence. Les vols détectent également et identifient les cibles maritimes qui présentent de l'intérêt. Le 19 juillet 1999, par exemple, une patrouille de routine du MPO provenant de la Base des Forces canadiennes (BFC) Comox à Vancouver a décelé le premier navire de contrebande d'immigrants clandestins chinois au large des côtes de Colombie-Britannique.

Les Missions – Où, quels renseignements et pour qui

Les patrouilles du MPO sont menées par les avions de PAL le long du littoral de l'Atlantique et du Pacifique. Les avions sont basés sur la côte Est, mais l'un est exploité depuis la BFC Comox sur la côte Ouest du mois de juin au mois de septembre.

Selon Ken Penny, agent principal de programme au sein de la Direction de l'application des règlements du MPO, les patrouilles dans l'Atlantique ont lieu dans le sud depuis la frontière canado-

américaine jusqu'au tiers inférieur de la côte du Labrador dans le nord. À l'occasion, les patrouilles sont menées à partir du nord jusqu'à la région du détroit de Davis. Vers le large dans les limites de ce secteur, les patrouilles ont lieu jusqu'à la limite de la zone économique de 200 milles du Canada et, dans certains cas, au-delà. L'un des grands objectifs est de surveiller les activités des bateaux de pêche étrangers sur le nez et la queue du Grand Banc de Terre-Neuve et le long du cap Flemish. Du côté du Pacifique, les patrouilles ont lieu entre les frontières canado-américaines dans le nord et le sud. Généralement parlant, les patrouilles dans l'ouest ne dépassent pas plus de 50 à 60 milles marins vers le large³.

Pour l'essentiel, les avions consignent des données sur l'identité des navires (nom et immatriculation) ainsi que sur leur position, leur cap et leurs activités. Il arrive souvent qu'ils prennent des photos numériques. Ces avions recueillent régulièrement des données sur l'emplacement des icebergs et des mammifères marins, l'état des glaces et de l'environnement et les incidents de pollution.

Cela a pour objectif primordial de répondre aux besoins d'application des règlements sur les pêches du MPO, même si le MDN est un important utilisateur de ces données. On a déployé des efforts tout particuliers pour transmettre en temps réel les données au Service du Renseignement des Forces canadiennes sur les deux côtes pour que l'armée puisse se faire une idée précise des activités qui se déroulent le long des voies d'accès maritime au Canada. Les centres de surveillance et d'information opérationnelle maritimes des Forces canadiennes situés à la BFC Halifax et à la BFC Comox reçoivent les données par satellite du Centre d'information et de surveillance de PAL. Les besoins du MDN ont été intégrés dans les horaires des patrouilles. Les données de PAL sont également fournies à la Gendarmerie royale du Canada, à Citoyenneté et Immigration

³ Ken Penny, « DFO Air Surveillance Program », message électronique adressé à Grant Dawson (le mardi 3 juin 2003).

Canada, de même qu'au Service de l'environnement atmosphérique en fonction de leurs besoins (ce qui n'est pas fréquent).

Les missions – Limites

Durant l'élaboration de l'Initiative nationale de sûreté maritime, le MPO a proposé trois solutions pour améliorer la sûreté maritime. Toutefois, le financement n'a suffi qu'à l'amélioration de la structure des programmes existants du MPO. Même si d'autres avantages de sûreté en sont découlés, cela a autorisé la couverture à temps partiel de la côte Ouest et une couverture insuffisante des régions nordiques de la côte Est.

Immatriculation et délivrance de permis aux navires au Canada

Cette annexe analyse l'immatriculation des navires au Canada et la délivrance de permis⁴.

Immatriculation

Cette pratique tombe sous le coup de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC). La version de 1987 de cette loi a été révisée et actualisée en 2001. La nouvelle loi a reçu la sanction royale en novembre 2001, mais n'était pas encore entrée en vigueur au 2 juillet 2003, parce que Transports Canada s'occupe d'établir les règlements obligatoires⁵.

En vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, tout navire commercial ou de plaisance d'une jauge brute d'au moins 15 tonnes (ce qui équivaut à peu près à un bâtiment de 12 mètres) doit être immatriculé auprès de Transports Canada. En général, le propriétaire du navire doit être de nationalité canadienne. Le chiffre de « 15 tonnes » est un chiffre arbitraire généralement accepté dans l'industrie, et qui passe pour une ligne de démarcation juste entre les navires qui doivent être immatriculés et ceux qui doivent obtenir un permis.

⁴ Voir Transports Canada, Comment immatriculer un navire ou une embarcation au Canada, (février 2000).

⁵ David Johansen, « Projet de loi C-14 – La Loi sur la marine marchande du Canada de 2001 », Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, résumé législatif LS-393F (Ottawa, mai 2001).

La LMMC de 2001 obligera les navires commerciaux dont la jauge brute est inférieure à 15 tonnes à être immatriculés auprès de Transports Canada. Actuellement, l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) délivre des permis à ces navires pour le compte de Transports Canada.

L'immatriculation diffère de la délivrance de permis en ce sens qu'elle procure un titre légal et qu'elle confère aux navires un nom et un numéro qui leur sont propres. Les navires dont la jauge est égale ou inférieure à 15 tonnes peuvent être immatriculés pour bénéficier de ces avantages, même si cela n'est pas obligatoire.

Les navires immatriculés reçoivent un certificat d'immatriculation qui doit être renouvelé régulièrement. Ce certificat doit se trouver à bord du navire en permanence.

Délivrance de permis

La plupart des navires non immatriculés qui sont principalement entretenus ou exploités au Canada doivent se procurer un permis de petit bâtiment auprès de l'ADRC. Des permis sont exigés :

- des navires commerciaux dont la jauge brute ne dépasse pas 15 tonnes (comme nous l'avons vu, cela est en cours de modification);
- des embarcations de plaisance dont la jauge brute ne dépasse pas 15 tonnes et qui sont équipées d'un moteur de 7,5 kW ou de plus d'un moteur, dont la puissance globale est égale ou supérieure à 7,5 kW.

Cette prescription s'applique aux motomarines. Les bâtiments qui ont un moteur moins puissant peuvent également demander un permis.

L'immatriculation ou l'obtention d'un permis n'est pas exigée des navires immatriculés dans un autre pays, des véhicules amphibies pour lesquels il faut obtenir un permis d'automobile provincial, des navires des Forces canadiennes et des embarcations de sauvetage.

La procédure d'immatriculation des navires et de délivrance de permis est la même à travers tout le Canada.

Lois fédérales relatives aux ports

Voici la liste des lois fédérales relatives aux ports. Ces lois sont au nombre de 51, selon les Lois et règlements codifiés du Canada révisés en date du 31 décembre 2002 :

1. Loi maritime du Canada
2. Loi sur la marine marchande du Canada
3. Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec
4. Loi de 1986 sur les opérations portuaires
5. Loi de 1994 sur les opérations portuaires de la côte ouest
6. Loi de 1995 sur les opérations portuaires de la côte ouest
7. Loi sur la responsabilité en matière maritime
8. Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
9. Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces
10. Loi sur les transports au Canada
11. Loi sur la protection des renseignements personnels
12. Loi sur les commissions portuaires
13. Loi sur l'accès à l'information
14. Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôts
15. Loi sur l'assurance maritime
16. Loi sur la santé des animaux
17. Loi canadienne sur l'évaluation environnementale
18. Loi sur les armes à feu
19. Loi sur les Conventions de Genève
20. Code criminel

21. Loi sur la manutention des grains en Colombie-Britannique
22. Loi sur les parcs nationaux du Canada
23. Loi sur le cabotage
24. Loi sur la protection des végétaux
25. Loi sur la manutention des grains à Prince Rupert
26. Loi sur la rémunération du secteur public
27. Loi sur la protection des eaux navigables
28. Loi sur la quarantaine
29. Loi sur le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent
30. Loi sur les paiements de transition du grain de l'Ouest
31. Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
32. Loi sur l'administration de l'énergie
33. Loi sur l'accise
34. Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales
35. Code canadien du travail
36. Loi sur les pensions
37. Loi sur le pilotage
38. Loi sur la pension de la fonction publique
39. Loi sur l'Administration du pont Blue Water
40. Loi sur les ports de pêche et de plaisance
41. Loi sur la défense nationale
42. Loi sur les marques de commerce
43. Loi sur la protection des pêches côtières
44. Loi sur l'indemnisation des marins marchands
45. Loi sur la Société canadienne des postes
46. Loi de mise en œuvre du Traité d'interdiction complète des essais nucléaires [non en vigueur]

- 47. Loi sur les licences d'importation et d'exportation
- 48. Loi de l'impôt sur le revenu
- 49. Loi sur le règlement des revendications des autochtones de la Baie James et du Nord québécois
- 50. Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes
- 51. Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada-Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers

Les 10 principaux ports canadiens, selon le tonnage manutentionné

Voici la liste des 10 principaux ports canadiens classés selon le tonnage manutentionné en 2002.

	Total en 2001	Total en 2002	Taux de variation
Vancouver	37 825	33 297	-12,0
Come-By-Chance	7 966	16 445	106,4
Saint John	12 394	12 871	3,8
Sept-Îles / Pointe-Noire	9 479	8 602	-9,3
Montréal / Contrecoeur	9 032	8 444	-6,5
Québec / Lévis	6 738	403	9,9
Port Hawkesbury	11 580	6 917	-40,3
Terre-Neuve -zone extracôtière	3 676	6 721	82,8
Port-Cartier	3 828	6 627	73,1
Halifax	6 869	6 041	-12,1
Fraser River	5 536	5 882	6,3
Nanticoke	6 041	5 848	-3,2
Hamilton	3 618	4 104	13,4
Thunder Bay	3 317	3 262	-1,6
Howe Sound	2 604	2 439	-6,3
Port-Alfred	1 895	2 172	14,6
Baie-Comeau	1 990	1 852	-7,0
Sault-Ste-Marie	1 648	1 755	6,5
Sorel	2 209	1 728	-21,8
Windsor (Ont.)	1 964	1 708	-13,0
Sous-total	140 209	144 118	2,8
Autres ports	40 751	37 093	-9,0
Total global	180 961	181 211	0,1

Les 10 principaux ports autres que nord-américains faisant affaire avec le Canada, selon le tonnage expédié

Voici la liste des 10 principaux ports autres que nord-américains qui font affaire avec le Canada, selon le tonnage expédié.

Veillez prendre note que le tableau ci-dessous ne tient pas compte des expéditions des pays (comme la Norvège et le Royaume-Uni) qui n'ont pas fourni à Statistique Canada le détail complet, par port, de leur commerce maritime avec le Canada. Comme ce tableau porte sur le commerce avec des ports autres que nord-américains, il ne tient pas compte non plus des grands ports des États-Unis.

Port autre que nord-américain	Tonnage expédié en 2002
Rotterdam	8 357 193 859,00
Anvers	4 755 576 340,00
Tokyo-Yokohama	3 990 450 509,00
Arzew (Algérie)	3 589 894 617,00
Kaohsiung (Taiwan)	2 660 733 133,00
Pohang (Corée du Sud)	2 499 309 268,00
Hambourg	2 451 720 366,00
Puerto Bolivar (Colombie)	1 943 356 000,00
Puerto La Cruz (Venezuela)	1 820 824 120,00
Port Talbot (Royaume-Uni)	1 766 573 000,00
Ras Tanura (Arabie saoudite)	1 730 077 446,00
Chiba (Japon)	1 675 253 864,00

Les 10 principales marchandises expédiées depuis des ports étrangers aux 10 plus grands ports du Canada

L'annexe suivante dresse la liste des 10 principales marchandises expédiées depuis des ports étrangers en 2001 et qui ont été débarquées aux 10 plus grands ports du Canada.

Ce document fait ressortir la grande variété de marchandises importées au Canada et démontre en outre à quel point le commerce régional, comme les envois de charbon depuis les États-Unis à destination de Nanticoke, en Ontario, peut avoir une influence importante sur le total des expéditions internationales d'un port.

Il convient de souligner que ces données ne correspondent qu'à un moment dans le temps et qu'on ne peut les appliquer à d'autres années.

Notes interprétatives :

Les ports sont classés par ordre décroissant de leur volume de cargaisons internationales. Les 10 marchandises principales sont classées par ordre décroissant de poids.

Le total apparaissant au bas de la liste relative à chaque port représente la quantité totale de marchandises expédiées depuis des ports étrangers, mais non l'activité globale du port canadien puisque ce nombre ne tient pas compte des chargements étrangers ni des chargements et des déchargements intérieurs. En plus, chaque liste n'énumère que les 10 marchandises les plus importantes, le total comprenant les quantités reçues de toutes les marchandises principales.

**Les 10 principales marchandises expédiées depuis des
ports étrangers aux 10 plus grands ports du Canada**

Nanticoke (Ontario)	Tonnes métriques (réel)
Charbon	11 396 999
Minerais de fer et leurs concentrés	2 377 533
Autres minéraux non métalliques	105 218
Autres produits minéraux non métalliques	28 106
Essence et carburéacteur	7 072
Non disponible	0
Coke de charbon et coke de pétrole	0
Pétrole brut	0
Mazout	0
Déchets et débris de métaux	0
Autres produits raffinés du pétrole et du charbon	0
Total pour Nanticoke	13 914 929

Saint John (Nouveau-Brunswick)	Tonnes métriques (réel)
Pétrole brut	10 457 857
Mazout	1 307 955
Autres produits chimiques de base	533 529
Essence et carburéacteur	106 784
Aliments pour animaux, paille céréalière, œufs et autres produits animaux	17 563
Graisses huiles et farines animales ou végétales	11 267
Pâte de bois	6 419
Produits de la minoterie et leurs préparations, produits de boulangerie	6 225
Sucre	4 946
Autres produits manufacturés et produits divers	4 448
Total pour Saint John	12 475 465

Montréal / Contrecoeur (Québec)	Tonnes métriques (réel)
Autres produits manufacturés et produits divers	1 598 481
Essence et carburéacteur	1 157 848
Minerais de fer et leurs concentrés	756 633
Sucre	631 125
Engrais (à l'exception du carbonate de potassium)	590 253
Mazout	585 918
Autres produits chimiques de base	502 098
Articles en métal commun	428 916
Minerais de cuivre et leurs concentrés	416 690
Autres produits minéraux non métalliques	374 674
Total pour Montréal / Contrecoeur	9 712 057

Québec / Lévis (Québec)	Tonnes métriques (réel)
Pétrole brut	7 201 114
Essence et carburéacteur	503 567
Minerais de fer et leurs concentrés	339 988
Mazout	246 394
Maïs	198 577
Autres produits chimiques de base	193 496
Alumine	153 358
Autres graines oléagineuses et noix et autres produits agricoles	98 485
Autres produits raffinés du pétrole et du charbon	84 453
Autres minerais métalliques et leurs concentrés	79 077
Total pour Québec / Lévis	9 393 442

**Les 10 principales marchandises expédiées depuis des
ports étrangers aux 10 plus grands ports du Canada**

Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse)	Tonnes métriques (réel)
Pétrole brut	6 860 105
Essence et carburéacteur	1 256 393
Charbon	857 018
Autres minéraux non métalliques	126 577
Mazout	86 848
Autres produits chimiques de base	79 360
Autres produits raffinés du pétrole et du charbon	62 084
Coke de charbon et coke de pétrole	49 689
Non disponible	0
Sel	0
Total pour Port Hawkesbury	9 378 073

Vancouver (Colombie-Britannique)	Tonnes métriques (réel)
Autres produits manufacturés et produits divers	1 301 616
Essence et carburéacteur	769 840
Mazout	530 259
Articles en métal commun	428 569
Sel	395 886
Plastique et caoutchouc	307 002
Autres minerais métalliques et leurs concentrés	296 646
Autres produits chimiques de base	249 516
Machines	210 165
Fer et acier – primaire ou semi-ouvré	210 122
Total pour Vancouver	6 634 029

Halifax (Nouvelle-Écosse)	Tonnes métriques (réel)
Pétrole brut	3 612 937
Mazout	356 787
Autres produits manufacturés et produits divers	346 581
Machines	233 814
Produits des industries alimentaires (non classés ailleurs)	203 979
Autres produits chimiques de base	191 541
Autres produits minéraux non métalliques	183 715
Plastique et caoutchouc	149 206
Boissons alcoolisées et sans alcool	131 393
Véhicules ainsi que pièces et accessoires	79 666
Total pour Halifax	6 106 978

Come-By-Chance (Terre-Neuve-et-Labrador)	Tonnes métriques (réel)
Crude petroleum	4 082 196
Mazout	522 403
Autres produits chimiques de base	161 123
Essence et carburéacteur	100 483
Autres produits raffinés du pétrole et du charbon	39 376
Non disponible	0
Soufre	0
Total pour Come-By-Chance	4 905 581

**Les 10 principales marchandises expédiées depuis des
ports étrangers aux 10 plus grands ports du Canada**

Port-Cartier (Québec)	Tonnes métriques (réel)
Autres graines oléagineuses et noix et autres produits agricoles	818 050
Blé	488 840
Coke de charbon et coke de pétrole	157 027
Maïs	49 235
Autres minéraux non métalliques	43 990
Mazout	17 400
Non disponible	0
Minerais de fer et leurs concentrés	0
Calcaire	0
Autres produits chimiques de base	0
Total pour Port-Cartier	1 574 542

Sept-Îles / Pointe-Noire (Québec)	Tonnes métriques (réel)
Alumine	411 767
Coke de charbon et coke de pétrole	334 776
Autres minéraux non métalliques	134 980
Charbon	38 678
Mazout	35 091
Autres produits raffinés du pétrole et du charbon	25 032
Minerais de fer et leurs concentrés	21 150
Articles en métal commun	5 711
Autres produits manufacturés et produits divers	4 338
Fer et acier – primaire ou semi-ouvré	1 558
Total pour Sept-Îles/Pointe-Noire	1 014 719

Flotte de la Garde côtière canadienne

Liste des navires en activité et en disponibilité

Les navires en activité répertoriés ci-dessous sont utilisés par le personnel de la Garde côtière canadienne. Les gros et petits navires mis en disponibilité sont répertoriés à la fin de la liste. Ils font partie de la flotte de la GCC, mais ne naviguent pas et aucun budget ni aucun équipage ne leur est rattaché. Ils pourraient faire l'objet d'une liquidation, d'une mise en réserve pour remplacement d'autres navires en cas de panne ou d'une mise hors service pour maintenance.

Les petits navires répertoriés comme navires du Collège de la Garde côtière canadienne font partie de la liste des navires mis en disponibilité car ils sont utilisés à des fins d'instruction par le Collège.

La liste ne comprend pas les navires transférés aux biens de la Couronne pour déclassement.

Flotte de la Garde côtière canadienne

Liste des navires en activité et en disponibilité

Navire	Type	Année de construction	Longueur (m)	Port d'attache
Gros navires				
LOUIS S. ST-LAURENT	Brise-glace lourd du golfe	1969	119,6	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
TERRY FOX	Brise-glace lourd du golfe / remorqueur de ravitaillement	1983	88,0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
HENRY LARSEN	Brise-glace moyen du golfe/fleuve	1987	99,8	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
DES GROSEILLIERS		1982	98,2	Québec (Québec)
PIERRE RADISSON		1978	98,2	Québec (Québec)
ANN HARVEY	Brise-glace léger/gros navire annexe/d'aide à la navigation	1987	83,0	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
EDWARD CORNWALLIS		1986	83,0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
SIR WILLIAM ALEXANDER		1987	83,0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
MARTHA L. BLACK		1986	83,0	Québec (Québec)
GEORGE R. PEARKES		1986	83,0	Québec (Québec)
SIR WILFRID LAURIER		1986	83,0	Victoria (Colombie-Britannique)
J.E. BERNIER		1967	70,7	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)

ANNEXE IX

GRIFFON		1970	71,3	Prescott (Ontario)
EARL GREY	Brise-glace légers/navires annexes moyens/d'aide à la navigation	1986	69,7	Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)
SAMUEL RISLEY		1985	69,7	Parry Sound (Ontario)
TRACY		1968	55,3	Sorel (Québec)
SIMCOE		1962	54,6	Prescott (Ontario)
BARTLETT		1969	57,7	Victoria (Colombie-Britannique)
SIR WILFRED GRENFELL	Cotre hauturier polyvalent renforcé pour les glaces	1987	68,5	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
LEONARD J. COWLEY		1984	72,0	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
CAPE ROGER	Navire patrouilleur hauturier polyvalent	1977	62,5	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
GORDON REID	Cotre patrouilleur intermédiaire polyvalent	1990	50,0	Victoria (Colombie-Britannique)
TANU		1968	50,1	Patricia Bay (Colombie-Britannique)
TELEOST	Navire hauturier de recherche sur les pêches	1988	63,0	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
WILFRED TEMPLEMAN		1981	50,3	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
ALFRED NEEDLER		1982	50,3	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
W.E. RICKER		1978	58,0	Nanaimo (Colombie-Britannique)

HUDSON	Navire hauturier de recherche scientifique/hydrographique	1963	90,4	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
JOHN P. TULLY		1985	68,9	Patricia Bay (Colombie-Britannique)
MATTHEW	Navire côtier de recherche scientifique/hydrographique	1990	50,3	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
LIMNOS		1968	44,8	Burlington (Ontario)
VECTOR		1967	39,7	Patricia Bay (Colombie-Britannique)
F.C.G. SMITH	Navire multicoque de recherche scientifique/hydrographique	1985	34,8	Québec (Québec)
LOUISBOURG	Cotre patrouilleur intermédiaire polyvalent	1977	37,8	Gaspé (Québec)
E.P. LE QUÉBÉCOIS		1968	28,3	Sept-Iles (Québec)
ARROW POST		1991	29,0	Prince Rupert (Colombie-Britannique)
ECKALOO	Navire annexe spécial de rivière/d'aide à la navigation	1988	49,0	Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
DUMIT		1979	48,8	Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
NAHIDIK		1974	53,4	Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
NAMAO	Petit navire annexe/d'aide à la navigation	1975	33,6	Selkirk (Manitoba)

Petits navires				
PARTRIDGE ISLAND	Petit navire d'aide à la navigation	1985	23.0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
ÎLE DES BARQUES		1985	23.0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
ÎLE SAINT-OURS		1986	23.0	Sorel (Québec)
CARIBOU ISLE		1985	23.0	Sault Sainte-Marie (Ontario)
COVE ISLE		1980	20.0	Parry Sound (Ontario)
GULL ISLE		1980	20.0	Amherstburg (Ontario)
TRAVERSE		1998	19.8	Kenora (Ontario)
TSEKOA II	Aéroglesseur	1984	26.7	Victoria (Colombie-Britannique)
SIPU MUIN		1998	28.5	Trois-Rivières (Québec)
WABAN-AKI		1987	24.5	Trois-Rivières (Québec)
SIYAY		1998	28.5	Sea Island (Colombie-Britannique)
FREDERICK G. CREED	Navire multicoque de recherche scientifique/hydrographique	1988	20.4	Rimouski (Québec)
GC-03		1973	18.5	Sorel (Québec)
SHAMOOK	Navire semi-hauturier de recherche sur les pêches	1975	24.9	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
6C-4828		1986	12.8	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
NAVICULA		1968	19.8	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
J.L. HART		1974	19.8	Saint Andrew's (Nouveau-Brunswick)

OPILIO		1989	18.2	Shippagan (Nouveau-Brunswick)
PANDALUS III		1986	12.8	Saint Andrew's (Nouveau-Brunswick)
CALANUS II		1991	19.9	Rimouski (Québec)
SHARK		1971	16.0	Burlington (Ontario)
NEOCALIGUS		1989	18.8	Nanaimo (Colombie-Britannique)
REVISOR	Navire semi-hauturier de recherche scientifique/hydrographique	1969	11.1	Patricia Bay (Colombie-Britannique)
CUMELLA	Cotre multicoque polyvalent	1983	23.2	Grand Manaan (Nouveau-Brunswick)
ISLE ROUGE		1980	21.6	Tadoussac (Québec)
ADVENT		1972	23.5	Cobourg (Ontario)
CAPE HURD		1982	21.3	Goderich (Ontario)
ATLIN POST		1975	19.8	Patricia Bay (Colombie-Britannique)
KITIMAT II		1974	19.8	Prince Rupert (Colombie-Britannique)
SOOKE POST		1973	19.8	Port Hardy (Colombie-Britannique)
POINT HENRY		1980	20.5	Prince Rupert (Colombie-Britannique)
POINT RACE		1982	21.6	Campbell River (Colombie-Britannique)

A.H. CHEVARIE	Navire de patrouille semi-hauturier polyvalent	1978	12,8	Summerside (Île-du-Prince-Édouard)
AQUARIEL		1985	12,9	Antigonish (Nouvelle-Écosse)
ARCADIE		1990	12,8	Caraquet (Nouveau-Brunswick)
CAPE LIGHT		2001	14,6	Clark's Harbour (Nouvelle-Écosse)
GELIGET		2003	14,9	Clark's Harbour (Nouvelle-Écosse)
HARP	Petit cotre polyvalent renforcé pour les glaces	1986	24,5	St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador)
W.G. GEORGE	Bateau de sauvetage polyvalent à long rayon d'action	1994	15,8	Burgeo (Terre-Neuve-et-Labrador)
W. JACKMAN		1994	15,8	Burin (Terre-Neuve-et-Labrador)
COURTENAY BAY		1994	15,8	Saint John (Nouveau-Brunswick)
BICKERTON		1989	16,3	Bickerton East (Nouvelle-Écosse)
SAMBRO		1996	16,3	Sambro (Nouvelle-Écosse)
CLARK'S HARBOUR		1996	15,8	Clark's Harbour (Nouvelle-Écosse)
SPINDRIFT		1992	15,8	Louisbourg (Nouvelle-Écosse)

SPRAY		1994	15,8	Shippagan (Nouveau-Brunswick)
WESTPORT		1997	15,8	Westport (Nouvelle-Écosse)
CAP AUX MEULES		1996	15,8	Cap-aux-Meules (Québec)
CAPE MERCY		2000	14,6	Port Dover (Ontario)
CAPE FOX		2003	14,6	Allan's Cove (Terre-Neuve-et-Labrador)
CAPE NORMAN		2003	14,6	Port-aux-Choix (Terre-Neuve-et-Labrador)
CAPE STORM		2003	14,6	Tobermory (Ontario)
THUNDER CAPE		2000	14,6	Meaford (Ontario)
CAPE LAMBTON	Bateau de sauvetage polyvalent à rayon d'action intermédiaire	2001	14,6	Thunder Bay (Ontario)
CGR 100		1986	14,0	Port Weller (Ontario)
CAPE ST JAMES		1999	14,6	Bamfield (Colombie-Britannique)
CAPE SUTIL		1998	14,6	Port Hardy (Colombie-Britannique)
CAPE CALVERT		2000	14,6	Tofino (Colombie-Britannique)
SOURIS		1985	13,5	Souris (Île-du-Prince-Édouard)
TOBERMORY		1973	13,5	Tobermory (Ontario)
KESTREL	Bateau de sauvetage polyvalent	1969	13,5	French Creek (Colombie-Britannique)

Petits navires				
STERNE	Petite embarcation de service polyvalente	1987	12,4	Québec (Québec)
BITTERN		1982	12,4	Kingston (Ontario)
SORA		1982	12,5	Amherstburg (Ontario)
CCG 119		1973	12,3	Prescott (Ontario)
OSPREY		1986	12,4	Kitsilano (Colombie-Britannique)
MALLARD		1985	12,4	Powell River (Colombie-Britannique)
SKUA		1986	12,4	Ganges (Colombie-Britannique)
GROS NAVIRES EN DISPONIBILITÉ				
PROVOS WALLIS	Navire intermédiaire d'aide à la navigation renforcé pour les glaces	1969	63,8	Saint John (Nouveau-Brunswick)
PARIZEAU	Navire hauturier de recherche scientifique/hydrographique	197	64,3	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
CYGNUS	Cotre hauturier polyvalent renforcé pour les glaces	1982	63,0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
2002-02 (ex SIR JOHN FRANKLI	Brise-glace intermédiaire du golfe/fleuve	1979	98,2	Québec (Québec)
TEMBAH	Navire annexe spécial de rivière/d'aide à la navigation	1963	37,5	Hay River (Territoires du Nord-Ouest)

LOUIS M. LAUZIER	Navire côtier de recherche scientifique/hydrographique	1976	37,1	Burlington (Ontario)
PETITS NAVIRES EN DISPONIBILITÉ				
CG 141 standby vessel	Bateau de sauvetage polyvalent	1975	13,5	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
WESTFORT		1973	13,5	Thunder Bay (Ontario)
CG 106 (ex PORT HARDY)		1969	13,5	Port Hardy (Colombie-Britannique)
TOFINO		1970	13,5	Tofino (Colombie-Britannique)
HOWE POINT		1989	12,8	Souris (Île-du-Prince-Édouard)
NORTH BAR		1987	12,9	Yarmouth (Nouvelle-Écosse)
DENIS RIVERIN		1984	12,8	Prêté à l'Université Laval
TUEBOR		1985	12,9	Mont-Joli (Québec)
2001-08 (ex TUCHO MARINER)		1991	14,6	Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
OTTER BAY		1992	13,4	Victoria (Colombie-Britannique)
CAP ROZIER	Bateau de sauvetage polyvalent	2003	14,6	Québec (Québec)
CAP DE RABAST	à rayon d'action intermédiaire	2003	14,6	Québec (Québec)
WAUBUNO	Petite embarcation de service polyvalente	1972	12,3	Gimli (Manitoba)
CG-045	Aéroglysieur	1969	14,8	Richmond (Colombie-Britannique)

ANNEXE IX

FRANK M. WESTON	Navire d'instruction du Collège de la Garde côtière canadienne	1985	13,8	Sydney (Nouvelle-Écosse)
CAP GOELAND		1985	13,4	Sydney (Nouvelle-Écosse)
CG 117		1975	13,4	Sydney (Nouvelle-Écosse)
CG 118		1975	13,4	Sydney (Nouvelle-Écosse)

	En activité	En disponibilité	Total de l'inventaire
Gros navires	40	6	46
Petits navires	68	18	86
Total	108	24	132

Biens du gouvernement et du secteur privé engagés dans des opérations maritimes de surveillance et de recherche et sauvetage

– Partie 1 –

Surveillance maritime

La première partie de cette annexe comprend une liste des biens canadiens utilisés dans les opérations de surveillance maritime. Cette partie débute par un exposé sur les engagements actuels du ministère de la Défense nationale (MDN) et par une liste des aéronefs de patrouille des Forces canadiennes (FC) et de la totalité de sa flotte. Elle continue par un examen des plans de remplacement des navires de la garde côtière canadienne (GCC) et des plans d'application des lois par la GCC. Une liste des hélicoptères et des avions sous contrat est également donnée. La dernière partie comprend une liste des navires de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et des aéronefs de surveillance maritime appartenant à Provincial Airlines Limited (qui est une compagnie privée).

Engagements du MDN en matière de surveillance maritime :

Les FC et le ministère des Pêches et Océans du Canada (MPO) ont signé un protocole d'accord concernant la surveillance maritime. Ce protocole indique que les FC et le MPO doivent une fois l'an négocier

le nombre d'heures de navigation maritime ou aérienne devant être effectuées par les militaires à des fins de patrouille côtière. Les FC ont effectué 720 heures de vol en 2001 et 2002, mais les obligations opérationnelles ont entraîné une réduction de ce nombre à 580 heures en 2002 et 2003. En 2003 et 2004, les FC ont effectué 155 jours de navigation maritime gratuits pour le MPO (125 jours sur la côte est et 30 jours sur la côte ouest).

Il n'est pas dans la politique des FC de toujours avoir un navire en patrouille dans les eaux territoriales du Canada. Mais lorsqu'il est en mer, chaque navire des FC doit signaler toute découverte à son quartier général des Forces maritimes de l'Atlantique ou du Pacifique. Ces renseignements sont intégrés au tableau de la situation maritime qui est mis à jour par la marine et qui peut être consulté par les autres ministères fédéraux et par les alliés du Canada. Le quartier général des forces maritimes de l'Atlantique et celui du Pacifique maintiennent par ailleurs un navire de garde prêt à toute intervention. En cas d'imprévu, ce navire peut intervenir avec un préavis de huit heures. Il peut dans certains cas être en route en 30 minutes.

Flotte de la marine :

Destroyers de la classe Iroquois : Ces destroyers sont des navires porte-hélicoptères. Au début des années 90, les destroyers ont été modernisés pour jouer un rôle de défense de zone. Ils ont acquis les capacités d'autodéfense, de communication et de détection nécessaires pour servir de navires de « commande et de contrôle ».

Les destroyers peuvent atteindre une vitesse de 27 à 29 nœuds. Le principal armement antiaérien de cette classe de navires comprend un ensemble de 29 missiles surface-air à lancement vertical, un canon

à tir rapide de 76 mm et un système de défense rapprochée Phalanx de 20 mm. Ces navires sont également dotés de mitrailleuses de 12,7 mm. Leur armement de lutte anti-sous-marine comprend deux hélicoptères porte-torpilles et 6 torpilles lancées à partir du navire. Leur armement défensif comprend des leurres Shield lancés par tube, des paillettes, des fusées, des leurres déportés, des leurres de torpille et un radar.

Les navires de cette classe sont les suivants :

NCSM IROQUOIS
NCSM ATHABASKAN
NCSM ALGONQUIN
NCSM HURON

Frégates de la classe Halifax : À la fin des années 80, après plusieurs décennies au service de la lutte anti-sous-marine, les navires de la classe Halifax ont été modernisés pour que leur rôle et leur polyvalence soient élargis. Les modifications apportées permettent à ces navires d'être déployés individuellement ou au sein d'un groupe opérationnel n'importe où dans le monde.

Les navires de la classe Halifax peuvent atteindre une vitesse de 29 à 30 nœuds. Le principal armement de ces navires est constitué de missiles surface-surface à longue portée Harpoon, de missiles surface-air Sea Sparrow, d'un canon à tir rapide Bofors de 57 mm, d'un système de défense rapprochée Phalanx de 20 mm, de torpilles autoguidée de lutte anti-sous-marine et de mitrailleuses. L'armement défensif comprend un supprimeur de signature infrarouge, des leurres Shield, des paillettes, des fusées, un leurre acoustique remorqué et des dispositifs de brouillage radar et sonar. L'hélicoptère porte-torpilles embarqué permet à ces navires d'augmenter leur plage d'efficacité opérationnelle.

Les navires de la classe Halifax ne sont cependant pas disponibles toute l'année. Le rapport du vérificateur général du Canada de 2001 indique que « la durée d'entretien correctif et préventif prévue pour les navires de la classe Halifax est en principe de 12 semaines par année. Mais elle a été de 6,1 semaines en 1997, de 7,8 semaines en 1998 et de 8,7 en 1999 ».

Les navires de cette classe sont les suivants :

NCSM CALGARY
NCSM CHARLOTTETOWN
NCSM FREDERICTON
NCSM HALIFAX
NCSM MONTRÉAL
NCSM OTTAWA
NCSM REGINA
NCSM ST-JOHNS
NCSM TORONTO
NCSM VANCOUVER
NCSM VILLE DE QUÉBEC
NCSM WINNIPEG

Pétroliers ravitailleurs d'escadre de la classe Protecteur : Ces navires sont chargés de ravitailler les groupes opérationnels navals en aliments, munitions, carburant, pièces détachées et autres fournitures. Ils sont par ailleurs dotés d'installations médicales et dentaires plus importantes que celles des frégates et des destroyers. Les navires de la classe Protecteur ont des capacités de transport de troupe limitées, mais peuvent transporter des véhicules, des péniches de débarquement, et jusqu'à trois hélicoptères intermédiaires ou lourds. Ils peuvent transporter 14 590 tonnes de carburant ordinaire, 400 tonnes de carburant aviation, 1 000 tonnes de cargaison sèche et 1 250 tonnes de munitions.

Les navires de la classe Protecteur peuvent atteindre une vitesse de 21 nœuds. Ils sont dotés de deux systèmes de défense rapprochée Phalanx de 20 mm et de six mitrailleuses de 12,7 mm. Leur armement défensif comprend des paillettes et un radar.

Les navires de cette classe sont les suivants :

NCSM Protecteur

NCSM Preserver

Navires de la classe Kingston : La Marine possède 12 navires de défense côtière de la classe Kingston. Ces navires peuvent être équipés pour les levés de fonds marins, l'inspection des objets situés sur les fonds marins et le dragage de mines. Les navires de la classe Kingston sont utilisés par des équipages constitués surtout de réservistes de la Marine et, d'après le site Internet du MDN, sont destinés à servir de plate-forme de surveillance et de patrouille côtière.

Les navires de la classe Kingston peuvent atteindre une vitesse de 15 nœuds. Ils sont armés d'un canon Bofors de 40 mm et de deux mitrailleuses. Six de ces navires sont utilisés sur chaque côte, deux étant disponibles de manière prolongée grâce à une rotation régulière.

Ces navires sont souvent en patrouille et ont une fonction de présence inestimable, mais leur capacité de faire respecter la loi est limitée. Le capitaine de Marine (à la retraite) John Dewar a affirmé au Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la Défense nationale que ces navires « permettent d'effectuer du bon travail actuellement » mais que « par mer agitée, ils ne se déplacent pas très vite et ne sont pas particulièrement confortables ». Il a ajouté qu'« on n'avait pas

forcément envie de procéder à des opérations d'arraisonnement à partir de ces navires, mais qu'il fallait bien le faire quand même ».

Les navires de cette classe sont les suivants :

NCSM KINGSTON
NCSM GLACE BAY
NCSM NANAIMO
NCSM EDMONTON
NCSM SHAWINIGAN
NCSM WHITEHORSE
NCSM YELLOWKNIFE
NCSM GOOSE BAY
NCSM MONCTON
NCSM SASKATOON
NCSM BRANDON
NCSM SUMMERSIDE

Sous-marins de la classe Victoria : En 1998, le Canada a acquis quatre sous-marins de la Royal Navy. Ces navires à propulsion classique sont dotés de systèmes d'hydrodynamique et de mécanique navale sophistiqués. Les sous-marins de la classe Victoria sont bien adaptés aux missions de sécurité côtière comme celles liées à l'application de la loi, à l'immigration, à la pêche maritime et aux patrouilles de protection de l'environnement.

Ces sous-marins peuvent atteindre une vitesse de 12 nœuds en surface, 20 nœuds en plongée et 12 nœuds à profondeur de « snorkel » (tube d'alimentation en air). Ils peuvent plonger à plus de 200 mètres. Ces sous-marins sont dotés de 6 tubes lance-torpilles et peuvent transporter 18 torpilles contre navires de surface et anti-sous-marines autoguidées. Ils sont également dotés de leurres

acoustiques à « bulle » pouvant tromper les navires utilisant un radar.

Les navires de cette classe sont les suivants :

NCSM VICTORIA
NCSM WINDSOR
NCSM CHICOUTIMI
NCSM CORNERBROOK

Notons cependant qu'aucun de ces sous-marins n'était opérationnel en automne 2003. Le VICTORIA est arrivé à la BFC Esquimalt. Il ne devrait pas être techniquement prêt à utiliser son armement avant la fin de 2004. Le CORNER BROOK est utilisé près de Halifax comme matériel d'instruction de qualification et sa canadianisation doit commencer à Halifax au début de 2004. La canadianisation du WINDSOR est presque terminée et les essais en mer de ce sous-marin doivent commencer en janvier 2004. Il sera opérationnel plus tard la même année. Le CHICOUTIMI porte encore le nom officiel de HMS UPHOLDER. Il est dans sa dernière phase de remise en service en Grande Bretagne et doit être réceptionné et amené au Canada au printemps de 2004.

Aéronefs de patrouille maritime de la force aérienne :

Avions de patrouille à grand rayon d'action CP-140 Aurora : La marine utilise le CP-140 Aurora comme plate-forme pour missions multiples de reconnaissance et de lutte anti-sous-marine. Les FC ont reçu leur premier CP-140 Aurora en 1980 et en possèdent actuellement 18. L'Aurora peut atteindre une vitesse de 750 km/h et son rayon d'action est de 9 266 km à 648 km/h. Il est doté de systèmes de surveillance électroniques complexes et peut patrouiller à basse et

haute altitude. Ses systèmes de surveillance comprennent un radar infrarouge à balayage frontal (FLIR), des bouées acoustiques, un détecteur d'anomalie magnétique, une caméra fixe de 70 mm, des jumelles gyrostabilisées, une caméra de poing et des lunettes de vision nocturne.

Cet avion est actuellement au centre du Projet de modernisation progressive de l'Aurora. Le premier contrat a été octroyé en août 2000 dans le cadre de ce programme, dont la fin est prévue pour 2008. Cette modernisation va permettre à l'Aurora de servir d'avion de renseignement, de surveillance et de reconnaissance interopérable. L'effet que ce programme va avoir sur les missions remplies par les Forces canadiennes n'est cependant pas encore bien défini.

Avions de patrouille à grand rayon d'action CP-140A : Les FC ont acquis trois de ces avions pour augmenter leur flotte de CP-140 Aurora. L'Arcturus peut remplir des missions de surveillance maritime de surface et des missions de recherches et sauvetage et d'interdiction de trafic de drogues illicites. Il peut également servir de plate-forme d'instruction. Cet avion est pratiquement le même que l'Aurora, mais son électronique opérationnelle est très différente et il n'est pas équipé pour la lutte anti-sous-marine.

Pour des raisons budgétaires, les trois Arcturus (et deux Aurora) ne seront pas intégrés au Projet de modernisation progressive de l'Aurora et finiront par être déclassés.

CH-124 Sea King : Le Sea King est un hélicoptère embarqué pouvant voler de jour comme de nuit. Les FC possèdent 29 Sea King. Le rayon d'action de ces hélicoptères est de 648 km et leur vitesse maximale est de 211 km/h. Leur endurance est de 3 heures 45 minutes. Depuis la fin de la guerre froide, le Sea King a été utilisé de plus en plus souvent pour venir en aide lors de catastrophe, pour mener des

opérations de recherche et sauvetage et pour appuyer les autres ministères du gouvernement fédéral dans leurs opérations de lutte contre le trafic de drogues illicites, de surveillance de la pêche maritime et de patrouille anti-pollution.

Cependant, les Sea King, dont l'acquisition remonte aux années 1963 à 1969, ont développé de graves problèmes de disponibilité. Le Rapport du vérificateur général du Canada de 2001 indique par exemple : « Nous avons examiné 61 rapports après déploiement de Sea King embarqués du 1^{er} avril 1995 au 31 mars 2000. Nous avons constaté que 54 de ces rapports mentionnaient au moins un des problèmes suivants : mission planifiée mais annulée pour raison d'entretien, mission effectuée dans des conditions dégradées à cause d'un manque d'entretien, indisponibilité avec effet négatif sur l'instruction du personnel, temps d'immobilisation important à cause d'anomalies graves et hélicoptères interdits de vol ».

Biens de la GCC :

Le MPO procède actuellement à une opération de réévaluation et de réalignement qui devrait déboucher sur un plan de remplacement de navires. Mais en juillet 2003, ce plan avait plusieurs mois de retard et n'avait pas encore été mené à sa fin.

Le MPO a mis en place un groupe de travail inter-sections composé de responsables régionaux et administratifs en vue d'étudier les fonctions qu'il doit mettre en œuvre pour faire respecter la loi. La GCC est incluse dans cette étude. Mais en avril 2003 aucune décision n'avait encore été prise dans le cadre de cette étude.

La flotte de la GCC est constituée de 108 navires en activité et 24 navires indisponibles. Ces navires sont répartis dans 60 ports

d'attache. Pour la liste complète des navires (avec le nom, le type, la longueur et le port d'attache de chaque navire), voir l'annexe de ce document.

Hélicoptères de la GCC –

La GCC possède quinze hélicoptères bimoteurs légers BO-105, cinq hélicoptères bimoteurs intermédiaires Bell 212 et cinq hélicoptères monomoteurs à sept sièges Bell 206. L'ensemble de ces hélicoptères est réparti à travers le pays. La GCC possède également un hélicoptère lourd Sikorsky S-61N, qui est basé à Prince Rupert, en Colombie Britannique. Ces hélicoptères patrouillent pour la gestion de la conservation et des pêches et surveillent le mouvement des glaces. Ils peuvent être embarqués sur les navires dotés des installations nécessaires.

La GCC exploite sous contrat deux avions appartenant à Transports Canada :

Un de Havilland Dash 8 basé à Ottawa, qui effectue des missions de lutte contre la pollution au-dessus des Grands Lacs, du Saint-Laurent et de certaines zones de la côte est.

Un de Havilland Twin Otter basé à Vancouver, qui effectue des missions de contrôle des pêches et de la pollution le long de la côte ouest.

Navires de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) :

La GRC utilise actuellement cinq navires de patrouille. Ce sont des catamarans dont l'équipage comprend quatre marins et dont la vitesse atteint 36 nœuds. Ce sont des unités de détachement flottantes qui normalement ne patrouillent pas loin des côtes. Le nom, la longueur et le port d'attache de ces navires sont les suivants :

L'Inkster a une longueur de 19,75 mètres. Il est basé à Prince Rupert, en Colombie-Britannique.

Le Nadon a une longueur de 17,7 mètres. Il est basé à Nanaimo, en Colombie-Britannique.

Le Higgitt a une longueur de 17,7 mètres. Il est basé à Nanaimo, en Colombie-Britannique.;

Le Lindsay a une longueur de 17,7 mètres. Il est basé à Nanaimo, en Colombie-Britannique.

Le Simmonds a une longueur de 17,7 mètres. Il est basé à Burin, à Terre-Neuve-et-Labrador.

Par ailleurs, la GRC va faire construire un sixième navire du même type, qui sera basé à Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse.

Biens privés utilisés pour la surveillance maritime :

Provincial Airlines Limited (PAL) –

PAL utilise trois avions King Air 200. Chacun de ces avions est doté d'un radar classique, d'un détecteur frontal de rayonnement infrarouge, d'un dispositif de vision nocturne et d'un circuit de communication par satellite. Deux de ces avions peuvent tenir l'air pendant 6,5 heures. Le troisième est doté de

réservoirs de grande capacité lui permettant de voler lors de missions pouvant durer 7,5 heures.

Biens du gouvernement et du secteur privé engagés dans des opérations maritimes de surveillance et de recherche et sauvetage

– Partie 2 –

Recherches et sauvetage

La deuxième partie de cette annexe donne la liste des biens canadiens engagés dans des opérations de recherche et sauvetage (SAR). Cette liste regroupe les aéronefs SAR des Forces canadiennes (FC) d'une part et les navires de la Garde côtière canadienne (GCC) d'autre part. Les navires de la GCC sont regroupés par région.

Biens des FC utilisés en SAR :

CC-115 Buffalo : Cet appareil est un avion de transport à décollage et atterrissage courts. Il est utilisé surtout en SAR. Les FC en possèdent 6. Le rayon d'action du Buffalo est de 2 727 km et sa vitesse maximale est de 416 km/h.

CC-130 Hercules : Cet appareil est un avion de transport polyvalent à grand rayon d'action. Il est utilisé en SAR, en transport de troupes, d'équipement et de marchandises et en ravitaillement aérien d'avions de combat. Les FC en possèdent 32. La vitesse maximale de l'Hercules est 556 km/h et son rayon d'action est de 3 960 à 9 790 km.

CC-138 Twin Otter : Cet appareil est un avion de transport léger à décollage et atterrissage courts extrêmement maniable et pouvant être muni au besoin de flotteurs, de skis ou de roues. Les 4 Twin Otter des FC effectuent des missions SAR à travers le Nord. Leur rayon d'action est de 1 427 km et leur vitesse maximale est de 337 km/h.

CP-140 Aurora : Cet avion constitue une plate-forme SAR particulièrement performante. Son autonomie est impressionnante puisqu'il peut parcourir 9 260 km sans ravitaillement. Sa vitesse maximale est de 750 km/h. L'Aurora est doté de dispositifs de surveillance complexes, comme une caméra frontale sensible au rayonnement infrarouge et des lunettes de vision nocturne. La polyvalence de l'Aurora a été prouvée en 1996 au cours d'une opération de sauvetage ayant permis de sauver la vie de tout l'équipage d'un navire en perdition grâce au largage d'un équipement de survie.

CP-140A Arcturus : Cet appareil est un avion de patrouille côtière très similaire à l'Aurora, mais doté d'une avionique de mission différente. Les 3 Arcturus des FC peuvent entreprendre des missions SAR.

CH-113 Labrador : Cet appareil est un hélicoptère à deux moteurs. Il constitue le cheval de bataille des opérations SAR des FC. Sa coque étanche lui permet d'amerrir et il est doté d'un treuil de sauvetage, d'un équipement médical d'urgence et d'un crochet de levage de 5 000 kg de capacité. Les FC possèdent 12 Labrador. La vitesse maximale du Labrador est de 275 km/h et son rayon d'action est de 1 110 km.

CH-124 Sea King : Cet appareil est un hélicoptère embarqué qui était à l'origine destiné à la lutte anti-sous-marine. Mais le rôle qu'il joue

sur le plan national (comme dans le cas des missions SAR) est devenu prépondérant. Les 29 Sea King des FC sont dotés d'un radar infrarouge à balayage frontal. Le Sea King peut atteindre une vitesse de 280 km/h et son rayon d'action est de 648 km.

CH-146 Griffon : Cet appareil est un hélicoptère utilitaire de transport tactique. Il joue divers rôles, dont celui SAR. Les FC possèdent 99 Griffon. La vitesse de croisière du Griffon est de 220 km/h, sa vitesse maximale est de 260 km/h et son rayon d'action peut atteindre 500 km.

CH-149 Cormorant : Cet appareil est un nouvel hélicoptère SAR en service depuis 2002. La cabine du Cormorant est vaste et peut accueillir 12 civières ou une charge de 5 000 kg. Le Cormorant est doté de deux treuils de secours de 273 kg de capacité, d'un crochet de levage de 4 536 kg de capacité, d'étagères de rangement d'équipement SAR et de 12 civières. Sa vitesse maximale est de 278 km/h et son rayon d'action est de 1 018 km. Les FC ont acquis 15 Cormorant.

Biens de la Garde côtière utilisés en SAR :

Noms des navires et ports d'attache de la région de Terre-Neuve et du Labrador :

Harp - St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador)

W. G. George - Burgeo (Terre-Neuve-et-Labrador)

W. Jackman - Burin (Terre-Neuve-et-Labrador)

Cape Norman - Port-aux-Choix (Terre-Neuve-et-Labrador)

Cape Fox - Allan's Cove (Terre-Neuve-et-Labrador)

Noms des navires et ports d'attache de la région des Maritimes :

Bickerton - Bickerton East (Nouvelle-Écosse)
Sambro - Sambro (Nouvelle-Écosse)
Clark's Harbour – Clark's Harbour (Nouvelle-Écosse)
Spindrift - Louisbourg (Nouvelle-Écosse)
Spray - Shippagan (Nouveau-Brunswick)
Courtenay - Saint John (Nouveau-Brunswick)
Westport - Westport (Nouvelle-Écosse)
Souris - Souris (Île-du-Prince-Édouard)

Noms des navires et ports d'attache de la région du Québec (c.-à-d. du golfe du Saint-Laurent) :

George R. Pearkes - Québec (Québec)
Martha L. Black - Québec (Québec)
Cape Rozier - Québec (Québec)
Sterne - Québec (Québec)
Tracy - Sorel (Québec)
Cap-aux-Meules - Cap-aux-Meules (Québec)
Sipu Muin (aéroglisser) - Trois-Rivières (Québec)
Waban-Aki (aéroglisser) - Trois-Rivières (Québec)

Noms des navires et ports d'attache de la région arctique et centrale (c.-à-d. des Grands Lacs) :

Eckaloo - Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
Dumit - Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
Tembah - Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
Traverse (Lake of the Woods) - Kenora (Ontario)
Bittern - Kingston (Ontario)
Griffon - Prescott (Ontario)
CCG 119 - Prescott (Ontario)

Simcoe - Prescott (Ontario)
Samual Risley - Parry Sound (Ontario)
Cove Isle - Parry Sound (Ontario)
Tobermory - Tobermory (Ontario)
Cape Storm - Tobermory (Ontario)
Caribou Isle - Sault Ste. Marie (Ontario)
Gull Isle - Amherstburg (Ontario)
Advent - Cobourg (Ontario)
Cape Hurd - Goderich (Ontario)
Thunder Cape - Meaford (Ontario)
Cape Mercy - Port Dover (Ontario)
Cape Lambton - Thunder Bay (Ontario)
CGR 100 - Port Weller (Ontario)
Sora - Amherstburg (Ontario)

Noms des navires et ports d'attache de la région du Pacifique :

Sir Wilfrid Laurier - Victoria (Colombie-Britannique)
Bartlett - Victoria (Colombie-Britannique)
Point Race - Campbell River (Colombie-Britannique)
Point Henry - Prince Rupert (Colombie-Britannique)
Cape Sutil - Port Hardy (Colombie-Britannique)
Cape Calvert - Tofino (Colombie-Britannique)
Cape St-James - Bamfield (Colombie-Britannique)
Kestrel - French Creek (Colombie-Britannique)
Mallard - Powell River (Colombie-Britannique)
Osprey - Kitsilano (Colombie-Britannique)
Skua - Ganges (Colombie-Britannique)

Le garde-côtes recommandé par John Dewar et l'option retenue par la Garde côtière américaine

La présente annexe traite des spécifications d'un nouveau garde-côtes qui permettrait à la marine canadienne de mieux patrouiller et de mieux protéger les côtes du Canada.

Le navire recommandé par M. Dewar

Le 2 juin 2003, M. John Dewar a déclaré devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense que le Canada devrait se doter d'un navire de la taille d'une corvette, aussi appelé « garde-côtes », pour que la marine puisse mieux assurer l'application de nos lois maritimes.

Il a recommandé un navire mesurant 75 mètres capable de naviguer dans une mer de force élevée, de se déplacer rapidement (25 nœuds minimum en utilisant la propulsion diesel) et de rester en mer pendant 30 jours. Il a souligné qu'un pont d'atterrissage ou un hangar pour un gros hélicoptère maritime comme le Sea King est essentiel. Un hélicoptère aiderait à l'identification de navires et augmenterait la portée visuelle à partir du navire. Habituellement, les marins peuvent voir entre 6 et 10 milles nautiques depuis leur navire, mais la plupart des hélicoptères maritimes ont une portée de 150 milles nautiques.

Comparaison avec les garde-côtes de la Garde côtière canadienne (GCC)

Les garde-côtes de la GCC ne répondent pas aux critères établis par M. Dewar. Le Gordon Reid et le Tanu ne sont pas assez rapides ou assez gros. Le Gordon Reid mesure 50 m de long et a une vitesse maximale de 16,5 nœuds et le Tanu mesure 50,1 mètres de long et a une vitesse maximale de 13,5 nœuds.

Le Sir Wilfred Grenfell, le Leonard J. Cowley et le Cape Roger sont assez gros, mais trop lents. Le Sir Wilfred Grenfell mesure 68,5 mètres de long et il a une vitesse maximale de 16 nœuds, le Leonard J. Cowley mesure 72 mètres de long et il a une vitesse maximale de 15 nœuds et le Cape Roger mesure 62,5 mètres de long et il a une vitesse maximale de 17 nœuds.

De plus, parmi les cinq garde-côtes multi-tâches de la GCC dont la longueur dépasse 50 mètres, deux (le Cape Roger et le Tanu) ont au moins 25 ans et doivent donc être remplacés.

Coût du navire recommandé par M. Dewar

M. Dewar estime que le navire coûterait de 55 à 100 millions de dollars canadiens l'unité. Puisqu'on l'utiliserait pour l'application de la loi, on pourrait adopter des pratiques d'acquisition et de construction commerciales pour abaisser le prix unitaire. On pourrait faire appel à des ressources civiles pour l'entretien pendant toute la vie du navire, réduisant encore plus le coût.

Les facteurs principaux influençant le coût du navire sont la sophistication et le nombre de radars, de capteurs, d'équipements de communication et de systèmes d'armes qu'il contient. Il y a une

grande variété dans les types de capteurs et de radars. On devrait réunir un groupe de travail pour établir les exigences spécifiques de façon à ce qu'un bon équilibre entre le coût et la capacité puisse être trouvé. Un processus de consultation est nécessaire à cause du nombre de compétences gouvernementales et ministérielles concernées.

Il est important de garder la taille du garde-côtes à peu près telle que spécifiée, car le navire doit avoir une bonne tenue à la mer. La taille d'un navire n'est pas directement proportionnelle à son coût. Les dimensions physiques d'un navire ne représentent qu'une petite partie de son coût total, mais elles ont un impact significatif sur sa performance. M. Dewar a souligné au comité que le garde-côtes devrait avoir environ 75 mètres de long pour pouvoir effectuer des abordages et avoir la capacité de tenue à la mer désirée.

Caractéristiques du navire recommandé par M.Dewar

M. Dewar croit que les caractéristiques nécessaires pour la fonction d'application de la loi sont :

- la capacité d'opération en mer agitée
- une vitesse maximale élevée pour se mettre en position et pour les poursuites
- une autonomie élevée pour maximiser le temps de sortie
- la capacité d'embarquer un gros hélicoptère (p. ex. CH124)
- la capacité de transporter et de déployer des équipes d'arraisonnement
- une tolérance à la glace (glace de l'année)
- des capteurs perfectionnés (p. ex. radar, ESM, électro-optique, sonar)

- la capacité à participer à des régimes de commandement et de contrôle réseaux-centriques
- une capacité de communication très avancée
- un armement compatible avec les fonctions d'exécution de la loi (p.ex. armes légères, mitrailleuses (p.ex. calibre 50), arme de moyen calibre (p. ex. 57 mm ou 76 mm) et système d'armes de combat rapproché (p. ex. Phalanx))

M. Dewar recommande que le navire ait les caractéristiques suivantes :

- longueur (ligne de flottaison) : 75 m minimum
- largeur : 12 m minimum
- déplacement : 1600 tonnes minimum, 2000 tonnes (souhaitable)
- propulsion : deux arbres, 2 moteurs diesel à moyenne vitesse
- vitesse maximale : 25 noeuds minimum
- temps à poste : 30 jours
- équipage : 40 (hommes et femmes) maximum
- emménagements : pour plus de 40 personnes (équipes d'arraisonement, etc.)
- hélicoptère : gros hélicoptère (p. ex. CH124) – plate-forme d'appontage (exigence minimale), hangar (souhaitable)
- coût estimé : de 55 à 100 millions de dollars pièce (environ)

Solution adoptée par l'United States Coast Guard (USCG)

La USCG est en train de mettre en oeuvre un programme appelé : « Integrated Deepwater System Program ». Dans le cadre ce

programme majeur de mise à niveau et de remplacement de flotte s'échelonnant sur plusieurs années, une corvette de patrouille océanique sera construite et elle aura des caractéristiques et des capacités semblables à celles du navire recommandé par M. Dewar. La corvette de patrouille océanique joindra les rangs de la USCG en 2013.

Le prix du navire n'a pas été déterminé. La USCG et l'entrepreneur de la Défense (Integrated Coast Guard Systems, une coentreprise formée des sociétés Lockheed Martin et Northrop Grumman) ne connaissent pas encore le coût. Le coût unitaire pourrait être abaissé et l'horaire de construction devancé si des pays comme le Canada décidaient d'acheter le navire (Israël l'a déjà fait).

Le Canada pourrait investir dans la chaîne de production de corvettes de patrouille océaniques dans le cadre d'un programme d'achat militaire direct. Il pourrait aussi passer un accord de coopération avec les États-Unis pour acquérir une version modifiée pour répondre aux besoins canadiens. Il ne serait pas difficile d'équiper la corvette de patrouille océanique de systèmes moins sophistiqués que ceux du modèle américain pour réduire les coûts.

Le Canada payerait pour les caractéristiques de la version canadienne qu'il veut et les États-Unis feraient de même. Le coût des éléments standard serait partagé.

Raisonnement derrière les zones de 12 et de 24 milles marins et la zone économique exclusive

La présente annexe porte sur les zones maritimes du Canada et examine les droits et compétences conférés au Canada dans chacune d'elles.

Historique

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS) a établi les eaux territoriales de 12 milles, la zone contiguë de 24 milles et la zone économique exclusive de 200 milles. Ces zones représentent les compromis faits entre les intérêts des puissances maritimes dans le maintien de la liberté des mers (entre autres pour la navigation) et la volonté des états côtiers d'élargir leurs compétences. (Notez que le mot « mille » désigne ici des milles marins, légèrement plus longs que les milles ordinaires.)

Zone de 12 milles

En vertu de l'UNCLOS, cette zone comprend la mer à l'intérieur de 12 milles de la ligne de base (habituellement la laisse de basse mer le long de la côte). Il s'agit de la mer territoriale, sur laquelle un état exerce sa souveraineté. Les navires étrangers conservent le droit de passage inoffensif dans cette zone.

Avant l'UNCLOS, les revendications en matière de mer territoriale faisaient souvent état de trois, quatre ou six milles de largeur.

Quelques états revendiquaient des mers territoriales de 200 milles. Depuis le début du XX^e siècle, le droit international reconnaît volontiers la souveraineté des états sur une étroite bande de mer territoriale. L'intérêt des états côtiers envers une mer territoriale découlait en partie d'un souci de sécurité, même si des éléments comme l'accès exclusif aux ressources étaient aussi importants. La faible largeur de la mer territoriale était dictée par la capacité limitée des états côtiers à contrôler les eaux se trouvant plus loin de la côte et par l'intérêt des puissances maritimes dans la navigation maritime sans restriction.

Zone de 24 milles

Selon l'UNCLOS, la zone contiguë mesure 24 milles à partir de la ligne de base. Cependant, les dispositions de la zone contiguë s'appliquent essentiellement à la zone de 12 à 24 milles de la côte qui s'étend au-delà de la mer territoriale. À l'intérieur de la zone contiguë, les états peuvent empêcher la commission d'infractions aux lois sur la fiscalité, l'immigration, l'hygiène, la santé publique et les douanes dans leur territoire ou leur mer territoriale ou prendre des mesures en ce qui a trait à ces offenses.

La zone contiguë trouve son origine dans les lois de louvoiement du début du XX^e siècle. Ces lois visaient à prévenir le trafic d'immigrants qui se faisait à partir de navires qui louvoyaient juste à l'extérieur de la mer territoriale. La zone contiguë est devenue depuis lors une zone où les états peuvent « prendre les mesures nécessaires ... pour se protéger et pour protéger leur territoire (y compris leur mer territoriale) de certaines activités qui leur seraient préjudiciables. » ⁶

⁶ John H. Currie, Public International Law, (Toronto: Irwin Law, 2001) chapitre 7, partie C-2-C. Disponible au : www.quicklaw.com/fr/accueil.html.

Zone économique exclusive

L'UNCLOS a créé une zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles dans laquelle les intérêts des états côtiers et des puissances maritimes sont équilibrés. Les états côtiers peuvent exercer des droits souverains sur l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources vivantes et non vivantes se trouvant dans leur ZEE. Un état côtier peut aussi exercer ses compétences dans certains domaines comme la recherche scientifique marine et la protection environnementale. Les états non côtiers jouissent de certains privilèges, notamment en ce qui a trait à la navigation et le survol, dans la zone de 200 milles.

Les ZEE ont commencé à apparaître après la Deuxième Guerre mondiale. Elles reflètent la manière dont la technologie a amené la haute mer à portée des états et mis en évidence le fait que les ressources océaniques ne sont pas illimitées.

Coût comparé de la surveillance radar satellitaire, aérienne et au sol

Cette annexe passe brièvement en revue le coût, selon le ministère de la Défense nationale (MDN), des divers modes de surveillance pouvant servir sur les côtes canadiennes. Notons que le coût n'est qu'un des facteurs à considérer dans le choix d'une plate-forme.

ZONES DE SURVEILLANCE

La surveillance maritime est essentielle pour les secteurs de trafic intense des deux côtes. Il s'agit essentiellement de zones carrées de 200 milles marins de côté ($102\,400\text{ km}^2$) autour des détroits de Juan de Fuca (Pacifique), de l'entrée du port de Halifax (Atlantique) et du détroit de Cabot à l'entrée du golfe du Saint-Laurent. Le MDN note que dans ces zones, la fréquence de surveillance requise est aux 6 heures. Pendant ce laps de temps, une cible potentielle voyageant à 20 nœuds peut parcourir 80 milles nautiques, ce qui veut dire qu'elle peut être repérée avant d'avoir parcouru la moitié de la zone.

SATELLITES

Obtenir la couverture voulue avec une imagerie satellite commerciale coûte environ 140 000 \$CDN par jour, par zone de surveillance (51 100 000 \$ par an). Le satellite a l'avantage de couvrir un grand

territoire à divers niveaux de résolution. En général, il ne peut pas identifier le contact. Cependant, le MDN note que le satellite ne visite normalement un endroit qu'un fois aux 24 heures, et ne pourrait peut-être pas repérer à nouveau la cible au passage suivant. Selon le satellite, il peut s'écouler de 3 à 20 jours avant que le même territoire soit balayé. Une autre crainte du MDN, c'est que le pays propriétaire du satellite décide d'en limiter l'accès à l'information.

AERIAL SURVEILLANCE

Un aéronef coûte 12 000 \$CDN par jour, par zone de surveillance (4 380 000 \$ par an). Il peut se déplacer et couvrir un territoire relativement vite, et présente l'avantage supplémentaire de permettre une surveillance plus intense que la station radar ou le satellite. Cependant, l'appareil a une autonomie limitée, et un gros objet peut lui échapper durant un balayage.

RADAR HAUTE FRÉQUENCE À ONDES DE SURFACE

Les stations radar coûtent environ 3 500 \$ par jour par zone de surveillance (1 246 000 \$ par an). Les stations offrent une couverture continue d'un grand territoire. Selon le MDN, elles ont une portée nominale de 35 à 150-200 milles marins, avec un azimuth de l'ordre de 120 degrés. La grande faiblesse du système est le fouillis d'échos radar (interférence) pouvant brouiller le signal des vraies cibles.

Association des pilotes d'Air Canada

Air Canada Pilots Association
Association des pilotes d'Air Canada

Par télécopieur (613-995-1686)

Le 25 septembre 2003

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports
Chambre des communes
Pièce 104, édifice de l'Est
OTTAWA (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

L'Association des pilotes d'Air Canada (l'APAC) est depuis longtemps convaincue que les terroristes s'attaquent au « maillon le plus faible ». Nous ne sommes nullement étonnés de voir que notre perception de la situation, au cœur de l'élaboration de nos analyses et plans internes en matière de sécurité dans la foulée du 9 septembre 2001, vient d'être confirmée par un avis du département de la Sécurité intérieure des États-Unis. Cet avis, daté du 3 septembre, fait le point sur la menace que représente pour les États-Unis « le détournement d'aéronefs survolant à proximité ou au-dessus de l'espace aérien des États-Unis continentaux – et n'ayant pas un aéroport américain comme destination ».

Cette menace perçue est fondée sur les différences réelles et croissantes entre le resserrement des mesures de sécurité aux États-

Unis et les mesures moins restrictives des pays voisins comme le Canada.

Pour notre part, nous sommes les témoins de première ligne des divergences entre les mesures américaines et canadiennes de sécurité. Ce qui nous inquiète plus particulièrement, ce sont les déséquilibres flagrants relevés au niveau du commandement et du contrôle des ressources et du personnel de sécurité, de la protection de la cabine de pilotage en vol ainsi que du filtrage des travailleurs côté piste et des véhicules dans les grands aéroports. Il est urgent de remédier à ces lacunes si nous voulons éliminer l'écart qui se creuse entre les mesures de sécurité aux États-Unis et au Canada et ainsi nous débarrasser de la réputation de « maillon faible ».

Dans le domaine du commandement et du contrôle, l'APAC a toujours préconisé la création d'une agence fédérale, assujettie au contrôle gouvernemental, pour surveiller tous les aspects du réseau de sécurité de l'aviation. C'est le type d'arrangement qui existe au sein du département de la Sécurité intérieure des États-Unis et qui permet d'harmoniser les ressources avec les plans des services de renseignement. Malheureusement, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'ACSTA) n'est pas en mesure d'assurer ce genre de coordination puisqu'elle n'a aucun lien avec les agences de collecte de renseignement et n'a pas droit de parole concernant diverses questions vitales, notamment les conditions de travail en vol des pilotes. Il est entendu que changer la structure organisationnelle de l'ACSTA afin de tenir compte de ces exigences très réelles prendrait beaucoup de temps. Il existe néanmoins un besoin réel d'entreprendre ce changement et de l'amorcer en établissant immédiatement un lien de travail direct entre Transports Canada, l'ACSTA et les groupes nationaux de pilotes. Il faut que les questions de sécurité nationale débordent le mandat actuel de l'ACSTA afin d'y inclure les conditions de travail en vol – et la participation des pilotes constitue un élément clé à cet égard.

Quant aux mesures de protection de la cabine de pilotage en vol, l'administration de l'aviation américaine a énormément d'avance sur son homologue au Canada. Cet écart est surtout le fait de l'affectation d'un « pilote armé » et du raffinement des programmes d'agents armés chargés d'assurer la sécurité à bord des avions. Pour notre part, nous préconisons l'installation d'un sas de sécurité de deux portes afin de mieux sécuriser le poste de pilotage, et d'élargir le Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA) au-delà des limites actuelles. Le Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité a appuyé l'idée d'un sas de sécurité de deux portes dans son rapport de janvier 2003, et nous avons essayé d'entamer des discussions à ce sujet avec des représentants de votre ministère. Ces efforts, toutefois, ont été éclipsés au profit de « priorités plus urgentes ». Nous croyons, à la lumière de la menace perçue pour les aéronefs canadiens, qu'il est temps d'en discuter. Nous croyons également qu'il est temps d'élargir le PCPTA, qui n'est rien à côté de ce qui se fait dans beaucoup de pays.

Dans le domaine de la sécurité dans les aéroports, les autorités américaines ont pris des mesures draconiennes en vue de vérifier les antécédents de toutes les personnes ayant accès aux secteurs sensibles des aéroports. Cette seule mesure a entraîné le remplacement de centaines de travailleurs ne possédant pas les références requises, ce qui a incontestablement contribué à améliorer considérablement la sécurité des aéronefs au sol. En tant que membre du groupe de travail de Transports Canada sur la sécurité dans les aéroports, nous avons appuyé la recommandation d'instituer des mesures de contrôles semblables au Canada, mais elles ne sont toujours pas en place. Cette situation inquiète au plus haut point l'Association, car nos membres doutent de l'état de sécurité de l'aéronef qu'ils sont appelés à piloter – plus particulièrement dans des aéroports où la menace est plus grande comme l'Aéroport international Pearson.

Nous croyons que cet aéroport, le quatrième plus important point d'entrée aux États-Unis – après New York, Los Angeles et Miami – constitue un cas spécial au Canada et exige une attention particulière. Le démontrent sa proximité de la frontière américaine et des installations sensibles au Canada et la nécessité d'autoriser les équipages de bord de renforcer les procédures de filtrage. Vu la nature de la menace actuelle, la proximité de Toronto aux cibles importantes et la nature incertaine de la main-d'œuvre travaillant à l'aéroport Pearson, il serait prudent de mettre en œuvre la recommandation du groupe de travail concernant la vérification des références. Entre temps, il est également crucial de commencer à contrôler tout le personnel et tous les véhicules du côté piste. Les lacunes qui existent à cet égard sont depuis longtemps reconnues comme étant des maillons faibles par des groupes sélects comme le Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, et il faut y remédier immédiatement.

L'Association des pilotes d'Air Canada se doit de trouver une solution à ces graves problèmes de sécurité dans les meilleurs délais. Nous espérons sincèrement que cela pourra se faire au moyen de discussions concertées avec des représentants de votre ministère.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes salutations distinguées.

Capitaine Don Johnson
Président

DJ:vj

c.c. : Sénateur Colin Kenny, président – Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité (par télécopieur)

M. Jacques Duchesneau, président-directeur général – Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (par télécopieur)

M. Gerry Frappier, directeur général – Procédures de sécurité et d'urgence – Transports Canada (par télécopieur)

M. Jean Barrette, directeur – Opérations de sécurité, Transports Canada (par télécopieur)

M. Louis A. Turpen, président-directeur général – Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (par télécopieur)

M. Ed Toye, directeur, Police régionale de Peel – Division aéroportuaire (par télécopieur)

Capitaine Rob Giguere, vice-président – Opérations, Air Canada (par télécopieur)

Capitaine Kent Hardisty, président – Air Line Pilots Association – Bureau canadien (par télécopieur)

Capitaine David Lynch, président – TSD, ACPA (par courriel)

Capitaine Matt Sheehy, président – Comité de la sécurité, ACPA (par courriel)

MEC (par courriel)

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

37th législature – Première session

- Addy**, Major-général (retraité), Clive, Ex-président national, Fédération des instituts militaires et interarmées du Canada (15 oct. 2001)
- Alexander**, Dr , Jane, Directrice adjointe, U.S. Defence Advanced Research Projects Agency (DARPA) (04 fév. 2002)
- Allard**, L'honorable Wayne, Membre supérieur (républicain – Virginie), Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis) (05 fév. 2002)
- Allen**, M. Jon, Directeur général, Direction de l'Amérique du Nord, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (28 janv. 2002)
- Amos**, Adjudant-chef, Bruce, 423e Escadron d'hélicoptères maritimes, 12e Escadre Shearwater (22-24 janv. 2002)
- Andrash**, Sergent, P. (Duke), Division des opérations, Équipe du secteur riverain, District2, Police de Vancouver (18-22 nov. 2001)
- Atkinson**, Mme, Joan, Sous-ministre adjointe, Développement des politiques et programmes, Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration (28 janv. 2002)
- Badger**, Capitaine, Chris J., Vice-président responsable des opérations, Administration portuaire de Vancouver (18-22 nov. 2001)
- Baker**, Lieutenant-colonel Roy, Officier logistique et génie de l'escadre, BFC Trenton (25-27 juin 2002)

- Basham**, M. Patrick, Agrégé supérieur de recherches, Center for Representative Government, CATO Institute (26 mars 2003)
- Bastien**, Commandant, Yves, Officier d'administration (formation), Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)
- Bastien**, Major-général Richard, Commandant adjoint du Commandement aérien, chef d'état-major adjoint de la Force aérienne, Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001)
- Begley**, Inspecteur, J.J. (Jim), Police fédérale, Gendarmerie royale du Canada (18-22 nov. 2001)
- Bell**, M., Peter, Analyste du renseignement, Organized Crime Agency of British Columbia (18-22 nov. 2001)
- Belzile**, Lieutenant-général (retraité) Charles, Président, Conférence des associations de la défense (15 oct. 2001)
- Bishop**, Jr., L'honorable, Sanford D., (démocrate - Géorgie), Comité spécial de la Chambre sur le renseignement (États-Unis) (05 fév. 2002)
- Black**, Lieutenant colonel, Dean C., Commandant, 403e Escadron, BFC Gagetown (22-24 janv. 2002)
- Bland**, Professeur Douglas, Président, Programme de gestion de la défense, École des études politiques, Queen's University (29 oct. 2001) (27 mai 2002)
- Boisjoli**, Lieutenant-commandant, André, Commandant, NCSM Glace Bay, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)
- Bon**, M. Daniel, Directeur Général, Planification des politiques, Sous-ministre adjoint, Politiques, Ministère de la Défense nationale (18 juillet 2001)
- Bramah**, M., Brian, Directeur régional, Transports Canada (18-22 nov. 2001)
- Brien**, Mme Una, Membre du Conseil de la sécurité intérieure (25 mars 2003)

- Brock**, M. Sam, Directeur, Affaires relatives à l'hémisphère occidental, Conseil national de sécurité (25 mars 2003)
- Brown**, Major Chris, 424^e Escadron, BFC Trenton (25-27 juin 2002)
- Buck**, Vice-amiral Ron, Chef d'état-major de la Force maritime, Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001) (14 août 2002)
- Burke**, Capitaine (M) Greg, Commandant par intérim, Forces maritimes de l'Atlantique, Ministère de la Défense nationale (22-24 janv. 2002)
- Burke**, M. Sean, Adjoint de recherche, National Security Studies, Council on Foreign Relations (04 fév. 2002)
- Calder**, M. Kenneth, Sous-ministre adjoint, Politiques, Ministère de la Défense nationale (26 nov. 2001) (14 août 2002)
- Campbell**, Lieutenant-général Lloyd, Commandant du Commandement aérien et chef d'état-major de la Force aérienne, Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001)
- Charette**, M., Serge, Président national, Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA) (22-24 janv. 2002)
- Chartrant**, Lieutenant-commandant, Yves, Commandant intérimaire, NCSM Huron, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)
- Cirincione**, M. Joseph, Directeur principal, Projet de non-prolifération, The Carnegie Foundation (05 fév. 2002)
- Clapham**, Surintendant, Ward D., Gendarmerie royale du Canada (18-22 nov. 2001)
- Coble**, L'honorable Howard, Membre supérieur (républicain, Caroline du Nord), Comité judiciaire de la Chambre des représentants (07 fév. 2002) (27 mars 2003)
- Conyers, Jr.**, L'honorable John, Membre supérieur (démocrate – Michigan), Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis) (07 fév. 2002)

- Cormier**, Capitaine, Michael P., Maître de port adjoint,
Administration portuaire de Vancouver (18-22 nov. 2001)
- Côté**, M., Bertin, Chef de mission adjoint, Ambassade du Canada
(Washington) (04-07 fev. 2002)
- Creamer**, M., Dennis, Vice-président, Finances et Administration,
Administration portuaire de Halifax (22-24 janv. 2002)
- Crouch**, Dr , Jack Dyer, Secrétaire-adjoint de la Défense, Politique en
matière de sécurité internationale, Bureau du Secrétaire de la
défense (Etats-Unis) (06 fév. 2002)
- Davis**, Cadet-premier maître 1ère classe, Kim, Cadet-premier maître
1ère classe, Formation, Forces maritimes du Pacifique (18-22
nov. 2001)
- Dawe**, M., Dick, Directeur, Programmes de soutien du personnel,
Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)
- DeCarme**, M. David G., Chef, Division de la facilitation du transport
maritime et terrestre (27 mars 2003)
- Deschamps**, Colonel André, Directeur, Opération continentale,
Ministère de la Défense nationale (6 mai 2002)
- Ditchfield**, M., Peter, Sous-chef, Organized Crime Agency of British
Columbia (18-22 nov. 2001)
- Dowler**, Premier maître 1ère classe, George, Forces maritimes de
l'Atlantique (22-24 janv. 2002)
- Dunn**, Major-général, Michael, J-5 par intérim, Département de la
Défense (24 mars 2003)
- Elcock**, M. Ward, Directeur, Service canadien du renseignement de
sécurité (14 août 2002)
- Enger**, Inspecteur, T.G. (Tonia), Division des opérations,
Gendarmerie royale du Canada (18-22 nov. 2001)
- Evans**, Mme, Daniela, Chef, Opérations maritimes, Agence des
douanes et du revenu du Canada (18-22 nov. 2001)

- Fadden**, M. Richard, Sous-greffier, conseiller juridique et coordonnateur, Sécurité et renseignement, Bureau du Conseil privé (29 janv. 2002) (14 août 2002)
- Fagan**, M., John, Directeur, Renseignements et contrebande, Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du revenu du Canada (22-24 janv. 2002)
- Falconer**, Capitaine, Vic, Coordonnateur de l'éducation sur la drogue, Services de santé -- Formation (Pacifique), Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)
- Falkenrath**, M. Richard, Directeur principal, Sécurité nationale (États-Unis) (07 fév. 2002)
- Farmer**, M. Rick, Gestion, Est de l'Ontario, Citoyenneté et immigration Canada (7-9 mai 2002)
- Flynn**, Commandant Steven, Garde côtière américaine et attaché supérieur de recherche, Études sur la sécurité nationale, Council on Foreign Relations (04 fév. 2002)
- Forcier**, Commodore Jean-Yves, Chef d'état-major J3, Sous-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense nationale (18 juillet 2001)
- Forgie**, M., John, Superviseur de l'exécution de la loi, Vancouver, Citoyenneté et Immigration Canada (18-22 nov. 2001)
- Fortin**, Lieutenant-Colonel Mario, Commandant intérimaire, 426^e Escadron, BFC Trenton (25-27 juin 2002)
- Foster**, Lieutenant-colonel Rob, Commandant intérimaire, 8^e Escadron de Maintenance (Air), BFC Trenton (25-27 juin 2002)
- Fraser**, Contre-amiral Jamie D., Commandant, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)
- Froeschner**, Major Chris, Commandant intérimaire, 429^e Escadron, BFC Trenton (25-27 juin 2002)

Gauvin, Commodore Jacques J., Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force maritime, Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001)

Gibbons, L'honorable Jim, Membre (républicain – Nevada), Comité spécial de la Chambre sur le renseignement (États-Unis) (06 fév. 2002)

Goatbe, M., Greg, Directeur général, Direction stratégique des programmes, Agence des douanes et du revenu du Canada (28 janv. 2002)

Goss, L'honorable Porter, Président (républicain - Floride), Comité spécial de la Chambre sur le renseignement (États-Unis) (06 fév. 2002)

Gotell, Adjudant-chef, Peter, Opérations, 12e Escadre Shearwater (22-24 janv. 2002)

Granatstein, Dr. Jack, Président, Council for Defence and Security in the 21st Century (27 mai 2002)

Grandy, M., Brian, Directeur régional intérimaire, Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du revenu du Canada (22-24 janv. 2002)

Griswold, M. Daniel T., Directeur associé, Center for Trade Policy Studies, CATO Institute (26 mars 2003)

Guindon, Capitaine (M), Paul, Division des sous-marins, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Harrison, Capitaine (M) R.P. (Richard), Sous-chef d'état-major, responsable des opérations, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Hatton, Commandant, Gary, Commandant, NCSM Montréal, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Healey, M. Gene, Rédacteur principal, CATO Institute (26 mars 2003)

- Henault**, Général Raymond, Chef d'état-major de la Défense,
Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001)
- Henderson**, Major Georgie, Adjoint A3, BFC Trenton (25-27 juin
2002)
- Henneberry**, Lieutenant-commandant, C.J., Commandant,
Commandement de la force aérienne du Pacifique (18-22 nov.
2001)
- Hincke**, Colonel Joe, Commandant, 12e Escadre Shearwater (22-24
janv. 2002)
- Hines**, Colonel Glynne, Directeur, Gestion de l'information (Air),
Chef d'état-major de la Force aérienne, Ministère de la Défense
nationale (18 juillet 2001)
- Hornbarger**, M. Chris, Directeur, Sécurité nationale (États-Unis) (07
fév. 2002) (25 mars 2003)
- Hostettler**, L'honorable John N., Président, Sous-commission sur
l'immigration, la sécurité des frontières et la criminalité (R-
Indiana), Commission judiciaire de la Chambre des
représentants (27 mars 2003)
- Hunt**, M. Baxter, Ambassade des États-Unis au Canada (15 août 02)
- Hunter**, L'honorable Duncan, Membre supérieur (républicain –
Californie), Sous-comité sur les approvisionnements militaires,
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis) (06 fév.
2002)
- Issacs**, Sergent, Tony, Technicien en recherche et sauvetage, Forces
maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)
- Jackson**, L'honorable Michael P., Sous-secrétaire aux Transports (27
mars 2003)

- Jackson Lee**, L'honorable Sheila, Chef de la majorité,
Sous-commission sur l'immigration, la sécurité des frontières et
la criminalité (D-Texas), Commission judiciaire de la Chambre
des représentants (27 mars 2003)
- Jeffery**, Lieutenant-général M.K, Chef d'état-major de l'Armée de
terre, Ministère de la Défense nationale (3 déc. 2001) (14 août
2002)
- Joncas**, Premier maître de première classe, Serge, Premier maître du
Commandement maritime, Ministère de la Défense nationale
(03 déc 2001)
- Keane**, M. John, Secrétaire adjoint délégué, Bureau des affaires de
l'hémisphère occidental, Département d'État (États-Unis) (06
fév. 2002)
- Kee**, M., Graham, Chef de la sécurité portuaire, Administration
portuaire de Vancouver (18-22 nov. 2001)
- Kelly**, Lieutenant colonel W.J., Planification des Forces et
coordination du programme, Vice-chef d'état-major de la
Défense (18 juillet 2001)
- Kennedy**, M. Paul, Sous-solliciteur général adjoint principal,
Solliciteur général du Canada (14 août 2002)
- Kergin**, M. Michael F., Ambassadeur du Canada aux États-Unis (25
mars 2003)
- Kiloh**, Inspecteur, D.W. (Doug), Chef des cas majeurs, Gendarmerie
royale du Canada (18-22 nov. 2001)
- Krause**, Lieutenant-colonel, Wayne, Commandant, 423e Escadron
d'hélicoptères maritimes, 12e Escadre Shearwater` (22-24 janv.
2002)
- Kurzynski**, Major, Perry, Officier responsable, Centre d'opérations de
recherche et sauvetage, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24
janv. 2002)

- LaFrance**, M., Albert, Directeur, Douanes, district du nord du Nouveau-Brunswick, Agence des douanes et du revenu du Canada (22-24 janv. 2002)
- Laing**, Capitaine de vaisseau Kevin, Directeur, Stratégie maritime, Chef d'état-major des Forces maritimes, Ministère de la Défense nationale (18 juillet 2001)
- Lenton**, Sous-commissaire, William, Gendarmerie royale du Canada (28 janv. 2002)
- Lerhe**, Commodore E.J. (Eric), Commandant, Flotte canadienne du Pacifique, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)
- Levy**, M. Bruce, Directeur, Direction des relations transfrontalières avec les Etats-Unis, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (28 janv. 2002)
- Loeppky**, Sous-commissaire, Garry, Opérations, Gendarmerie royale du Canada (22 oct. 2001)
- Lupien**, Premier maître de première classe, R.M., Adjudant chef des Forces canadiennes, Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001)
- Macdonald**, Lieutenant général George, Vice-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense nationale (28 janv. 2002) (14 août 2002)
- Mack**, Contre-amiral Ian, Attaché militaire, Ambassade du Canada (Washington) (04 fév. 2002)
- Maddison**, Vice-amiral Greg, Sous-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense nationale (5 mai 2002)
- Magee**, M. Andee, Maître de chien, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)
- Maisonnette**, major-général, J.O. Michel, Sous-chef d'état-major adjoint, Ministère de la Défense nationale (22 oct. 2001)

- Maisto**, M. John, Directeur principal, Affaires relatives à l'hémisphère occidental, Conseil national de sécurité (25 mars 2003)
- Malec**, M., George, Capitaine adjoint de port sur la sécurité portuaire, Administration portuaire de Halifax (22-24 janv. 2002)
- Mallory**, M. Dan, Chef des opérations, Port de Lansdowne, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)
- Mason**, Lieutenant-colonel, Dave, Commandant, 12e Escadron de maintenance (Air), 12e Escadre Shearwater (22-24 janv. 2002)
- Mason**, M. Dwight, Président, Commission permanente mixte de défense (États-Unis), Le Pentagone (06 fév. 2002)
- Mason**, Mme Nancy, Directrice, Bureau des affaires canadiennes, Bureau des affaires de l'hémisphère occidental, Département d'État (États-Unis) (06 fév. 2002)
- Mattie**, Adjudant-chef, Fred, 12e Escadron de maintenance (Air), 12e Escadre Shearwater (22-24 janv. 2002)
- McGowan**, M. John, Membre du Conseil de la sécurité intérieure (25 mars 2003)
- McHale**, L'honorable Paul F., Jr., Secrétaire adjoint à la Défense territoriale, Département de la Défense (27 mars 2003)
- McHale**, M. Stephen J., Sous-secrétaire suppléant, Sécurité des transports, Bureau de la sécurité intérieure (25 mars 2003)
- McIlhenny**, M. Bill, Directeur pour le Canada et le Mexique, Conseil national de sécurité (États-Unis) (07 fév. 2002)
- McKinnon**, Chef, David P., Chef de police, Service de police régional de Halifax (22-24 janv. 2002)
- McManus**, Lieutenant-colonel, J.J. (John), Commandant, 443e escadron (MH), Commandement de la force aérienne du Pacifique (18-22 nov. 2001)

- McNeil**, Commodore Daniel, Directeur, Planification des Forces et coordination du programme, Vice-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense nationale (18 juillet 2001)
- Mercer**, M., Wayne, Vice-président intérimaire, Région de la Nouvelle-Écosse, Customs Excise union Douanes Accise (CEUDA) (22-24 janv. 2002)
- Miller**, M. Frank, Directeur principal, conseiller militaire du Président, Conseil national de sécurité américain (07 fév. 2002)
- Mitchell**, Brigadier-général Greg, Commandant, Secteur de l'Atlantique de la Force terrestre (22-24 janv. 2002)
- Mitchell**, M., Barry, Directeur, Région de la Nouvelle-Écosse, Agence des douanes et du revenu du Canada (22-24 janv. 2002)
- Morris**, Mme, Linda, Directrice, Affaires publiques, Administration portuaire de Vancouver (18-22 nov. 2001)
- Munroe**, Mme Cathy, Directrice régionale, Nord de l'Ontario, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)
- Murphy**, Capitaine (M), R.D. (Dan), Commandant adjoint, Flotte canadienne du Pacifique, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)
- Narayan**, M., Francis, Service de chiens détecteurs, Agence des douanes et du revenu du Canada (18-22 nov. 2001)
- Neuman**, Susanne M., Division de la vérification, Agence des douanes et du revenu du Canada (18-22 nov. 2001)
- Newberry**, M. Robert J., Directeur principal, Sécurité du territoire, Le Pentagone (06 fév. 2002)
- Newton**, Capitaine John F., Officier supérieur d'état-major, Opérations, Force maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)
- Nikolic**, M. Darko, Directeur de District, District du St-Laurent, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)

- O'Hanlon**, M. Michael, Attaché supérieur de recherche, Étude des politiques étrangères, The Brookings Institution (05 fév. 2002)
- O'Shea**, M. Kevin, Directeur, Direction des relations générales avec les Etats-Unis, Ministères des Affaires étrangères et du Commerce international (28 janv. 2002)
- Orr**, Major Ken, Officier supérieur d'état-major, Groupe de recrutement des Forces canadiennes, BFC Borden (25-27 juin 2002)
- Ortiz**, L'honorable Solomon P., Membre supérieur (démocrate – Texas), Sous-comité sur l'état de préparation militaire, Comité de la chambre sur le service armé (États-Unis) (06 fév. 2002)
- Pataracchia**, Lieutenant (M) John, Centre de recrutement des Forces canadiennes, Halifax, BFC Borden (25-27 juin 2002)
- Paulson**, Capitaine (M), Gary, Commandant, NCSM Algonquin, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)
- Payne**, Capitaine (M), Richard, Commandant, Installation de maintenance de la flotte de Cape Scott, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)
- Peterman**, Amiral, Brian, Directeur principal, Sécurité des frontières et des transports, Conseil de la sécurité intérieure (25 mars 2003)
- Peters**, Colonel William, Directeur, Planification stratégique, Opérations terrestres, Chef-d'état-major de l'Armée de terre, Ministère de la Défense nationale (18 juillet 2001)
- Pile**, Capitaine (M) T.H.W. (Tyron), Commandant, groupe 4, Opérations maritimes, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)
- Pilgrim**, Surintendant, J. Wayne, Officier responsable de la Sous-direction des enquêtes relatives à la sécurité nationale, Gendarmerie royale du Canada (19 juillet 2001)

- Pitman**, Sergent, B.R. (Brian), Forces conjointes du secteur riverain, Vancouver, Gendarmerie royale du Canada (18-22 nov. 2001)
- Poirier**, M. Paul, Directeur, Division du renseignement et de la contrebande, Région du Nord de l'Ontario, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)
- Preece**, Capitaine (M), Christian, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)
- Proulx**, Commissaire adjoint, Richard, Direction des renseignements criminels, Gendarmerie royale du Canada (22 oct. 2001)
- Purdy**, Mme Margaret, Sous-ministre déléguée, Ministère de la Défense nationale (14 août 2002)
- Reed**, L'honorable Jack, Président (démocrate – Rhode Island), Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis) (05 fév. 2002)
- Rose**, M. Frank, Adjoint, Politique de défense antimissile, Le Pentagone (06 fév. 2002)
- Ross**, Major général, H. Cameron, Directeur général, Politique de la sécurité internationale, Ministère de la Défense nationale (28 janv. 2002)
- Rumsfeld**, L'honorable Donald, Secrétaire de la Défense (États-Unis) (06 fév. 2002)
- Rurak**, Mme Angela, Inspecteur des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)
- Salesses**, Lieutenant-colonel Bob, Direction de la logistique, Sécurité nationale (États-Unis), Le Pentagone (06 fév. 2002)
- Schreiber Hughes**, Mme Lisa Bobbie, Membre du Conseil de la sécurité intérieure (25 mars 2003)

- Sensenbrenner, Jr.**, L'honorable F. James, Président (Républicain – Wisconsin), Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis) (07 fév. 2002) (27 mars 2003)
- Shane**, M. Jeffrey N., Sous-secrétaire associé (27 mars 2003)
- Simmons**, M. Robert, Directeur adjoint, Office of European Security and Political Affairs, Bureau of European and Eurasian Affairs, Département d'États (États-Unis) (06 fév. 2002)
- Sinclair**, Mme Jill, Directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (28 janv. 2002) (14 août 2002)
- Skelton**, L'honorable Ike, Membre supérieur (démocrate – Missouri), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis) (06 fév. 2002)
- Slater**, Scenery C., Agent des programmes, District du Vancouver métropolitain, Agence des douanes et du revenu du Canada (18-22 nov. 2001)
- Spraggett**, M. Ernest, Directeur, Opérations commerciales, Agence des douanes et du revenu du Canada (24 juin 2002)
- Stark**, Lieutenant-commandant, Gary, Commandant, NCSM Whitehorse, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)
- Stewart**, M., James, Ressources humaines civiles, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)
- Stump**, L'honorable Bob, Président (républicain – Arizona), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis) (06 fév. 2002)
- Szczerbaniwicz**, Lieutenant-colonel, Gary, Commandant, 407e escadron, Commandement de la force aérienne du Pacifique (18-22 nov. 2001)

- Taylor**, L'honorable Gene, Membre supérieur, (démocrate – Mississippi), Sous-comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis) (06 fév. 2002)
- Taylor**, M., Robert, Inspecteur, Police de Vancouver (18-22 nov. 2001)
- Tulenko**, M. Timothy, Agent politique et militaire, Bureau des affaires canadiennes, Bureau des affaires de l'hémisphère occidental, Département d'État américain (États-Unis) (06 fév. 2002)
- Verga**, M. Peter F., Adjoint spécial, Sécurité nationale (États-Unis), Le Pentagone (06 fév. 2002) (27 mars 2003)
- Wamback**, Lieutenant-commandant, Arthur, Commandant, NCSM Windsor, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)
- Warner**, L'honorable John, Membre supérieur (républicain – Virginie), Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis) (05 fév. 2002)
- Weldon**, L'honorable Curt, Président, (républicain – Pennsylvanie), Sous-Comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis) (06 fév. 2002)
- Williams**, Colonel Richard, Directeur, Politique de l'hémisphère occidental, Ministère de la Défense nationale (6 mai 2002)
- Woodburn**, Commandant, William, Commandant, Division des sous-marins, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

37^e législature – Deuxième session

Adams, M. John, commissaire, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans (5 mai 2003)

Adams, le surintendant Bill, Direction des services fédéraux, Gendarmerie royale du Canada (9 juin 2003)

Atkins, le surintendant principal, officier responsable, Service divisionnaire de la police criminelle, Gendarmerie royale du Canada (22 septembre 2003)

Avis, le capitaine de frégate Peter, directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes, ministère de la Défense nationale (7 avril 2003)

Axworthy, D^r Thomas, président, Centre for Study of Democracy (29 septembre 2003)

Boutilier, M. James A., conseiller spécial (politique), Forces maritimes, Quartier général du Pacifique, ministère de la Défense nationale (9 juin 2003)

Brandt, M. Brion, directeur, Politique de la sûreté, ministère des Transports (5 mai 2003)

Buck, le vice-amiral Ronald, chef d'état-major des Forces maritimes, ministère de la Défense nationale (7 avril 2003)

Caron, le caporal Denis, coordonnateur du Programme national de surveillance côtière et du Programme national de surveillance des aéroports, Sous-direction du crime organisé, Gendarmerie royale du Canada (7 avril 2003)

Connolly, M. Mark, directeur général, Direction de la contrebande et des services de renseignement, Direction des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada (22 septembre 2003)

Davidson, le contre-amiral Glenn V., commandant, Forces maritimes de l'Atlantique, ministère de la Défense nationale (22 septembre 2003)

Dempsey, M. Lawrence, secrétaire-trésorier national, Guilde de la marine marchande du Canada (22 septembre 2003)

Dewar, le capitaine de vaisseau (retraité) John, membre, Affaires maritimes, Ligue navale du Canada (12 mai 2003) (2 juin 2003)

Edmonds, le capitaine de vaisseau David, chef d'état-major - Personnel et Formation, ministère de la Défense nationale (25 septembre 2003)

Ernshaw, le commandant Paul F., commandant, Centre conjoint d'information et de surveillance océanique Trinity, ministère de la Défense nationale (22 septembre 2003)

Frappier, M. Gerry, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, ministère des Transports (7 avril 2003) (2 juin 2003)

Fox, M. John, représentant régional, Nouvelle-Écosse, Union canadienne des employés des transports (22 septembre 2003)

Gadula, M. Charles, directeur général, Direction générale de la flotte, Services maritimes, ministère des Pêches et des Océans (7 avril 2003)

Garnett, le vice-amiral (retraité) Gary L., vice-président national pour les Affaires maritimes, Ligue navale du Canada (12 mai 2003)

Garnon, capitaine de corvette Daniel, Contrôleur, ministère de la Défense nationale (25 septembre 2003)

Giffin Boudreau, M^{me} Diane, directrice générale par intérim, Région de l'Atlantique, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration (22 septembre 2003)

- Hansen**, le surintendant Ken, directeur, Exécution des lois fédérales, Gendarmerie royale du Canada (7 avril 2003) (9 juin 2003)
- Haydon**, M. Peter T., agrégé supérieur de recherches, Center for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie (28 avril 2003)
- Heisler**, M. Ron, directeur des opérations, Centre d'Immigration Canada, Halifax, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration (22 septembre 2003)
- Hendel**, le commodore (retraité) Hans, consultant, Collège des Forces canadiennes (28 avril 2003)
- Henschel**, le surintendant Peter, Direction des services fédéraux, Gendarmerie royale du Canada (9 juin 2003)
- Hickey**, le capitaine de vaisseau Larry, chef d'état-major adjoint, Plans et opérations (pour les forces maritimes de l'Atlantique), ministère de la Défense nationale (16 juin 2003)
- Hildebrand**, le sergent F.D. (Fred), Division "H", Service divisionnaire de la police criminelle, Gendarmerie royale du Canada (22 septembre 2003)
- Johnston**, le contre-amiral (retraité) Bruce (28 avril 2003)
- Kelly**, M. James C. (26 mai 2003)
- King**, le vice-amiral James (retraité) (12 mai 2003)
- Kobolak**, M. Tom, agent principal de programme, Direction de la contrebande et des services de renseignement, Agence des douanes et du revenu du Canada (7 avril 2003)
- Kubeck**, le capitaine de corvette Kimberley, gestionnaire de projet, contrôle naval de la navigation commerciale – Renseignements, ministère de la Défense nationale (25 septembre 2003)
- Lachance**, M. Sylvain, directeur général intérimaire de la flotte, Garde côtière canadienne (17 février 2003)
- Lenton**, le commissaire adjoint W.A. (Bill), directeur, Direction des services fédéraux, Gendarmerie royale du Canada (9 juin 2003)

- MacLaughlan**, le surintendant C.D. (Craig), officier responsable, Services de soutien Division “H”, Gendarmerie royale du Canada (22 septembre 2003)
- Meisner**, M. Tim, directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes, Garde côtière canadienne (17 février 2003) (7 avril 2003)
- Merpaw**, M^{me} Diane, directrice adjointe intérimaire, Élaboration des politiques et coordination, ministère de la Citoyenneté et de l’Immigration (7 avril 2003)
- Middlemiss**, M. Danford W., professeur, département des Sciences politiques, Université Dalhousie (12 mai 2003)
- Moutillet**, le capitaine de corvette Mireille, officier d’état-major supérieur – politiques, ministère de la Défense nationale (25 septembre 2003)
- Mulder**, M. Nick, président, Mulder Management Associates (9 juin 2003)
- Normoyle**, M^{me} Debra, directrice générale, Direction générale de l’exécution de la loi, ministère de la Citoyenneté et de l’Immigration (7 avril 2003)
- Russell**, M. Robert A., commissaire adjoint, Région de l’Atlantique, Agence des douanes et du revenu du Canada (22 septembre 2003)
- Thomas**, M. John F., associé, BMB Consulting Services (9 juin 2003)
- Tracy**, M^{me} Maureen, directrice, Division des politiques et des opérations, Agence des douanes et du revenu du Canada (7 avril 2003)
- Tremblay**, le capitaine de vaisseau Viateur, commandant adjoint, Réserve navale 1, ministère de la Défense nationale (25 septembre 2003)

Wark, M. Wesley K., professeur agrégé au Département d'histoire, Munk Centre for International Studies, Université de Toronto (5 mai 2003)

Williams, le capitaine de vaisseau Kelly, ancien commandant, NCSM Winnipeg, ministère de la Défense nationale (22 septembre 2003)

Wilson, M. Larry, directeur régional, Maritimes, Garde côtière canadienne (22 septembre 2003)

Wing, M. Michael, président national; Union canadienne des employés des transports (22 septembre 2003)

PIÈCES JUSTIFICATIVES

1. [Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense par la Garde côtière canadienne, le 17 février 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 10, 34)
2. [« Exposé présenté au Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense par Mike Toddington, ancien chef de police de Ports Canada, Port de Vancouver, Vancouver, le 30 janvier 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 35 »)
3. [«Update on Canada's Response to Marine Security», présenté par GerryFrappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, et président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, le 7avril2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «56»)
4. [«Chief of Marine Staff Introductory Statement», par le vice-amiral RonaldBuck, le 7avril2003] (Pièce 5900- 2.37/N2-SS-1, 14, «57»)
5. [« Documentation à l'appui des réponses de la Garde côtière canadienne à des questions posées durant les audiences du 17 février 2003 », par Robert G. Thibault, ministre des Pêches et des Océans] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 60 »)
6. [«RCMP Speaking Points», le 7avril2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «62»)
7. [«Summary of Presentation» par CharlesGadula et TimMeisner, le 7avril2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «63»)

8. [«Openings Remarks» par Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et Immigration Canada, le 7 avril 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «64»)
9. [«Opening Remarks for the CCRA», le 7 avril 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «65»)
10. [«The Maritime Dimension of Homeland Security: Traditional Task or a New Requirement?» by Peter T. Haydon, Senior Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 15, «68»)
11. [«Opening Remarks» by Rear-Admiral Bruce Johnston (Ret'd)] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 15, «69»)
12. [«Canadian Coast Guard - Safety First, Service Always» de John Adams, 5 mai 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 16 «70»)
13. [«Opening Statement» par le Vice-amiral Gary L. Garnett, de la Ligue navale du Canada, 12 mai 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 17, «73»)
14. [«Cooperative Ocean Information Network Pacific, An Overview» de la Ligue navale du Canada, 12 mai 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 17, «74»)
15. [«Condensed version of Canada, An Incomplete Maritime Nation» de la Ligue navale du Canada, 12 mai 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-A, 17, «75»)
16. [«The Maritime Dimension of a Canadian National Security Policy: Some Preliminary Observations» par Dan Middlemiss, département des Sciences politiques, Université Dalhousie, 12 mai 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 17, «76»)

17. [«*Statement of Vice-Admiral James King (Retired)*», 12 mai 2003](Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 17, «77»)
18. [Document de Jean-Pierre Witty, surintendant en chef, Direction des renseignements criminels, Gendarmerie royale du Canada, daté du 6 mai 2003, concernant l'inventaire de matériel de navigation] (Pièce 5900-2.37/N2- SS1, 18, «78»)
19. [Documents de Citoyenneté et Immigration Canada, datés du 15 mai 2003, concernant les demandes de renseignement présentées par le comité à la réunion du 7 avril 2003.] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 18, «79»)
20. [«Outline — Maritime Sovereignty Cutters» par le capitaine (M)(à la retraite) J.S. Dewar, 2 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 18, «80»)
21. [«Questions suggérées pour Transports Canada: Témoignage de Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, 2 juin 2003»] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 18 «81»)
22. [« Le rôle de la Garde côtière », par James C. Kelly, témoin, le 26 mai 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 82 »)
23. [« Agence des douanes et du revenu du Canada – Comparution devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, le 7 avril 2003 – Renseignements supplémentaires », par Tara Hall, directrice adjointe, Affaires parlementaires, Direction des affaires publiques] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 83 »)
24. [« Documentation à l'appui des réponses de la Garde côtière canadienne à des questions posées durant les audiences du 7 avril 2003 », par John Adams, commissaire, Pêches et Océans] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 84 »)

25. [«Outline of opening Comments to Standing Senate Committee on National Defence and Security» par John Thomas, 9 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 19, «85»)
26. [«Opening Statement — Marine Security» par le commissaire adjoint William Lenton, Direction des services fédéraux, 9 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 19, «86»)
27. [«Questions and Answers — Marine Security» par le commissaire adjoint William Lenton, Direction des services fédéraux, 9 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 19, «87»)
28. [«Presentation», par M. James Boutilier, conseiller spécial (politique) du commandant, Forces maritimes, quartier général du Pacifique, 9 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 19, «88»)
29. [«Outline of Nick Mulder's Comments to the Senate Committee on National Security and Defence», 9 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 19, «89»)
30. [«Observations préliminaires du Capitaine (N) de vaisseau Laurence Hickey, chef d'état-major adjoint, Plans et Opérations, forces maritimes» 16 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 20, «94»)
31. [« Réponse à des questions posées à la réunion du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense le 7 avril 2003 (témoignage de Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence), le 5 mai 2003 et le 3 juin 2003 (témoignage de William Elliott, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté) par le ministère des Transports] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 95 »)

32. [Lettre du Service canadien du renseignement de sécurité à Barbara Reynolds le 19 juin 2003 concernant le rôle du Service canadien du renseignement de sécurité dans les questions de sécurité maritime] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 96 »)
33. [Exposé du commandant Paul F. Earnshaw, ministère de la Défense nationale, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 97 »)
34. [Exposé du capitaine de vaisseau Williams, ministère de la Défense nationale, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 98 »)
35. [Exposé de Larry Wilson, directeur régional, Garde côtière canadienne, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 99 »)
36. [Article du National Post, le 21 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 100 »)
37. [Tableaux de la Garde côtière canadienne, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 101 »)
38. [Réponse de la Garde côtière canadienne, par Larry Wilson, directeur régional, région des Maritimes, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 102 »)
39. [NCSM ATHABASKAN, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 103 »)
40. [Exposé du surintendant en chef Ian E. Atkins, officier responsable, Service divisionnaire de la police criminelle, Division « H », Nouvelle-Écosse, GRC, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 104 »)

41. [Exposé de Robert Russell, sous-commissaire régional, Agence des douanes et du revenu du Canada, région de l'Atlantique, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 105 »)
42. [Allocution d'ouverture de Diane Giffin-Boudreau, directrice générale par intérim, région de l'Atlantique, Citoyenneté et Immigration, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 106 »)
43. [Observations préliminaires de la Guilde de la marine marchande du Canada, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 107 »)
44. [Exposé de Michael Wing, président national de l'Union canadienne des employés des transports (UCET), le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 108 »)
45. [Documentation de l'Union canadienne des employés des transports (UCET), le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 109 »)
46. [Réponse de Ian E. Atkins, officier responsable, Service divisionnaire de la police criminelle, Division « H », Nouvelle-Écosse, GRC, lettre datée du 23 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 110 »)
47. [Documentation du commodore William F. O'Connell, commandant de la Réserve navale, le 25 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 23, « 126 »)
48. [Documentation de la Réserve navale de Québec, le 25 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 23, « 127 »)
49. [Exposé de Thomas S. Axworthy, président du Centre d'études de la démocratie, Université Queen's, le 29 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 24, « 128 »)

ACTIVITÉS DES MÉDIAS

Veronica Morris

C'est en juin 2001 que Mme Morris a été nommée responsable des relations avec les médias par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Elle répond quotidiennement aux questions des médias, rédige les communiqués de presse, assure le suivi de la couverture médiatique et fait office d'agente de liaison lors des déplacements du comité.

Avant d'occuper ces fonctions, elle était adjointe spéciale auprès de l'honorable Colin Kenny. Mme Morris a fait ses études à l'Université Carleton.

Les médias sont invités à adresser leurs questions et autres demandes à : ckres@sen.parl.ca

Les séances du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense sont ouvertes aux représentants des médias, sauf lorsque le Comité rédige des rapports, traite de questions personnelles ou lorsqu'un invité demande que les délibérations se tiennent à huis clos.

Lorsque le Comité est à Ottawa, ses séances sont diffusées sur la Chaîne d'affaires publiques par câble (CPAC), sur le site Internet du Sénat (audio et vidéo), sur le réseau de télévision parlementaire et sur le réseau audio du Sénat, fréquences (MHz) : parquet : 94,7, anglais : 95,5, français : 95,1.

Les personnes intéressées aux activités du Comité peuvent s'inscrire à un service d'envoi afin d'être avisées des dates et lieux des séances et des témoins qui comparaîtront.

Des renseignements sur le Comité sont donnés sur le site :

<http://sen-sec.ca>

Prière d'adresser vos questions au numéro suivant :

Sans frais : 1-800-267-7362

Ou d'envoyer un courriel à l'adresse suivante :

Greffier du Comité : defence@sen.parl.gc.ca

Président du Comité : kennyco@sen.parl.gc.ca

Les demandes d'information des médias doivent être envoyées à

ckres2@sen.parl.gc.ca.

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ



L'hon. NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet réputé ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaires santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial, en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du Très hon. Brian Mulroney et du Très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre. M. Atkins a servi dans les forces armées des États-Unis de septembre 1957 à août 1959.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick) et il est membre du conseil consultatif de la School of Business de l'Université Acadia.



L'hon. TOMMY BANKS, sénateur

Le sénateur Tommy Banks est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il contribue en outre au rayonnement de la culture canadienne dans le monde.

De 1968 à 1983, il a animé The Tommy Banks Show. Le sénateur Banks s'est vu décerner un prix Gémeaux pour sa prestation dans une émission de variétés à la télévision.

Musicien lauréat d'un prix Juno, le sénateur Banks s'est fait connaître sur la scène nationale et internationale à titre de chef d'orchestre ou de directeur musical de divers événements marquants tels une représentation de gala en présence de la Reine en 1978; les Jeux du Commonwealth de 1978; les Jeux mondiaux universitaires de 1983; et les cérémonies inaugurales d'EXPO 1986 et des XVe Jeux olympiques d'hiver en 1988. Il a aussi été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques partout au Canada et aux États-Unis.

En qualité de président fondateur de la Alberta Foundation for the Performing Arts, le sénateur Banks s'est dévoué sans compter afin que d'autres musiciens et artistes de talent puissent obtenir la reconnaissance qu'ils méritent dans toutes les régions du pays.

En 1979, le sénateur Banks a reçu un diplôme honorifique en musique du Collège Grant MacEwan. La même année, il a remporté le prix Juno et le Grand Prix du Disque-Canada. En 1987, l'Université de l'Alberta lui a conféré un doctorat honorifique en droit. En 1990, le prix Sir Frederick Haultain lui a été attribué.

En 1991, le sénateur Banks a été reçu Officier de l'Ordre du Canada, puis il a été décoré de l'Ordre de l'excellence de l'Alberta en 1993.

Le 9 mai 2001, le sénateur Tommy Banks a été nommé vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines, qui a exploré les façons de rehausser la qualité de vie dans nos grands centres urbains et a fait rapport sur la question en novembre 2002.

En plus de faire partie du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense, il est président du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles



L'hon. JANE CORDY, sénateur

Au cours de sa carrière distinguée en éducation, Jane Cordy s'est également illustrée par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Cordy a obtenu son brevet d'enseignement du collège des enseignants de la Nouvelle-Écosse et un baccalauréat en éducation de l'Université Mount Saint Vincent.

Elle a entrepris sa carrière d'enseignante en 1970 et a travaillé successivement pour les conseils scolaires de Sydney, du comté de Halifax et de New Glasgow et pour le conseil scolaire régional de Halifax.

Le sénateur Cordy a également assuré la vice-présidence de la commission de développement du port de Halifax-Dartmouth et a présidé le conseil arbitral de la région d'Halifax de Développement des ressources humaines Canada.

Le sénateur Cordy s'est également dévouée auprès de nombreux organismes bénévoles. Elle a siégé au conseil de Phoenix House, un refuge pour jeunes sans abri, au jury des prix littéraires de Dartmouth (de 1993 à 1995 et en 1999-2000) et au comité de planification stratégique de l'école primaire du village de Colby. Elle a aussi fait du bénévolat pour le programme d'éducation religieuse et a été lectrice à l'église St. Clement de Dartmouth.

Le sénateur Cordy est originaire de Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):

Sécurité nationale et défense

Affaires sociales, sciences et technologie



L'hon. JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie des Comités sénatoriaux suivants : de l'agriculture et des forêts; de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants, des finances nationales et des transports et communications. Il est vice-président des finances nationales ainsi que du sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.



L'hon. J. MICHAEL FORRESTALL,
sénateur

L'honorable J. Michael Forrestall est né à Deep Brook (N.-É.) le 23 septembre 1932. Avant de se lancer en politique, il occupe un poste de journaliste au Chronicle Herald puis se joint à l'équipe de direction d'une compagnie aérienne. Il est élu pour la première fois à la Chambre des communes à l'élection générale de 1965.

Il est réélu en 1968, 1972, 1974, 1979, 1980 et 1984. Nommé pour la première fois en 1966 porte-parole de l'opposition officielle en matière de défense, il conteste la position du gouvernement du premier ministre Pearson concernant l'unification des Forces canadiennes. Il reste dans ce poste de 1966 à 1979 et siège durant la même période au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes.

De 1979 à 1984, le sénateur Forrestall est membre ou membre suppléant de l'Assemblée de l'Atlantique Nord. Il occupe également le poste de rapporteur général du Comité militaire de l'Assemblée et présente le rapport du Comité intitulé Sécurité de l'Alliance dans les années 1980. En novembre 1984, il dirige la délégation canadienne à la 30e Session annuelle de l'Assemblée de l'Atlantique Nord.

Il devient secrétaire parlementaire, en 1984, auprès du ministre des Transports et, en 1986, auprès du ministre de l'Expansion industrielle régionale et du ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Il est défait à l'élection générale de 1988. En 1989, il est nommé au conseil d'administration de Marine atlantique et, en 1990, au Tribunal d'appel des anciens combattants.

Le 27 septembre 1990, le sénateur Forrestall est nommé au Sénat du Canada. En 1993-1994, il siège au Comité parlementaire mixte de la politique canadienne de défense et il continue à ce jour d'exercer les fonctions de porte-parole du Sénat en matière de défense. Il est actuellement vice-président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense et membre du Comité mixte permanent de la bibliothèque. Il a en outre fait partie du Comité sénatorial spécial sur le régiment aéroporté du Canada en Somalie, du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères, du Sous-comité sénatorial des anciens combattants, du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (vice-président) et du Comité sénatorial spécial de la sécurité des transports (président).

Le sénateur Forrestall est actuellement membre de l'Association parlementaire de l'OTAN, de l'Union interparlementaire, de l'Association parlementaire du Commonwealth, du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et de la Légion royale canadienne.



L'hon. COLIN KENNY, sénateur

Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. Il a débuté sa carrière politique en 1968 en occupant le poste de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au bureau du premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le Très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Il est actuellement président du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense. Il siège aussi au Comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur du Comité de la défense et de la sécurité de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il occupait auparavant les postes de président de la sous-commission de l'avenir de la sécurité et de la capacité de défense et de vice-président de la sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Association parlementaire de l'OTAN.

Courriel : kennyco@sen.parl.gc.ca

Site web : <http://sen.parl.gc.ca/ckenny>



L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN,
sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen a fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et a présidé le Sous-comité des affaires des anciens combattants.

Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il a présidé le Cundill Funds (Vancouver) et siégé au conseil d'administration de la Deutsche Bank Canada, de Paribas Participations Limited, d'AMJ Campbell Inc. et de J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut, du Festival de Stratford, du Toronto and Western Hospital, de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate, de la Fédération du saumon Atlantique, de la Fondation T.R. Meighen, du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo, de l'Université Laval et de l'Université McGill.

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants.



L'honorable DAVID P. SMITH, c.p.,
sénateur

L'honorable David Smith est un éminent avocat, qui s'est en plus distingué par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Smith a obtenu un baccalauréat en science politique de l'Université Carleton en 1964 et un baccalauréat en droit de l'Université Queen's en 1970. Il a été admis au barreau de l'Ontario en 1972. Au cours d'une carrière très distinguée, le sénateur Smith est devenu un spécialiste très réputé en droit municipal et administratif et en réglementation.

Au moment de sa nomination, le sénateur Smith était président et associé du cabinet Fraser Milner Casgrain LLP, un des plus importants et des plus anciens cabinets d'avocats au pays. En 1998, lorsque le cabinet Fraser Milner a été formé, le sénateur Smith est devenu son premier président. Il avait antérieurement assumé la présidence du cabinet Fraser & Beatty.

De 1980 à 1984, le sénateur Smith a représenté la circonscription de Don Valley Est à la Chambre des communes où il a également agi comme ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme). En 1972, il a été élu au conseil municipal de Toronto. À la suite de sa réélection en 1974, il a été nommé au comité exécutif de la ville de Toronto et au conseil du Grand Toronto. Réélu de nouveau en 1976, il a été nommé président du conseil municipal de Toronto et adjoint au maire de Toronto.

Le sénateur Smith a joué un rôle très actif au sein du Parti libéral dans les années 1960. Il a notamment occupé les postes de président

ANNEXE XVIII

national des Jeunes libéraux, d'adjoint exécutif de Keith Davey, qui était directeur national, et d'adjoint exécutif de l'honorable Walter Gordon et de l'honorable John Turner

Le sénateur Smith a consacré de son temps à une foule d'organisations bénévoles et philanthropiques. Il a notamment siégé au conseil d'administration d'Exhibition Place, de même que de l'Armée du salut, du Toronto General Hospital, de l'hôpital Mount Sinai et du collège George Brown. Il a présidé la Fondation de la rétinite pigmentaire et a assumé la vice-présidence du O'Keefe Centre for the Performing Arts.

Le sénateur Smith et son épouse Heather ont élevé trois enfants : Alexander, Kathleen et Laura. Il est âgé de 61 ans.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):

Affaires juridiques et constitutionnelles

Sécurité nationale et de la défense

Règlement, de la procédure et des droits du Parlement



L'honorable John (Jack) Wiebe, sénateur

Le sénateur Jack Wiebe est l'un des plus éminents citoyens de la Saskatchewan. Cet agriculteur très prospère a aussi siégé à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Nommé Lieutenant-Gouverneur de la Saskatchewan en 1994, il était le premier agriculteur à accéder à cette fonction depuis près de 50 ans.

Le sénateur Wiebe s'est d'abord fait connaître en Saskatchewan pour son leadership au sein de la communauté agricole. Lui et sa famille ont bâti une exploitation agricole prospère dans le district Main Centre de la province. De 1970 à 1986, il a été propriétaire et président de la compagnie L&W Feeders Ltd.

Le sénateur Wiebe a été l'un des animateurs du mouvement des coopératives et a collaboré activement au Comité de mise en commun du blé de Main Centre, à la caisse de crédit de Herbert, à la coopérative de Herbert et au conseil de la coopérative de la Saskatchewan. Il a également été membre du syndicat du blé et de l'association des éleveurs de la Saskatchewan. Il préside actuellement la section de la Saskatchewan du Conseil de liaison des Forces canadiennes.

Le sénateur Wiebe a été élu en 1971 et en 1975 comme député de la circonscription de Morse à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Lui et son épouse Ann sont les parents de trois filles et ont quatre petits-enfants.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s) :

Agriculture et forêts, vice-président

Sécurité nationale et défense

Sous-comité des affaires des anciens combattants

Règlements, de la procédure et des droits du parlement

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ



ADJUDANT-CHEF RETRAITÉ
J.J.L.M. DESSUREAULT, OMM, CD

Né à Shawinigan (Québec) le 2 novembre 1945, l'adjutant-chef Dessureault s'enrôle dans l'Armée canadienne le 26 mars 1964. En septembre de la même année, il est affecté au 2^e bataillon du Royal 22^e Régiment à Québec.

Pendant ces 37 années de carrière, il sert au sein du Régiment à Valcartier (Québec), à Werl, dans le nord de l'Allemagne et plus tard à Lahr, dans le sud de l'Allemagne. En 1983, une nouvelle affectation l'amène au Collège militaire royal de Saint-Jean comme adjudant-maître responsable de la section d'exercice militaire. Il est promu au grade d'adjutant-chef pendant au cours d'une mission à Chypre en 1987. Il est nommé au poste de sergent-major régimentaire du 1^{er} Bataillon du Royal 22^e Régiment en 1990 et déployé en Croatie en 1992.

Il occupe successivement les postes d'adjutant-chef du Secteur du Québec de la Force terrestre et d'adjutant-chef du Commandement de la Force terrestre avant sa nomination au prestigieux poste d'adjutant-chef des Forces canadiennes en juin 1999 jusqu'à sa retraite en juillet 2001. Depuis, il s'est joint au comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense comme conseiller militaire.

En novembre 1994, il a été décoré de l'Ordre du Mérite militaire, à titre de membre et élevé au rang d'Officier de l'Ordre du mérite militaire en janvier 2000.

L'adjudant-chef (retraité) M. Dessureault est marié à Marianne Claassen, originaire des Pays-Bas; ils ont une fille, Désirée.



LE MAJOR-GÉNÉRAL (retraité) G. Keith MCDONALD

Le major-général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Collège militaire royal de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Au cours de ses 37 années de carrière dans les Forces canadiennes, le major-général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de Tutor, de T-33, de CF5, de CF104 et de CF18.

Il a occupé des postes consultatifs au Collège militaire royal de Baden-Soellingen, en Allemagne, au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa, et au NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a notamment assumé les fonctions de commandant de l'escadron de CF18, et de commandant de l'escadre et de la base de Baden-Soellingen, en Allemagne.

Lorsqu'il a terminé sa carrière, le major-général McDonald était directeur des opérations de combat au QC du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BMCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BMCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le major-général McDonald possède un diplôme en sciences politiques et en économie (programme de spécialisation) du Collège militaire royal du Canada. Il a suivi des cours à l'École d'état-major des Forces canadiennes et au Royal Air Force Staff College, en Angleterre. Il a également suivi des cours en matière de sécurité nationale, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, des cours sur la guerre électronique à l'Université de la Californie, à Los Angeles, des cours en droit des conflits armés à San Remo, en Italie, ainsi que de nombreux autres cours de gestion de projet.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.

GRANT DAWSON

Grant Dawson s'est joint à la Direction de la recherche parlementaire en mars. Il est l'attaché de recherche du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Le D^r Dawson a obtenu son double baccalauréat avec spécialisation (histoire et anglais) et sa maîtrise (histoire) de l'Université du Manitoba et son doctorat en histoire de l'Université Carleton à Ottawa. Sa dissertation constitue le premier examen critique du processus décisionnel du gouvernement canadien concernant sa contribution au déploiement de troupes dans le cadre des opérations de paix en 1992. Parmi les sujets de recherche d'intérêt particulier pour le D^r Dawson, mentionnons l'histoire diplomatique et militaire du Canada, l'histoire de la paix (notamment les écrits de Jean de Bloch), le maintien de la paix et la consolidation de la paix. Le D^r Dawson a publié dans le «Journal of Contemporary History» (article de tête en janvier 2002), «International Journal» (printemps 2000) et dans les éditions 2001 et 2003 du recueil d'essais de politique étrangère «Canada Among Nations».

D^r Dawson a donné des cours au Collège militaire royal de Kingston et a bénéficié d'une bourse de recherches doctorales du ministère de la Défense nationale et du Forum sur la sécurité et la défense en 2001-2002 et 2002-2003.

BARBARA REYNOLDS

Barbara Reynolds travaille avec des parlementaires canadiens à divers titres depuis 28 ans. Formée comme sociologue, elle a travaillé pendant 10 ans comme attachée de recherche à la Bibliothèque du Parlement, pour les comités étudiant des questions sociales. Ainsi, elle a été pendant trois ans, directrice de recherche au Comité (Chambre des communes) concernant les invalides et les handicapés qui a produit le rapport-clé intitulé *Obstacles*.

Elle a été, pendant 15 ans, collaboratrice au Centre parlementaire où elle a organisé des visites pour les législateurs entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'avec des pays d'Afrique et du Sud-Est asiatique. Elle a coordonné des programmes de perfectionnement professionnel pour les législateurs et leur personnel; elle a aussi rédigé des études sur le fonctionnement des bureaux des parlementaires à Ottawa et dans les bureaux de circonscription. De plus, elle a été directrice du programme Fonds pour le Parlement, le monde du travail et des affaires, un programme qui permet aux législateurs de passer jusqu'à une semaine avec des grandes entreprises et des syndicats. De 1985 à 2000, elle a aussi été conseillère du Groupe canadien de l'Union interparlementaire, un organisme mondial de législateurs qui agit comme volet parlementaire pour les Nations Unies. En juin 2002, elle a reçu le Prix d'excellence du Président pour son travail au Sénat.

SÉNAT DU CANADA

Sécurité nationale et défense,
Comité sénatorial permanent
2e session, 37e législature, 2002-2003

INDEX

Les côtes du Canada :
Les plus longues frontières mal défendues au monde
Volume 2
Octobre 2003

Index

Note – Le numéro gras 2: indique la pagination du Volume 2

ACSTA

Voir **Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)**,

Activités des médias, 2:147-8

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), 2:117

ADRC

Voir **Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC)**

Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), 2:65

Association des pilotes d'Air Canada

Lettre concernant la sécurité (de Don Johnson à David Collenette),
2:116-20

Atkins, Hon. Norman K., Comité sénatorial permanent de la défense
et de la sécurité,

2:149-50

Banks, Hon. Tommy, Comité sénatorial permanent de la défense et
de la sécurité,

2:151-2

Collenette, David, Ministre des Transports, 2:116-120

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, (UNCLOS),
2:111-13

Cordy, Hon. Jane, Comité sénatorial permanent de la défense et de la
sécurité, 2:153

Dawson, Grant, Secrétariat, Comité sénatorial permanent de la
défense et de la sécurité,

2:169

Day, Hon. Joseph A., Comité sénatorial permanent de la défense et
de la sécurité,

2:154-5

Défense nationale, Ministère de la (MDN)

Arcturus, 2:96,102

Aurora, 2:95-6,102

Flotte, 2:89-90,96

Sea King, 2:43,96-7,102-3,106

Dessureault, Chief Warrent Officer (Ret'd) J.J.L.M., OMM, CD,
Secrétariat,

Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, 2:165-6

Dewar, John, 2:93,106-10

Forces canadiennes (FC)

Voir **Défense nationale, Ministère de la (MDN)**

Forrestall, Hon. J. Michael, Vice-président, Comité sénatorial
permanent de la défense
et de la sécurité, 2:156-7

Garde-côtes, 2:106-110

Garde côtière américaine, 2:109-10

Garde côtière canadienne (GCC)

Biens, 2:97-8

Flotte, 2:78-88

Surveillance maritime, 2:89

GCC

Voir **Garde côtière canadienne (GCC)**

Gendarmerie royale du Canada (GRC)

Navires, 2:99

GRC

Voir **Gendarmerie royale du Canada (GRC)**

Kenny, Hon. Colin, Président, Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, 2:158-9

LMMC

Voir **Marine marchande du Canada, Loi sur la (LMMC)**

Lois et règlements codifiés du Canada

Ports, 2:67-9

Lois fédérales relatives aux ports

Voir **Lois et règlements codifiés du Canada -- Ports**

Marine marchande du Canada, Loi sur la (LMMC), 2:64,67

McDonald, Major-General (Ret'd) Keith, Secrétariat, Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, 2:167-8

MDN

Voir **Défense nationale, Ministère de la (MDN)**

Meighen, Hon, Michael A., Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, 2:160

Morris, Veronica, Responsable des relations avec les médias, Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, 2:147

MPO

Voir **Pêches et Océans, Ministère des (MPO)**

Navires

Immatriculation et délivrance de permis, 2:64-6

Ordre de renvoi, 2:1-2

PAL

Voir **Provincial Airlines Limited (PAL)**

PCPTA

Voir **Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA)**

Pêches et Océans, Ministère des (MPO), 2:58-63,89-90,97

Pièces justificatives, 2:141-6

Politiques de sécurité maritime

Voir **Sécurité maritime, Politiques de**

Ports

Lois et règlements, 2:67-9

Marchandises-importées, 2:65

Tonnage, 2:70

Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA), 2:118

Provincial Airlines Limited (PAL)

Surveillance maritime aérienne, 2:58-63,89,99-100

Radar haute fréquence à ondes de surface (RHFOS), 2:115

Reynolds, Barbara, Secrétariat, Comité sénatorial permanent de la défense et de la

sécurité, 2:170

RHFOS

See **Radar haute fréquence à ondes de surface (RHFOS)**

Recherche et sauvetage (SAR), 2:89,96-7,101

SAR

Voir **Recherche et sauvetage (SAR)**

Sécurité maritime, Politiques de

Afrique du Sud, 2:3-6

Australien, 2:7-9

Brésil, 2:10-12

Chili, 2:13-6

Espagne, 2:17-9

États-Unis, 2:20-4

France, 2:25-8

Inde, 2:29-31

Israël, 2:32-4

Italie, 2:35-8

Japon, 2:39-41

Norvège, 2:42-4

Nouvelle-Zélande, 2:45-8

Pays-Bas, 2:49-53

Royaume-Uni, 2:54-7

Smith, Hon. David P., Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,

2:161-2

Surveillance, Technologie de

Coût comparé, 2:114-5

Témoins, 2:121-40

Transports Canada, 2:59-60,64-5,98,116-8

UNCLOS

Voir **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, (UNCLOS)**

United States Coast Guard (USCG)

Voir **Garde côtière américaine**

USCG

Voir **Garde côtière américaine**

Wiebe, Hon. John (Jack), Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,
2:163-4

Zone contiguë, 2:111-2

Zone économique exclusive (ZEE), 2: 3,7,10,13,17,20,25,28-9,32,35,39,42-3,45,49,54

Zone économique exclusive de 200 milles, 2:62,111,113