



Third Session
Thirty-seventh Parliament, 2004

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**National Security
and Defence**

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Wednesday, February 25, 2004
Monday, March 29, 2004

Issue No. 2

Fourth and fifth meetings on:

Examination on the need for a national
security policy for Canada

INCLUDING:

THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(National Emergencies: Canada's Fragile
Front Lines — An Upgrade Strategy)

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trente-septième législature, 2004

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

**Sécurité nationale
et de la défense**

Président:

L'honorable COLIN KENNY

Le mercredi 25 février 2004
Le lundi 29 mars 2004

Fascicule n° 2

Quatrième et cinquième réunions concernant:

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

Y COMPRIS:

LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Les urgences nationales: Le Canada, fragile
en première ligne — Stratégie de renforcement)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Atkins	Kenny
* Austin, P.C. (or Rompkey, P.C.)	* Lynch-Staunton (or Kinsella)
Banks	Meighen
Cordy	Munson
Day	Smith, P.C.
Forrestall	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The name of the Honourable Senator Meighen substituted for that of the Honourable Senator Buchanan (*March 2, 2004*).

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

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	Kenny
* Austin, c.p. (ou Rompkey, c.p.)	* Lynch-Staunton (ou Kinsella)
Banks	Meighen
Cordy	Munson
Day	Smith, c.p.
Forrestall	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

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

Le nom de l'honorable sénateur Meighen est substitué à celui de l'honorable sénateur Buchanan (*le 2 mars 2004*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, February 25, 2004
(5)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 12:20 p.m., in room 160-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Buchanan, P.C., Cordy, Day, Forrestall, Kenny and Munson (8).

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

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Friday, February 13, 2004, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, February 16, 2004, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From Transport Canada:

Mr. Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness;

Mr. John A. Read, Director General, Transport Dangerous Goods.

Mr. Grégoire made a statement and, with MM. Frappier and Read, responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, February 23, 2004, the following material was filed as exhibits with the Clerk:

- Opening remarks and biography for Mr. Marc Grégoire, excerpts from "The Responsibility to Protect" and report on proposed "Marine Transportation Security Regulations" from Transport Canada, February 25, 2004 (Exhibit 5900-3.37/N2-SS-1, 2, "5").

At 1:30 p.m. the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 25 février 2004
(5)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 12 h 20 dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Buchanan, c.p., Cordy, Day, Forestall, Kenny et Munson (8).

Sont présents: De la Direction de la recherche de la Bibliothèque du Parlement: Grant Dawson, analyste et Liam Price, attaché de recherche; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; le surintendant Gerry Doucet, agent de liaison de la GRC; le commandant Gerry Powell, agent de liaison du MDN; et Veronica Morris, agente de communications.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le vendredi 13 février 2004, le comité poursuit l'étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 des délibérations du comité du lundi 16 février 2004.*)

TÉMOINS:

De Transports Canada:

M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté;

M. Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence;

M. John A. Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses.

M. Grégoire fait une déclaration et, avec MM. Frappier et Read, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 23 février 2004, les documents suivants sont remis au greffier comme pièces au dossier:

- La déclaration préliminaire et biographie de M. Marc Grégoire, extrait de «The Responsibility to Protect», et le rapport du «Règlement sur la sûreté du transport maritime» qui est proposé, de Transport Canada, du 25 février 2004 (Pièce 5900-3.37/N2-SS-1, 2, «5»).

À 13 h 30, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Monday, March 29, 2004
(6)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, in camera, at 5:10 p.m., in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Forrestall, Kenny, Meighen and Munson (5).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Dr. Grant Dawson, Analyst; Superintendent Gerry Doucet, RCMP Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

In accordance with rule 92(2)(e) the committee considered its draft agenda.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Friday, February 13, 2004, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, February 16, 2004, for the full text of the Order of Reference.*)

The Honourable Senator Meighen moved, that the following order of reference adopted by the Senate on February 25, 2004, be referred to the Subcommittee on Veterans Affairs:

That the Senate Committee on National Security and Defence be authorized to undertake a study on:

(a) the services and benefits provided to veterans of war and peacekeeping missions in recognition of their services to Canada, in particular examining:

- access to priority beds for veterans in community hospitals;
- availability of alternative housing and enhanced home care;
- standardization of services throughout Canada;
- monitoring and accreditation of long term care facilities;

(b) the commemorative activities undertaken by the Department of Veterans Affairs to keep alive for all Canadians the memory of the veterans' achievements and sacrifices; and

(c) the need for an updated Veterans Charter to outline the right to preventative care, family support, treatment and re-establishment benefits;

That the papers and evidence received and taken on the subject during the Second Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the committee;

That the committee report no later than June 30, 2004.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 5:58 p.m., the committee suspended its sitting.

OTTAWA, le lundi 29 mars 2004
(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos à 17 h 10 dans la pièce 160-S (salle de sous-comité) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Forrestall, Kenny, Meighen et Munson (5).

Sont présents: De la Direction de la recherche de la Bibliothèque du Parlement: Grant Dawson, analyste; le surintendant Gerry Doucet, agent de liaison de la GRC; Veronica Morris, agente de communications.

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ordre du jour provisoire.

Conformément à l'ordre de référence adopté par le Sénat le vendredi 13 février 2004, le comité poursuit l'étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 des délibérations du comité du lundi 16 février 2004.*)

L'honorable sénateur Meighen propose que l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 25 février 2004 soit déferé au Sous-comité des affaires des anciens combattants:

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à entreprendre une étude sur:

a) les prestations et services offerts aux anciens combattants ayant servi au cours de guerres ou d'opérations de maintien de la paix en reconnaissance des services qu'ils ont fournis au Canada, et plus particulièrement:

- l'accès à des lits prioritaires pour les anciens combattants dans les hôpitaux communautaires;
- la disponibilité de centres d'hébergement et de meilleurs soins à domicile;
- l'uniformisation des services dans tout le Canada;
- la surveillance et l'agrément des établissements de soins de longue durée;

b) les activités commémoratives organisées par le ministère des Anciens combattants pour rappeler à tous les Canadiens les réalisations et les sacrifices des anciens combattants;

c) la nécessité de réviser la Charte des anciens combattants pour souligner le droit à des soins préventifs, au soutien de la famille, à des traitements et à des prestations de réinstallation.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus sur la question dans la deuxième session de la 37^e législature soient déferés au comité;

Que le comité présente son rapport au plus tard le 30 juin 2004.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 17 h 58, la séance est suspendue.

At 6:00 p.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

WITNESSES:

From the International Joint Commission:

The Right Honourable Herb Gray, P.C., Chair and Commissioner, Canadian Section;

Mr. Rudy Koop, Research Adviser, Canadian Section.

The Right Honourable Herb Gray made a statement and, with Mr. Koop, responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, February 23, 2004, the following material was filed as exhibits with the Clerk:

- "Questions Taken on Notice from the Appearance of LGen Macdonald" from the Department of National Defence, February 23, 2004 (Exhibit 5900-3.37/N2-SS-1, 2, "6")
- "In Canada Asylum Claimants by Inland, Land Border, and Airport For Calendar Years 2001 to 2003", "Safe Third Country Agreement — Backgrounder", "List of Officials working on Biosecurity", "Smart Border Action Plan Status Report — March 2003" as well as a letter dated March 12, 2004 from Mr. Rob Wright, of the Privy Council Office, to Senator Kenny (Exhibit 5900-3.37/N2-SS-1, 2, "7")
- Letter received March 15, 2004 from Mr. Marc Grégoire, of Transport Canada, with attachments on "awarding of the Requests for Proposals related to the Restricted Area Identification Card (RAIC); the ratio between flight attendants and passengers; and a comparison of Canadian and U.S. transportation security initiatives" (Exhibit 5900-3.37/N2-SS-1, 2, "8")
- Letter from Mr. Alain Jolicoeur, of the Canada Border Service Agency, with responses to questions made by the committee during February 16, 2004 meeting (Exhibit 5900-3.37/N2-SS-1, 2, "9")

At 7:25 p.m. the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

À 18 heures, le comité poursuit la réunion en public dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre.

TÉMOINS:

De la Commission mixte internationale:

Le très honorable Herb Gray, c.p., président et commissaire, Section canadienne;

M. Rudy Koop, conseiller à la recherche, Section canadienne.

Le très honorable Herb Gray fait une déclaration et, avec M. Koop, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 23 février 2004, les documents dont la liste suit sont remis au greffier du comité:

- «Questions Taken on Notice from the Appearance of LGen Macdonald», du ministère de la Défense nationale, 23 février 2004 (pièce 5900-3.37/N2-SS-1,2,«6»)
- «In Canada Asylum Claimants by Inland, Land Border, and Airport For Calendar Years 2001 to 2003», «Safe Third country Agreement - Backgrounder», «List of Officials working on Biosecurity», «Smart Border Action Plan Status Report - March 2003», ainsi qu'une lettre datée du 12 mars 2004, de M. Rob Wright, du Bureau du Conseil privé, adressée au sénateur Kenny (pièce 5900-3.37/N2-SS-1,2,«7»)
- Lettre reçue le 15 mars 2004 de M. Marc Grégoire, de Transports Canada, avec pièces jointes, sur l'octroi des demandes de propositions relativement à la carte d'identification des zones protégées; le ratio entre agents de bord et passagers; et une comparaison des initiatives canadiennes et américaines visant la sécurité des transports. (pièce 5900-3.37/N2-SS-1,2,«8»)
- Lettre de M. Alain Jolicoeur, de l'Agence des services frontaliers du Canada, avec des réponses aux questions qu'a posées le comité lors de la réunion du 16 février 2004 (pièce 5900-3.37/N2-SS-1,2,«9»).

À 19 h 25, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, March 30, 2004

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to table its

THIRD REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Friday, February 13, 2004, to examine and report on the need for national security policy for Canada, now tables its third report entitled *National Emergencies: Canada's Fragile Front Lines*.

Respectfully submitted,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 30 mars 2004

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de déposer son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le vendredi 13 février 2004 à étudier, afin d'en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, dépose maintenant son troisième rapport intitulé *Les urgences nationales: Le Canada, fragile en première ligne*.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 25, 2004

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 12:20 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

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

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, I call the Standing Senate Committee on National Security and Defence to order. It is my pleasure to welcome you. Today the committee will hear testimony in preparation for its third annual visit to Washington, D.C. in March 2004.

My name is Colin Kenny, I am a senator from Ontario and I chair the committee.

On my immediate right is the distinguished Deputy Chair, Senator Forrestall, from Nova Scotia. After an early career as a journalist with *The Halifax Chronicle-Herald* and as an airline executive, he entered politics and was first elected to the House of Commons in 1965. He has served the constituents of Dartmouth for more than 37 years. He has followed defence matters throughout his parliamentary career and has served on various parliamentary committees.

On his right is Senator Banks, from Alberta. Senator Banks is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers and as an international standard bearer for Canadian culture. A Juno-Award-winning musician, Senator Banks has achieved national and international renown as a conductor or music director for many noteworthy events, such as the opening ceremonies for the 1988 Winter Olympics. In 2003, he was appointed Vice Chair of the Prime Minister's Task Force on Urban Issues. In addition to serving on this committee, Senator Banks is the Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources and the Chair of the Alberta Liberal Caucus.

Beside him is Senator Cordy, from Nova Scotia, who is an accomplished educator with an extensive record of community involvement. She has served as Vice Chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and as Chair of the Board of Referees of the Halifax Region of Human Resources Development Canada. Senator Cordy is a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology and Vice Chair of the Canadian NATO Parliamentary Association and the Commonwealth Parliamentary Association.

Beside Senator Cordy is Senator Atkins, from Ontario. He came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. Senator Atkins has also served as an adviser to former Premier Davis of Ontario. During his time as a senator, he has concerned himself with a number of education and poverty

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 25 février 2004

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 12 h 20 pour examiner, en vue d'en faire rapport, la nécessité d'une politique sur la sécurité nationale pour le Canada.

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

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, je déclare ouverte cette séance du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je suis heureux de vous accueillir. Aujourd'hui, le comité va entendre des témoignages en préparation de sa troisième visite annuelle à Washington, D.C., en mars 2004.

Je m'appelle Colin Kenny, je suis sénateur de l'Ontario et je préside ce comité.

À ma droite se trouve l'éminent vice-président, le sénateur Forrestall, de la Nouvelle-Écosse. Après un début de carrière dans le journalisme, au *Halifax Chronicle-Herald* et comme dirigeant d'une compagnie aérienne, il est arrivé en politique et s'est fait élire pour une première fois à la Chambre des communes en 1965. Il défend les intérêts des électeurs de Dartmouth depuis plus de 37 ans. Il s'est intéressé aux questions de défense pendant toute sa carrière parlementaire et a siégé à divers comités parlementaires.

À sa droite se trouve le sénateur Banks, qui vient de l'Alberta. Les Canadiens reconnaissent en lui l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus talentueux, ainsi qu'un représentant de la culture canadienne de calibre international. Lauréat d'un prix Juno en tant que musicien, le sénateur Banks a acquis une renommée nationale et internationale en tant que chef d'orchestre ou directeur musical pour de nombreux événements remarquables comme la cérémonie d'ouverture des Jeux olympiques d'hiver de 1988. En 2003, il a été nommé vice-président du Groupe de travail du premier ministre sur les questions urbaines. Il est membre de ce comité, mais il est aussi président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, et président du caucus libéral de l'Alberta.

À côté de lui se trouve le sénateur Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse. C'est une éducatrice accomplie, qui a des années d'expérience dans l'engagement communautaire. Elle a été vice-présidente de la commission de développement du port d'Halifax-Dartmouth et présidente du conseil arbitral de la région d'Halifax pour Développement des ressources humaines Canada. Le sénateur Cordy est membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie et vice-présidente des branches canadiennes de l'Association des parlementaires de l'OTAN et de l'Association parlementaire du Commonwealth.

À côté du sénateur Cordy se trouve le sénateur Atkins, de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat en 1986, avec une grande expérience dans le domaine des communications, ainsi que des antécédents professionnels comme conseiller de l'ancien premier ministre de l'Ontario, M. Bill Davis. Depuis qu'il est sénateur, il

issues, as well as championing the cause of the Canadian Merchant Navy veterans. Senator Atkins is also a member of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and of our Subcommittee on Veterans Affairs.

Beside him is Senator Munson, from Ontario. He is best known to Canadians as a trusted journalist and public affairs specialist. He was nominated twice for a Gemini for excellence in journalism. He reported news for close to 30 years, most recently as a television correspondent for the CTV network. After a brief period of consulting with the Minister of Indian and Northern Affairs, he joined the Prime Minister's Office, first as Special Communications Adviser and then as Director of Communications. Senator Munson is also a member of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the Standing Senate Committee on Official Languages.

On my left is Senator Day, from New Brunswick. He holds a Bachelor of Electrical Engineering from Royal Military College in Kingston, an LL.B. from Queens University and a Master of Laws from Osgoode Hall. Prior to his appointment to the Senate in 2001, he had a successful career as an attorney. His legal interests include patent and trademark law, and intellectual property issues.

He is also Deputy Chair of the Standing Senate Committee on National Finance and our Subcommittee on Veterans Affairs, and he is an active member of the Canadian NATO Parliamentary Assembly.

At the far end of the table is Senator Buchanan, from Nova Scotia, a member of the Nova Scotia Legislature for 23 years. He served as minister of public works, of fisheries and of governmental affairs. In 1978 he was sworn in as premier. Appointed to the Senate in 1990, Senator Buchanan serves on the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources and on the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine security and defence. Since the committee's inception in mid-2001, we have completed a number of reports, beginning with "Canadian Security and Military Preparedness." This study, tabled in February 2002, examined major defence and security issues facing Canada.

The Senate then asked our committee to examine the need for a national security policy. To date, we have released four additional reports on various aspects of national security: "The Defence of North America: A Canadian Responsibility," in September 2002; "Update on Canada's Military Crisis: A View From the Bottom Up," in November of 2002; "The Myth of Security at Canada's Airports," in January 2003;

s'intéresse aux domaines de l'éducation et de la pauvreté et s'est fait le champion de la cause des anciens combattants de la marine marchande canadienne. Le sénateur Atkins est également membre du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration et de notre Sous-comité des anciens combattants.

À côté de lui se trouve le sénateur Munson, de l'Ontario. Les Canadiens le connaissent en tant que journaliste de confiance et spécialiste des affaires publiques. Il a été proposé deux fois pour le prix Gemini d'excellence en journalisme. Il a donné les nouvelles pendant près de 30 ans, et jusqu'à tout récemment, il était correspondant pour le réseau de télévision CTV. Après une brève période où il était expert-conseil auprès du ministre des Affaires indiennes et du Nord, il a intégré le Cabinet du premier ministre, tout d'abord en tant que conseiller spécial en communications, puis en tant que directeur des communications. Le sénateur Munson est également membre du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration et du Comité sénatorial permanent des langues officielles.

À ma gauche se trouve le sénateur Day, du Nouveau-Brunswick. Il est titulaire d'un baccalauréat en génie électrique du Collège royal militaire de Kingston, d'un baccalauréat en droit de l'Université Queens et d'une maîtrise en droit de Osgoode Hall. Avant d'être nommé au Sénat en 2001, il a fait une brillante carrière d'avocat, s'intéressant notamment aux questions de brevets, de marques de commerce et de propriété intellectuelle.

Il est également vice-président du Comité sénatorial permanent des finances nationales et de notre Sous-comité des anciens combattants, et membre actif de la branche canadienne de l'Assemblée des parlementaires de l'OTAN.

Au bout de la table se trouve le sénateur Buchanan, de la Nouvelle-Écosse, qui a été député à l'Assemblée législative de Nouvelle-Écosse pendant 23 ans. Il a été ministre des Travaux publics, des Pêches et des Affaires gouvernementales. Il a été assermenté comme premier ministre provincial en 1978. Nommé au Sénat en 1990, le sénateur Buchanan est membre du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent qui ait pour mandat d'étudier la sécurité et la défense. Depuis sa constitution au milieu de l'année 2001, il a présenté un certain nombre de rapports, dont le premier était intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Cette étude, déposée en février 2002, fait le point des grandes questions de défense et de sécurité auxquelles le Canada se trouve confronté.

Le Sénat a ensuite demandé à notre comité d'étudier la nécessité d'une politique sur la sécurité nationale. À ce jour, nous avons publié quatre rapports supplémentaires sur différents aspects de la sécurité nationale: «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne», en septembre 2002; «Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes: Une vue de bas en haut» en novembre 2002; «Le mythe de la sécurité dans les

and “Canada’s Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World,” in October 2003.

The committee is continuing its long-term evaluation of Canada’s security and defence policy. However, it has interrupted its work for the moment to hear witnesses in preparation for an upcoming visit to Washington, D.C.

Our witnesses today will be Mr. Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada. He was educated in Montreal. Early in his career he worked as a pilot, instructor and engineer. In 1983 he joined Transport Canada and occupied a series of challenging positions. He assumed the responsibilities of Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, in February 2002, and was appointed Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, in September 2003.

He is accompanied by Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness, who is well known to this committee; and by Mr. John Read, Director General, Transport Dangerous Goods.

Welcome to the committee, we are pleased to have you with us.

Mr. Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada: Honourable senators, we have used up some time already and you may have had a chance to read my statement, which is rather long. Perhaps we could use the time better if I were to summarize the statement in a few minutes. We would then have more time for questions.

The Chairman: That is an excellent idea. If you would give us a brief synopsis, we will proceed with questions.

Mr. Grégoire: I will do that.

[*Translation*]

Over the last few months, we have made considerable progress in the area of marine security and aviation security. I would like to highlight the main initiatives.

We are now introducing new requirements in the area of marine security. These requirements will implement all of the mandatory requirements as well as most of the recommendations made in the International Ship and Port Facility Code, commonly referred to as the ISPS. These requirements are set out in the proposed regulations on marine shipping. In fact we have sent out a copy of this document which was used for public consultation. The regulations will implement other clauses on the basis of risk assessment and the need to avoid impeding Canadian shipping trade.

[*English*]

The main components of the regulations are as follows: a clear accountability structure, laying out the legal responsibility for implementation by operators of vessels and marine facilities and port administration; requirements for security officers and other personnel with duties related to security; security drills and

aéroports canadiens», en janvier 2003; et «Les côtes du Canada: Les plus longues frontières mal défendues au monde», en octobre 2003.

Le comité poursuit son évaluation à long terme de la politique sur la sécurité et la défense du Canada. Cependant, il interrompt momentanément ses travaux pour entendre des témoins en prévision d’une prochaine visite à Washington, D.C.

Notre premier témoin d’aujourd’hui est M. Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada. M. Grégoire a fait ses études à Montréal. En début de carrière, il a été pilote, instructeur et ingénieur. Il a été recruté en 1983 par Transports Canada, où il a occupé plusieurs postes présentant de grands défis. À partir de février 2002, il a assumé les responsabilités de sous-ministre adjoint associé du Groupe de la sûreté et de la sécurité, et en septembre 2003, il a été nommé sous-ministre adjoint de ce groupe.

Il est accompagné par M. Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d’urgence, qui est bien connu de notre comité; et par M. John Read, directeur général du Transport des marchandises dangereuses.

Soyez les bienvenus devant le comité; nous sommes heureux de vous accueillir parmi nous.

M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe sûreté et sécurité, Transports Canada: Honorables sénateurs, la séance est déjà bien amorcée et vous avez sans doute eu l’occasion de lire ma déclaration, qui est assez longue. Peut-être serait-il préférable que je la résume en quelques minutes. Il restera ainsi davantage de temps pour les questions.

Le président: C’est une excellente idée. Si vous pouvez nous en donner un bref condensé, nous passerons ensuite aux questions.

M. Grégoire: Volontiers.

[*Français*]

Au cours des derniers mois, nous avons fait des progrès considérables dans le domaine de la sûreté maritime et de la sûreté de l’aviation, dont j’aimerais souligner les principales initiatives.

Nous introduisons actuellement de nouvelles exigences en matière de sûreté maritime. Ces dernières mettent en application toutes les exigences obligatoires et la plupart des recommandations du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, communément appelé le code ISPS, au moyen du règlement sur la sûreté du transport maritime proposé. Nous avons fait d’ailleurs parvenir une copie du document, qui a été utilisé pour la consultation publique. Le règlement mettra en œuvre d’autres dispositions en fonction des évaluations du risque et de la nécessité de ne pas entraver le commerce maritime canadien.

[*Traduction*]

Les principaux éléments du règlement sont les suivants: une structure de responsabilisation qui définit clairement la responsabilité juridique de la mise en oeuvre du règlement pour les exploitants de bâtiments et d’installations maritimes et pour les administrations portuaires; les exigences concernant les agents de

exercise requirements; requirements for record keeping and equipment; declarations of security; vessel/marine facility security assessments and facility security plans; coordinating plans for port administration; and special requirements of the cruise-ship industry, ferries, barge industries, certain dangerous cargos and port administration.

[Translation]

In order to implement the ISPS code, the regulations will require that we develop a marine security plan for ships, marine facilities and port facilities. Transport Canada expects to revise more than 400 marine facility plans and more than 300 ship plans.

In order to increase marine security, we are now discussing the implementation of a security clearance program with different stakeholders. This program will include a mandatory background check for all port workers. All port workers who have access to restricted areas will be subject to this screening.

[English]

On February 16, 2004, the Minister of Transport announced the non-passenger screening program. This has been a subject of interest to this committee, and we were very pleased to get it going.

Under this program, non-passengers and goods in their possession, including vehicles, will be subject to CATSA screening when they enter restricted areas at airports. Any employee who refuses to be searched will have to leave the restricted area and have his/her pass taken away.

[Translation]

During this time, we have noted similar progress in other areas of aviation. The Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA, recently issued two requests for proposals to improve pass systems in restricted areas. Air carriers are now updating their training program for crew members in order to comply with the new requirements which will come into effect on February 27, 2004. Carriers have one year to comply with the new requirements and to meet with each one of the cabin crew members.

We are looking into air cargo security to determine what improvements can be made in order to increase air security and to standardize Canada's approach with that of the international community.

sûreté et autres membres du personnel exerçant des fonctions liées à la sûreté, les exigences en matière d'exercices et d'entraînements de sûreté, les exigences de tenue de registres et d'équipement, les déclarations de sûreté, les évaluations de sûreté des bâtiments et des installations maritimes, les plans de sûreté des installations, la coordination des plans des ports, les exigences particulières applicables à l'industrie des navires de croisière, aux traversiers, à l'industrie des barges, à certaines cargaisons dangereuses et aux administrations portuaires.

[Français]

Afin de mettre en œuvre le code ISPS, le règlement exigera que l'on élabore un plan de sécurité maritime pour les navires, les installations maritimes et les installations portuaires. Transport Canada s'attend à revoir plus de 400 plans d'installations maritimes et plus de 300 plans de navires.

Afin d'accroître la sécurité maritime, nous discutons actuellement avec les différents intervenants sur la mise sur pied d'un programme d'autorisation de sécurité. Ce programme comprendra une vérification obligatoire de sécurité sur les antécédents des travailleurs portuaires. Tous les travailleurs portuaires ayant accès aux zones réglementées et à certaines zones restreintes sur les ports devront se soumettre à cette vérification.

[Traduction]

Le 16 février 2004, le ministre des Transports a annoncé le programme de contrôle des non-passagers, qui a suscité l'intérêt de ce comité, et dont nous avons noté le lancement avec satisfaction.

En vertu de ce programme, les non-passagers et les biens en leur possession, y compris les véhicules, feront l'objet d'un contrôle par les membres du personnel de l'ACSTA lorsqu'ils pénètrent dans une zone réglementée d'un aéroport. Tout employé qui refuse d'être fouillé devra remettre son laissez-passer et quitter la zone réglementée.

[Français]

Pendant ce temps, nous pouvons constater le progrès à ce chapitre dans d'autres secteurs de l'aviation. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ou ACTA, a publié récemment deux appels d'offre liés à l'amélioration des systèmes de laissez-passer dans les zones réglementées. Les transporteurs aériens sont en train actuellement d'effectuer une mise à jour de leur programme de formation destiné au personnel d'équipage dans le but de se conformer aux nouvelles exigences entrant en vigueur dès le 27 février 2004. Les transporteurs ont un an pour se conformer à ces exigences et rencontrer chacun des agents de bord.

Nous examinons la sûreté du fret aérien pour déterminer les améliorations que nous pouvons apporter en vue d'accroître la sécurité aérienne et uniformiser l'approche du Canada avec celle de la communauté internationale.

In cooperation with the United States, we have officially struck two new working groups, with the goal of strengthening security and improving the normal flow of commercial trade.

The Canada-US cooperation group on transport security, which several officials from Transport Canada are a part of, including Mr. Jerry Frappier, who is here, and the Transportation Security Administration, will focus on issues relating to baggage inspection, the Security Code, the transport of dangerous goods and security of intermodal containers.

Jointly with the US Coast Guard, we have created a working group entrusted with standardizing principles of regulations, compliance and implementation.

[English]

With that brief update, Mr. Chairman, I will be pleased to take any questions that you have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Grégoire.

Senator Banks: As the chairman said, we are considering matters precedent to a trip to Washington. Many things mentioned deal with concerns that are raised in Washington when members of this committee go there. These include airline safety and port safety, and are areas in which I will concentrate my questions.

They are also matters of great interest domestically, and the ongoing concern of this committee. The third report that the chairman referred to deals specifically with airport security. You have begun to address our concerns, Mr. Grégoire.

Do this in a little more detail for us. I have envisioned, from what you have said, from the written piece that you gave us and from the newspaper reports, that people working in terminals and terminal areas, who normally have to go back and forth through security from time to time during the day, will be randomly checked, and you have discussed the consequences of not having the appropriate identification or having something that they should not.

Will that extend to other people who have access, in the normal course of honest business, to other parts of airside?

We have heard testimony to this effect concerning the passenger areas of terminals and for other airside access as well, such as caterers and delivery trucks that bring things to the airport. Also, we have heard of the lack of opportunity for security measures to be taken to ensure that those people do not have something with them each time they enter.

Nous avons officiellement mis sur pied deux nouveaux groupes de travail, en collaboration avec les États-Unis, dans le but de consolider la sûreté et d'améliorer le cours normal des échanges commerciaux.

Le groupe de coopération sur la sûreté des transports Canada-États-Unis, auquel participent plusieurs fonctionnaires de Transport Canada, dont M. Jerry Frappier ici présent, et la Transportation Security Administration mettront l'accent sur des questions relatives au contrôle des bagages, au Code de sécurité, au transport des marchandises dangereuses et à la sûreté des conteneurs multimodaux.

Nous avons aussi mis sur pied, conjointement avec la garde côtière américaine, un groupe de travail dans le but d'harmoniser les principes de réglementation, d'observation et de mise en application.

[Traduction]

Après cette brève mise à jour, monsieur le président, je suis à votre disposition pour répondre aux questions que vous pouvez avoir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Grégoire.

Le sénateur Banks: Comme l'a dit le président, nous nous penchons sur quelques questions en vue d'un voyage à Washington. Une bonne part des points mentionnés est liée aux préoccupations dont discutent les membres du comité lorsqu'ils se rendent à Washington. Citons parmi ces préoccupations: la sûreté des aéroports et celle des ports. C'est sur ces deux domaines que je concentrerai mes questions.

Ce sont aussi des questions particulièrement intéressantes d'un point de vue national. Le comité s'en préoccupe de façon permanente. Le troisième rapport, auquel le président a fait allusion, traite précisément de la sûreté aérienne. Vous avez commencé à répondre à nos questions, monsieur Grégoire.

J'espère que vous pourrez nous donner un peu plus de détails. À ce que je comprends d'après votre exposé, d'après le document écrit que vous nous avez remis et d'après les articles de journaux, les services de sécurité contrôleront au hasard les personnes qui travaillent dans les aérogares et les zones terminales, personnes qui sont appelées à faire des allers et retours et à franchir la sécurité de temps à autre pendant la journée. Vous avez discuté des conséquences auxquelles s'exposaient ces personnes si elles n'avaient pas la preuve d'identification voulue ou si elles étaient en possession de choses qu'elles ne devraient pas avoir.

Est-ce que cela s'appliquera également aux autres personnes ayant accès à d'autres zones du côté piste dans l'exercice habituel de leurs fonctions, en toute bonne foi?

C'est ce qu'indiquent les témoignages que nous avons entendus en ce qui concerne l'accès aux aérogares ainsi qu'aux autres zones du côté piste — par exemple l'accès à ces zones par les traiteurs et les camions de livraison qui apportent des choses à l'aéroport. On nous a indiqué également la difficulté de mettre en place des mesures de sécurité pour veiller à ce que ces gens n'aient pas quelque chose sur eux chaque fois qu'ils y entrent.

Would you expand a little on the extent, number and kinds of different situations that will be subject to these random tests and will you assure us that they will, at some point, take into account all access to airside, including restricted areas?

Mr. Grégoire: I can assure honourable senators that this is what will happen. This is not exactly how we started the program. We are concentrating efforts in the beginning at the restricted point of entry in the terminal area. However, our regulations and our request to CATSA also include screening vehicles and people around aircraft, when needed, on a random basis. Yes, it does include that and it will be implemented as time passes.

Senator Banks: It seemed to us at the time of issuing our report, and before this, when we were talking to Mr. Frappier and many other people, that these things were so patently obvious that they ought not take much time to put into place. I know things are complicated and there are things that I do not understand.

We have been concerned about this issue since before 9/11, when this committee began studying these questions. This was some years ago, and now these measures that we referred to many months ago are coming into place. Can you tell us what the impediments are to moving more quickly with respect to these things, because Canadians, who use airlines in large numbers, have a reasonable right to expect that they are being done?

Mr. Grégoire: We have increased, honourable senators, our security measures significantly in the last two years and we are trying to address a large variety of fronts at the same time. This is why some things do not go as quickly as you would wish. However, on the airport workers' situation, our thinking was founded on the fact that we had one of the best background check systems in the world. It is not just anybody who can walk freely into the restricted areas of an airport. You need to have a background check of your past history.

You need to obtain a security clearance. What we are doing with this non-passenger screening is adding another layer of security. We will have an even better system than we had before.

Senator Banks: We have had testimony that there are people getting to airside and restricted areas with no security clearance, no background checks, but who have, as a matter of course, daily access to those places.

It is the industrial parts of airports, for example, to which people are getting access but are not subject to those kinds of checks. I do not want to ask, will they now be checked?

We have heard testimony to the effect that this has not been the case. How quickly will you be able to move to ensure that people who have access to airside from the non-main passenger terminal parts of airports will be subjected to background checks, will

Pourriez-vous nous en dire un peu plus long sur l'éventail, le nombre et le type de situations qui feront l'objet de ces vérifications surprises? Et pouvez-vous nous assurer que les services de sécurité prendront en compte, à un moment donné, tout accès au côté piste, y compris aux zones réglementées?

M. Grégoire: Je peux assurer aux honorables sénateurs que c'est ce qui se produira. Nous n'avons pas tout mis en oeuvre dès le début. Dans un premier temps, nous concentrons nos efforts sur le point d'entrée à la zone réglementée de l'aérogare. Toutefois, nos règlements et notre requête auprès de l'ACSTA comprennent également la vérification surprise des véhicules et des personnes autour des aéronefs, le cas échéant. C'est donc inclus et ce sera mis en oeuvre graduellement au fil du temps.

Le sénateur Banks: Au moment de la parution de notre rapport, et avant cela, quand nous parlions à M. Frappier et à bien d'autres personnes, nous avions le sentiment que c'étaient des mesures qui coulaient de source et dont la mise en oeuvre ne devrait pas prendre longtemps. D'accord, les choses sont complexes et il y a des éléments que je ne comprends pas.

Mais c'est une question dont nous nous préoccupions déjà avant les événements du 11 septembre, lorsque notre comité a commencé à étudier ce domaine. C'était il y a quelques années déjà; les mesures dont on parlait il y a bien des mois commencent à être mises en oeuvre. Pouvez-vous nous dire quels sont les obstacles à ce que les choses aillent plus vite dans ce domaine? Les Canadiens et les Canadiennes, qui sont nombreux à prendre l'avion, sont raisonnablement en droit de s'attendre à ce que des mesures soient prises.

M. Grégoire: Honorables sénateurs, nous avons beaucoup augmenté nos mesures de sécurité au cours des deux dernières années et nous nous efforçons d'agir sur différents fronts à la fois. C'est pour cela que certaines choses ne vont pas aussi vite que vous le souhaiteriez. Toutefois, en ce qui concerne la situation des personnes travaillant dans les aéroports, nous sommes partis du principe que notre système de vérification des antécédents comptait parmi les meilleurs au monde. Ce n'est pas n'importe qui qui peut se déplacer librement dans les zones réglementées d'un aéroport. Avant cela, il faut se soumettre à une vérification des antécédents.

Il faut obtenir une cote de sécurité spéciale. Avec le contrôle des non-passagers, nous ajoutons un nouveau niveau de sécurité. Ainsi, notre système sera encore meilleur qu'auparavant.

Le sénateur Banks: D'après le témoignage que nous avons entendu, il y a des gens qui ont accès au côté piste sans cote de sécurité et sans vérification des antécédents. Ils ont accès à ces endroits quotidiennement, sans problème.

Prenez les parties industrielles des aéroports, par exemple. Il y a des gens qui y ont accès, sans être soumis à ce type de vérification. J'hésite à demander si, maintenant, ils feront l'objet de vérifications.

Les témoignages montrent que ce n'était pas le cas par le passé. Quelle serait l'échéance la plus rapprochée pour que vous puissiez prendre des mesures assurant que les gens ayant accès au côté piste à partir des zones des aérogares où n'ont pas accès les

require security clearance and will be susceptible to those random checks that you are talking about? How long will it take, and are you going to do that on the non-passenger-terminal airside?

Mr. Grégoire: We will do that, but I do not believe we will do it everywhere in the airport. It really depends on the portion of the airport you are talking about. It depends on whether it is a restricted area or not. We will definitely do that around any commercial aircraft.

We will do that at the gates around the airport. However, we will do that, as you mentioned, on a random basis and where there will be the most payoff.

Senator Banks: Will that include commercial aircraft that operate from private commercial terminals, chartered aircraft and the like?

Mr. Grégoire: I do not think we are there yet.

Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness, Transport Canada: The program will not apply to aircraft that leave from fixed-based operations, if you like, the private area, because those are not deemed to be the areas that are of interest to us.

Senator Banks: Pardon my naïveté, but I am assuming, as a bystander, that the reason we are subjecting people to these checks is to ensure that one of them is not carrying a bomb or some biological material, or anything, in fact, that we do not want them to have.

It seems to me patently obvious that if I were a bad guy and wished to do some nefarious thing, God forbid, that I would be able to observe fairly easily that the best way for me to get on to the tarmac at an airport is through the private terminal because no attention is paid to these things there. That is pretty easy to do.

Are we not, by omitting those things, announcing, "Hey, bad guys, here is where your entrance is," and maybe, "Here is where your exit is?"

Mr. Frappier: I forgot to mention that if you were to move from those areas into a restricted area, wherever that transition takes place, there are gates, as Mr. Grégoire mentioned, and at that point, a pass would be required to be shown.

Senator Banks: I can take you to several airports at which there is no such gate.

Mr. Frappier: Let me rephrase that. If you are moving from the non-restricted area into a restricted area, there are controls in place to ensure that only those who have clearance to be in the restricted area will, in fact, be allowed in.

Senator Banks: Can you describe those controls?

Mr. Frappier: Sure. There could be, as was mentioned, gates.

Senator Banks: There are not. Mr. Frappier, you and I have both been to many airports where the private and chartered aircraft operate from a tarmac that is directly contiguous to the

passagers soient soumis à des vérifications d'antécédents? Quand peut-on s'attendre à ce qu'ils doivent obtenir une cote de sécurité et puissent faire l'objet des vérifications surprises dont vous parlez? Combien de temps cela prendra-t-il? Et allez-vous le faire du côté des aéroports où évoluent les non-passagers?

M. Grégoire: Nous allons le faire mais je ne pense pas que nous allons le faire partout dans l'aéroport. Cela dépend vraiment de la portion de l'aéroport dont il s'agit. Cela dépend si c'est une zone réglementée ou pas. Il est sûr que nous prendrons des mesures de ce type autour de tout aéronef commercial.

Nous le ferons aux portes autour des aéroports. Mais les contrôles s'effectueront au hasard, comme vous l'avez indiqué, et là où ils sont le plus susceptibles d'être efficaces.

Le sénateur Banks: Est-ce que cela inclura les aéronefs commerciaux dont l'exploitation se fait à partir de terminaux commerciaux privés, par exemple, les vols nolisés, et cetera?

M. Grégoire: Je ne pense pas qu'on en soit là pour le moment.

M. Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, Transport Canada: Le programme ne s'appliquera pas aux aéronefs qui relèvent des services aéronautiques à l'aéroport, ce qu'on appelle la zone privée. Nous ne considérons pas ces zones comme des zones de notre champ d'intérêt.

Le sénateur Banks: Peut-être suis-je naïf, mais, vu de l'extérieur, j'aurais cru que si on effectuait tous ces contrôles c'était pour vérifier que personne ne passe muni d'une bombe, de matériel biologique ou de quoi que ce soit d'autre que nous voulons éviter.

Sans chercher de midi à quatorze heures, si j'étais un truand qui manigançait un coup, je ne tarderais pas à conclure que la meilleure façon pour moi de pénétrer dans l'aire de trafic d'un aéroport est de passer par un terminal privé, parce qu'on fait fi de ce qui s'y passe. Cela n'aurait rien de bien sorcier.

Si on s'abstient d'effectuer des contrôles dans ces zones, est-ce que ça ne revient pas à crier bien haut: «Et vous, les méchants, par ici! c'est là qu'il faut entrer» ou «C'est là qu'il faut sortir»?

M. Frappier: J'ai oublié de mentionner que, chaque fois qu'on passe de ces zones à une zone réglementée, quel que soit l'endroit où la transition s'effectue, il y a des portes, comme M. Grégoire l'a mentionné, et que, à ce moment-là, on est tenu de montrer un laissez-passer.

Le sénateur Banks: Je peux vous mener à plusieurs aéroports où il n'y a pas de portes de ce type.

M. Frappier: Laissez-moi préciser ma pensée. Si vous passez d'une zone non réglementée à une zone réglementée, il y a des contrôles garantissant que seules les personnes autorisées à être dans la zone réglementée y sont admises.

Le sénateur Banks: Pouvez-vous décrire ces contrôles?

M. Frappier: Bien sûr. Comme je l'ai dit, il pourrait y avoir des portes.

Le sénateur Banks: Il n'y en a pas. Monsieur Frappier, vous et moi nous sommes tous déjà trouvés dans l'un des nombreux aéroports où les aéronefs privés et nolisés sont exploités à partir

Air Canada-WestJet tarmac. There is no gate. There is no security officer. There is no stopping anyone who is walking along there or driving a truck, unless there is something that you and I both do not see every time we get on an airplane.

Mr. Grégoire: Actually there are fences all around the airport, and even at the FBO there is a fence, with an operator. He is not supposed to let in anybody who does not have a right to be on the FBO tarmac. If someone does enter, there are procedures in place — he is supposed to call the police immediately. There are police on the airport to pursue this person. It is not a free world out there on airport tarmacs.

Senator Banks: I will speak only for myself. I do not share your confidence in that fact, Mr. Grégoire. We have heard testimony to the effect that those things just are not true, and that someone can have fairly easy access to many of those, if I can so characterize them, industrial areas, and it is something to which I commend your attention.

Mr. Grégoire: Maybe I can add, Mr. Chairman, on that aspect, I think we have a secure fence around the areas, but if we do not, this is why we are now adding this layer, the screening of non-passengers, which will include random checks of cars or any other kind of vehicles on the tarmac. If we are doing a random check and we find a car that has no business there, it will be costly for that person.

Senator Banks: You give me great confidence that we are sometimes randomly protected from incursions by bad guys. I am not sure how much confidence that engenders in folks who are travelling.

I will just introduce a second subject and then allow what I suspect will be a flurry of supplementary questions.

As expressed in our third report, we are very dissatisfied with the level of training that is given to in-flight crews, and the kind and level of information given to properly equip them to respond to in-flight emergencies of one kind or another. We have talked to Mr. Frappier before about this.

We have heard in the past undertakings from various witnesses who appeared before us about fixing that. We have heard from the people who are directly involved in that on a day-to-day basis that it has not been fixed, or had not the last we heard, and that there are great impediments to fixing it, having to do with the relationships between the regulations and the capacity of the airlines, and the fact that the airlines did not want to, understandably, I think, spend a lot of money training people for something and then find out that the rules had changed.

d'une aire de trafic qui jouxte directement celle d'Air Canada-WestJet. Il n'y a pas de portes. Il n'y a pas d'agent de sécurité. Il n'y a rien qui empêche qui que ce soit de déambuler ou de conduire un camion. Ou alors, c'est quelque chose qui nous a systématiquement échappé, à vous et à moi, chaque fois qu'on a pris l'avion.

M. Grégoire: En fait, il y a des clôtures tout autour de l'aéroport et, même chez les exploitants de services aéronautiques à l'aéroport, il y en a une, que contrôle quelqu'un. Cette personne n'est pas censée laisser entrer qui que ce soit n'ayant pas le droit d'être dans l'aire de trafic des services aéronautiques. Si quelqu'un entre quand même, il existe des procédures; la personne responsable est censée appeler aussitôt la police. La police de l'aéroport est là pour poursuivre l'intrus. On ne fait pas ce qu'on veut dans l'aire de trafic des aéroports.

Le sénateur Banks: Je ne parlerai qu'en ce qui me concerne. En fait, je ne suis pas aussi confiant que vous, monsieur Grégoire. D'après certains témoignages, ce n'est pas le cas et on peut accéder assez facilement à ces secteurs industriels, si je peux les appeler ainsi; c'est du reste ce que je tiens à porter à votre attention.

M. Grégoire: À ce sujet, monsieur le président, j'aimerais ajouter que nous avons une clôture de sécurité autour de ces secteurs, et s'il n'y a pas de clôture, c'est précisément pour cela que nous ajoutons une strate de sécurité supplémentaire, à savoir le contrôle des non-passagers, qui va comprendre des vérifications surprises des voitures ou de tout autre véhicule qui accèdent à l'aire de trafic. Si, à l'occasion d'une vérification surprise, nous trouvons une voiture qui n'a rien à faire là, son conducteur va s'en repentir.

Le sénateur Banks: Je suis tout à fait rassuré de savoir que nous faisons parfois l'objet d'une protection au hasard contre les incursions hostiles. Je ne sais pas exactement quelle confiance cela peut inspirer aux gens qui voyagent.

J'aimerais aborder un deuxième sujet et déclencher ce qui pourrait être, je suppose, une avalanche de questions supplémentaires.

Comme nous le disons dans notre troisième rapport, nous sommes très mécontents du niveau de formation que reçoivent actuellement les équipages et des instructions qu'ils reçoivent pour réagir aux situations d'urgence en vol, quelles qu'elles soient. Nous en avons déjà parlé à M. Frappier.

Nous connaissons les engagements pris pour régler ce problème par différents témoins qui ont comparu devant nous. Nous avons entendu des gens qui constatent quotidiennement le problème et qui disent qu'il n'a pas été réglé, que sa solution se heurte à des obstacles considérables à cause de l'interaction entre la réglementation et la capacité des compagnies aériennes, du fait que celles-ci ne veulent pas dépenser des fortunes pour donner de la formation sur un point précis et constater ensuite que les règles ont changé. On les comprend.

My second concern, which I would hope you would address at some point today, would be the question of the training for proper response and information being given to in-flight crews to deal with in-flight emergencies.

Mr. Grégoire: Honourable senators, I am pleased to report, as I mentioned in my presentation, that the regulations dealing with that will enter into force soon. Actually, the regulation will be published in the *Canada Gazette* Part 2, I understand, by the end of the week, and the air carriers will have one year to train all of their personnel. It took longer than your committee had requested, indeed, but every party was consulted. The unions were consulted. All of the airlines were consulted. Everybody is on board now. As far as I know, training can start next week and it will take approximately one year. The reason for that is all of the flight attendants, pilots and others must take a refresher course once a year. The security portion has been integrated into the refresher course. All of the on-board airline workers will go through that training within a year, starting this week.

Senator Cordy: My supplementary question deals with the non-passenger screening program that was announced on February 16. I read in the newspaper that this will start at the Toronto airport. Has it started, or when will it start?

Mr. Grégoire: It started last week in Toronto.

Senator Cordy: My assumption is that it will then move to other airports?

Mr. Grégoire: It will be moving to other airports, and every week we will add another. By the end of May, we will have implemented that in all major airports. By the end of the year, it will be implemented in all airports where it will be applicable.

Senator Cordy: How exactly does it work, this random screening? Do you have machinery set up every so often?

Mr. Grégoire: It will be varied. I will let Mr. Frappier handle the details, but just on a general level, it will depend. If we are talking about random screening on the tarmac, as we discussed with Senator Banks, in that case, of course, you would not have a portal, you would just have a hand-held wand. Other than that, some portals will be installed. Some temporary portals may be installed.

Mr. Frappier: As Mr. Grégoire mentioned, this will be a dynamic sort of screening area, so that CATSA will be installing themselves in certain access points and they will be equipped with either portals, if it is one that they expect to be using often, or with hand wands, and do hand searches of people's tool boxes, bags, whatever it is they might be bringing into work.

There are also provisions for them to be screening vehicles and things in the vehicles. The exact procedure for that will be worked out as we get more experience.

Senator Cordy: I assume you would have had to go through many discussions with the unions in terms of their personnel.

Ma deuxième préoccupation, dont j'espère que vous l'aborderez tôt ou tard aujourd'hui, porte sur la formation en vue d'une réaction appropriée et sur l'information donnée aux équipages pour faire face aux situations d'urgence en vol.

M. Grégoire: Honorables sénateurs, je suis heureux de vous annoncer, comme je l'ai dit dans mon exposé, que le règlement portant sur ce sujet entrera bientôt en vigueur. Il doit être publié dans la partie 2 de la *Gazette du Canada*, je crois, d'ici la fin de la semaine, et les transporteurs auront un an pour former tout leur personnel. Il n'a pas été préparé aussi rapidement que le comité l'avait demandé, mais toutes les parties ont été consultées, y compris les syndicats et toutes les compagnies aériennes. Tout le monde s'est joint au mouvement. Pour autant que je sache, la formation devrait pouvoir commencer la semaine prochaine et elle durera environ un an. En effet, tous les agents de bord, les pilotes et autres doivent suivre un cours de rappel une fois par an. Ce cours de rappel comporte une partie consacrée à la sécurité. Tout le personnel de bord des compagnies aériennes va suivre cette formation d'ici un an, à partir de cette semaine.

Le sénateur Cordy: Ma question supplémentaire concerne le programme de filtrage des non-passagers, qui a été annoncé le 16 février. J'ai lu dans la presse que ce programme va débiter à l'aéroport de Toronto. Est-ce qu'il a déjà débuté et sinon, quand doit-il débiter?

Il a débuté la semaine dernière à Toronto.

Le sénateur Cordy: Je suppose qu'il va ensuite s'étendre aux autres aéroports.

M. Grégoire: Il va effectivement s'étendre aux autres aéroports, à raison d'un nouvel aéroport par semaine. D'ici la fin du mois de mai, il sera en place dans tous les grands aéroports et d'ici la fin de l'année, tous les aéroports qui y sont assujettis l'appliqueront.

Le sénateur Cordy: Comment fonctionne précisément ce tamisage aléatoire? Faut-il installer des appareils particuliers?

M. Grégoire: Cela dépend. Je vais demander à M. Frappier de vous donner les détails, mais de façon générale, cela dépend. Pour le filtrage aléatoire dans les aires de trafic, dont nous avons parlé avec le sénateur Banks, il n'y a évidemment pas de barrière de sécurité; on se sert d'un détecteur à main. Pour le reste, des barrières de sécurité vont être installées. On pourrait installer quelques barrières temporaires.

M. Frappier: Comme l'a dit M. Grégoire, nous envisageons des zones de filtrage dynamique; l'ACTSA va s'installer à différents endroits qui seront équipés soit de barrières de sécurité, si on a l'intention de les utiliser souvent, soit de détecteurs à main afin d'effectuer des contrôles sur les trousseaux à outils, les sacs et tout ce que les employés peuvent apporter au travail.

On a également prévu des contrôles sur les véhicules et leur contenu. Les modalités d'intervention à cet effet seront élaborées au fur et à mesure.

Le sénateur Cordy: Je suppose que vous avez dû avoir de nombreux entretiens avec les syndicats.

Mr. Grégoire: This is one of the reasons that it took longer than we expected. Again, this was a very sensitive subject for the unions and the workers who will now be subject to those searches. However, the process has begun.

Senator Cordy: When we talk about random searches, how often is “random?”

Mr. Grégoire: Random is as often as required. We can crank it up to 100 per cent, if we think it is necessary for specific reasons or threats. We would have the capacity to raise it to 100 per cent.

Senator Cordy: Would you also use intelligence-gathering information to determine the need to push up the frequency?

Mr. Grégoire: Absolutely, yes.

The Chairman: I have some supplementary questions on this subject. On the matter of “random,” the committee feels great skepticism when you say that you can move it up to 100 per cent. Simply put, I find it difficult to believe that you have the capacity to search 100 per cent of the airside workers at Pearson on any given day. Pick a day when you could search 100 per cent of the workers and vehicles, and we will come down to see it happen. Until we see it happen, we simply do not believe that that is a possibility. We do not think you have the capability to do it, and we do not understand why you come before us and suggest that “random” means you can go up to 100 per cent.

Mr. Grégoire: As I mentioned, Mr. Chairman, it depends on the threat.

The Chairman: Let us pick a day. You tell us when you will do it, and we will come to Toronto to watch you search 100 per cent of the workers at Pearson.

Mr. Grégoire: The whole system is based on our belief that we have an excellent background check system. I mentioned that it is one of the best in the world.

The Chairman: Let us talk about that. Your background check is a CPIC check and a CSIS check. You do not perform a thorough check at all on those people; you simply put their names into a computer. If a name shows up, then you may or may not look further. You do not check where they live. You do not do the kind of security check that takes place for your clearance to come here. It is a very cursory check. In fact, it is the lowest level of check you can do on an employee. Can you think of a lower level of check than the one you do on airport workers?

Mr. Grégoire: Do we do lower level checks?

Mr. Frappier: We do not.

The Chairman: That is because there is nothing lower than that.

M. Grégoire: C’est notamment pour cela que l’opération a duré plus longtemps que prévu. La question était très délicate pour les syndicats et pour les travailleurs qui vont être désormais assujettis à ces fouilles. Néanmoins, l’opération est en marche.

Le sénateur Cordy: Quelle est la fréquence des fouilles qualifiées d’aléatoires?

M. Grégoire: On en fait aussi souvent que nécessaire. On peut monter jusqu’à une fréquence de 100 p. 100, si nous jugeons nécessaire de le faire pour des raisons ou des menaces précises. Nous avons la possibilité de porter la fréquence des contrôles à 100 p. 100.

Le sénateur Cordy: Est-ce que c’est l’information fournie par les services de renseignements qui peuvent vous amener à augmenter la fréquence?

M. Grégoire: Oui, exactement.

Le président: J’aimerais poser une question supplémentaire à ce sujet. Le comité doute fort que vous puissiez porter la fréquence des contrôles aléatoires à 100 p. 100. Pour dire les choses simplement, j’ai du mal à croire que vous ayez la capacité de fouiller la totalité des travailleurs qui ont accès au côté piste de Pearson. Choisissez un jour où vous pourrez contrôler tous les travailleurs et tous les véhicules, et nous nous déplacerons pour le voir de nos yeux. Tant que nous ne l’aurons pas vu, nous ne croirons pas la chose possible. Nous ne pensons pas que vous en ayez la capacité et nous ne comprenons pas que vous puissiez venir nous dire que les contrôles «aléatoires» signifient que vous pouvez tout contrôler.

M. Grégoire: Comme je l’ai dit, monsieur le président, cela dépend de la menace.

Le président: Choisissez un jour. Dites-nous quand vous allez le faire, et nous viendrons assister à ce contrôle de la totalité des travailleurs de Pearson.

M. Grégoire: Tout le système est fondé sur notre conviction que nous avons un excellent système de vérification des antécédents. Je l’ai déjà dit, c’est l’un des meilleurs au monde.

Le président: Eh bien parlons-en. Jusqu’à maintenant, les vérifications s’effectuent en fonction des dossiers du CIPC et du SCRS. Vous ne faites pas de vérification complète sur chaque personne; vous introduisez simplement son nom dans un ordinateur. Si le nom est signalé, vous avez la possibilité de poursuivre vos investigations. Vous ne vérifiez pas l’adresse. Vous ne faites pas le genre de contrôle de sécurité auquel vous avez été vous-même soumis pour entrer ici. Vous faites une vérification très sommaire. En fait, c’est le niveau le plus bas de vérification qu’on peut faire sur un employé. Pouvez-vous concevoir un niveau encore inférieur à celui auquel vous soumettez les travailleurs des aéroports?

M. Grégoire: Est-ce que nous faisons des vérifications à un niveau inférieur?

M. Frappier: Non.

Le président: C’est parce qu’il n’est pas possible de descendre plus bas.

Mr. Frappier: No, I think there are many places where a security check would involve a simple review of whether you have a criminal record — as you mentioned, a CPIC check. In many places, that is considered an acceptable background security check. We certainly go beyond that.

The Chairman: Tell us how, Mr. Frappier.

Mr. Frappier: For instance, we also do the check with CSIS, the agency responsible for terrorist activity and counterterrorism, which has that kind of indicator from their intelligence. We include a check on people's credit ratings to determine whether they are more susceptible to bribes. We would certainly do more than what some places would call a "security check."

The Chairman: We have received testimony in this committee that there are people with criminal records working at Pearson. Air Canada witnesses have told us that they employ them. Is that correct, Mr. Frappier?

Mr. Grégoire: Maybe I will answer that question, Mr. Chairman. Yes, of course, there are probably people with criminal records, but we examine each case one by one because each is specific. Within the Canadian populace, there are large numbers of people with criminal records. We ask ourselves whether that person represents a threat to aviation security at that airport. If the person does not represent a threat, although he or she has a criminal record, then that record is not relevant or has no impact on aviation security. How could we not give that person a clearance in such a case? If we revoke, suspend or deny a clearance, each of those workers would have a right of appeal in federal court. We would be required to present a case as to why we will not give the individual clearance to work. We look at each one on a case-by-case basis.

The Chairman: We have been advised that some people who have had their licences suspended and cannot drive on a regular road are driving vehicles around Pearson.

Mr. Grégoire: I cannot comment on that.

The Chairman: We have had testimony before this committee. It is on the record.

Mr. Grégoire: I cannot comment on that, sir.

Senator Banks: Could you give us an example, Mr. Grégoire, of a criminal conviction at which you would look and say "Ah, that does not make any difference. We will give this person access to work at an airport?" What kind of criminal charge and conviction for that charge would be okay to have and still work at an airport?

Mr. Grégoire: There are many examples, but one could be a very old criminal record. It could be that someone made a mistake at a young age that involved a criminal matter. They may have gone to prison, paid their dues to society and then been clean for

M. Frappier: Non, je pense qu'il y a bien des endroits où une vérification de sécurité consiste simplement à vérifier si la personne a un casier judiciaire et, comme vous l'avez mentionné, si son nom apparaît dans la base du CIPC. Dans bien des endroits, on considère ce type de vérification de sécurité des antécédents suffisant. Nous, nous allons beaucoup plus loin.

Le président: Dites-nous comment, monsieur Frappier.

M. Frappier: Par exemple, nous faisons aussi la vérification auprès du SCRS, qui est responsable de la détection des activités terroristes ainsi que de la lutte antiterroriste et qui peut nous donner ce genre d'indice à partir de l'information qu'elle obtient. Nous faisons aussi une vérification de la cote de crédit pour déterminer si l'individu est plus susceptible de céder à la corruption. Nous allons bien au-delà de ce qu'on appelle parfois «contrôle de sécurité».

Le président: Des témoins nous ont dit que certains employés de Pearson ont un casier judiciaire. Des témoins d'Air Canada nous ont dit qu'ils en emploient. Est-ce exact, monsieur Frappier?

M. Grégoire: Je peux peut-être répondre à cette question, monsieur le président. Oui, effectivement, il y a sans doute des employés qui ont un casier judiciaire, mais nous examinons chaque dossier individuellement, parce que chacun d'entre eux est particulier. Au sein de la population canadienne, on trouve une forte proportion de personnes qui ont un casier judiciaire. Nous nous demandons si cette personne peut constituer une menace à la sûreté du transport aérien dans un aéroport. Si la personne ne représente pas de menace, même si elle a un casier judiciaire, ce dernier n'est pas pertinent ou n'a aucune incidence sur la sûreté du transport aérien. Dans de telles circonstances, pourquoi lui refuser une autorisation de sécurité? Si nous révoquons, suspendons ou refusons cette autorisation, le travailleur peut se pourvoir en appel devant la Cour fédérale. Nous serons alors tenus d'expliquer pourquoi nous lui avons refusé l'autorisation. Nous considérons chaque dossier au cas par cas.

Le président: On nous a dit que certaines personnes qui ont fait l'objet d'une suspension du permis de conduire et auxquelles il est donc interdit de conduire sur une route ordinaire, conduisent des véhicules à Pearson.

M. Grégoire: Je ne peux pas me prononcer là-dessus.

Le président: Des témoins l'ont dit au comité. C'est du domaine public.

M. Grégoire: Je ne peux pas me prononcer là-dessus, monsieur.

Le sénateur Banks: Pouvez-vous, monsieur Grégoire, nous donner un exemple de condamnation pénale à propos de laquelle vous pourriez dire: «C'est sans importance, nous allons permettre à cet individu de travailler dans un aéroport»? Quel genre de condamnation pénale vous semble acceptable aux fins d'un emploi dans un aéroport?

M. Grégoire: Je pourrais vous donner plusieurs exemples, notamment celui d'une condamnation très ancienne. Il peut s'agir de quelqu'un qui a fait une erreur de jeunesse entraînant une condamnation pénale. Il a pu faire de la prison, payer sa dette

20 years. For such a case, we have a special committee comprised of, I believe, one of Mr. Frappier's staff from security and people from CDSA, Justice Canada and a few others. They look at each case individually and ask the question: Does this person represent a threat to aviation? If yes, they do not issue a clearance; if no, they do. I would say that according to our statistics, the number of people with a criminal record is much lower than in the general population.

Mr. Frappier: Perhaps I could add that the most common group in our workforce with a criminal record to whom we would still give security clearances would be those convicted of drinking and driving, which is a criminal offence. However, in our estimation, that would not be grounds for us to remove their right to work at an airport.

The Chairman: They could be driving vehicles in active areas of the airport.

Mr. Grégoire: I would hope, Mr. Chairman, that they are not doing that.

The Chairman: We would hope so, too.

Mr. Grégoire: That would be a safety concern more than a security concern. I would hope that the employer would be made aware of the record and would not allow that person to drive. I would say that a minority of airport workers drive on the tarmac, for which they require a special permit. They need to pass an exam to be qualified to drive on the tarmac. The majority of people work in other areas.

The Chairman: In this case, it was the employer who was providing us with the testimony.

Mr. Grégoire: The employer?

The Chairman: Yes. We have had requests from fixed-base operators that there be security there. You can get on any charter plane at a base without going through any of the CATSA procedures.

The gate that Senator Banks was referring to is 100 yards wide. We have testimony that the person on duty sleeps — the people who pass that gate on a daily basis note that the man is asleep. We do not see much change in the testimony year to year from your department.

Mr. Frappier: As you mentioned, and I agree 100 per cent, there is no screening by CATSA of charter operations and private aircraft at the FBOs.

The Chairman: These are big planes.

Mr. Frappier: Yes, these are big planes.

The Chairman: If they flew into a building, the same kind of damage could be done that we saw happen to the twin towers.

Mr. Frappier: I would not disagree with that.

envers la société et se tenir tranquille pendant 20 ans. Dans un tel cas, nous faisons intervenir un comité spécial formé, je crois, d'un collaborateur de M. Frappier qui s'occupe de sécurité, ainsi que de représentants de l'ASFC, de Justice Canada et de quelques autres organismes. Le comité examine chaque dossier et se demande si la personne en question constitue une menace pour le transport aérien. Dans l'affirmative, il refuse l'autorisation de sécurité. Dans le cas contraire, il l'accorde. Je dirais que d'après nos statistiques, la proportion des personnes ayant un casier judiciaire est bien inférieure parmi nos employés que dans l'ensemble de la population.

M. Frappier: Je peux ajouter que parmi nos employés qui ont un casier judiciaire et auxquels nous accordons quand même une autorisation de sécurité, le groupe le plus important est celui des condamnations pour conduite avec des facultés affaiblies, ce qui constitue une infraction pénale. Mais à notre avis, cela ne justifie pas une interdiction de travailler dans un aéroport.

Le président: Ils peuvent donc conduire des véhicules dans les zones d'activités de l'aéroport.

M. Grégoire: J'espère monsieur le président qu'ils ne le font pas.

Le président: Nous aussi, nous l'espérons.

M. Grégoire: Ce serait un problème de sécurité routière plus qu'un problème de sûreté du transport aérien. J'espère que l'employeur est informé du dossier et qu'il ne permet pas à cet employé de conduire. Je peux vous dire que seule une minorité des employés d'aéroport conduisent des véhicules dans l'aire de trafic, et pour cela ils ont besoin d'un permis spécial. Ils doivent subir un examen avant de pouvoir conduire dans l'aire de trafic. La majorité des employés travaillent dans d'autres secteurs.

Le président: Dans ce cas, c'est l'employeur qui témoignait.

M. Grégoire: L'employeur?

Le président: Oui. Des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport nous ont dit que la sécurité faisait défaut. On peut monter à bord d'un vol nolisé sans être soumis aux procédures de l'ACTSA.

La porte dont le sénateur Banks a parlé fait 100 mètres de large. Un témoin nous a dit que l'employé de service dort au travail; les gens qui franchissent quotidiennement cette porte le voient en train de dormir. D'après les témoignages, nous ne constatons guère de changement d'une année sur l'autre dans votre ministère.

M. Frappier: Je reconnais tout à fait que l'ACTSA ne fait pas de filtrage pour les vols nolisés ni pour les avions privés des services aéronautiques à l'aéroport.

Le président: Ce sont pourtant de gros avions.

M. Frappier: Oui, ce sont de gros avions.

Le président: S'ils percutaient un immeuble, ils y feraient les mêmes dégâts qu'aux tours jumelles de New York.

M. Frappier: Je ne peux pas dire le contraire.

The Chairman: We are not doing anything about it. Correct?

Mr. Frappier: Right now, we have some awareness programs for the management of FBOs. We have placed a greater emphasis on checking for the appropriate identification of pilots. If you are asking us whether there is a federal screening program associated with it, no, there is not.

The Chairman: We are describing a huge hole, a part of the airport from which people can take off and do all kinds of damage. Yet you are sitting there in front of our committee saying that everything is fine. It is not fine. You have a problem.

Mr. Grégoire: We are not saying that everything is fine.

The Chairman: You are not saying that you have a program to fix it.

Mr. Grégoire: We do not have a program to fix it. That is what we are saying. However, we are addressing the matter of our program. We are developing our program based on a risk approach. We do not feel this is where the risk is highest at this time.

Screening of non-passengers was much more urgent than addressing the situation at FBOs.

The Chairman: It makes sense to screen every passenger getting on an Air Canada flight and to pay no attention to anyone flying out on a charter plane that could do exactly the same level of damage?

Mr. Grégoire: You have to take into account the size of those aircraft. Generally speaking —

The Chairman: Compare a G5 to a regional jet. Are they about the same size?

Mr. Grégoire: Yes.

The Chairman: Is that a popular charter jet?

Mr. Grégoire: Generally speaking, G5s are not accessible to just anyone from the public.

The Chairman: You get on them at the Dairy Road entrance.

Mr. Grégoire: These are private, corporate aircraft and you cannot access them that easily.

The Chairman: You do not know that because you have no one checking them.

Mr. Grégoire: We did not say we have no one checking them. We have people in the airports, inspectors, who go there once in a while. We did say that currently CATSA is not screening those passengers.

The Chairman: Right. Thank you.

Senator Forrestall: I will move on to ports. We are now moving into the adoption of virtually all the ship/port facilities security codes. We have our own security levels, but I wonder how we are getting on with our friends to the south. Are they ahead of or behind us in adopting an updated code?

Le président: Et personne ne peut rien y faire?

M. Frappier: Actuellement, nous menons une campagne de sensibilisation auprès des gestionnaires des services aéronautiques aux aéroports. Nous insistons sur la nécessité de vérifier l'identité des pilotes. Mais il n'y a pas de programme fédéral de filtrage dans ce domaine.

Le président: Nous parlons ici d'une lacune énorme, d'une partie de l'aéroport d'où il serait possible de décoller et de causer toutes sortes de dommages. Mais vous êtes là, en face de nous, à nous dire que tout est parfait. Ce n'est pas parfait. Vous avez un véritable problème à régler.

M. Grégoire: Nous ne prétendons pas que tout est parfait.

Le président: Vous ne prétendez pas non plus que vous soyez prêt à y remédier.

M. Grégoire: Il est vrai que nous n'avons pas de stratégie pour y remédier. Cependant, nous étudions cette partie de notre programme. Nous l'avons élaboré selon l'étude des facteurs de risque. Nous ne pensons pas qu'il y ait là un risque élevé dans la situation actuelle.

Le filtrage des non-passagers posait un problème bien plus urgent que la situation des services aéronautiques à l'aéroport.

Le président: Est-ce qu'il est normal de filtrer tous les passagers qui montent à bord d'un vol d'Air Canada et de ne pas accorder la moindre attention à ceux qui prennent un vol nolisé et qui pourraient faire exactement les mêmes dommages?

M. Grégoire: Il faut tenir compte de la dimension de l'appareil. De façon générale...

Le président: Comparons un G-5 à un avion de transport régional. Ne sont-ils pas de la même dimension?

M. Grégoire: Si.

Le président: N'est-ce pas un avion couramment utilisé pour les vols nolisés?

M. Grégoire: De façon générale, les G-5 ne sont pas accessibles au public.

Le président: On peut y accéder par l'entrée de Dairy Road.

M. Grégoire: Ce sont des avions privés appartenant à des sociétés, et on ne peut pas y accéder aussi facilement.

Le président: Vous ne pouvez pas le savoir, puisque vous n'y faites aucune vérification.

M. Grégoire: Nous n'avons pas dit que nous n'y faisons aucune vérification. Nous avons des gens dans les aéroports, des inspecteurs, qui s'y rendent de temps en temps. Nous avons dit qu'actuellement, l'ACTSA ne filtre pas ces passagers.

Le président: Bien. Merci.

Le sénateur Forrestall: Passons maintenant aux ports. Tout le monde est en train d'adopter des codes de sécurité pour les navires et les installations portuaires. Nous avons nos propres niveaux de sécurité, mais j'aimerais savoir ce qu'il en est par rapport à nos amis du sud. Sont-ils en avance ou en retard par rapport à nous pour l'adoption de codes?

Mr. Grégoire: They are ahead of us in the regulatory framework, most definitely. We must remind ourselves that the U.S. Coast Guard —

Senator Forrestall: We do not have much time today. Could you list the specifics?

Mr. Grégoire: They published their final regulation in October and we will publish our preliminary regulation at the end of March. We hope to have the final regulation by mid-June. They are ahead of us but we are working together. I met with Adm. Collins and RAdm. Hereth in Washington in order to establish a relationship and to ensure that we look at the marine security regulations, and their enforcement, in a similar manner.

Mr. Frappier, as part of the two groups I mentioned earlier, will be meeting next week with both TSA and the U.S. Coast Guard to further develop the agreement. That is on the regulatory framework. Our ship owners and operators and our port operators are preparing their plans, as are their counterparts in the U.S. They are sending their plans to us. It is difficult to know if we are ahead or behind because I do not have the exact numbers. I know that we firmly intend to be ready at the same time — July 1, 2004.

Senator Forrestall: How will we advise Canadians that all of this has happened? Will the United States have met all of the requirements by then? I am assuming that they have not to date.

Mr. Grégoire: On the regulatory framework, yes. Will all airports and ships be compliant? I do not know. We will have to wait until July 1 to know that. Certainly, the intention in the U.S., as in Canada, is to meet those dates.

Senator Forrestall: Have we bothered to advise our neighbours that we are progressing and on track for July 1?

Mr. Grégoire: I would say that we are in regular contact with the U.S.

Senator Forrestall: I am asking specifically. Have we told them and have they not bothered to tell us where they are?

Mr. Frappier: We have extensive contacts with the U.S. Coast Guard and in several forums. Some are to do with policy and to whom we want all these regulations to apply; some with the regulatory avenue to ensure that the regulations are harmonized; and some with operations, whereby we are looking at the number of ports and vessels. We have teams in discussions on a weekly basis.

Our view is that the regulations will be well harmonized between the two countries by July 1. Operationally, we have been indicating the numbers of security assessments that we have versus the number of ports and vessels. I would say that we are in a comparable situation with the U.S. The Americans have given

M. Grégoire: Ils sont en avance en matière de réglementation, c'est certain. Il faut savoir que la garde côtière américaine...

Le sénateur Forrestall: Nous n'avons guère le temps d'en parler aujourd'hui. Pouvez-vous nous donner des détails?

M. Grégoire: Les Américains ont publié leur dernier règlement en octobre et nous allons publier notre règlement préliminaire à la fin mars. Nous espérons disposer de la version finale à la mi-juin. Les Américains sont en avance, mais nous collaborons avec eux. J'ai rencontré l'amiral Collins et le contre-amiral Hereth à Washington pour prendre contact et pour veiller à ce que nous procédions de la même manière dans la conception et la mise en oeuvre des règlements.

M. Frappier, qui fait partie des deux groupes dont j'ai parlé tout à l'heure, doit rencontrer la semaine prochaine des représentants de la TSA et de la garde côtière américaine pour compléter l'accord. Il s'agit là de la structure de réglementation. Au Canada, les propriétaires et les exploitants de navires ainsi que les exploitants d'installations portuaires sont en train de préparer leurs plans, et leurs homologues américains font de même. Les Américains nous envoient leurs plans. Il est difficile de savoir s'ils sont en avance ou en retard parce que je n'ai pas les chiffres exacts. Nous avons la ferme intention d'être prêts en même temps, le 1^{er} juillet 2004.

Le sénateur Forrestall: Comment ferons-nous savoir aux Canadiens que toutes ces mesures ont été prises? Les États-Unis se seront-ils alors conformés à toutes les exigences? Je suppose que ce n'est pas encore le cas.

M. Grégoire: Du côté de la réglementation, si. Est-ce que tous les aéroports et tous les navires seront conformes? Je ne le sais pas. Il va falloir attendre le 1^{er} juillet pour le savoir. En tout cas, aux États-Unis comme au Canada, tout le monde a l'intention de se conformer à ces échéances.

Le sénateur Forrestall: Avons-nous pris la peine d'annoncer à nos voisins que nous sommes toujours dans les délais pour le 1^{er} juillet?

M. Grégoire: Je peux vous dire que nous sommes régulièrement en contact avec les Américains.

Le sénateur Forrestall: Je vous pose une question précise. Est-ce qu'on le leur a dit et est-ce qu'ils n'ont pas pris la peine de nous dire où ils en sont?

M. Frappier: Nous avons eu des contacts étroits avec la garde côtière américaine dans différentes tribunes. Nous avons parlé de la politique à mettre en place et des catégories de personnes visées par les règlements. Dans d'autres cas, il était question d'harmonisation des réglementations; dans d'autres encore, des activités et du nombre de ports et de navires visés. Nos équipes communiquent chaque semaine.

Nous prévoyons que la réglementation sera bien harmonisée entre les deux pays d'ici au 1^{er} juillet. Au plan opérationnel, nous avons indiqué le nombre d'évaluations de sécurité que nous avons effectuées par rapport au nombre total de ports et de navires. Je dirais que notre situation est comparable à celles des

us some indications of the percentage of ships and port facilities that have submitted their plans to date. I do not have the numbers before me, but they change, obviously, from day to day as more come in. We are in the same ballpark, I would say.

Senator ForreSTALL: I am extrapolating a little here, and if I am wrong, let me know. The code includes three maritime security levels. I do not know whether you can tell us what the specifics are for level 1, 2 or 3, but they are designed to trigger a level of action with respect to insurgency in a port or an incident that might impair the port or its capacity to continue to serve.

We have that pretty much in place now, I hope. Do the Americans have a similar code, and have we simply adopted one that they have in place? Are the two the same? If they are not the same, where do they differ? Why do they differ, given the inherent danger of conflicting regulations?

Mr. Grégoire: I believe that both countries have adopted the levels as recommended by IMO. As I was going to explain before, the IMO proposal was largely developed by the U.S. Coast Guard. Therefore, we are just closing the loop so that all the member countries of the IMO are adopting the same level.

Senator ForreSTALL: Could you give an example, if it is not classified, of what might trigger level 1, 2 or 3?

Mr. Frappier: As you mentioned, we are certainly working with the Americans and all countries in IMO to ensure that we have a common language with respect to marine security levels. This is important, because a foreign vessel coming into a Canadian port might be at a different marine security level than we are because of her level of risk or a threat. Procedures are required to ensure that we can assure them of their security.

If intelligence indicated that a certain country's vessels are being targeted for terrorist activity, and if we deemed that to be a threat to Canadian vessels, then we would raise the marine security level of Canadian vessels.

Senator ForreSTALL: Would a vessel of that nature be in a Canadian port facility?

Mr. Frappier: As the flag state for Canadian vessels, if you like, we are responsible for setting the security level on Canadian vessels. If the vessel were from Australia, it would be up to the Australian government to instruct the vessel on the different levels. If an Australian vessel were on the way in to our port, for instance, and if our port were at a higher level of security, then we would inform that vessel before it would be allowed to come all the way to port, or, if it were already in port, we would find out from them what their intentions were. We would expect them to raise their own marine security level to meet the level being applied.

États-Unis. Les Américains nous ont indiqué le pourcentage de navires et d'installations portuaires qui ont été assujettis à leurs plans jusqu'à maintenant. Je n'ai pas les chiffres devant moi, et bien sûr, ils augmentent quotidiennement. Je dirais que nous en sommes à peu près au même point.

Le sénateur ForreSTALL: Quitte à extrapoler quelque peu, et sauf erreur de ma part, le code comprend trois niveaux de sécurité maritime. Je ne sais pas si vous pouvez nous donner des détails sur ces trois niveaux, mais ils sont censés déclencher trois niveaux différents de réaction en cas de soulèvement dans un port ou en cas d'incident risquant d'empêcher un port de fonctionner.

J'espère que tout cela est à peu près en place. Les Américains ont-ils un code similaire et est-ce que nous nous sommes contentés d'adopter le leur? Les deux codes sont-ils identiques? S'ils ne le sont pas, en quoi diffèrent-ils? Pourquoi diffèrent-ils, compte tenu du danger inhérent aux conflits de réglementation?

M. Grégoire: Je crois que les deux pays ont adopté les niveaux recommandés par l'Organisation maritime internationale. Comme j'allais vous l'expliquer, la proposition de l'OMI a été en grande partie élaborée par la garde côtière américaine. Nous sommes donc en train de fermer la boucle et tous les pays membres de l'OMI adoptent les mêmes niveaux.

Le sénateur ForreSTALL: Si cette information n'est pas classifiée, pouvez-vous nous donner un exemple de ce qui pourrait déclencher les niveaux 1, 2 ou 3?

M. Frappier: Comme vous l'avez indiqué, nous travaillons effectivement avec les Américains et tous les pays membres de l'OMI pour être tous sur la même longueur d'onde en ce qui concerne les niveaux de sécurité maritime. C'est important, car un navire étranger qui arrive dans un port canadien pourrait se situer à un niveau de sécurité maritime différent de celui des navires canadiens, à cause de son niveau de risque ou de la menace qu'il représente. Il faut donc des procédures pour garantir la sécurité des navires canadiens.

Si les services de renseignement nous disent que les navires d'un certain pays risquent d'être la cible d'activités terroristes et que nous considérons qu'ils constituent une menace pour les navires canadiens, nous allons augmenter le niveau de sécurité maritime des navires canadiens.

Le sénateur ForreSTALL: Est-ce qu'un navire de ce type peut se trouver dans un port canadien?

M. Frappier: En tant qu'État responsable des navires battant pavillon canadien, nous devons fixer le niveau de sécurité des navires canadiens. Si le navire appartient à l'Australie, c'est le gouvernement australien qui devra informer son équipage des différents niveaux à appliquer. Si un navire australien se dirige vers l'un de nos ports, par exemple, et que ce port se trouve à un niveau de sécurité plus élevé, nous devons informer ce navire avant qu'il n'entre véritablement dans le port ou, s'il s'y trouve déjà, nous devons nous renseigner sur ses intentions. Nous lui demanderons d'élever son propre niveau de sécurité maritime pour se conformer au niveau en vigueur.

Senator Forrestall: Do we have any plans in place now to do similar background checks on employees in the ports who have access to critical or sensitive areas? I do not think I will belabour the history that has been revealed to us with respect to activity in our ports. What kind of checks do we do? Are they similar to those you are doing with respect to airside? Could you tell us something about it, please?

Mr. Grégoire: We do nothing at this time on port workers, but the government has announced its intention to implement a background check system similar to what we are doing at airports. We are now developing the regulatory framework for that. We are hoping to be able to implement that in the fall of 2004.

Senator Forrestall: This fall.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Forrestall: I like to say that I am not from Missouri, I am from nearby Cape Breton. That is pretty much the same thing. If you have real problems, I can resurrect the Halifax Rifles, and they will look after a port.

Senator Day: Mr. Grégoire, your discussion with respect to the regulations and training for personnel working on aircraft prompted me to be think. We have made a good number of recommendations, some of which have been implemented and some of which have not. We will explore that to determine why.

Could you tell us if there are any recommendations or any programs with respect to safety that you would like to implement in Canada that, either at marine ports or airports, are being held up because legislation has not yet been passed or regulations promulgated?

Mr. Grégoire: That is a good question, senator. We always have things in the works, and we are continuously reassessing the security measures that we can put in place to improve the system. The most pressing item is the passage of Bill C-7, the public safety act. I understand that you were covering that on Monday. That would be the one that comes to mind.

Senator Day: Are you able to share with the committee aspects of Bill C-7 that are important for you before you can do some things you want to do?

Mr. Grégoire: I do not have much to add to what Mr. Wright told you. These are key points for us.

Senator Day: Mr. Wright spoke to this committee a few days ago. You have had a chance to review his testimony.

Mr. Grégoire: Absolutely, yes.

Senator Day: I am glad that you are following our deliberations.

Mr. Grégoire: It is very important.

Le sénateur Forrestall: Est-il prévu que les employés des installations portuaires qui ont accès à des zones sensibles soient soumis à la même vérification des antécédents? Je n'ai pas l'intention de revenir sur tout ce qu'on nous a dit concernant l'activité dans les ports canadiens. Quelles sortes de vérifications est-ce qu'on effectue? Sont-elles semblables à ce qui se fait du côté aérien? Pouvez-vous nous en parler, s'il vous plaît?

M. Grégoire: Pour l'instant, on ne soumet pas les travailleurs des ports à des vérifications, mais le gouvernement a annoncé son intention de mettre en vigueur un régime de vérification des antécédents comparable à ce qui se fait dans les aéroports. Nous sommes en train de préparer un règlement à cet effet. Nous espérons pouvoir le mettre en vigueur à l'automne 2004.

Le sénateur Forrestall: Cet automne.

M. Grégoire: Oui.

Le sénateur Forrestall: Je me plais à dire que je ne suis pas Saint-Thomas comme les gens du Missouri; je suis des environs du Cap-Breton, mais c'est à peu près la même chose. Si vous avez des problèmes, je pourrai ressusciter les Halifax Rifles, et ils s'occuperont des ports.

Le sénateur Day: Monsieur Grégoire, ce que vous avez dit de la réglementation et de la formation du personnel de bord m'a porté à réfléchir. Nous avons fait plusieurs recommandations, dont certaines, seulement, ont été mises en oeuvre. Nous allons essayer de savoir pourquoi.

Pouvez-vous nous dire s'il existe des programmes en matière de sécurité que vous aimeriez voir mis en oeuvre au Canada dans les ports maritimes ou les aéroports, et dont l'adoption est retardée parce que les mesures législatives ou réglementaires nécessaires n'ont pas encore été promulguées?

M. Grégoire: C'est une bonne question, sénateur. Nous avons toujours un fer au feu et nous réévaluons constamment les mesures de sécurité qui pourraient être mises en place pour améliorer le système. La question la plus urgente est l'adoption du projet de loi C-7, Loi sur la sécurité publique. Je crois que vous en avez parlé lundi dernier. C'est le premier sujet qui me vient à l'esprit.

Le sénateur Day: Pouvez-vous parler au comité des aspects du projet de loi C-7 qui devront être concrétisés avant que vous puissiez prendre les mesures qui s'imposent?

M. Grégoire: Je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce que M. Wright vous a dit. Nous sommes d'accord sur les points qu'il juge essentiels.

Le sénateur Day: M. Wright s'est adressé à notre comité il y a quelques jours. Vous avez pu prendre connaissance de son témoignage.

M. Grégoire: Oui, absolument.

Le sénateur Day: Je suis heureux que vous suiviez nos délibérations.

M. Grégoire: Pour nous, elles sont très importantes.

Senator Day: Your document that I have before me is dated February 12, 2004. I refer to the subject of restricted area identification cards, biometrics, smart cards and biometric readers, primarily for non-passengers, people working at airports. You say that contracts are to be awarded in February 2004. We do not have much of February left. Have the contracts been awarded?

Mr. Grégoire: I will meet with Mark Duncan of CATSA in a few hours. I will know by then, but at this minute, I do not.

The Chairman: Perhaps you could inform the committee later.

Mr. Frappier: The contracts are out there and the requests have come in. They are doing an evaluation. They were either awarded in the past week or will be next week.

Senator Day: When you determine that information from Mr. Duncan, let us know through the clerk. If the contracts have not been awarded, could you tell us then when you anticipate that they will be and whether your other projected dates for trials and full implementation remain valid or will necessarily have to be put off as well?

Mr. Grégoire: This information is recent. It is a week old, so we will hold to those dates. The end of the month is Sunday. If that changes, I will advise the clerk by next week.

Senator Day: Thank you.

Senator Atkins: The Americans have brought in the colour alert system. Are there any procedures that, since they adopted this process, have been implemented in Canada? For instance, is there a code orange?

Mr. Grégoire: Again, I believe you discussed that at length with Mr. Wright on Monday and CBSA levels with Mr. Jolicoeur. We do not have colour coding in Transport Canada. We will have, as explained, levels 1, 2 and 3 in marine security.

We are in regular contact with our colleagues. If your question is specific to aviation, we are in regular contact with our colleagues in TSA. If the threat level is raised to orange, we decide, with them, on the kind of threat. We then decide on various measures to be implemented in the different modes.

We sometimes change our security measures when the code changes in the States, but not always. How many times has it changed in the last two years?

Mr. Frappier: Three times, or something like that.

Mr. Grégoire: Three times.

Senator Atkins: There is no particular procedure you would incorporate once they establish the code?

Le sénateur Day: J'ai devant moi votre document daté du 12 février 2004. Il y est question de cartes d'identification pour l'accès aux zones réglementées, de biométrie, de cartes à puce et de lecteurs biométriques, essentiellement pour les non-passagers, les gens qui travaillent dans les aéroports. Vous dites que les marchés doivent être attribués en février 2004. Il ne reste plus grand temps d'ici la fin février. Ces marchés ont-ils été attribués?

M. Grégoire: Je vais rencontrer Mark Duncan de l'ACSTA dans quelques heures. Je vais le savoir à ce moment-là, mais pour l'instant, je ne le sais pas.

Le président: Peut-être que vous pourriez en informer le comité plus tard.

M. Frappier: Les contrats ont été annoncés et les soumissions ont déjà été reçues. On est en train de les évaluer. Soit que les contrats ont été accordés au cours de la dernière semaine, soit qu'ils le seront la semaine prochaine.

Le sénateur Day: Quand vous aurez obtenu l'information de M. Duncan, vous voulez bien nous la transmettre par l'intermédiaire du greffier. Si l'attribution des marchés n'a pas encore eu lieu, pourriez-vous nous dire quand elle doit se faire et si les dates que vous avez prévues pour les essais et la mise en oeuvre complète tiennent toujours ou si elles devront être reportées aussi?

M. Grégoire: Cette information est récente. Elle date d'une semaine, et nous allons donc retenir les dates prévues. La fin du mois tombe dimanche. En cas de changement, j'en aviserai le greffier d'ici la semaine prochaine.

Le sénateur Day: Merci.

Le sénateur Atkins: Les Américains ont mis en oeuvre le système d'alerte axé sur des couleurs. Suite à cette décision, est-ce que le Canada a adopté des procédures quelconques? Par exemple, existe-t-il un code orange?

M. Grégoire: Là encore, je crois que vous avez discuté de cela en détail lundi avec M. Wright et des niveaux d'alerte utilisés par l'ASFC avec M. Jolicoeur. Nous n'avons pas de code des couleurs à Transports Canada. Comme on l'a déjà expliqué, nous avons, dans le domaine de la sécurité maritime, les niveaux 1, 2 et 3.

Nous sommes régulièrement en contact avec nos collègues. Si votre question se rapporte à l'aviation, nous sommes régulièrement en contact avec nos homologues de la TSA. Si on fait passer le niveau de menace à orange, nous déterminons en collaboration avec nos homologues américains le type de menace. Nous décidons ensuite des diverses mesures qui seront mises en vigueur dans les différents modes de transport.

Nous modifions parfois nos mesures de sécurité en fonction des changements de code aux États-Unis, mais pas toujours. Combien de fois le code a-t-il changé au cours des deux dernières années?

M. Frappier: Trois fois, à peu près.

M. Grégoire: Trois fois.

Le sénateur Atkins: Vous ne suivez pas de procédure particulière suite aux changements de code aux États-Unis?

Mr. Grégoire: It depends on the type of threat and where it is. Is the threat at the airport? Is it specific to one city? Is it to the entire system? Is it to aviation? Is it to all modes?

It really depends on a case-by-case analysis, but we have regular discussions with them. We put in place the appropriate measures to ensure a good level of security here.

Senator Atkins: If they bring in a code orange, they would let you know the reasons why?

Mr. Grégoire: We would hear it from PCO, because PCO would learn it from DHS, or the White House, I believe now, through exchanges between Minister McLellan and Secretary Ridge. That would filter down to us.

Most of the time, we learn about it through that process. Sometimes we have learned of it maybe a few minutes previously from our TSA contact, but it is a matter of minutes. Rarely have we had advance notice, though.

Senator Atkins: We asked this question of Mr. Wright, since the purpose of this session is to brief us for our trip to Washington. Have you any suggestions for things that we should be discussing with the Americans that perhaps Mr. Wright did not bring to our attention?

Mr. Grégoire: No, but I do not know exactly with whom you are meeting. Are you meeting with people in TSA only?

Senator Atkins: We are meeting with the Department of Homeland Security and a number of different groups to discuss security matters. My question is general. Is there something on your mind that we should be discussing?

Mr. Grégoire: No.

Mr. Frappier: I do not think so. The relationship with our counterparts in the U.S. is excellent and involves much discussion.

If anything, one of the key messages to send is how valuable this type of relationship is and the importance of ensuring that our security measures properly reflect whatever threat they have identified or measures to which they are moving.

The key message is that we must continue to work together and maintain a strong dialogue.

Senator Atkins: Communication is essential?

Mr. Frappier: Yes.

Mr. Grégoire: One difficulty we have between colleagues is lack of advance notice of proposed regulatory measures. This may be due to Congressional rules, but it would be appreciated if we could have their material before it is published.

Senator Atkins: That is helpful to know.

M. Grégoire: Cela dépend du type de menace et de sa source géographique. S'agit-il d'une menace à l'aéroport? Dans une ville particulière? De tout le système? Du transport aérien? De tous les modes de transport?

Notre réaction découle de l'analyse de chaque cas, mais nous avons des discussions régulières avec eux. Nous avons adopté des mesures appropriées permettant d'assurer un bon niveau de sécurité ici.

Le sénateur Atkins: S'ils passent au code orange, ils vous diront pourquoi?

M. Grégoire: C'est le BCP qui nous transmettrait l'information, après l'avoir appris du DHS, ou de la Maison blanche je crois maintenant, par des échanges entre la ministre McLellan et le Secrétaire Ridge. L'information parviendrait à nous de cette façon.

La plupart du temps, c'est de cette façon que nous l'apprenons. Parfois nous l'apprenons quelques minutes plus tôt par notre contact à la TSA, mais seulement quelques minutes avant. Cela dit, nous sommes rarement renseignés à l'avance.

Le sénateur Atkins: Nous avons posé cette question à M. Wright puisque l'objectif de cette séance est de nous préparer en vue de notre voyage à Washington. Auriez-vous des suggestions de questions dont nous devrions discuter avec les Américains et dont M. Wright n'a peut-être pas fait mention?

M. Grégoire: Non, mais je ne sais pas exactement qui sont les personnes que vous allez rencontrer. S'agit-il du personnel de la TSA seulement?

Le sénateur Atkins: Nous allons rencontrer des représentants du Department of Homeland Security et d'un certain nombre de groupes pour discuter de questions de sécurité. Je pose ma question de façon générale. Y a-t-il des questions que nous devrions aborder, à votre avis?

M. Grégoire: Non.

M. Frappier: Je ne le crois pas. Nos rapports avec nos homologues américains sont excellents, et nous discutons de ces questions beaucoup avec eux.

Un des messages clés, éventuellement, serait de souligner la nature précieuse de ce type de rapport et l'importance de bien coordonner nos mesures de sécurité avec les menaces qu'ils auraient identifiées ou les mesures qu'ils prévoient adopter.

Le message clé, c'est donc que nous devons continuer à travailler ensemble et à entretenir un bon dialogue.

Le sénateur Atkins: La communication est essentielle?

M. Frappier: Oui.

M. Grégoire: Une difficulté que nous avons avec nos homologues, c'est le manque d'avis préalable des mesures réglementaires proposées. C'est peut-être attribuable aux règles du Congrès, mais nous aimerions bien avoir l'information de leur part avant qu'elle ne soit publiée.

Le sénateur Atkins: C'est bon à savoir.

The Chairman: Could you prepare for the committee a document that lists anomalies between Canada and the United States in relation to ports, airports or any areas in your jurisdiction, where they are moving faster than we are or we are moving faster than they are? We do not want to be surprised when we go down there by having someone say, "We have already accomplished everything related to the searching of baggage going on aircraft."

Mr. Grégoire: That is a good example.

The Chairman: Yes. You are not going to do it for another couple of years. On that particular issue, we understand that some of their airlines are having great difficulty meeting those standards. We would like you to give us examples of where things are not working out in terms of how we are moving forward. Is that sort of list possible to create?

Mr. Grégoire: It is difficult to do for any subject. Certainly, the example we gave can tell you that.

The Chairman: We do not have time to do it now. Can you do that list or do I need to ask someone else to prepare it?

Mr. Grégoire: No, we can prepare a list of differences, within Transport Canada, as to where we are with ports and airports vis-à-vis the U.S.

The Chairman: Indicate where they have moved ahead of us and where we have moved ahead of them, and where there are anomalies, if there are. That would be very helpful.

Mr. Grégoire: Yes, for instance, we are ahead of them on background checks.

The Chairman: If you could give a list in each case, that would be useful.

Mr. Grégoire: It may be difficult for us to make a comprehensive list, but we will do our best in the next week. If you could indicate exactly where you want to see differences, it would be helpful.

The Chairman: Do you anticipate any changes, either through regulation or ministerial exemption, to the ratio of flight attendants to passengers on Canadian aircraft in the near future?

Mr. Grégoire: That is a question I will be pleased to take up with the minister.

The Chairman: I do not understand your answer, sir.

Mr. Grégoire: I will raise this question with the minister. We are entering the regulatory process, and we are consulting this month with the unions on what will change. However, there is no change in the ratio as we speak.

The Chairman: Therefore, the ratio is 1 to 40?

Mr. Grégoire: It is 1 to 40, yes.

The Chairman: How many types of aircraft have exemptions?

Le président: Pourriez-vous préparer pour le comité un document dressant la liste des anomalies entre le Canada et les États-Unis en ce qui concerne les ports, les aéroports ou tous autres aspects qui relèvent de vous; préciser si les Américains sont plus avancés que nous, ou le contraire? Nous ne voudrions pas être pris au dépourvu là-bas en entendant quelqu'un dire «Nous avons déjà fait tout ce qu'il y a à faire quant aux fouilles des bagages avant le chargement».

M. Grégoire: C'est un bon exemple.

Le président: Oui. La situation ne se représentera pas avant deux ans, au moins. À cet égard, on nous a dit que certaines compagnies aériennes avaient beaucoup de difficultés à respecter les normes. Nous aimerions avoir de vous des exemples de problèmes liés à ces changements. Est-il possible de dresser ce type de liste?

M. Grégoire: C'est quelque chose qui est difficile à faire dans n'importe quel domaine. L'exemple que nous vous avons donné le montre bien.

Le président: Nous n'avons pas de temps à perdre. Pouvez-vous nous faire cette liste ou devrais-je demander à quelqu'un d'autre de le faire?

M. Grégoire: Non, nous pouvons dresser une liste des différences, au sein de Transports Canada, des mesures que nous avons prises dans les ports et dans les aéroports par rapport à ce qui s'est fait aux États-Unis.

Le président: Indiquez-nous les aspects sur lesquels ils sont plus avancés que nous et vice versa, et les anomalies, s'il y en a. Cela nous serait très utile.

M. Grégoire: Effectivement, nous sommes plus avancés qu'eux sur les vérifications des antécédents, par exemple.

Le président: Si vous pouviez nous fournir une liste de tous les cas, ce serait utile.

M. Grégoire: Faire une liste exhaustive nous serait peut-être difficile, mais nous allons faire notre possible d'ici une semaine. Si vous pouviez nous dire les aspects qui vous intéressent particulièrement, cela nous aiderait.

Le président: Prévoyez-vous des modifications, par voie réglementaire ou exemption ministérielle, au nombre de passagers par agent de bord dans les avions canadiens dans un avenir rapproché?

M. Grégoire: Je serais heureux de soulever cette question avec le ministre.

Le président: Je ne comprends pas votre réponse, monsieur.

M. Grégoire: Je vais soulever la question avec le ministre. Nous entamons le processus réglementaire, et nous consultons ce mois-ci les syndicats sur les modifications prévues. Mais le ratio n'a pas changé jusqu'ici.

Le président: Le ratio est toujours d'un agent pour 40 passagers?

M. Grégoire: C'est cela.

Le président: Les exemptions valent pour quels types d'avion?

Mr. Grégoire: Those that carry less than 50 passengers. It is 1 to 40 passengers at this time. The new proposal would be 1 in 15 seats, or vice-versa. We can give you the details.

The Chairman: Could you give us this in writing?

Mr. Grégoire: We will.

Senator Cordy: Getting back to our trip to Washington, I have two short questions dealing with Canada and the U.S. One issue concerns Canada not allowing our pilots to be armed, so what do we do in Canada when we have flights coming in from the United States with armed pilots? How do we deal with that?

Mr. Frappier: At this time, flights from the United States are not allowed to have armed pilots when coming into Canada. We do have arrangements for their sky marshals. We call them "aircraft protection officers."

Senator Cordy: Have Canada and the United States agreed upon common biometrics for border crossings?

Mr. Frappier: On the biometrics, it sounds like a simple question, but I hesitate, because we have been talking with them about biometrics associated with transportation work and identification cards. However, there has also been much work on customs — you may have spoke a little about that yesterday — and on some commonalities. I am not sure what sort of discussion there has been in the immigration area, because there is much work presently being done on trying to establish some standards associated with biometrics across borders. We are meeting with them and keeping them informed. It is an area in which we are probably a little ahead of them on the transportation side. This is because we are moving ahead with biometrics through the program. We talked about this earlier and they are very interested. We have been giving them information.

Senator Cordy: Can you include that on the list?

Mr. Frappier: That will be on the list.

Senator Banks: I am assuming that you would all like to move further and faster in respect of protection, security and safety in airports and ports. This has been and appears to be the case. Is lack of money at any level, in any agency, a significant reason for our inability to move more quickly?

Mr. Grégoire: We are very proud of what we have accomplished in the last two years. We have increased significantly the level of security. I do not believe that money would have made a difference as to the speed at which we are going.

Senator Atkins: As a follow-up on that, in terms of the purchasing of equipment, are you finding that it is available, or is there a long period between the time you order and delivery? Is that slowing you down in any way in terms of security measures?

M. Grégoire: Ceux qui transportent moins de 50 passagers. Le ratio est d'un agent par 40 passagers en ce moment. Selon la nouvelle proposition, le ratio deviendrait d'un par 15 sièges, ou vice versa. Nous pouvons vous en fournir les détails.

Le président: Pourriez-vous nous donner cela par écrit?

M. Grégoire: D'accord.

Le sénateur Cordy: Pour revenir à notre voyage à Washington, j'ai deux courtes questions concernant le Canada et les États-Unis. D'abord, comme le Canada n'autorise pas les pilotes à porter des armes, que faisons-nous au Canada quand des vols viennent des États-Unis avec des pilotes armés? Comment composons-nous avec cela?

M. Frappier: Actuellement, il ne peut y avoir de pilotes armés dans les avions arrivant au Canada en provenance des États-Unis. Nous acceptons les agents de sécurité aérienne cependant. Nous les appelons des agents de protection aérienne.

Le sénateur Cordy: Est-ce que nos deux pays se sont entendus sur les indicateurs biométriques à utiliser à la frontière?

M. Frappier: Votre question sur les indicateurs biométriques peut sembler fort simple, mais j'hésite. Nous discutons avec nos homologues américains des indicateurs biométriques applicables aux cartes d'identité et dans le domaine du travail en transport. Cependant, on a aussi beaucoup réfléchi aux douanes — vous en avez peut-être un peu parlé hier — et à certains aspects en commun. Je ne suis pas au courant des discussions dans les domaines de l'immigration, puisqu'on consacre beaucoup d'efforts en ce moment à l'établissement de certaines normes biométriques à la frontière. Nous tenons des réunions avec eux et nous les tenons informés. Du côté des transports, nous sommes sans doute un peu plus avancés que les Américains parce que nous sommes en train d'intégrer la biométrie dans tout le programme. Nous leur en avons parlé à un moment donné et cela les intéresse beaucoup. Nous leur fournissons de l'information à ce sujet.

Le sénateur Cordy: Pouvez-vous inclure cela dans la liste?

M. Frappier: Ce point fera partie de la liste.

Le sénateur Banks: Je tiens pour acquis que vous aimeriez tous aller plus vite et plus loin pour assurer la protection et la sécurité dans les aéroports et les ports. Cela a été le cas, et semble toujours l'être. Est-ce que l'insuffisance des budgets quelque part, dans une agence quelconque, nous empêche de façon significative d'agir plus vite?

M. Grégoire: Nous sommes très fiers de ce que nous avons accompli au cours des deux dernières années. Nous avons considérablement augmenté la sécurité. Je ne crois pas que des budgets accrus auraient influé sur la vitesse des changements.

Le sénateur Atkins: Pour faire suite de cette question, trouvez-vous que le matériel dont vous avez besoin est disponible ou est-ce que le délai de livraison est très long? Est-ce que c'est quelque chose qui vous ralentit de quelque façon que ce soit dans la mise en vigueur des mesures de sécurité?

Mr. Grégoire: You are talking about the airport equipment? I do not believe that the acquisition —

Senator Atkins: Or ports, by the way.

Mr. Grégoire: VACIS would be my colleague from the border agency's area, but CATSA, in my understanding, does not have any problem in acquiring equipment. The problem is related to the installation and airport modifications that are required, but not to the equipment itself.

Senator Buchanan: I am standing in for Senator Meighen. This has been very interesting. I am very pleased to be here and that you have as your chief adviser, John A. Read, a native of Sydney, Cape Breton.

The Chairman: I thank our witnesses for appearing before us. I apologize for rushing in this meeting. Having said that, the Senate bells are ringing and this committee cannot sit while the Senate is sitting. I am grateful to you for coming and we will look forward to receiving the information from you on not only the comparisons, but on the question of flight attendants and the ratios to seats or passengers, or to both. That would be very helpful. If you have any questions or comments, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee at 1-800-267-7362 for information on contacting members of the committee.

Colleagues, the meeting is adjourned. There is further information vis-à-vis Senator Austin's comment yesterday that will be circulated by the clerk.

The committee adjourned.

OTTAWA, Monday, March 29, 2004

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 6:00 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

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

[*English*]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Having returned from a trip to Washington, where we met with our Congressional counterparts as well as senior U.S. government officials, we will hear testimony this evening relating to border issues. My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and I chair the committee. We have Senator Michael Forrestall from Nova Scotia. After an early career as a journalist with the *Halifax Chronicle-Herald* and as an airline executive, he entered politics and was first elected to the House of Commons in 1965. He has

M. Grégoire: Vous parlez du matériel dans les aéroports? Je ne crois pas que l'achat...

Le sénateur Atkins: Ou dans les ports, d'ailleurs.

M. Grégoire: Le matériel VACIS serait du ressort de mon collègue de l'Agence des services frontaliers, mais l'ACSTA, si je comprends bien, n'a pas de problème pour ce qui est de l'achat de matériel. Les problèmes sont plutôt liés à l'installation du matériel et aux modifications qui doivent être apportées à l'aéroport, mais pas au matériel lui-même.

Le sénateur Buchanan: Je remplace le sénateur Meighen. Je trouve tout cela très intéressant. Je suis très heureux d'être ici et de voir que votre conseiller principal est John A. Read, qui vient de Sydney, au Cap-Breton.

Le président: J'aimerais remercier les témoins d'avoir été présents ici. Je m'excuse du temps réduit dont nous avons disposé. D'ailleurs, les cloches du Sénat sonnent déjà et le comité ne peut pas siéger pendant que le Sénat siège. Je vous remercie d'être venus, et nous avons hâte de recevoir les renseignements que vous allez nous faire parvenir non seulement sur les comparaisons, mais aussi sur le nombre d'agents de bord par siège ou par passager, ou les deux. Cela nous sera très utile. Si vous avez des questions ou des commentaires, n'hésitez pas à visiter notre site Web à www.sen-sec.ca. Nous y publions les témoignages entendus à nos réunions ainsi que le calendrier des séances confirmées. Vous pouvez aussi communiquer avec la greffière du comité au 1-800-267-7362 pour savoir comment contacter des membres du comité.

Chers collègues, notre séance tire à sa fin. Un suivi concernant le commentaire que le sénateur Austin a fait hier vous sera envoyé par la greffière.

La séance est levée.

OTTAWA, le lundi 29 mars 2004

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 18 heures pour examiner, afin d'en faire rapport, la nécessité d'une politique sur la sécurité nationale pour le Canada.

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

[*Traduction*]

Le président: J'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue au Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense. De retour d'un voyage à Washington, où nous avons rencontré nos homologues au Congrès ainsi que des hauts fonctionnaires du gouvernement des États-Unis, nous allons entendre ce soir des témoignages concernant les questions frontalières. Je m'appelle Colin Kenney. Je suis sénateur de l'Ontario et je préside le comité. Nous avons avec nous le sénateur Michael Forrestall, de la Nouvelle-Écosse. Il a débuté sa carrière comme journaliste au *Halifax Chronicle-Herald* et comme cadre supérieur d'une société

served the constituents of Dartmouth for more than 37 years. He has followed defence matters throughout his parliamentary career and has served on various parliamentary committees.

Senator Jim Munson is from Ontario. He is best known to Canadians as a trusted journalist and public affairs specialist. He was nominated twice for a Gemini for excellence in journalism. He reported news for close to 30 years, most recently as a television correspondent for the CTV network. After a brief period of consulting with the Minister of Indian and Northern Affairs, he joined the Prime Ministers Office, first as special communications adviser and then as director of communications. He is also a member of the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the Standing Senate Committee on Official Languages.

Senator Atkins is from Ontario. He came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He also served as an adviser to former Premier Davis of Ontario. He is a graduate in economics from Acadia University in Wolfville, Nova Scotia. He received an honorary doctorate in civil law in 2000. During his time as a senator, he has concerned himself with a number of education and poverty issues. Also, he has championed the cause of the Canadian Merchant Navy veterans. He is a member of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and of the Subcommittee on Veterans Affairs.

Senator Michael Meighen is also from Ontario. He is a successful lawyer and businessman who contributed to a wide range of charitable and educational institutions. He is the Chancellor of King's College University in Halifax and was appointed to the Senate in 1990. He has a strong background in defence matters and is the Chair of our Subcommittee on Veterans Affairs. He is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

Our committee is the first permanent committee mandated to examine security and defence. Since the committee's inception in mid-2001, we have completed a number of reports, beginning with "Canadian Security And Military Preparedness." This study was tabled in February 2002. It examined the major defence and security issues facing Canada. The Senate then asked our committee to examine the need for a national security policy. So far, we have released four reports on various aspects of national security: First, "The defence of North America: A Canadian responsibility," in September 2002; second, "Update on Canada's Military Crisis: A View from the Bottom Up," in November of 2002; third, "The Myth Of Security At Canada's Airports" in January 2003; and fourth, "Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World," in October 2003.

aérienne, pour se diriger ensuite vers la politique. Il a été élu une première fois à la Chambre des communes en 1965. Il a servi les électeurs de Dartmouth pendant plus de 37 ans. Il s'est intéressé aux questions de défense tout au long de sa carrière de parlementaire et il a siégé à divers comités parlementaires.

Le sénateur Jim Munson est de l'Ontario. Il est surtout connu des Canadiens comme journaliste réputé et spécialiste des affaires publiques. Il a été mis en nomination à deux reprises pour un prix Gémeaux d'excellence en journalisme. Il a travaillé comme journaliste durant près de 30 ans et, au cours des dernières années, il a été correspondant à la télévision pour le réseau CTV. Après avoir été brièvement le conseiller du ministre des Affaires indiennes, il s'est joint au Cabinet du premier ministre, tout d'abord à titre de conseiller spécial en communication, puis de directeur des communications. Le sénateur Munson est également membre du Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, ainsi que du Comité sénatorial permanent des langues officielles.

Le sénateur Atkins est de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat en 1986, fort d'une solide connaissance des communications. Le sénateur Atkins a également été conseiller de l'ancien premier ministre de l'Ontario, M. Davis. Diplômé en économie de l'Université Acadia de Wolfville, en Nouvelle-Écosse, il a reçu en 2000 un doctorat honorifique en droit civil de son alma mater. Depuis qu'il est sénateur, il s'intéresse à diverses questions ayant trait à l'éducation et à la pauvreté. Il s'est également fait le champion des anciens combattants de la Marine marchande du Canada. Le sénateur Atkins est membre du Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration et de notre Sous-comité des anciens combattants.

Le sénateur Michael Meighen est également de l'Ontario. Il a bien réussi comme avocat et homme d'affaires et a contribué à une vaste gamme d'organismes de bienfaisance et d'établissements d'enseignement. Il est chancelier du King's College de l'Université de Halifax et il a été nommé au Sénat en 1990. Son expérience en matière de défense est considérable et il préside notre Sous-comité des anciens combattants. Il est également membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce ainsi que du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

Notre comité est le premier comité permanent du Sénat ayant pour mandat de se pencher sur les questions de sécurité et de défense. Depuis sa création au milieu de l'année 2001, notre comité a publié une série de rapports, dont le premier s'intitulait «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Cette étude a été déposée en février 2002, et aborde les grandes questions relatives à la défense et à la sécurité pour le Canada. Le Sénat a ensuite demandé à notre comité de se pencher sur la nécessité d'une politique nationale en matière de sécurité. Jusqu'à maintenant, nous avons publié quatre rapports sur les divers aspects de la sécurité nationale. Tout d'abord, «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», en septembre 2002; ensuite, «Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes: une vue de bas en haut», en novembre 2002; troisièmement, «Le mythe de la sécurité dans les aéroports

Now the committee is continuing its long-term evaluation of Canadian security and defence policy and anticipates tabling its next report, on first responders, very shortly. Our witness tonight will be the Right Honourable Herb Gray, who is here tonight as the Chair of the Canadian Section, International Joint Commission, a post he has held since January 2002. Mr. Gray was a distinguished member of Parliament for nearly 40 years and served in a variety of cabinet positions, including Solicitor General and Deputy Prime Minister.

Welcome to the committee, Mr. Gray. I understand you have a short statement you would like to make.

The Right Honourable Herb Gray, Chair and Commissioner, Canadian Section, International Joint Commission: Mr. Chairman, I have taken note of the report you mentioned, entitled “Canada’s Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World.” I would like to tell you about further measures that I believe are needed to ensure the safety and security of some 15 dams and other structures that the International Joint Commission oversees in waters along the U.S.-Canada boundary and waters that cross that boundary.

If you look at the map at the back of the 1998 IJC report entitled “Unsafe Dams?” you will see that these structures include dams and related power generation facilities that stretch across the border on the St. Croix and St. John rivers between New Brunswick and Maine, the international section of the St. Lawrence at Cornwall and Massena — the entrance to the Seaway — the St. Mary’s River at Sault Ste. Marie and on the Rainy River system in Northwestern Ontario. They also include the Peace Bridge between Fort Erie and Buffalo, as well as dams in Canada on the Kootenay and Pend-d’Oreille rivers and dams in the United States on the Columbia — I am referring to the Grand Coulee Dam — and Okanagan rivers.

Also not depicted on the map, but subject to commission orders, are the ice booms on Lake Erie where it goes into the Niagara River and on the international section of the St. Lawrence.

Also not mentioned on the maps are the major structures on the Milk and St. Mary river systems, which form or cross the Canada-U.S. boundary in Western Canada between Montana and Alberta/Saskatchewan. They provide the water for the irrigation of hundreds of thousands of acres in Southern Alberta and Northern Montana.

One of the International Joint Commission’s responsibilities under the Boundary Waters Treaty of 1909 is to respond to applications to issue orders of approval for the construction of projects in, over or under rivers and lakes that flow along or across the Canada-United States border — projects that can affect water levels or flows in the other country. There have been very few applications for new structures since the 1960s, when the

canadiens», en janvier 2003 et, quatrième, «Les côtes du Canada: les plus longues frontières mal défendues au monde», en octobre 2003.

Le comité poursuit son évaluation à long terme de la politique canadienne en matière de sécurité et de défense et prévoit publier très prochainement son prochain rapport, portant sur les premiers intervenants. Notre témoin ce soir est le très honorable Herb Gray, qui comparait devant nous à titre de président de la section canadienne de la Commission mixte internationale, poste qu’il occupe depuis janvier 2002. M. Gray s’est distingué comme député durant pratiquement 40 ans et il a occupé divers postes au cabinet, notamment ceux de solliciteur général et de vice-premier ministre.

Bienvenue au comité, monsieur Gray. Je crois savoir que vous avez une brève déclaration à faire.

Le très honorable Herb Gray, président et commissaire, Section canadienne, Commission mixte internationale: Monsieur le président, j’ai pris connaissance de votre rapport intitulé «Les plus longues frontières mal défendues au monde». Je souhaite vous entretenir brièvement des mesures additionnelles que nous jugeons nécessaires pour garantir la sûreté et la sécurité d’une quinzaine de barrages et d’autres ouvrages érigés dans les zones des eaux limitrophes et transfrontalières du Canada et des États-Unis, et dont la Commission mixte internationale supervise l’exploitation.

La carte qui se trouve au dos du rapport intitulé «Des barrages sûrs?» publié par la commission en 1998 montre que les ouvrages en question comprennent les barrages et les centrales hydroélectriques connexes qui chevauchent la frontière sur les rivières Ste-Croix et St-Jean entre le Nouveau-Brunswick et le Maine, sur le tronçon international du fleuve Saint-Laurent entre Cornwall et Massena (à l’entrée de la Voie maritime), sur la rivière St. Mary à Sault-Ste-Marie et dans le réseau de la rivière à la Pluie dans le nord-ouest de l’Ontario. Ils comprennent également le pont Peace qui relie Fort Érié et Buffalo ainsi que des barrages sur les rivières Kootenay et Pend-d’Oreille, au Canada, et sur le fleuve Columbia (le barrage Grand Coulee) et la rivière Okanagan, aux États-Unis.

Les estacades à glaces sur le lac Érié, là où ses eaux se jettent dans la rivière Niagara, et dans le tronçon international du fleuve Saint-Laurent ne sont pas indiquées sur la carte, mais elles font l’objet d’ordonnances de la commission.

N’oublions pas non plus les importants ouvrages érigés sur les rivières Milk et St. Mary, qui constituent ou traversent la frontière séparant le Montana de l’Alberta et de la Saskatchewan, dans l’ouest du Canada. Ces rivières irriguent des terres sur des centaines de milliers d’acres dans le sud de l’Alberta et le nord du Montana.

Une des responsabilités confiées à la commission en vertu du Traité des eaux limitrophes de 1909 consiste à répondre aux demandes d’ordonnances d’approbation pour la construction d’ouvrages dans, sur ou sous les cours d’eau ou les lacs limitrophes ou transfrontaliers, ouvrages qui peuvent influencer sur les niveaux ou les débits d’eau d’un côté ou de l’autre de la frontière. La commission a reçu très peu de demandes

St. Lawrence Seaway was completed. However, the IJC oversees, through control boards reporting to the commission and created under commission orders, the operation of the structures I mentioned. This is done to ensure that their operations follow requirements for water flows and the apportionment of water that the commission originally imposed as conditions for allowing the projects to be built in the first place.

In 1998 — almost six years ago — the commission recognized the potential transboundary and domestic impacts of a dam or bridge failure on the border for whatever reason. Therefore, it advised the Canadian and U.S. governments in that year, in the report entitled, “Unsafe Dams?”, that none of the structures that the commission oversees in Canada involving boundary waters were subject to regular Canadian federal safety inspections. They also did not all have continuously updated emergency protocols that, at the same time, were regularly tested. The report also noted that most of the portions of the structures in the United States were being inspected by U.S. government agencies, principally the U.S. Federal Energy Regulatory Commission, FERC, and the U.S. Bureau of Reclamation. In some cases, where dams cross the international boundary, FERC inspections end in the middle of the dams. For example, that happens at the Moses-Saunders Dam at Cornwall/Massena on the St. Lawrence River.

Last July 30, my U.S. counterpart, IJC Chairman Dennis Schornack, and I met in Montana with John Keys, Commissioner of the U.S. Bureau of Reclamation. Among other topics, we discussed the bureau’s procedures for the security of the structures for which it is responsible. Senators may be aware that the bureau administers 348 reservoirs and operates 58 hydroelectric generating facilities across 17 Western U.S. states. One of the largest is the Grand Coulee Dam on the Columbia River, over which the IJC exercises oversight under a commission order.

The bureau’s current dam security program was officially implemented in September 2002 with the opening of a special security, safety and law enforcement office. It is responsible for, “protecting the public, bureau employees and bureau facilities through the development and implementation of an integrated security, safety and law enforcement program.” The commission’s 1998 report recommended that the U.S. and Canadian governments oversee the safety and, by implication, the security of the structures that the commission had approved. It also recommended they require regular inspections by independent experts, implementation of recommendations in inspection reports, and the establishment and regular testing of emergency action plans. In addition, the commission called for public access to all reports and documentation relating to safety issues, something that may no longer be advisable in the light of the September 11 attack.

d’approbation concernant de nouveaux ouvrages depuis les années 60. Toutefois, elle exerce une surveillance des ouvrages existants par l’intermédiaire de conseils de contrôle créés en vertu d’ordonnances. Cette surveillance a pour but de veiller à ce que l’exploitation de ces ouvrages soit conforme aux conditions relatives à l’écoulement et à la répartition des eaux imposées initialement lorsque la commission a approuvé leur construction.

Il y a déjà presque six ans, en 1998, la commission s’est penchée sur les répercussions possibles dans l’un ou l’autre des deux pays, ou les deux, de l’éventuelle rupture, pour quelque raison que ce soit, d’un barrage ou d’un pont chevauchant les eaux limitrophes ou transfrontalières. Dans son rapport intitulé «Des barrages sûrs?», elle a informé les gouvernements du Canada et des États-Unis qu’aucun des ouvrages visés par le Traité des eaux limitrophes dont elle assure la surveillance au Canada ne faisait l’objet d’inspections de sécurité régulières par le gouvernement du Canada et qu’il n’existait pas de plans d’urgence continuellement mis à jour et testés régulièrement pour tous ces ouvrages. La commission a également mentionné dans son rapport que, dans la plupart des cas, la partie américaine de ces ouvrages était inspectée par des organismes fédéraux des États-Unis, comme la Federal Energy Regulatory Commission (FERC) et le Bureau of Reclamation. Aux barrages qui traversent la frontière, la FERC mène des inspections dans la partie américaine. C’est le cas par exemple au barrage Moses-Saunders de Cornwall-Massena, sur le Saint-Laurent.

Le 30 juillet 2003, M. Dennis Schornack, président de la Section américaine de la commission, et moi avons rencontré, dans le Montana, M. John Keys, commissaire du Bureau of Reclamation. Nous avons discuté entre autres des moyens que prend cet organisme pour contrôler la sécurité des ouvrages dont il a la responsabilité. Le bureau gère 348 réservoirs et exploite 58 installations hydroélectriques dans 17 États de l’Ouest américain. Une des plus importantes de ces installations est le barrage Grand Coulee, sur le fleuve Columbia, dont la commission assure la surveillance en vertu d’une de ses ordonnances d’approbation.

Le programme de sécurité des barrages du Bureau of Reclamation a été instauré officiellement en septembre 2002 à la création d’un service spécial de sécurité, de sûreté et d’application de la loi chargé de protéger le public ainsi que les employés et les installations du bureau par l’élaboration d’un programme intégré. Il a la responsabilité de protéger le public, les employés du bureau et ses installations en assurant l’élaboration et la mise en oeuvre d’un programme intégré en matière de sécurité, de sûreté et d’application de la loi. Dans son rapport publié en 1998, la commission recommandait que les gouvernements du Canada et des États-Unis supervisent les activités d’assurance de la sûreté (et donc de la sécurité) des ouvrages dont elle avait approuvé la construction. Elle recommandait également que les gouvernements prescrivent l’exécution d’inspections régulières par des spécialistes indépendants, qu’ils mettent en oeuvre les recommandations formulées dans les rapports d’inspection et qu’ils élaborent des plans d’urgence et en contrôlent régulièrement l’efficacité. De plus, la commission a demandé qu’on donne au

The commission's other recommendations remain sound, and are, if anything, even more compelling following the September 11 attack. These include a recommendation that the Canadian and U.S. federal governments put in place suitable coordinated arrangements for joint oversight of structures that extend across the border. As far as I am aware, the Canadian government does not seem to have implemented any of the recommendations in the commission's 1998 report. I might say that recently, we directed our staff to update the information in the 1998 report, and this is underway.

Following the attack on the World Trade Center on September 11, 2001, the commission, through its boards, asked the operators of facilities that the commission oversees about the contingency and emergency action plans they had developed. The reports were that some structures still did not have such plans. The commission passed this information on to the Department of Foreign Affairs and International Trade on December 10, 2001.

That department had said in the past that the Canadian government was not responsible for the security of these facilities, which DFAIT said were provincial responsibilities. However, no province had or has such a comprehensive program, as far as I know. In any event, I believe this should be a matter of federal government responsibility and action because these structures are on the international Canada-U.S. border.

I met with the then associate deputy minister of National Defence who was responsible for the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness, OCIEPEP, which is now known as Public Safety and Emergency Preparedness Canada, or PSEPC, and some of his officials to brief them on this situation. I understand that PSEPC is working with Transport Canada, Environment Canada, Natural Resources Canada, the provinces and its U.S. counterparts to promote the protection and assurance of critical infrastructure. I am also told that PSEPC has initiated consultations under the National Critical Infrastructure Assurance Program to engage all stakeholders in discussions on how best to protect critical infrastructure. It regards water and dam safety as matters of critical infrastructure.

It has been working with U.S. authorities to give operators of publicly owned Canadian dams the opportunity to make use of restricted U.S. government-developed risk assessment methodologies for dams. PSEPC has completed a study of water and critical infrastructure protection that included examination of provincial dam safety regulatory mechanisms and actions. I note that the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness has been integrated into the new Department of Public Safety and Emergency

public l'accès à l'ensemble des rapports et de la documentation ayant trait aux questions de sûreté, ce qui pourrait cependant ne plus être indiqué depuis l'attaque du 11 septembre 2001.

Les autres recommandations de la commission demeurent pertinentes, et je dirais même qu'elles le sont encore plus depuis ce tragique événement. Ainsi, nous avons recommandé aux deux gouvernements de prendre les mesures nécessaires pour assurer la supervision conjointe des ouvrages qui chevauchent la frontière. Pour autant que je sache, le gouvernement du Canada ne semble avoir mis en oeuvre aucune des recommandations formulées dans le rapport de 1998 de la commission. Toutefois, notre personnel travaille depuis peu à la mise à jour de l'information contenue dans ce rapport.

À la suite de l'attaque perpétrée sur le World Trade Center le 11 septembre 2001, la commission, par l'intermédiaire de ses conseils de contrôle, a demandé aux exploitants des ouvrages dont elle a la responsabilité de lui faire rapport sur les plans d'urgence qu'ils ont mis en place. Il ressort des rapports que, dans le cas de certains ouvrages, il n'existe pas encore de tel plan. La commission a transmis l'information au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada le 10 décembre 2001.

Ce ministère a affirmé dans le passé que la sécurité des ouvrages ne relève pas du gouvernement fédéral, mais des provinces. Or, pour autant que je sache, aucune province n'a instauré de programme de sécurité à l'égard de ces ouvrages. Quoi qu'il en soit, j'estime que la question devrait relever des autorités fédérales, étant donné que les ouvrages traversent la frontière canado-américaine.

J'ai rencontré le sous-ministre délégué de la Défense nationale, qui était responsable du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile (le BPIEPC), connu aujourd'hui sous l'appellation Sécurité publique et Protection civile Canada, ou SPPCC, et certains de ses collaborateurs pour les informer de la situation. Je crois comprendre que la SPPCC collabore maintenant avec Transports Canada, Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, les provinces et les organismes américains équivalents pour promouvoir la protection et l'assurance de la fiabilité des infrastructures essentielles. De plus on m'a dit que SPPCC a amorcé des consultations, dans le cadre du Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles, afin de faire participer tous les intervenants à des échanges sur la meilleure façon de protéger les installations. L'organisme considère la sûreté des eaux et des barrages comme étant des éléments liés aux infrastructures critiques.

SPPCC a entrepris des démarches auprès des autorités américaines pour que les exploitants de barrages de propriété publique au Canada puissent utiliser les méthodes d'évaluation des risques mises au point par le gouvernement des États-Unis. L'organisme a également terminé une étude sur la protection des eaux et des infrastructures essentielles qui comprenait l'examen des mécanismes et des mesures de réglementation de la sécurité des barrages au palier provincial. J'ai appris que le gouvernement fédéral a intégré le BPIEPC au nouveau ministère de la Sécurité

Preparedness to maximize emergency procedures and responses to natural disasters and security emergencies. I note that there is a new position in the Prime Minister's Office, of a National Security Advisor. I also note the creation of a new cabinet committee on security, public health and emergencies — all of this since Prime Minister Martin took over on December 12, 2003.

However, I ask: What specific implementation action has been created as of April 2004 in respect of the creation of a federal program to ensure the safety and security of the infrastructure in question and that program's implementation? Unlike the United States, currently, there is no integrated federal regime in Canada to oversee the safety and security of critical infrastructure at the Canada-U.S. border, including the structures over which the commission has oversight. I should make clear that it is beyond the present capacity of the commission to undertake this role.

I am not saying necessarily that there is anything missing in what the individual operators are doing to protect their own facilities. However, I am saying that our federal government is not coordinating the oversight of safety and security at these facilities on our borders with the U.S. or carrying out a federal program for this purpose, yet. Therefore, there is no assurance that consistent standards are being applied. I believe that this should be a Canadian federal government responsibility.

I did meet last year with the Director of Maritime Policy Operations and Readiness in the Department of National Defence. He told me that the Interdepartmental Marine Security Working Group, IMSWG, acting within the scope of the marine security responsibilities and programs of its member departments and agencies, is a forum for identifying and coordinating federal government actions and support of Canada's objectives concerning public security and anti-terrorism in the maritime realm. A member of the IJC staff, by invitation, has attended one of these meetings. In addition, the IMSWG held a workshop, in which an IJC staff member participated, to examine marine security vulnerability gaps in the Great Lakes and the St. Lawrence waterway.

I understand that the Rush-Bagot Treaty says that neither country shall maintain armed naval vessels in the Great Lakes. However, the U.S. Coast Guard, with some 6,000 employees in its Great Lakes district, has armed vessels on the lakes. I also understand that the maritime safety and security teams are a new U.S. Coast Guard rapid response force assigned to vital ports on the U.S. side and capable of nationwide deployment. Also, there are U.S. Coast Guard port security units, which provide waterborne and limited land-based protection for U.S. shipping and critical port facilities.

publique et de la Protection civile dans le but, selon le communiqué diffusé à cette occasion, d'optimiser les mesures et les interventions d'urgence en cas de catastrophes naturelles et d'atteintes à la sécurité. Notons également la création d'un nouveau poste de conseiller à la sécurité nationale auprès du premier ministre. Par ailleurs, un nouveau comité chargé de la santé publique, de la sécurité et de la protection civile a été créé au sein du cabinet, tout cela depuis que le premier ministre Martin a assumé ses fonctions le 12 décembre 2003.

Néanmoins, je demande où nous en sommes maintenant en ce qui concerne la prise de mesures spécifiques pour créer et mettre en oeuvre un programme fédéral visant à assurer la sûreté et la sécurité des infrastructures qui nous occupent. Contrairement à ce qui se passe aux États-Unis, il n'existe pas à l'heure actuelle au Canada de régime fédéral intégré permettant de superviser la sûreté et la sécurité des infrastructures essentielles à la frontière entre les deux pays, y compris des installations qui relèvent de la responsabilité de la commission. Et je tiens à signaler que, actuellement, la commission n'a pas la capacité d'assurer cette supervision.

Je ne veux pas dire qu'il y a des lacunes dans les mesures prises par les exploitants pour protéger leurs installations. Je dis cependant que le gouvernement fédéral ne coordonne pas encore la supervision des mesures de sûreté et de sécurité des installations qui chevauchent la frontière canado-américaine ou qu'il n'a pas encore instauré de programme fédéral à cette fin. À mon avis, c'est une question qui relève du gouvernement fédéral. Dès lors, rien ne nous montre qu'on applique des normes homogènes.

J'ai rencontré l'an dernier le directeur, Politiques, opérations et état de préparation maritimes, du ministère de la Défense nationale. Il m'a dit qu'il existe un forum pour déterminer et coordonner les interventions du gouvernement fédéral à l'appui des objectifs du Canada relatifs à la sécurité publique et à la lutte contre le terrorisme dans le secteur maritime. Il s'agit du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, qui exerce ses fonctions dans les limites des responsabilités et des programmes en matière de sûreté maritime des ministères et organismes qui y sont représentés. La commission était représentée à l'une des réunions de ce groupe. En outre, le groupe de travail a tenu un atelier, auquel la commission a participé, pour examiner les failles qui pourraient exister en matière de sécurité dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

On m'a dit aussi que, selon la Convention Rush-Bagot, aucun des deux pays ne peut maintenir de navires militaires armés dans les Grands Lacs. Or, il s'y trouve des navires armés de la Garde côtière des États-Unis, qui compte environ 6 000 employés dans son district des Grands Lacs. De plus, cet organisme a affecté aux ports essentiels de nouvelles forces d'intervention rapide, appelées équipes de sûreté et de sécurité maritimes, qui peuvent se déployer dans tout le pays. Enfin, les unités de sécurité des ports de la Garde côtière américaine assurent une protection maritime, ainsi qu'une protection limitée à partir de bases terrestres, des bateaux et des installations portuaires essentielles.

To move to my conclusion, I ask, does PSEPC already have all the required responsibility in this matter, such that it has the authority to direct the operators of the structures I have mentioned on security matters? If it does not, I would encourage you to recommend the measures, or their equivalents, I will now set out. I do so on my own behalf, since the commission as a whole is updating its 1998 report, although I believe its recommendations were, and will be, consistent with the following recommendations to this committee.

One: an appropriate agency of the federal government be designated to be responsible for ensuring that there are regular federal security and safety inspections of all the infrastructure I mentioned, as well as ports and ships operating in boundary waters and waters that cross the boundary, principally the Great Lakes.

Two: that effective and regularly tested and updated emergency response plans are in place.

Three: that there is appropriate monitoring of these facilities for the purposes described.

Four: the federal government should ensure that there are suitable arrangements for joint oversight applying similar security and safety criteria with the United States of structures that extend across the border.

To sum up, I believe the security and safety of the critical infrastructure listed in our report "Unsafe Dams?" and the other infrastructure I have mentioned is a federal responsibility. I say that as it involves an international boundary and our foreign relations with our closest neighbour, ally and best customer, the United States.

Let us remember what is at stake here — the hydro-generated electricity for millions of people and vital transportation links for billions of dollars in trade, as well as the water needed for major agricultural production and processing, all of which are dependent upon these structures operating continuously and safely. This concludes my remarks. I would welcome your questions and comments. I thank you for the invitation to be here and for your attention.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray. Your remarks were very much to the point and the committee looks forward to asking you questions.

Senator Forrestall: For a moment, Chair, I thought I was back in the House of Commons, listening to those words of wisdom, carefully considered and forcefully delivered.

We have been struggling with the problem of the IJC for a long time. Could I start by trying to understand what you are getting at, perhaps, a little better? You say that many of these matters should be a Canadian federal responsibility. Is that relative to provincial responsibilities? Where do you fit the province in these? It would seem to me, particularly on the

Passant maintenant à ma conclusion, je pose la question suivante. Est-ce que SPPCC dispose déjà de tous les pouvoirs nécessaires pour pouvoir émettre des directives sur les questions de sécurité aux exploitants de ces ouvrages? Dans la négative, je vous encourage à recommander les mesures suivantes ou leurs équivalents. Je le fais de ma propre initiative, étant donné que la commission dans son ensemble est à mettre à jour son rapport de 1998. J'estime cependant que ses recommandations étaient et seront conformes à celles que je m'appête à soumettre au comité.

Premièrement, qu'un organisme fédéral compétent soit désigné pour veiller à ce qu'on mène régulièrement des inspections de sûreté et de sécurité à toutes les installations que j'ai mentionnées, ainsi que dans les ports et à bord des navires, dans les eaux limitrophes et transfrontalières, en particulier dans les Grands Lacs.

Deuxièmement, que des plans d'intervention en cas d'urgence efficaces, mis à l'essai régulièrement et à jour soient en place.

Troisièmement, que ces installations fassent l'objet d'une surveillance adéquate aux fins indiquées.

Quatrièmement, que le gouvernement fédéral veille à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'application par les deux pays de critères de sûreté et de sécurité semblables concernant les ouvrages qui chevauchent la frontière.

En conclusion, je suis d'avis que la sûreté et la sécurité des infrastructures essentielles indiquées dans le rapport de la commission intitulé «Des barrages sûrs?» et des autres installations dont j'ai parlé relèvent du gouvernement fédéral. Il est question ici d'une frontière internationale et de nos relations avec nos plus proches voisins, nos alliés et nos meilleurs clients, les États-Unis.

N'oublions pas les enjeux en présence: l'approvisionnement en énergie hydroélectrique de millions de personnes et des voies de transport essentielles pour la poursuite d'échanges commerciaux valant des milliards de dollars, ainsi que le secteur agroalimentaire, pour lesquels les infrastructures qui nous occupent doivent fonctionner continuellement et en toute sécurité. C'étaient là mes observations. Je serai heureux de répondre à vos questions et d'entendre vos commentaires. Merci de m'avoir invité et de m'avoir écouté.

Le président: Merci, monsieur Gray. Vos commentaires ont été fort pertinents et les membres du comité sont impatients de vous poser des questions.

Le sénateur Forrestall: Je me suis pris à imaginer pour un instant, monsieur le président, que j'étais à la Chambre des communes en train d'écouter un discours vigoureux rempli de sagesse et de pondération.

Cela fait longtemps que nous nous battons avec le problème de la CMI. Pourrais-je commencer par essayer de comprendre un peu mieux ce que vous voulez? Vous dites que nombre de ces questions devraient relever de la responsabilité fédérale. Est-ce par opposition aux responsabilités provinciales? Comment voyez-vous le rôle des provinces? Il me semble, tout particulièrement sur

St. Croix River or on the Saint John River, where we have several dams, they are largely within the province of New Brunswick, yet you describe them as federal responsibilities.

Mr. Gray: Under the waters treaty between Canada and the United States, the International Joint Commission has a role with respect to all the waters that form the boundary between the two countries, or which cross the boundary. The St. Croix River forms the boundary between New Brunswick and Maine — those parts of Canada and the United States — and therefore the dams on the St. Croix come under the Boundary Waters Treaty. The International Joint Commission has oversight of them pursuant to orders the commission made many years ago. There is a control board that oversees the carry-on of the orders, principally regarding the allocation of water for the uses of the dams, whether they are hydro-power dams or dams that simply hold back water to facilitate the movement of logs. Of course, the municipalities close to the area make use of the water for sanitary and sewage purposes.

Therefore, there may well be a provincial role with respect to regulation and sale of hydro power, and provincial and state entities may well carry out their own inspections. However, on the American side of the boundary, there is an oversight regulatory jurisdiction of the federal government, operated by what is called the Federal Energy Regulatory Commission, except in the 17 Western states, where it is operated by the Bureau of Reclamation of the Department of the Interior.

I am talking about a federal role of oversight to make sure that there are regular inspections for safety and regularly tested emergency protocols for either the structures on the boundary waters on the Canadian side or, as is the case with the St. Croix, the structures that cross the boundary. At present, you will find that these structures are inspected, or the local operators make reports to the FERC regularly, but the FERC only inspects up to the middle, which seems rather strange to some people. All I am saying is that there should be an equivalent federal responsibility on the Canadian side.

I am not talking about dams that are not on the international boundary. They would come clearly within provincial jurisdiction. I am talking about structures that are on or across the waters that form part of the boundary between Canada and the United States.

Senator Forrestall: Was that not part of the original mandate of the IJC, to rectify this oversight — or perhaps not to rectify an oversight, but rather to make coherent plans for instituting a form of federal jurisdiction, oversight and control?

Mr. Gray: These structures are what we call regulated structures, regarding which the commission has issued orders of approval to allow them to be built in the first place. The orders of

la rivière Ste-Croix ou sur la rivière Saint-Jean, que les barrages sont sur le territoire de la province du Nouveau-Brunswick et pourtant vous les considérez comme relevant de la responsabilité fédérale.

M. Gray: Selon le traité sur les eaux limitrophes entre le Canada et les États-Unis, c'est la Commission mixte internationale qui a la responsabilité de toutes les étendues ou les voies d'eau qui forment la frontière entre les deux pays ou qui traversent la frontière. La rivière Ste-Croix forme la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine — qui font partie respectivement du Canada et des États-Unis — et par conséquent les barrages sur la Ste-Croix relèvent du traité sur les eaux limitrophes. C'est la Commission mixte internationale qui les supervise conformément aux ordonnances prises par la commission il y a de nombreuses années. Il y a un conseil de contrôle qui supervise l'exécution des ordonnances, principalement pour la répartition des eaux pour l'utilisation des barrages, qu'il s'agisse de barrages hydroélectriques ou tout simplement de barrages de retenue des eaux pour faciliter l'acheminement des billes de bois. Bien entendu, les municipalités avoisinantes se servent de ces eaux à des fins sanitaires et d'égout.

Par conséquent, il est tout à fait possible que les provinces aient une responsabilité en matière de réglementation et de vente de l'hydroélectricité, et il est tout à fait possible que les autorités provinciales et des parcs effectuent leurs propres inspections. Cependant, du côté américain de la frontière, le gouvernement fédéral exerce la responsabilité de réglementation par le biais de la Federal Energy Regulatory Commission, sauf dans 17 États de l'Ouest où c'est le Bureau of Reclamation du Département de l'intérieur.

Dans son rôle de surveillance, le fédéral a la responsabilité de s'assurer que des inspections de sûreté sont menées régulièrement et que les plans d'urgence sont continuellement mis à jour et testés régulièrement pour les ouvrages qui se trouvent dans les eaux limitrophes du côté canadien et, dans le cas de la Ste-Croix, les ouvrages qui franchissent la frontière. Actuellement, ces structures sont inspectées, ou les exploitants locaux font des rapports régulièrement à la FERC, mais la FERC ne les inspecte que jusqu'au milieu, ce qui peut sembler assez étrange pour certains. Je dis simplement qu'il devrait y avoir une responsabilité fédérale équivalente du côté canadien.

Je ne parle pas des barrages qui ne sont pas sur la frontière internationale. Il est évident qu'ils relèvent de la compétence provinciale. Je parle des ouvrages qui sont dans les eaux ou qui franchissent les eaux qui forment une partie de la frontière entre le Canada et les États-Unis.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que la CMI n'avait pas en partie pour mandat à l'origine de rectifier cette surveillance — ou peut-être même pas de rectifier cette surveillance, mais plutôt de prévoir des plans cohérents pour instituer une forme de juridiction, de surveillance et de réglementation fédérales?

M. Gray: Ces ouvrages sont ce que nous appelons des ouvrages réglementés pour lesquels la commission a commencé par émettre des ordonnances d'approbation pour leur construction. Ces

approval had conditions attached; and the commission, as was its practice since it started in 1911, set up a control board in each case to ensure the orders and the conditions were carried out. In a sense, we are dealing with matters over which we exert some form of specific regulation pursuant to orders the commission issued years ago. The commission has always felt it has what we call an alerting function, to bring to the attention of the two governments — or in some cases, just one government — transboundary air and water matters that we think they should take into account. This is one of them.

Senator Forrestall: Is there an expanded role for the commission itself in this regard?

Mr. Gray: We are not seeking one. We are urging the Canadian government to adopt its own equivalent of the American inspection of regulatory procedure.

I suppose that the government could ask the commission — and provide the funds for that purpose — to undertake the inspection role to ensure that there are security procedures in place and that they are regularly checked for purposes of safety. However, we are not asking for that. We are really saying to the Canadian government, “Look, this is being done on the American side as a matter of federal jurisdiction and it only makes sense to have something equivalent on the Canadian side, particularly where the structures extend across the boundary.”

Senator Forrestall: To your knowledge, Mr. Gray, does the Homeland Security ongoing enterprise contemplate any kind of joint administrative authority in this regard?

Mr. Gray: As far as I am aware, they are looking at this but they have not implemented anything. I might note that the commission first brought this to the attention of the Canadian authorities in 1998. It did so again in the fall of 2001. When I became chair, because of my work and experience as Solicitor General, I began raising this with the appropriate federal agencies. We are continuing our dialogue. We have been invited to do so by new committees that have been set up to look into port and coastline security issues.

I was delighted to see your report last October. Since that time, I think some of the things you recommended have been picked up on by the new administration that came into place December 12. We have been invited to attend meetings of the port security working groups insofar as they deal with Great Lakes issues. In fact, Mr. Koop, on my left, is a senior member of our staff who represents us at meetings of these groups when invited to do so.

The Chairman: Mr. Gray, could you elaborate on one answer you gave? You talked about the Federal Energy Regulatory Commission, FERC, inspecting half the dam, and you were encouraging Canada to inspect the other half. That is not what you are really proposing, is it? You would like to see

ordonnances d’approbation étaient accompagnées de conditions et la commission, comme c’est sa pratique depuis sa création en 1911, a constitué un conseil de contrôle dans chaque cas pour veiller à ce que ces ordonnances et conditions soient exécutées. Dans une certaine mesure, il s’agit de questions sur lesquelles nous exerçons une sorte de réglementation conformément à des ordonnances prises il y a des années. La commission a toujours pensé qu’elle avait une fonction d’alerte, qu’elle avait pour fonction d’attirer l’attention des deux gouvernements — ou dans certains cas, d’un seul gouvernement — sur les questions d’air et d’eau transfrontalières qui méritent, selon elle, considération. C’est une de ces questions.

Le sénateur Forrestall: Dans ce cas, réclamez-vous un élargissement du rôle de la commission?

M. Gray: Non. Nous conseillons vivement au gouvernement canadien d’adopter l’équivalent de la procédure de réglementation d’inspection américaine.

Je suppose que le gouvernement pourrait demander à la commission — en lui fournissant les fonds nécessaires — d’assumer ce rôle d’inspection pour veiller à ce que les procédures de sécurité soient en place et à ce qu’elles soient régulièrement testées aux fins de sûreté. Néanmoins, nous ne sommes pas demandeurs. Nous disons en fait au gouvernement canadien: «C’est ce qui se fait du côté américain, c’est une responsabilité fédérale et il nous semblerait logique que nous ayons l’équivalent du côté canadien surtout lorsqu’il s’agit d’ouvrages qui franchissent la frontière».

Le sénateur Forrestall: À votre connaissance, monsieur Gray, est-ce que le nouveau département de la Sécurité intérieure envisage une sorte d’autorité administrative mixte?

M. Gray: D’après ce que je sais, ils y réfléchissent mais rien n’est encore fait. Permettez-moi de signaler en passant que la première fois où la commission l’a signalé à l’attention des autorités canadiennes c’était en 1998. Elle l’a refait à l’automne 2001. Lorsque je suis devenu président, fort de mon travail et de mon expérience comme solliciteur général, j’ai commencé à en parler aux agences fédérales appropriées. Nous poursuivons le dialogue. Nous avons été invités à le faire par de nouveaux comités qui ont été créés pour examiner les questions de sécurité des ports et des côtes.

J’ai été enchanté de voir votre rapport d’octobre dernier. Depuis, je crois que certaines de vos recommandations ont été adoptées par la nouvelle administration qui est entrée en fonction le 12 décembre. Nous avons été invités à participer à des réunions des groupes de travail sur la sécurité portuaire pour les ports sur les Grands Lacs. D’ailleurs, M. Koop, à ma gauche, est le cadre supérieur qui nous représente aux réunions de ces groupes quand ils nous invitent.

Le président: Monsieur Gray, pourriez-vous préciser une des réponses que vous avez données? Vous avez parlé de la Federal Energy Regulatory Commission, la FERC, qui inspecte la moitié des barrages, et vous encouragez le Canada à inspecter l’autre moitié. Ce n’est pas vraiment ce que vous proposez, n’est-ce pas?

a single inspection unit made up of representatives of both sides inspect the whole dam?

Mr. Gray: Well, there are various options. We are not picking a particular model. I think, first, it would be preferable if there were to be an integrated inspection group. However, there is coordination now on various matters on both sides of the border in other areas, such as Department of Transport, the U.S. and Canadian coast guards, and the two seaway authorities. If there were equivalent standards and responsibilities and, say, the Moses-Saunders Dam was inspected on the same day or days, there would not necessarily have to be one binational, integrated body. However, if the two governments agreed to a binational body, I would not object to that.

The Chairman: My question is, what is your preference?

Mr. Gray: My preference would be whatever could be up and running fastest. An integrated, single agency might well require congressional approval, and you know from your own visit to Washington the pace at which congressional matters can proceed. On the other hand, a decision by the new homeland security department supported by the relevant cabinet committee might get going relatively quickly.

I would suggest whatever happens first and fastest. As time goes on, one can build in other aspects and end up, perhaps, with a single body. I go back and forth to Washington frequently in this job. I support my American counterpart in contacts with senators and congressmen. The U.S. may well think that they are giving up sovereignty or sharing sovereignty, and in that case, the congressmen are apt to take a second look. Trying to create a single body may slow down what I think is needed, and that is a protocol administered by the federal government for the regular inspection of the critical infrastructure on that map. I mentioned in my statement the protocol for security-checking as well.

Senator Meighen: Mr. Gray, a point of clarification: In terms of inspection of dams straddling waters that separate the two countries, as I understand it, you referred to many of them as being inspected by U.S. authorities only halfway, but there is Vanceboro, the Forest City, and the Iroquois Dam at Cornwall. My information is the inspections are carried out entirely by the United States. Is my information correct? If so, why do they inspect some so-called joint dams entirely and others only to the mid-point?

Mr. Gray: I must have Mr. Koop to assist me. I think a lot of it is a matter of historical accident. A practice developed and it continues.

Vous aimeriez qu'il y ait une seule unité d'inspection composée de représentants des deux côtés pour inspecter l'ensemble du barrage?

M. Gray: Il y a plusieurs options. Nous ne privilégions pas un modèle particulier. Je crois, pour commencer, qu'il serait préférable qu'il y ait un groupe d'inspection intégré. Cependant, il y a aujourd'hui coordination sur diverses questions des deux côtés de la frontière dans d'autres secteurs, comme dans celui des transports, entre la Garde côtière américaine et la Garde côtière canadienne, et les deux administrations de la voie maritime. Si les normes et les responsabilités étaient équivalentes et, disons, que le barrage Moses-Saunders était inspecté le même jour ou les mêmes jours, il ne serait pas forcément nécessaire qu'il y ait une équipe binationale intégrée. Cependant, si les deux gouvernements se mettaient d'accord sur une équipe binationale, je n'y verrais pas d'objection.

Le président: Que préféreriez-vous?

M. Gray: Ma préférence irait à ce qui pourrait être mis en place et en route le plus rapidement. Une agence unique et intégrée pourrait nécessiter l'approbation du Congrès, et comme vous avez pu le constater lors de votre visite à Washington, au Congrès les choses ont tendance à ne pas aller vite. En revanche, une décision du nouveau département de la Sécurité intérieure appuyée par le comité compétent du cabinet pourrait avoir relativement vite le feu vert.

Ma préférence ira à ce qui sera le plus rapide. Avec le temps, il sera peut-être possible de profiter d'autres aspects et de finir par se retrouver, peut-être, avec une instance unique. Je fais souvent des aller-retour à Washington pour ce travail. J'appuie mon homologue américain dans ses contacts avec les sénateurs et les représentants du Congrès. Il se peut que les Américains craignent d'abandonner leur souveraineté ou de partager leur souveraineté et dans ce cas, les représentants du Congrès ont tendance à y réfléchir à deux fois. Essayer de créer une instance unique pourrait risquer de freiner la mise en place de ce dont, selon moi, nous avons besoin, à savoir un plan administré par le gouvernement fédéral pour l'inspection régulière des infrastructures essentielles qui figurent sur cette carte. J'ai aussi mentionné dans ma déclaration le plan de vérification de sécurité.

Le sénateur Meighen: Monsieur Gray, une petite précision: sauf erreur de ma part, vous avez dit que dans le cas de nombre des barrages qui enjambent des rivières limitrophes séparant les deux pays, les autorités américaines n'en inspectent que la moitié, mais il y les barrages Vanceboro, Forest City et Iroquois à Cornwall. D'après mes informations, ils sont entièrement inspectés par les États-Unis. Est-ce que mes informations sont correctes? Dans l'affirmative, pourquoi inspectent-ils entièrement certains de ces barrages qui vont d'une rive à l'autre et d'autres seulement la moitié?

M. Gray: Je vais devoir demander à M. Koop de m'aider. Je crois que pour beaucoup c'est une question d'accident historique. Cela s'est fait à un moment et cela continue.

As I said in my statement, I am not saying that none are inspected, particularly on the Canadian side, by their operators. However, I think there must be some overarching-accountabilities regime that is federal.

Senator Meighen: Presumably then, the alternative to a joint team would be an agreement with the Americans, “You do the following dams in their entirety and we will do the following dams in their entirety.”

Mr. Gray: That is an option. A precedent for that is ice breaking on parts of the Great Lakes. If you look at the Detroit River, there are some areas in Canadian waters in which, by agreement, the American icebreakers operate. There are other areas in which, by agreement, Canadian icebreakers may operate in American waters. There is a precedent that might be applied there.

Senator Atkins: I know that the Saint John River originates in Maine, but what dams are you referring to on that river?

Mr. Gray: Grand Falls.

Senator Atkins: That is not on the border, is it?

Mr. Gray: Well, it deals with boundary waters. Perhaps Mr. Koop could speak to that.

Mr. Rudy Koop, Research Adviser, Canadian Section, International Joint Commission: The Grand Falls Dam is under the authority of the International Joint Commission, IJC, because it backs up water across the boundary. That is why the owners came to the commission with an application.

Senator Atkins: You are not talking about Beechwood or —

Mr. Koop: No, Grand Falls is the only one.

Senator Atkins: All right. As you know, we just returned from the United States. I think it is fair to say that this committee is surprised by the lack of initiative with regard to infrastructure in both Canada and the U.S. We know that in Canada there is a budget of \$300 million for infrastructure initiatives, but we found in all our discussions with Homeland Security that even though the Detroit-Windsor border is probably at maximum capacity at the moment, if there were an instance of any type, there is no reserve plan or future consideration for how they could take the pressure off the tunnel and the bridge. Do you have any comment on that?

We found out that there does not seem to be a joint committee or some similar initiative to move this along.

Mr. Gray: It is my understanding that there was a joint task force, Canada-U.S., state and provincial, looking into this matter and developing options to be presented to the government and to the public. They have been operating for perhaps two years.

Comme je l’ai dit dans ma déclaration, je ne dis pas qu’aucun n’est inspecté, en particulier du côté canadien, par leurs exploitants. Cependant, je pense qu’il doit y avoir un certain régime de responsabilité générale qui est fédéral.

Le sénateur Meighen: Donc, je suppose, qu’une autre solution aux équipes mixtes serait une entente avec les Américains: «Vous inspectez intégralement tous ces barrages et nous inspecterons de notre côté intégralement tous les autres».

M. Gray: C’est une possibilité. Il y a un précédent avec les brise-glaces dans les Grands Lacs. Sur la rivière Détroit, il y a certaines zones d’eau canadienne où, par accord, ce sont les brise-glaces américains qui font le travail. Dans d’autres zones, par accord, ce sont les brise-glaces canadiens dans les eaux américaines. Il y a un précédent qui pourrait être appliqué.

Le sénateur Atkins: Je sais que la rivière Saint-Jean a sa source dans le Maine, mais de quel barrage parlez-vous sur cette rivière?

M. Gray: Le barrage Grand Falls.

Le sénateur Atkins: Il n’est pas sur la frontière, n’est-ce pas?

M. Gray: Il concerne des eaux limitrophes. M. Koop pourrait peut-être vous l’expliquer.

M. Rudy Koop, conseiller à la recherche, Section canadienne, Commission mixte internationale: Le barrage Grand Falls relève de l’autorité de la Commission mixte internationale, la CMI, parce que ses eaux de retenue franchissent la frontière. C’est la raison pour laquelle l’exploitant a fait une demande auprès de la commission.

Le sénateur Atkins: Vous ne parlez pas du barrage Beechwood ou...

M. Koop: Non, le barrage Grand Falls est le seul.

Le sénateur Atkins: Très bien. Comme vous le savez, nous sommes tout juste de retour d’une visite aux États-Unis. Notre comité, je pense pouvoir le dire, est surpris du manque d’initiative concernant les infrastructures tant du côté canadien que du côté américain. Nous savons qu’au Canada il y a un budget de 300 millions de dollars pour des initiatives d’infrastructure, mais nous avons constaté au cours de toutes nos discussions avec les représentants de la sécurité intérieure que même si la frontière Detroit-Windsor a probablement atteint son maximum de capacité, s’il arrivait quoi que ce soit, il n’y a pas de plan de réserve ou de plan futur pour atténuer la congestion au niveau du tunnel et du pont. Vous avez quelque chose à dire à ce sujet?

Nous avons constaté l’absence apparente de comité mixte ou d’instance analogue pour réfléchir à ce problème.

M. Gray: Je crois savoir qu’un groupe de travail mixte, Canada-États-Unis, État et province, a été constitué pour étudier cette question et réfléchir à des solutions qui seront présentées au gouvernement et au public. Cela fait peut-être deux ans qu’il fonctionne.

They recently announced that because of the need for environmental assessments, their report on options for relieving the pressure of use on the bridge and the tunnel would be out later than had been foreseen. There is work ongoing. There is a joint U.S.-Canada, Ontario-Michigan task force.

On the Canadian side, the Government of Ontario and the federal government have recently agreed to join the City of Windsor in some short-term measures to relieve the pressure, not in terms of building another crossing — they cannot do that without the consent of the American authorities — but in terms of overpasses, holding areas and so on. They will spend about \$40 million. This is not part of the work of the commission; I am speaking about trying to keep up on the developments in the area. There are things going on.

There are those in Windsor who say that the work of the task force is moving too slowly. They need to come up with proposals for additional crossings, where they will be and so on, faster. Inevitably, there will be difficulties when there are all these jurisdictions in two different countries, plus requirements that may not have existed previously. When the Ambassador Bridge was built in 1929, I do not think it would have been possible to suggest an environmental assessment. I do not think it is realistic, if we are talking about crossing the Detroit River, that something could be proposed and construction started in a couple of months.

What, I understand, will be started soon are overpasses to deal with level railway crossings and pedestrian overpasses over the main routes, but those are supposed to be interim measures.

Senator Atkins: The problem is that they do not alleviate the flow into the main core of Detroit or Windsor.

I understand that there are a number of jurisdictions that would have to be involved in the proposal for a new crossing, but we get the feeling that there seems to be no attempt to move the puck down the ice and make that happen.

Mr. Gray: This task force is working. You should invite people from the federal Department of Transport and the Ontario Department of Transport to give you a report on that.

I can only indicate what I have learned in conversation and from reading the local media. What I have conveyed to the committee is an accurate depiction of the current state of play.

Senator Atkins: It is true that our committee has concluded that if there were additional roadways or other ways of connecting the two countries, it would relieve some of the security problems that exist today.

Mr. Gray: There are a number of options. There is an option for additional bridge spans downriver. One group wants to build a special, dedicated tunnel for trucks under the river. The operators of the current bridge want to put an additional span

Ils ont annoncé dernièrement que la nécessité d'évaluations environnementales fait que leur rapport sur les solutions d'atténuation de la congestion sur le pont et dans le tunnel prendra plus longtemps que prévu. Le travail se poursuit. C'est un groupe d'étude États-Unis-Canada, Ontario-Michigan.

Du côté canadien, le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement fédéral viennent tout dernièrement d'accepter de se joindre à la ville de Windsor pour la mise en place de mesures à court terme d'atténuation de la congestion, n'allant pas jusqu'à la construction d'un autre pont — c'est impossible sans le consentement des autorités américaines — mais entre autres la construction de passerelles, de parcs de stationnement d'attente, et cetera. Ils doivent dépenser environ 40 millions de dollars. Cela ne fait pas partie du travail de la commission; ce sont des projets d'aménagement du secteur. C'est ce qui se fait actuellement.

Il y en a à Windsor qui se plaignent de la lenteur des travaux de ce groupe d'étude. Il faut qu'il trouve des propositions de passages supplémentaires, d'emplacement de ces passages, et cetera. Il est inévitable qu'il y ait des difficultés avec toutes ces administrations dans deux pays différents, auxquelles s'ajoutent des considérations qui n'existaient peut-être pas auparavant. Quand le pont Ambassadeur a été construit en 1929, je ne pense pas qu'il aurait été possible de réclamer une évaluation environnementale. Je ne pense pas que cela soit réaliste, s'agissant d'un ouvrage pour traverser la rivière Détroit, qu'on puisse proposer et commencer à construire quelque chose en un ou deux mois.

D'après ce que j'ai cru comprendre, ce qui va bientôt être construit ce sont des passages surélevés pour éviter les passages à niveau avec le chemin de fer et des passerelles pour piétons au-dessus des axes principaux, mais ce sont censés être des mesures provisoires.

Le sénateur Atkins: Le problème c'est que cela n'atténue pas le problème de congestion au centre de Détroit ou de Windsor.

Je sais qu'il faut l'accord de plusieurs administrations pour la construction d'un nouvel ouvrage, mais nous avons le sentiment que personne ne veut prendre l'initiative.

M. Gray: Il y a ce groupe d'étude qui est au travail. Vous devriez inviter des représentants du ministère fédéral des Transports et du ministère des Transports de l'Ontario pour qu'ils vous fassent un rapport sur cette question.

Je ne peux vous rapporter que ce que j'ai appris lors de conversations et dans les journaux locaux. Ce que je vous ai dit correspond à la description de la situation.

Le sénateur Atkins: Il est vrai que notre comité a conclu que l'addition de routes ou d'autres moyens de relier les deux pays atténuerait certains des problèmes de sécurité qui existent aujourd'hui.

M. Gray: Il y a plusieurs options. Il y a l'option d'un pont supplémentaire en aval. Un groupe veut construire un tunnel spécial réservé aux camions sous la rivière. Les exploitants du pont actuel veulent ajouter un tablier supplémentaire à côté. Il y a

next to it. There are those who say that much of the traffic is not for the benefit of industry on the Detroit or Windsor side, it is through-traffic from Montreal to Mexico, and why should that not cross at places like Sarnia, to ensure that the truck traffic that goes between Windsor and Detroit is for just-in-time delivery to the plants on both sides?

People are busy debating these options. As you can see, I am following with interest matters involving cross-boundary water quality or quantity, or when related air matters come up that the commission will be called upon to look into.

Senator Atkins: I do not think we heard about the task force in our discussions.

What would your recommendations to a task force be on how to alleviate the potential danger?

Mr. Gray: It would not be appropriate for me, in my present position, to recommend one of the options being looked at. They are all controversial. They all involve, in some way, going through existing municipal areas. Whatever the option is, there are people who say that one of the other options is better, or vice versa. There is controversy there. Many well-meaning people are looking into and living with the matter because it involves investment in their homes, local businesses and so on.

It would not be appropriate at this stage for me to say that I have a view on a particular option. I may be called upon in the years hence, if I am in this job at a certain point in the future, to deal with it in a more formal way, along with colleagues on the commission. That is another reason for me to have more of a watching brief than one where I express a view.

Senator Atkins: I have a feeling you have a view, but you are not sharing it.

Mr. Gray: That could well be. I hope we are all here 10 years from now and I will come back and give you an update.

Senator Atkins: We talked about Detroit-Windsor, but you could talk about Calais-St. Stephen when you think of the amount of traffic that Atlantic Canada and Northern New England depend upon going through that one entry point. That is also a big problem.

Mr. Gray: That is right. We think that we are close to the United States in Windsor, but you need only visit that area to realize that there are people who live even closer to the U.S., and vice versa.

Senator Atkins: You spoke about the security and under whose authority these matters should be. Does it not seem that most of these security questions, if they were to come under one umbrella, would fall under the new department?

Mr. Gray: Yes, that is right.

Senator Atkins: In your view, is this clearly a federal responsibility?

ceux qui disent qu'une grande partie du trafic ne sert pas l'industrie de Detroit ou de Windsor, que c'est le chemin qu'empruntent ceux qui vont de Montréal à Mexico, et dans ce cas pourquoi ne pas construire un pont à Sarnia par exemple, pour que les camions qui évoluent entre Windsor et Detroit puissent assurer leurs livraisons dans les délais aux usines des deux côtés?

Beaucoup de gens réfléchissent à ces solutions. Comme vous le voyez, je suis avec intérêt les questions qui touchent à la qualité ou à la quantité de l'eau transfrontalière, ou quand il s'agit de questions relatives à l'air, on fait appel aux services de la commission.

Le sénateur Atkins: Je ne pense pas que nous ayons entendu parler de ce groupe d'étude dans nos discussions.

Quelles recommandations feriez-vous à un groupe d'étude pour atténuer le danger potentiel?

M. Gray: Vu mes fonctions actuelles, il serait inopportun que je recommande une option plutôt qu'une autre. Elles ont toutes des points faibles. Elles impliquent toutes, d'une manière ou d'une autre, le passage à travers des zones municipales existantes. Quelle que soit l'option choisie, il y en aura qui diront qu'il y en a d'autres bien meilleures, ou vice versa. C'est très controversé. Beaucoup de gens bien intentionnés s'intéressent de très près à cette question parce que cela touche leur maison, leur commerce, et cetera.

Il serait inopportun que je tranche en faveur d'une option plutôt que d'une autre. Il est possible que dans quelques années, si j'occupe toujours cette fonction, qu'on me demande d'intervenir d'une manière plus officielle avec mes collègues de la commission. Raison de plus pour que je ne joue qu'un rôle d'observateur et non pas de décideur.

Le sénateur Atkins: J'ai l'impression que vous avez votre propre point de vue mais que vous ne voulez pas nous le donner.

M. Gray: C'est fort possible. J'espère que nous serons tous ici dans 10 ans et je viendrai alors vous donner une mise à jour.

Le sénateur Atkins: Nous avons parlé de Detroit-Windsor, mais pourriez-vous nous parler de Calais-St. Stephen, compte tenu de l'importance des échanges entre la région atlantique du Canada et le nord de la Nouvelle-Angleterre à cet endroit. Il y a là également un problème considérable.

M. Gray: C'est exact. Nous nous pensons proches des États-Unis à Windsor, mais il suffit de visiter cet endroit pour constater qu'il y a des gens qui sont encore plus proches des États-Unis.

Le sénateur Atkins: Vous avez parlé de sécurité et de quelles autorités devraient relever les questions de sécurité. Ne vous semble-t-il pas que la plupart de ces questions, si on les regroupait, relèveraient du nouveau ministère?

M. Gray: En effet, c'est exact.

Le sénateur Atkins: Selon vous, s'agit-il clairement d'une responsabilité fédérale?

Mr. Gray: I do not see how it could be otherwise. We are talking about an international boundary and international waters. These waters are navigable. You are familiar with the Navigable Waters Protection Act, for example, the federal fisheries acts and the Boundary Waters Treaty. The legislation that bans the removal of water in bulk from the Canadian side of the Great Lakes Basin is really a series of amendments to the act that was passed many years ago to implement Canada's obligations under the Boundary Waters Treaty.

If you want a consistent system and criteria for inspection and monitoring, I do not see how you could do it otherwise than through some form of federal coordination and oversight.

Basically, that is what is happening on the American side.

Senator Atkins: We were somewhat surprised to see that this new homeland security department is slow in getting its act together, and there are many disconnects. Do you sense that from what you see in your position?

Mr. Gray: I would rather not go down that pathway. I wish them well. I will say that it seems to me that many areas of the new department are the existing agencies of the former Solicitor General's department. They are ready to do their jobs.

It is inevitable that when you set up a wide-ranging, new administrative structure, it takes some time to get going. The Americans found that with their homeland security department. This probably was reported to you when you visited the U.S.

The new arrangements in Canada have only been underway since they were announced when the new Prime Minister and cabinet took over on December 12. I am sure they are working hard to get everything in place and operational.

Senator Atkins: My comment was not intended to be a criticism, but rather that putting together the homeland security department has become a larger job than anyone envisioned.

You are talking about 23 different agencies and 160,000 people.

Mr. Gray: That is in the U.S. I like to think that they have made a lot of progress in the past year and a half since their legislation was passed. We have to hope that their structure is operating effectively right now and will in the future.

I have not had the benefit of your detailed briefings on the U.S. You may have more to say on that in due course.

Senator Munson: Mr. Gray, what about another pathway and our own pathway? In your 12th point you talk about the IJC recommending that they require regular inspections by independent experts, implementation of recommendations and inspection reports, and the establishment of regular testing of

M. Gray: Je ne vois pas comment il pourrait en être autrement. Il est question de frontières internationales et d'eaux internationales. Ce sont des eaux navigables. Vous connaissez la Loi sur la protection des eaux navigables, la législation canadienne concernant les pêches et le Traité des eaux limitrophes. Les dispositions législatives qui interdisent le prélèvement d'eau en vrac du côté canadien du bassin des Grands Lacs sont en réalité une série de modifications de la loi adoptée il y a de nombreuses années pour assurer l'exécution des obligations du Canada aux termes du Traité des eaux limitrophes.

Dans la mesure où l'on souhaite un régime et des critères cohérents en matière d'inspection et de contrôle, je ne vois pas comment on peut agir autrement que par le truchement d'une forme quelconque de coordination et de surveillance fédérales.

Essentiellement c'est ce qui se produit du côté états-unien.

Le sénateur Atkins: Nous avons été quelque peu étonnés de constater que le nouveau département de la sécurité du territoire est lent à s'organiser et connaît bon nombre de ratés. Avez-vous eu la même impression dans le poste que vous occupez?

M. Gray: Je préfère ne pas aborder cette question. Donnons la chance au coureur. Je constate qu'un bon nombre des secteurs de responsabilité du nouveau département correspondent à ceux d'organismes établis de l'ancien département du solliciteur général, qui sont déjà en mesure d'assumer leurs tâches.

Inévitablement, lorsque l'on crée une nouvelle structure administrative de grande envergure, il lui faut un certain temps pour se mettre en branle. C'est ce que les Américains ont constaté avec leur département de la sécurité du territoire. On vous en a vraisemblablement parlé lorsque vous avez visité les États-Unis.

Au Canada, les nouveaux arrangements ne sont en vigueur que depuis qu'ils ont été annoncés lorsque le nouveau premier ministre et le nouveau cabinet ont assumé leurs fonctions le 12 décembre. Je suis convaincu que les intéressés s'efforcent de s'organiser et d'être en mesure de fonctionner.

Le sénateur Atkins: Mon commentaire ne se voulait pas une critique. Je notais tout simplement que la tâche d'organiser le département de la sécurité du territoire avait pris plus d'ampleur que quiconque ne l'avait prévu.

Elle visait en effet environ 23 organismes distincts et 160 000 personnes.

M. Gray: Vous parlez des États-Unis. J'ai tendance à croire qu'ils ont beaucoup progressé au cours des 18 derniers mois, depuis l'adoption de la mesure législative habilitante. Souhaitons que leur structure fonctionne de façon efficace à l'heure actuelle et pour l'avenir.

Je n'ai pas bénéficié des renseignements détaillés qu'on vous a fournis aux États-Unis. Vous en aurez peut-être davantage à dire là-dessus en temps opportun.

Le sénateur Munson: Monsieur Gray, qu'en est-il de la voie à suivre? Au point 12 de votre exposé, vous dites que la Commission mixte internationale recommandait que les gouvernements prescrivent l'exécution d'inspections régulières par des spécialistes indépendants, qu'ils mettent en oeuvre les

emergency action plans. In the 14th point you say that as far as you are aware, the Canadian government does not seem to have implemented any recommendations along this line.

Six years is a long time. You were part of that government. Who was listening? What will it take to get things done, another disaster?

Mr. Gray: I certainly hope not.

In fairness, one must look at the situation in 1998 and the atmosphere that existed then. What precipitated the report was not primarily security issues but the risk of a dam collapsing due to major weather events, or a dam falling apart through the passage of time and so on. The fact that there is a security implication to this really arose as a secondary matter.

In all fairness, when this was raised and this report was written in 1998, I do not think people had in mind what we all learned about in the light of the World Trade Center disaster on September 11, 2001.

As I say, what led my predecessors to develop this report was looking at some dams in the St. Croix area and seeing what looked like leaks in certain areas. We make site visits and familiarize ourselves with areas where we have a role. The commissioners decided, because these structures were under their regulatory control in certain areas, there were measures to report on by whom and when these dams were being inspected, first, for safety purposes and, second, for security purposes.

In all fairness, we must apply not the lens of hindsight but the lens of the atmosphere and circumstances.

Senator Munson: However, six years has gone by.

Mr. Gray: That is right.

Senator Munson: Has the federal government done enough? Is the federal government listening to your recommendations?

Mr. Gray: I am saying that I think they are listening. What we need now is action by way of response.

Senator Munson: In your mind, what kind of response would be appropriate?

Mr. Gray: There are different ways of approaching it. One is to have an agency similar to the Federal Energy Regulatory Commission operating on the Canadian side, or a bureau similar to the Bureau of Reclamation in the Western U.S. One of our existing departments could be tasked to work cooperatively with the private operators or the provincial governments.

Speaking of things not happening, if you look in the report, you will find that it is stated that back in 1998, the Province of Ontario was developing criteria for the inspection of dams under its jurisdiction. When, two years ago, I met with the then Minister

recommandations formulées dans les rapports d'inspection et qu'ils élaborent des plans d'urgence et en contrôlent régulièrement l'efficacité. Au point 14, vous dites que, à votre connaissance, le gouvernement du Canada ne semble avoir mis en oeuvre aucune recommandation à cet égard.

Six ans, c'est beaucoup. Vous faisiez partie du gouvernement à l'époque. Qui donc était à l'écoute? Faudra-t-il attendre un autre désastre pour que l'on agisse?

M. Gray: J'espère bien que non.

Pour être juste, il ne faut pas oublier la situation en 1998 et l'atmosphère qui prévalait. Ce qui avait précipité ce rapport ce n'était pas des questions de sécurité, principalement, mais les risques d'effondrement de barrages provoqué par des accidents météorologiques, ou d'effondrement dû au passage du temps, et cetera. Toute considération sécuritaire était totalement secondaire.

Il faut être juste. Quand ces questions ont été évoquées et quand ce rapport a été écrit en 1998, je pense que personne n'avait à l'esprit le genre de problèmes auxquels nous a éveillés le désastre du World Trade Center du 11 septembre 2001.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, ce qui a incité mes prédécesseurs à rédiger ce rapport c'est l'inspection de certains barrages dans la région de la rivière Ste-Croix et la détection de ce qui ressemblait à des fuites à certains endroits. Nous faisons des visites de sites et nous nous familiarisons avec les secteurs dont nous avons la responsabilité. Les commissaires ont décidé, comme ces ouvrages étaient sous leur contrôle réglementaire, qu'il faudrait s'informer pour savoir par qui et par quand ces barrages avaient été inspectés, premièrement, à des fins de sûreté et, deuxièmement, à des fins de sécurité.

Il faut être juste. Ce n'est pas avec les lunettes d'aujourd'hui qu'il faut regarder ces problèmes mais avec les lunettes de l'atmosphère et des circonstances de l'époque.

Le sénateur Munson: Il reste que cela fait six ans.

M. Gray: C'est exact.

Le sénateur Munson: Le gouvernement fédéral a-t-il fait assez? Le gouvernement fédéral écoute-t-il vos recommandations?

M. Gray: Je dis que je pense qu'il écoute. Ce que nous voulons maintenant c'est qu'il passe aux actes.

Le sénateur Munson: Quelles mesures conviendrait-il de prendre selon vous?

M. Gray: Il y a différentes approches. La première consiste à créer une agence analogue à la Federal Energy Regulatory Commission du côté canadien, ou un bureau analogue au Bureau of Reclamation des États de l'Ouest américain. On pourrait demander à un de nos ministères actuels de travailler en collaboration avec les exploitants privés ou les gouvernements provinciaux.

Parlant d'immobilisme, si vous lisez notre rapport, vous verrez qu'à la fin de 1998, la province de l'Ontario préparait des critères d'inspection pour les barrages relevant d'elle. Quand, il y a deux ans, j'ai rencontré le ministre d'alors des Ressources naturelles de

of Natural Resources of Ontario, he said, "Oh, we are still working on these regulations." I met with the current Minister of Natural Resources and found that his officials are still on working on these regulations.

This is not simply a matter to which more attention could be given at the federal level. There is a provincial responsibility for dams not on the boundary as well.

What this committee recommended last October, in terms of the new security and structure, has been picked up in many ways. Perhaps a recommendation from this committee will precipitate some earlier action than would otherwise be the case.

Senator Forrestall: You imparted excerpts from "Unsafe Dams?" You say that:

The existing situation in which some Regulated Facilities are not subject to comprehensive government safety inspections and oversight by governments is unsatisfactory. Without government oversight there is no ensuring accountability for activities that can put the lives and property of Canadians and United States citizens in jeopardy.

To what degree are you concerned about the age of facilities such as dams and other structures? Is aging a major factor?

Mr. Gray: I presume it is a factor. I would ask Mr. Koop to assist. That is why regular, consistent inspections are important.

Could you speak to that, Mr. Koop?

Mr. Koop: The Grand Falls Dam that we talked about, on the St. Croix River, is the dam that prompted this 1998 report. I do not remember the exact date now, but I think it was built around 1915. Of course, if the dams are not maintained properly, then problems arise.

Senator Forrestall: It just follows that if the utility is aging, then someone should be looking at it more frequently.

Mr. Gray: That is certainly something that the operators must take into account. Certainly this is an area in which your committee might consider making a recommendation.

We are calling for an overall regime of inspection, both for the effects of aging through such things as natural weather events, and the risks of human intervention, which can have the same effect as a major event or a collapse through aging. We do not feel that we have the technical expertise to pick one model of oversight over another. We feel that there should be a consistent, national oversight mechanism from one end of the continent to the other on the Canadian side. This could be done jointly with the private operators, especially where they are provincial. This could be done jointly with the provincial government entities, or it could be done solely by the federal government.

l'Ontario, il m'a dit: «Oh! Nous continuons à travailler sur ces règlements». J'ai rencontré le nouveau ministre des Ressources naturelles et j'ai appris que ses fonctionnaires continuaient à travailler sur ces règlements.

Ce n'est pas simplement une question à laquelle le palier fédéral pourrait prêter plus attention. Il y a aussi une responsabilité provinciale pour les barrages qui ne sont pas à la frontière.

Ce que votre comité a recommandé en octobre dernier, en termes de nouvelle sécurité et de structure, a été adopté à bien des égards. Peut-être qu'une autre recommandation de votre comité permettrait d'accélérer le processus.

Le sénateur Forrestall: Vous avez cité des extraits de «Des barrages sûrs?». Vous y dites entre autres:

On doit déplorer que certains ouvrages réglementés ne font pas l'objet d'une surveillance et d'inspections complètes de sécurité par le gouvernement. Faute d'une surveillance gouvernementale on ne peut rendre quiconque responsable des activités susceptibles de mettre en danger la vie et les propriétés de citoyens canadiens ou américains.

Est-ce que l'âge de certains barrages ou de certains ouvrages vous inquiète? Est-ce que l'âge est un facteur majeur?

M. Gray: Je suppose que c'est un facteur. Je pourrais demander à M. Koop de m'aider à répondre. C'est la raison pour laquelle des inspections complètes et régulières sont importantes.

Pourriez-vous compléter ma réponse, monsieur Koop?

M. Koop: Le barrage Grand Falls dont nous avons parlé, sur la rivière Ste-Croix, est le barrage à l'origine de ce rapport de 1998. Je ne me souviens pas de la date exacte maintenant, mais je crois qu'il a été construit aux alentours de 1915. Bien entendu, si les barrages ne sont pas entretenus correctement, il y a des problèmes.

Le sénateur Forrestall: Plus un ouvrage vieillit, plus il faut l'inspecter souvent.

M. Gray: C'est certainement quelque chose que doivent prendre en considération les exploitants. Votre comité pourrait fort bien envisager de faire une recommandation.

Nous réclamons un régime général d'inspection visant à la fois les conséquences du vieillissement provoqué naturellement par le temps et les risques d'intervention humaine qui peuvent avoir les mêmes conséquences qu'une catastrophe naturelle ou un effondrement dû à l'âge. Nous n'estimons pas avoir l'expertise technique suffisante pour privilégier plus un modèle de surveillance qu'un autre. À notre avis, il devrait y avoir un mécanisme national et constant de surveillance d'un bout à l'autre du continent du côté canadien. Il pourrait être contrôlé en collaboration avec les exploitants privés, surtout quand ils sont provinciaux. Il pourrait être contrôlé de concert avec les autorités gouvernementales provinciales ou contrôlé uniquement par le gouvernement fédéral.

I do not think that I am ready, on behalf of the commission or personally, to say this is the only or preferred option. I do not see why we cannot have a unified approach at the federal level, as exists in the United States.

Senator Forrestall: Do you, from time to time, draw to the attention of the operators of these facilities your concerns in this regard; or do you feel the IJC is restricted to communicating with the operators of these facilities through the federal authority?

Mr. Gray: We have control orders. As we do on other matters involving control orders, we communicate directly with the operators.

They do not hesitate to contact us when it comes to how our control orders affect their ability to operate their facilities. This is not the same as a reference on matters like how to prevent bulk water removals from the Great Lakes. This is under another jurisdiction in the treaty where, because of previous applications, we have control orders that provide certain responsibilities that enable us to be in direct contact with the operators.

Mr. Koop: For each of these dams where the commission has an order, there is probably also an IJC board, which is sort of the on-the-spot group that looks to ensure that the dams are operated in a fashion consistent with the commission's orders. They are in constant contact with the owners as well.

Senator Forrestall: I do not know about many of them, but that one in Grand Falls built on those rocks looks as if it will be there for another millennium.

Senator Munson: I am sure other senators will follow up on the seaway system, and I am sure you will have comments for us on the system, whether it is the Welland Canal connecting Lake Ontario and Lake Erie, or the one at the south shore of Montreal. From your studies, do you think that the St. Lawrence Seaway Authority, which operates the canal, has an emergency preparedness plan in case of an accident or a disaster? I ask you this in light of the fact that on our trip to Washington, it seems to be on everybody's mind, post-Madrid, that something is going to happen somewhere — not if but when — and there is a guessing game going on. Do you feel that Canadian authorities, and their American counterparts, are prepared for any possible attack or incident?

Mr. Gray: It is my impression that they do have emergency protocols, which they test periodically, certainly at the dams at Cornwall and Massena.

One of the reasons we decided as a commission to update our 1998 report was to find out exactly, and state in that report, just what these two seaway corporations have done since the September 11 attack and what the situation is as of today, 2004. I would not say they are in a position to give you a comprehensive

Je ne pense pas être prêt, au nom de la commission ou en mon nom personnel, à dire que c'est la seule option ou la meilleure option. Je ne vois pas pourquoi nous ne pouvons avoir d'approche unifiée au niveau fédéral comme aux États-Unis.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que de temps à autre vous attirez l'attention des exploitants de ces installations sur vos préoccupations; ou estimez-vous que la CMI est limitée à la communication avec les exploitants de ces installations par le biais de l'autorité fédérale?

M. Gray: Nous avons des ordonnances de contrôle. Comme nous le faisons pour les autres questions concernant les ordonnances de contrôle, nous communiquerons directement avec les exploitants.

Ils n'hésitent pas à nous contacter quand nos ordonnances de contrôle ont une incidence sur la capacité à faire fonctionner leurs installations. C'est un domaine différent de celui par exemple de la prévention de pompage de grosses quantités d'eau des Grands Lacs. C'est une autre juridiction du traité où à la suite de demandes précédentes nous avons émis des ordonnances de contrôle qui nous confèrent certaines responsabilités nous permettant d'être en contact direct avec les exploitants.

M. Koop: Pour chacun de ces barrages pour lesquels la commission a émis une ordonnance, il y a aussi probablement un conseil de la CMI, c'est-à-dire une sorte de groupe sur place qui veille à ce que les barrages soient exploités d'une manière compatible avec les ordonnances de la commission. Ils sont également en contact permanent avec les propriétaires.

Le sénateur Forrestall: Je ne sais pas combien il y en a comme ça, mais le barrage Grand Falls construit sur ces rochers donne l'impression qu'il sera encore là dans mille ans.

Le sénateur Munson: Je suis sûr que d'autres sénateurs voudront poser des questions sur le réseau de la voie maritime et je suis sûr que vous aurez des commentaires à faire sur ce réseau, qu'il s'agisse du canal Welland reliant le lac Ontario au lac Érié, ou de la partie qui coule devant la rive sud de Montréal. Selon vos études, pensez-vous que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent qui a la responsabilité du canal a un plan de protection civile en cas d'accident ou de catastrophe? Je vous pose cette question parce que lors de notre voyage à Washington, il nous a semblé que tout le monde pensait, après Madrid, que quelque chose allait arriver quelque part — la question n'est pas de savoir si quelque chose va arriver mais quand — et d'aucuns font des prévisions sur la comète. Pensez-vous que les autorités canadiennes et leurs homologues américaines sont prêtes pour toute attaque ou tout incident possible?

M. Gray: Mon impression est qu'ils ont des plans d'urgence qu'ils testent périodiquement, certainement aux barrages de Cornwall et de Massena.

Si notre commission a décidé d'actualiser son rapport de 1998 c'est en partie pour déterminer avec exactitude, et le rapporter, ce qu'ont fait les deux administrations de la voie maritime depuis l'attentat du 11 septembre et où en est aujourd'hui la situation en 2004. Je ne dirais pas qu'ils sont en mesure de vous donner une

answer, but I think that they do have both inspection and emergency protocols. Let us say that they do. I think that you need someone in the Department of Transport, or the homeland security department, to say, "Yes, we have reviewed these protocols and they are just what we need at this point in time." That does not exist.

Senator Meighen: Mr. Gray, as usual, when you are the last questioner, you do a little bottom-fishing, and I am just looking for some clarifications. The important questions have been asked. One of the things that did occur to me, and would be important to this committee, is when you expect that the update of the 1998 report will be completed.

Mr. Gray: Mr. Koop is the principal officer in the commission working on this. We would hope it would be later this year, because we are building on what we have already done. We certainly want to see this completed at an early date, to help answer the kinds of questions that you are putting to me here today. I do not want to put any pressure on you, Mr. Koop, but how are things going?

Mr. Koop: I do not think I can give you a date. We are working on it. We had hoped that we might have something by summertime.

Senator Meighen: Summertime? That is wonderful. Mr. Gray is known for being cautious, so I am delighted you took the other tack. In all seriousness, the sooner you get the report out, the sooner these matters can be brought to our attention.

Mr. Gray: The work he is undertaking has to be reported to all six commissioners, and we review it and make a decision by way of consensus, much, I presume, like your committee. If we can get it out by the summer, I would be delighted to come back here and discuss its conclusions.

Senator Meighen: That would be wonderful. Senator Munson touched on canals. Are there any other facilities that come directly, or perhaps even indirectly, under your jurisdiction that are worthy of being assessed in terms of their security?

Mr. Gray: Yes, I would mention three that, for some reason that I cannot explain because I was not in this position in 1998, are not mentioned and listed on the map. I refer to the so-called ice booms, one at the outlet of Lake Erie, going into the Niagara River, and the other on the St. Lawrence. Apparently, if the ice boom on the outlet of Lake Erie was not there, the crush of ice might cause one or more of the bridges to collapse. I think that happened once. Am I right, Mr. Koop?

Mr. Koop: Yes.

Mr. Gray: That is a structure subject to a commission order. Another area that seems remote from here, but which is substantial, is the system of irrigation works and canals using the waters from the St. Mary's and Milk rivers, which cross and recross the Canada-U.S. boundary between Northern Montana, Southern Alberta and Saskatchewan. As you may know, around Lethbridge, and the border in areas like Taber and Milk River, there are hundreds of acres where they grow specialty crops like

réponse complète, mais je pense que ces deux administrations ont et des plans d'inspection et des plans d'urgence. Supposons-le. Il faudrait qu'il y ait quelqu'un au ministère des Transports ou au département de la sécurité du territoire qui puisse dire: «Oui, nous avons examiné ces plans et ils répondent à nos besoins actuels». Actuellement, cela n'existe pas.

Le sénateur Meighen: Monsieur Gray, vous savez, lorsqu'on est le dernier à poser des questions, c'est un peu comme les fonds de tiroir, et j'aimerais donc simplement demander quelques éclaircissements, les questions les plus importantes ayant déjà été posées. L'une des choses qui m'est venue à l'esprit est à savoir quand sera terminée la mise à jour du rapport de 1998.

M. Gray: Au sein de la commission, M. Koop est le principal responsable chargé de travailler sur ces questions. Cela dit, nous espérons certainement que le rapport sera mis à jour cette année, car nous poursuivons sur la lancée de ce qui a déjà été fait. Nous tenons certainement à ce que la mise à jour soit achevée assez tôt, de manière que nous puissions répondre au genre de questions que vous nous posez aujourd'hui. Je ne veux nullement vous presser, monsieur Koop, mais comment progresse les choses?

M. Koop: Je ne crois pas pouvoir vous donner de date, mais le travail avance. Nous espérons avoir terminé d'ici l'été.

Le sénateur Meighen: D'ici l'été? C'est excellent. M. Gray étant connu pour sa prudence, je suis ravi que vous ayez opté pour une autre tactique. Sérieusement, le plus tôt le rapport sera prêt, le plus tôt on pourra nous saisir de ce genre de questions.

M. Gray: Le travail qu'il est en train d'effectuer doit être soumis aux six commissaires pour réexamen, après quoi nous nous entendons à son sujet par consensus, comme cela se fait sans doute souvent dans votre comité. Si nous réussissons à fournir le rapport d'ici l'été, je me ferai un plaisir de revenir parmi vous et de discuter de ses conclusions.

Le sénateur Meighen: Ce serait excellent. Le sénateur Munson a parlé des canaux. Existe-t-il d'autres ouvrages relevant directement ou même indirectement de votre autorité et qui nécessiteraient une évaluation de sécurité?

M. Gray: Oui, il y en aurait trois qui, pour une raison que j'ignore, car je n'étais pas en poste en 1998, ne figurent pas sur la carte. Je songe ici aux estacades contre la glace, situées à la décharge du lac Érié, à la sortie menant à la rivière Niagara, et dans le fleuve Saint-Laurent. Il paraît que sans ce barrage flottant à la sortie du lac, la glace accumulée pourrait entraîner l'effondrement d'au moins un des ponts. Je crois que ça s'est même produit une fois. C'est bien cela, monsieur Koop?

M. Koop: Oui, c'est exact.

M. Gray: Cette construction est assujettie à une ordonnance de la commission. Un autre sujet d'une grande importance, malgré les apparences, est celui des systèmes et des canalisations d'irrigation alimentés par les eaux des rivières St. Mary et Milk. Ces cours d'eau chevauchent plus d'une fois la frontière canado-américaine entre le Montana et l'Alberta et la Saskatchewan. Vous n'ignorez sans doute pas qu'aux alentours de Lethbridge, de Taber et de la rivière Milk, on fait pousser des cultures spéciales

canola, sunflowers, fruits and vegetables and other things that I thought were mainly concentrated in areas like Essex County near Windsor. However, they have hundreds of thousands of acres growing these crops, and processing plants. There are large acreages on the American side, though not as large as on the Canadian side. Thousands of people earn their livelihoods from growing these crops and processing them. I think McCains, from Atlantic Canada, has a major potato processing plant in the area. Most people are surprised to find that structures of that size exist there, but the structures that move the waters into irrigation canals and hold the waters back as required, are under commission orders. In fact, a dispute about how those waters should be divided helped the Canadian and U.S. governments to engage in the negotiations that led to the treaty being signed in 1909. The St. Mary's and Milk River matter is one of two issues mentioned specifically in the treaty. The other is waters in the Niagara River. This area has quite a history. As I say, that is another area that I think has great relevance.

Senator Meighen: Does the commission have any responsibility for the safety of international pipelines or hydroelectric transmission lines?

Mr. Gray: There are many pipelines that touch the boundary waters, and that go over and under. Unless the two governments signed a separate binational agreement, then it is my understanding there would have to be applications to the commission for approval orders.

An example of a binational agreement is the Columbia River Treaty. The commission does not operate along the whole Columbia area.

For reasons that history will explain better than I could, the Grand Coulee Dam has a board overseeing its operations. There is also a dispute settlement mechanism written into the Columbia River Treaty that has never been invoked. Hypothetically speaking, let us say that new pipelines were built from Alaska to Yukon in a way that would affect boundary waters. We would have a role to play in respect of boundary waters in the North. Unless there was a separate management agreement, it is my understanding that an application would have to be made to the International Joint Commission.

Senator Meighen: It would have to involve waters.

Mr. Gray: It would have to affect water. If they could build it without affecting the flows and quantities of water, then we would not get involved. However, we might get involved temporarily if they had to put cofferdams in the Yukon River to build the pipeline. It is premature to go into further detail. I have exhausted my technical competence.

Senator Meighen: It has been very helpful. The committee might wonder sometimes what safety precautions have been taken, not by the IJC, but by whoever is responsible for such things as transmission lines that run across the border.

comme le canola, les tournesols, des fruits et des légumes et d'autres choses que je croyais exister seulement dans le comté d'Essex près de Windsor. Eh bien, on trouve ces cultures sur des centaines de milliers d'acres, ainsi que des usines de transformation. Du côté américain aussi, on observe de vastes étendues, mais moins considérables que du côté canadien. Des milliers de gens tirent leur gagne-pain de l'exploitation de ces cultures et de leur transformation. Je crois que la compagnie McCains de l'Atlantique a d'ailleurs construit une grande usine de transformation de pommes de terre dans la région. La plupart des gens s'étonnent de l'envergure des ouvrages construits là, mais quoi qu'il en soit, les constructions qui transportent l'eau vers les canaux d'irrigation ou la retiennent selon les besoins, relèvent de la commission. Autrefois, un différend portant sur le partage de ces eaux a incité les gouvernements du Canada et des États-Unis à ouvrir les négociations qui ont mené à la signature du traité de 1909. La question des rivières St. Mary et Milk fait justement partie de ce document, tout comme celle des eaux de la rivière Niagara. La région a une histoire très riche et, je le répète, elle est d'une grande importance.

Le sénateur Meighen: La commission est-elle chargée de veiller à la sécurité des lignes de transmission hydroélectrique ou des pipelines internationaux?

M. Gray: Bon nombre de pipelines touchent ou franchissent des étendues ou cours d'eaux limitrophes. À moins que les deux gouvernements ne signent un accord bilatéral, à ma connaissance, il faut alors s'adresser à la commission pour qu'elle établisse les ordonnances nécessaires.

Le Traité du fleuve Columbia est un exemple d'accord bilatéral de ce genre. Le domaine de compétence de la commission ne couvre donc pas l'ensemble de la région entourant le fleuve.

Pour des raisons historiques, l'exploitation du barrage Grand Coulee est régie par un conseil de contrôle. Un mécanisme de règlement des différends est également inscrit dans le Traité du fleuve Columbia mais il n'a jamais été utilisé. Supposons pour l'exemple que les nouveaux pipelines reliant l'Alaska et le Yukon aient été construits de telle manière à affecter les eaux limitrophes. Étant donné que nous avons un droit de regard sur les eaux limitrophes du Nord, à moins qu'on ait conclu une entente de gestion distincte, je crois savoir qu'il faudrait présenter une demande à la Commission mixte internationale.

Le sénateur Meighen: Il faudrait qu'il soit question des eaux.

M. Gray: Il faudrait que les eaux soient touchées. Si les parties construisaient un ouvrage sans qu'il affecte le débit d'eau et l'hydrométrie, alors nous n'interviendrions pas. Toutefois, nous le ferions peut-être de façon temporaire, si pour les besoins de la construction du gazoduc, il fallait poser des batardeaux dans la rivière Yukon. Il est prématuré de donner davantage de détails cependant. De toute façon, là s'arrête ma compétence en la matière.

Le sénateur Meighen: Vos propos ont été très utiles. Le comité pourrait parfois se demander si des mesures de sécurité ont été prises, non par la CMI mais par l'organisme chargé des lignes de transmission transfrontalières.

The Chairman: Surely the answer to that would be the FERC and the National Energy Board, NEB.

Senator Meighen: That would be the obvious answer, but I am not aware of what precautions, if any, have been taken.

I think you said that construction of dams that cross boundary waters requires the approval of the IJC. What about the removal of dams from waters? There was a famous removal of a dam for environmental reasons on the Penobscot River in Maine. Perhaps there might be a call for removal of dams on the St. Croix River. Would that necessitate an approval by the IJC?

Mr. Gray: That is an interesting legal question. My informal view is that it may well do so if the removal of the structure could have effects on the Canadian or the American or both sides of the border. There is quite a movement in respect of natural rivers. Whether the dams that we are talking about would ever be subject to that kind of activity, in view of the hydroelectric power they provide or the way in which they facilitate agriculture, water for drinking or sanitary facilities, might be more hypothetical. In such a case, we are dealing with remote structures that were useful in the lumbering age 100 years ago, but not today.

Certainly in my time, we have not had to consider the implications of removal of a structure. Mr. Koop, has this come to your attention in your many years as a member of the staff of the commission?

Mr. Koop: No, I do not think we ever discussed this. Perhaps we should have brought our legal adviser along with us.

Mr. Gray: I will undertake to ask if our legal advisers can tell us something about such a scenario. I could write a letter to the committee with the information.

Senator Meighen: I do not think it is of earth-shattering importance, but my own untutored opinion would be that if you have to give approval to build a dam, why would you not have to give approval to remove it?

Mr. Gray: Personally, I would not disagree, but I cannot give an opinion based on considered legal or engineering advice.

Senator Meighen: To press the point, I cite the removal of the Veazie Dam on the Penobscot River, which caused quite a stir. It was one of many dams on the river and was removed mainly to improve fishing and environmental conditions. Perhaps that could be considered on another day and in another place.

My mind went back to history classes in high school when you mentioned the Rush-Bagot Agreement. If I am not mistaken, that goes back to the early 19th century?

Le président: La réponse à cela est certainement la Federal Energy Regulatory Commission et l'Office national de l'énergie, l'ONE.

Le sénateur Meighen: C'est certainement la bonne réponse, mais je pourrais quand même ignorer si des mesures de sécurité ont été prises.

Je crois vous avoir entendu dire que la construction de barrages dans des eaux limitrophes exige l'autorisation de la CMI. Qu'en est-il aussi de la démolition de barrages? Il y a un cas célèbre, celui de la démolition, pour raisons écologiques, du barrage de la rivière Penobscot dans le Maine. Peut-être qu'un jour on réclamera la destruction des barrages de la rivière Ste-Croix, et dans ce cas, faudrait-il obtenir l'autorisation de la CMI?

M. Gray: C'est une question intéressante sur le plan juridique. À brûle-pourpoint, je dirai que ce serait fort possible, si la destruction de l'ouvrage risquait d'entraîner des conséquences du côté canadien ou américain ou des deux côtés de la frontière. On assiste effectivement à un véritable mouvement en faveur du maintien des rivières dans leur état naturel. On peut cependant se demander si de telles rivières feraient l'objet de ce genre de revendication, eu égard à l'énergie hydroélectrique qu'elles fournissent ou à l'eau qu'elles procurent pour les besoins de l'agriculture, des installations sanitaires ou de la consommation. Dans un tel cas, il s'agit de constructions anciennes, qui étaient utiles il y a une centaine d'années, à l'époque de la coupe du bois, mais plus aujourd'hui.

Quoi qu'il en soit, depuis que je suis en poste, nous n'avons jamais été obligés d'étudier les conséquences de la démolition d'un barrage. Monsieur Koop, est-ce que vous-même avez eu à vous pencher sur ce genre de question pendant vos nombreuses années au sein de la commission?

M. Koop: Non, je pense que nous n'en avons jamais même discuté. Peut-être aurions dû amener notre conseiller juridique avec nous.

M. Gray: Je vais consulter nos conseillers là-dessus. Je pourrai ensuite vous envoyer par lettre les renseignements que j'aurai obtenus.

Le sénateur Meighen: Il ne s'agit pas d'une question d'une importance transcendante, mais en tant que profane, j'ai tendance à croire que s'il faut obtenir une autorisation pour construire un barrage, il le faut aussi pour en démolir un, vous ne pensez pas?

M. Gray: Personnellement, je pense comme vous, mais je ne suis pas en mesure vous donner un avis fondé en droit ou en génie.

Le sénateur Meighen: Pour souligner l'importance de cela, j'ai parlé de l'élimination du barrage Veazie sur la rivière Penobscot, qui a causé beaucoup de remous. C'était un des nombreux barrages franchissant cette rivière, et on l'a démolit pour protéger l'environnement et améliorer la situation de la pêche. Nous pouvons peut-être revenir sur le sujet un autre jour et ailleurs.

Par ailleurs, lorsque vous avez mentionné l'accord Rush-Bagot, cela m'a reporté à mes cours d'histoire au secondaire. Si ma mémoire est fidèle, l'accord remonte au début du XIX^e siècle, c'est bien cela?

Mr. Gray: It goes back to the 1840s.

Senator Meighen: It was post-War of 1812. The agreement seems to be honoured more in the breach. If you are not supposed to have armed vessels on the Great Lakes but the Americans do, then presumably there would be no impediment to Canadians following one of the recommendations of this committee, to arm certain members of the Coast Guard and certain vessels of our Coast Guard.

Mr. Gray: It is my understanding that the Rush-Bagot Agreement applies to naval vessels. There is a distinction in law between naval and Coast Guard vessels. That is why, technically, the Americans are not in breach of the treaty in having armed Coast Guard vessels. They have two fleets: the white and the black. One deals with marine safety and navigation, as our Coast Guard does, and the other is comprised of armed vessels. Technically, the Coast Guard vessels are not naval vessels. In fact, until U.S. Homeland Security was in place, those vessels reported to the U.S. Secretary of the Treasury during peacetime.

It is my opinion that if at some time, following your recommendations, our Coast Guard was reconfigured and staff trained in the use of arms, rather than acting as a temporary platform for the RCMP, it would not be classed as a breach of the Rush-Bagot Agreement.

Senator Meighen: I tend to agree with you. The American Coast Guard is often considered the third-, fourth- or fifth-largest navy in the world. Certainly they have taken a much more naval approach on the high seas than we have. Whether we change our practice remains to be seen. Mr. Gray, your comments have been very helpful.

The Chairman: Mr. Gray, to round out your presentation, could you briefly comment on your resources, staff and budget?

Mr. Gray: That of the IJC?

The Chairman: Yes.

Mr. Gray: The commission operates with a relatively small staff and budget. We have, between our offices in Ottawa, Washington, and our Great Lakes regional office in Windsor, about 50 people, including expert advisers and administrative staff. Our budget, if you look at both sides of the boundary, would be about \$3 million, voted by each government. There is a special allotment for a current major study on whether the control orders for Lake Ontario and the St. Lawrence River need to be updated. That separate allotment is about \$30 million spread over five years.

It is remarkable that the commission operates from one ocean to the other, along 8,000 kilometres of boundary between the U.S. and Canada, and another 1,000 kilometres in the North. It operates with a relatively small full-time staff in its offices in Ottawa, Washington and Windsor. It also has several hundred

M. Gray: Cela remonte aux années 1840.

Le sénateur Meighen: C'était donc après la guerre de 1812. L'accord semble avoir été davantage enfreint que respecté. Si l'on n'est pas censé permettre la navigation de navires armés sur les Grands Lacs mais que les Américains le font, alors il me semble qu'il ne devrait y avoir aucun obstacle à ce que les Canadiens de leur côté suivent une des recommandations de ce comité, à savoir qu'ils arment certains membres et certains navires de la Garde côtière du Canada.

M. Gray: Je crois savoir que l'accord Rush-Bagot s'applique aux vaisseaux de la marine. Or il y a une différence juridique entre les navires de la marine et ceux de la Garde côtière. C'est pour cela que les Américains ne contreviennent pas au traité en armant des vaisseaux de la Garde côtière. Ils ont deux flottes: la blanche et la noire. En fait, jusqu'à l'adoption du plan pour la Sécurité du territoire, en temps de paix, ces navires relevaient du secrétaire au Trésor des États-Unis.

À mon avis, si l'on transformait la Garde côtière conformément à vos recommandations et si l'on entraînait ses effectifs au maniement des armes, plutôt que de s'en servir comme d'une plate-forme temporaire pour la GRC, il n'y aurait pas de violation de l'accord Rush-Bagot.

Le sénateur Meighen: Je suis d'accord avec vous. On tient souvent la Garde côtière américaine pour la troisième, la quatrième ou la cinquième marine en importance au monde. Les Américains ont certainement choisi une démarche beaucoup plus militaire en haute mer que la nôtre. Il faudra voir cependant si nous modifierons notre façon de faire. Quoi qu'il en soit, monsieur Gray, vos remarques ont été fort utiles.

Le président: Monsieur Gray, pour terminer votre témoignage, pourriez-vous nous parler brièvement de vos ressources, de votre personnel et de votre budget?

M. Gray: Vous parlez de la CMI?

Le président: Oui, c'est cela.

M. Gray: La commission dispose d'un budget et d'effectifs relativement modestes. Au total, nous comptons quelque 50 personnes, qui travaillent dans nos bureaux d'Ottawa, de Washington et au bureau régional des Grands Lacs situé à Windsor, et cela comprend les consultants et le personnel administratif. Des deux côtés de la frontière, notre budget totalise quelque trois millions de dollars accordés sous forme de crédits par chacun des deux gouvernements. On nous a aussi donné une affectation de crédits spéciaux destinés à financer une grande étude qui nous permettra de savoir si les ordonnances de contrôle relatives au lac Ontario et au fleuve Saint-Laurent doivent être mises à jour. Cette dotation totalise 30 millions de dollars échelonnés sur cinq ans.

Il est remarquable que le territoire couvert par la commission s'étend d'un océan à l'autre, le long de 8 000 kilomètres de frontières entre les États-Unis et le Canada et de 1 000 kilomètres de plus dans le Nord. Elle fonctionne en effet au moyen d'effectifs à plein temps assez modestes, travaillant dans ses bureaux

people working on its control boards and expert scientific boards, but they are seconded from departments of the U.S. and Canadian federal governments, as well as U.S. state and Canadian provincial governments, to work part time as required. They are supported by secretarial services provided by the International Joint Commission. There are another 100 people involved in the Lake Ontario-St. Lawrence study, which will be complete in two years. We cover a vast territory and the commission has a record of resolving disputes between the two countries, dating back to 1911, in respect of close to 100 different issues.

There are those in Foreign Affairs who say that the work of the commission is doing a lot to maintain an overall positive climate in U.S.-Canada relations, not just in the specific areas that we are talking about, but through the example of its efforts.

I should mention that it has an unusual governance structure. The U.S., in spite of having the larger economy and population, has the same number of commissioners as Canada — three U.S., three Canadian. The Americans do not have more votes or greater weight in decision-making than the Canadians, and there has to be at least one person from the other country present to make a decision or a recommendation. We work by consensus.

We have been able to get along, knock on wood, in a constructive way for almost 100 years. Hopefully, our example will help instruct ongoing relations between our two countries.

The Chairman: Are the 50 you mentioned American and Canadian, or is that just the permanent Canadian staff?

Mr. Gray: It is both offices.

The Chairman: How many days per year does the commission meet?

Mr. Gray: The commission meets every two months for three days at a time, alternating between Ottawa and Washington. It meets twice a year for a week at a time, again alternating. We communicate by teleconference and videoconference in between as required, and we also meet face to face in between these formal meetings as required, perhaps while in a city to take part in a conference or a symposium.

This is very much a full-time activity. The commission is not just an advisory body, but also one that oversees full-time professional staff in its offices. That includes the work of its control boards and the work of its 19 boards as a whole — the control boards and scientific boards.

The Chairman: Are you satisfied with the authorities you have? Does the commission have sufficient authorities to carry out its job?

d'Ottawa, de Washington et de Windsor. Elle bénéficie aussi du travail effectué par quelques centaines de personnes au sein de ses régies et de ses conseils consultatifs d'experts scientifiques, mais ces derniers sont en détachement des ministères fédéraux des États-Unis et du Canada ainsi que des gouvernements des provinces canadiennes et des États américains. Ils travaillent à temps partiel selon les besoins. Ils sont appuyés par les services de soutien fournis par la Commission mixte internationale. Il y a aussi une centaine de personnes de plus qui participent à une étude portant sur le lac Ontario et le Saint-Laurent, et qui sera terminée dans deux ans. Notre territoire est vaste, et depuis 1911, la commission a résolu près d'une centaine de différends entre les deux pays.

Selon certains fonctionnaires des Affaires étrangères, le travail de la commission contribue pour beaucoup au maintien de relations positives entre le Canada et les États-Unis, non seulement en raison du travail qu'elle effectue, mais grâce à l'exemple qu'elle donne.

Je dois mentionner que le fonctionnement administratif de l'organisme est assez inhabituel. En dépit de sa population plus nombreuse et de sa plus grande économie, les États-Unis comptent le même nombre de commissaires que le Canada, c'est-à-dire trois. Les Américains n'ont pas droit à plus de votes ni plus de poids dans la prise de décisions que les Canadiens, et lorsqu'on prend une décision ou qu'on fait une recommandation, il faut qu'au moins une personne de l'autre pays soit présente. Nous travaillons par la voie du consensus.

Cela fait presque 100 ans que nous réussissons à nous entendre, touchons du bois, à travailler d'une façon constructive. J'espère que notre exemple aura une influence positive sur les relations entre nos deux pays.

Le président: Vous avez mentionné des effectifs de 50 personnes; s'agit-il d'Américains et de Canadiens ou seulement des membres permanents canadiens?

M. Gray: Cela couvre les deux bureaux.

Le président: Combien de fois est-ce que la commission se réunit par année?

M. Gray: La commission se réunit pendant trois jours à tous les deux mois, en alternant entre Ottawa et Washington. Elle tient aussi des rencontres d'une semaine deux fois par année, encore une fois en alternance. Entre les réunions officielles, nous communiquons par téléconférence et vidéoconférence, selon nos besoins, et nous nous rencontrons aussi, peut-être à l'occasion d'une participation à une conférence ou à un colloque.

Nous travaillons vraiment à temps plein. La commission n'est pas qu'un organisme consultatif, elle surveille aussi le travail effectué par ses professionnels dans ses bureaux. Cela englobe le travail de ses conseils de contrôle et de ses conseils consultatifs scientifiques, ce qui fait un total de 19 groupes.

Le président: Estimez-vous disposer de pouvoirs suffisants? Est-ce que la commission en a assez pour bien faire son travail?

Mr. Gray: I think that, insofar as the treaty is concerned, we have authority. The issue always is matters of budget and staffing and so on, but that is the case with any governmental or quasi-governmental body in Canada and the U.S., and elsewhere in the world.

I should mention, before this meeting ends, that the commission is not an agency of either the Canadian or U.S. governments. It is an international organization based on the treaty. Therefore, we do not account to ministers in either country. We communicate with them formally through the Secretary of State in the United States, and the Minister of Foreign Affairs in Canada, but we work very closely with at least six federal departments in Canada and their U.S. counterparts.

For example, in Canada, we work especially closely with Foreign Affairs and Environment, but also with Transport, Fisheries and Oceans, Health, Agriculture, Natural Resources — and their American counterparts. We are in touch with provincial counterparts as well.

The Chairman: I take it that if you are an international body, your compensation is tax-free?

Mr. Gray: No, unfortunately not. We travel on diplomatic passports and have diplomatic immunity while we are in the other country. I have yet to invoke it. I do not intend to do anything that would cause me to invoke it, and the same is true for my American counterparts here. However, our stipends are not tax-free, but are subject to the tax obligations in both countries.

The Chairman: Thank you for appearing here. You raised a number of issues that the committee has not had an opportunity to consider prior to this. We are grateful for the insight that you have given us into the issues that you oversee on the Canada-U.S. border.

Without any question, the U.S. file is the most important external one that faces us. On behalf half of the committee, I not only commend you but thank you for the excellent work that you and your colleagues do on behalf of Canadians to ensure the border runs smoothly.

If you have any questions or comments, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting the members of the committee.

The committee adjourned.

M. Gray: Par rapport au traité, nous disposons de l'autorité dont nous avons besoin. Le nerf de la guerre, c'est toujours l'argent, et la dotation en personnel, mais c'est aussi le cas pour tout organisme gouvernemental ou paragouvernemental, que ce soit au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde.

Avant la fin de notre réunion, je devrais préciser que la commission n'est pas un organisme canadien ou américain. Il s'agit d'une organisation internationale issue du traité. Par conséquent, nous ne rendons pas de comptes aux ministres de nos deux pays. Nous communiquons officiellement avec les deux gouvernements par l'entremise du secrétaire d'État des États-Unis et du ministre des Affaires étrangères du Canada, mais nous travaillons aussi très étroitement avec au moins six ministères fédéraux au Canada et avec leurs équivalents américains.

Ainsi par exemple, au Canada, nous collaborons très étroitement avec le ministère des Affaires étrangères et celui de l'Environnement, mais aussi avec celui des Transports, des Pêches et des Océans, celui de la Santé, celui de l'Agriculture et celui des Ressources naturelles — et avec leurs équivalents américains. Nous sommes également en contact avec nos homologues provinciaux.

Le président: Puisque vous faites partie d'un organisme international, j'en conclus que vos indemnités sont exemptes d'impôt?

M. Gray: Non, malheureusement pas. Nous avons des passeports diplomatiques et bénéficions de l'immunité diplomatique lorsque nous sommes dans l'autre pays. Je n'ai d'ailleurs jamais eu à l'invoquer et je n'ai pas l'intention de faire quoi que ce soit qui nécessiterait qu'on l'invoque, et la même chose vaut pour mes homologues américains qui travaillent ici. Toutefois, nos allocations ne sont pas exemptes d'impôt, elles sont assujetties à l'impôt de nos deux pays respectifs.

Le président: Je vous remercie de votre témoignage. Vous avez soulevé un certain nombre de questions que le comité n'a pas eu l'occasion d'étudier auparavant. Nous vous sommes aussi reconnaissants de l'aperçu que vous nous avez donné des choses dont vous vous occupez le long de la frontière Canada-États-Unis.

Nul doute que nos rapports avec les États-Unis constituent certainement le dossier le plus important de nos relations étrangères. Au nom du comité, je vous félicite et vous remercie de l'excellent travail que vous et vos collègues effectuez au nom des Canadiens afin que notre frontière reste libre de problèmes.

Si vous avez des questions à nous poser ou des remarques à nous faire, n'hésitez pas à visiter notre site Web à l'adresse www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages entendus ainsi que le calendrier des réunions confirmées. Autrement, vous pouvez joindre le greffier du comité au 1-800-267-7362 pour obtenir de plus amples renseignements ou de l'aide si vous souhaitez joindre un des membres du comité.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES:

Wednesday, February 25, 2004

From Transport Canada:

Mr. Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;
Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness;
Mr. John A. Read, Director General, Transport Dangerous Goods.

Monday, March 29, 2004

From the International Joint Commission:

The Right Honourable Herb Gray, P.C., Chair and Commissioner, Canadian Section;
Mr. Rudy Koop, Research Adviser, Canadian Section.

TÉMOINS:

Le mercredi 25 février 2004

De Transport Canada:

M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté;
M. Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence;
M. John A. Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses.

Le lundi 29 mars 2004

De la Commission mixte internationale:

Le très honorable Herb Gray, c.p., président et commissaire, Section canadienne;
M. Rudy Koop, conseiller à la recherche, Section canadienne.