



First Session
Thirty-eighth Parliament, 2004

Première session de la
trente-huitième législature, 2004

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

National Security and Defence

Sécurité nationale et de la défense

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Président :
L'honorable COLIN KENNY

Wednesday, December 1, 2004

Le mercredi 1^{er} décembre 2004

Issue No. 5

Fascicule n° 5

Ninth and tenth meetings on:
Canada's national security policy

Neuvième et dixième réunions concernant :
La politique de sécurité nationale du Canada

WITNESSES:
(See back cover)

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 | * Kinsella |
| * Austin, P.C. | (or Stratton) |
| (or Rompkey, P.C.) | Lynch-Staunton |
| Banks | Meighen |
| Cordy | Munson |
| Day | |

*Ex Officio Members

(Quorum 4)

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

Président : L'honorable Colin Kenny

Vice-président : L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs :

| | |
|--------------------|----------------|
| Atkins | * Kinsella |
| * Austin, C.P. | (ou Stratton) |
| (ou Rompkey, C.P.) | Lynch-Staunton |
| Banks | Meighen |
| Cordy | Munson |
| Day | |

*Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

WINDSOR, Wednesday, December 1, 2004
(10)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera, at 8:10 a.m., in the Ontario Room, Windsor Hilton, Windsor, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen and Munson (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: William Price, Analyst; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; Barry Denofsky, National Security Advisor; Veronica Morris, Communications Officer; Captain (N) Kenneth Stewart, DND Liaison Officer; and Sergeant Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer.

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

At 8:48 a.m., the committee suspended its sitting.

At 9:07 a.m., the committee resumed its sitting in public in the Dieppe Room A, Cleary Centre, Windsor.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 20, 2004, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No.1, Monday, October 25, 2004, of the Committee's Proceedings for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

City of Windsor:

Mario Iatonna, Municipal Engineer.

City of Detroit:

Shelby Slater, Director, Homeland Security.

Michigan Department of Transportation:

Kirk Steudle, Chief Deputy Director.

Ontario Ministry of Transportation:

Bruce McCuaig, Assistant Deputy Minister, Policy, Planning and Standards Division.

Canadian Chamber of Commerce:

Bob Keyes, Senior Vice-President, International.

Canadian Automotive Partnership Council:

Mark Norman, President of Daimler-Chrysler and Chair of the Infrastructure Committee.

The Chair made an opening statement.

Mario Iatonna, Shelby Slater, Kirk Steudle and Bruce McCuaig each made a presentation and answered questions.

At 10:53 a.m., the committee suspended its sitting.

PROCÈS-VERBAUX

WINDSOR, le mercredi 1^{er} décembre 2004
(10)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 8 h 10, dans la salle Ontario de l'Hôtel Windsor Hilton, à Windsor, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen et Munson (7).

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : William Price, analyste; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; Veronica Morris, agente de communications; le capitaine de vaisseau Kenneth Stewart, agent de liaison du MDN; et le sergent Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC.

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

À 8 h 48, le comité suspend ses travaux.

À 9 h 7, le comité entreprend sa séance publique dans la salle Dieppe A du Cleary Centre, à Windsor.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 20 octobre 2004, le comité poursuit son examen de la politique de sécurité nationale du Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du lundi 25 octobre 2004.*)

TÉMOINS :

Ville de Windsor :

Mario Iatonna, ingénieur principal.

Ville de Detroit :

Shelby Slater, directeur, Sécurité nationale.

Ministère des Transports du Michigan :

Kirk Steudle, directeur en chef adjoint.

Ministère des Transporst de l'Ontario :

Bruce McCuaig, sous-ministre adjoint, Division des politiques, de la planification et des normes.

Chambre de commerce du Canada :

Bob Keyes, premier vice-président, Affaires internationales.

Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile :

Mark Norman, président, Daimler-Chrysler, et président, Comité de l'infrastructure.

Le président fait une déclaration.

Mario Iatonna, Shelby Slater, Kirk Steudle et Bruce McCuaig font une déclaration et répondent aux questions.

À 10 h 53, le comité suspend ses travaux.

At 11:15 a.m., the committee resumed its sitting

Bob Keyes and Mark Norman each made a presentation and answered questions.

At 12:37 p.m., the committee suspended its sitting.

At 12:52 p.m., the committee resumed its sitting in camera to discuss its draft agenda pursuant to rule 92(2)(e).

At 1:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

WINDSOR, Wednesday, December 1, 2004
(11)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 1:56 p.m., in the Ontario Room, Windsor Hilton, Windsor, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny and Meighen (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: William Price, Analyst; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; Barry Denofsky, National Security Advisor; Veronica Morris, Communications Officer Captain (N) Kenneth Stewart, DND Liaison Officer; and Sergeant Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 20, 2004, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No.1, Monday, October 25, 2004, of the Committee's Proceedings for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

University of Windsor:

Dr. Andrew Richter, Assistant Professor, International Relations and Strategic Studies.

H.M.C.S. York:

Commander Chris Ross (Res).

Windsor Regiment:

Lieutenant-Colonel Ron Trottier (Res).

Essex and Kent Scottish Regiment:

Lieutenant-Colonel Philip Berthiaume (Res).

The Chair made an opening statement.

Andrew Richter made a presentation.

At 1:58 p.m., Senator Forrestall assumed the chair.

Andrew Richter answered questions.

À 11 h 15, le comité reprend ses travaux.

Bob Keyes et Mark Norman font une déclaration et répondent aux questions.

À 12 h 37, le comité suspend ses travaux.

À 12 h 52, le comité se réunit à huis clos pour discuter de son projet d'ordre du jour, conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement.

À 13 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

WINDSOR, le mercredi 1^{er} décembre 2004
(11)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 13 h 56, dans la salle Ontario de l'Hôtel Windsor Hilton, à Windsor, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny et Meighen (6).

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : William Price, analyste; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; Veronica Morris, agente de communications; le capitaine de vaisseau Kenneth Stewart, agent de liaison du MDN; et le sergent Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 20 octobre 2004, le comité poursuit son examen de la politique de sécurité nationale du Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du lundi 25 octobre 2004.*)

TÉMOINS :

Université de Windsor :

M. Andrew Richter, professeur adjoint, Relations internationales et études stratégiques.

NCSM York :

Le capitaine de frégate Chris Ross (Rés.).

Régiment de Windsor :

Le lieutenant-colonel Ron Trottier (Rés.).

Essex and Kent Scottish Regiment :

Le lieutenant-colonel Philip Berthiaume (Rés.).

Le président fait une déclaration.

Andrew Richter fait une déclaration.

À 13 h 58, le sénateur Forrestall assume la présidence.

Andrew Richter répond aux questions.

At 2:17 p.m., Senator Kenny assumed the Chair.

At 3:06 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:24 p.m., the committee resumed its sitting

Chris Ross, Ron Trottier and Philip Berthiaume each made a presentation and answered questions.

At 5:03 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

À 14 h 17, le sénateur Kenny assume la présidence.

À 15 h 6, le comité suspend ses travaux.

À 15 h 24, le comité reprend ses travaux.

Chris Ross, Ron Trottier et Philip Berthiaume font une déclaration et répondent aux questions.

À 17 h 3, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Daniel Charbonneau

Clerk of the Committee

EVIDENCE

WINDSOR, Wednesday, December 1, 2004

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 8:10 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

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

[*English*]

The Chairman: Good morning. This is the Senate Standing Committee on National Security and Defence. I would like to welcome everyone here today to the meeting.

My understanding is that Mr. McCuaig is in transit, so I will proceed with the introductions. My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario, and I chair the committee.

On my immediate right is the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. Senator Forrestall has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons and then as senator. During his tenure in the house, he served as parliamentary secretary to several cabinet ministers, including the Minister of Transport and the Minister of Regional and Industrial Expansion.

On the far right of the table is Senator Norman Atkins from Ontario. Senator Atkins came to the Senate in 1986, with more than 27 years in the field of communications. He is the former president of Camp Associates Advertising Limited, and he also served as an advisor to Premier William Davis of Ontario.

Beside him is Senator Tommy Banks from Alberta. Senator Banks is well known to Canadians as one of our most versatile musicians and entertainers. His musical career has spanned over 50 years. He has received a Juno award and is an officer of the Order of Canada. Senator is chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources and is chair of the Alberta Liberal Caucus.

On my left is Senator Jane Cordy, who is from Nova Scotia. Senator Cordy is an accomplished educator, with an extensive record of community involvement including serving as vice-chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission. She is also the chair of the Canadian NATO Parliamentary Association.

Beside her is Senator Michael Meighen from Ontario. Senator Meighen is a lawyer and a member of the Law Society of Upper Canada and the bar of the Province of Quebec. Currently, he is chair of our subcommittee on veteran's affairs. Senator Meighen is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

TÉMOIGNAGES

WINDSOR, le mercredi 1^{er} décembre 2004

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 8 h 10 pour examiner la nécessité d'une politique de sécurité nationale au Canada et en faire rapport.

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

[*Traduction*]

Le président : Bonjour. Vous êtes devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je tiens à souhaiter la bienvenue à toutes les personnes présentes.

Je crois comprendre que M. McCuaig est en chemin, je vais donc passer tout de suite aux exposés. Je m'appelle Colin Kenny, sénateur de l'Ontario, et président du comité.

À ma droite immédiate se trouve l'éminent sénateur de la Nouvelle-Écosse, Michael Forrestall. Le sénateur Forrestall est au service des gens de Dartmouth depuis 37 ans, il a été d'abord leur député à la Chambre des communes, puis leur sénateur. Lors de son passage à la Chambre, il a été le secrétaire parlementaire de plusieurs ministres, dont celui des Transports et celui de l'Expansion régionale et industrielle.

À l'extrême droite de la table se trouve le sénateur Norman Atkins, de l'Ontario. M. Atkins est entré au Sénat en 1986, après plus de 27 ans dans le domaine des communications. Il est l'ancien président de Camp Associates Advertising Limited, et il a été également le conseiller du premier ministre William Davis de l'Ontario.

À côté de lui, le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta. Le sénateur Banks est bien connu des Canadiens, c'est un musicien et un artiste de la scène des plus accomplis. Il compte une carrière de plus de 50 ans à son actif. Il a reçu un prix Juno et est officier de l'Ordre du Canada. Le sénateur Banks préside le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, et il préside aussi le caucus libéral de l'Alberta.

À ma gauche, le sénateur Jane Cordy, qui est de la Nouvelle-Écosse. Le sénateur Cordy est une éducatrice chevronnée et a servi pendant longtemps ses concitoyens, notamment à titre de vice-présidente de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission. Elle préside également l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN.

À côté d'elle se trouve le sénateur Michael Meighen, de l'Ontario. Le sénateur Meighen est avocat et membre du barreau de l'Ontario ainsi que du barreau de la province de Québec. Il préside en ce moment notre comité des anciens combattants. Le sénateur Meighen est également membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce et du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

At the end of the table on the left is Senator Jim Munson from Ontario. Senator Munson was a trusted journalist and former director of communications for Prime Minister Chrétien before he was called to the Senate in 2003. Senator Munson has been twice nominated for Gemini awards in recognition of excellence in journalism.

Our committee is the first permanent Senate committee mandated to examine national security and defence. The Senate has asked our committee to examine a national security policy. So far, we have released five reports on this subject. The committee is now turning its attention to a review of Canada's border infrastructure.

The committee is working on a report that covers the subject of infrastructure, and that is also the subject of today's hearing. This review will include studying various physical networks that link Canada and the United States.

This is not our first trip to Windsor. We were here last in February 2003, and today we are fortunate enough to have a separate and new panel of witnesses. They include Mr. Bruce McCuaig, who works with the Ontario Ministry of Transportation. I am told he is on his way and will be here shortly. Mr. McCuaig is the Assistant Deputy Minister for the Policy, Planning and Standards Division. His division is responsible for the ministry's policy and regulatory agenda, long-range planning and the development of engineering standards.

We also have with us today Mr. Shelby Slater, who is the director of homeland security for the City of Detroit. As director, he is responsible for implementing and ensuring the city's adherence to the city's homeland security plan. Mr. Slater holds a bachelor's degree in police administration and a master's degree in interdisciplinary technology from Eastern Michigan University.

We also have with us Mr. Mario Iatonna, who is the city engineer for the City of Windsor. Mr. Iatonna heads the engineering and corporate projects department. He is responsible for the administration of the Windsor Airport and the Windsor half of the Detroit-Windsor Tunnel. Mr. Iatonna has a bachelor's degree in civil engineering and a master's degree in business administration from the University of Windsor.

Finally, we have with us Mr. Kirk Steudle, who is the deputy chief director of the Michigan Department of Transportation. He is engaged in all aspects of transportation in the state. Mr. Steudle is a graduate of Lawrence Technological University, with a B.Sc. in construction engineering and is a registered professional engineer in Michigan.

Gentlemen, we understand you all have brief statements to make. We will begin with you, Mr. Iatonna.

Mr. Mario Iatonna, Municipal Engineer, City of Windsor: Mr. Chairman, members of the committee, the City of Windsor is keenly interested in the Senate committee's continuing study of border security and critical infrastructure. The City of Windsor is not only a border town; the city has owned the Canadian half of

Au bout de la table, à gauche, le sénateur Jim Munson, de l'Ontario, autrefois journaliste écouté et directeur des communications du premier ministre canadien avant son entrée au Sénat en 2003. Le sénateur Munson a été en lice deux fois pour des prix Gémeaux d'excellence en journalisme.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent qui ait pour mandat d'étudier la sécurité et la défense. Le Sénat nous a demandé d'étudier la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité. À ce jour, nous avons publié cinq rapports sur différents aspects de la sécurité nationale. Le comité porte maintenant son attention sur l'infrastructure frontalière du Canada.

Le comité prépare un rapport qui traitera des infrastructures, et c'est également le sujet de la séance d'aujourd'hui. Cet examen portera sur les divers réseaux physiques qui lient le Canada et les États-Unis.

Ce n'est pas notre premier voyage à Windsor. Nous étions ici en février 2003, et nous avons la chance aujourd'hui d'entendre des témoins nouveaux. Il s'agit de M. Bruce McCuaig, qui est au ministère des Transports de l'Ontario. On me dit qu'il est en chemin et qu'il sera ici d'un instant à l'autre. M. McCuaig est sous-ministre adjoint responsable de la Division des politiques, de la planification et des langues. Cette division est chargée des politiques et des règlements du ministère, de la planification à long terme et de la mise au point des normes de génie.

Nous recevons également aujourd'hui M. Shelby Slater, directeur de la sécurité intérieure pour la ville de Detroit. Il est responsable à ce titre de l'adhésion de la ville à son plan de sécurité intérieure. M. Slater possède un baccalauréat en administration policière ainsi qu'une maîtrise en technologie interdisciplinaire de la Eastern Michigan University.

Nous allons également entendre M. Mario Iatonna, ingénieur municipal de la ville de Windsor. M. Iatonna dirige le département du génie et des projets municipaux. Il est responsable de l'administration de l'Aéroport de Windsor et de la moitié côté Windsor du tunnel Detroit-Windsor. M. Iatonna détient un baccalauréat en génie civil et une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Windsor.

Enfin, nous avons avec nous M. Kirk Steudle, directeur adjoint du département des Transports du Michigan. Il est présent dans tous les aspects du transport de l'État. M. Steudle est diplômé de la Lawrence Technological University, B.Sc. en génie construction, et il est membre de l'Ordre des ingénieurs du Michigan.

Messieurs, nous croyons savoir que vous avez tous de brefs exposés à nous faire. Vous allez ouvrir la marche, monsieur Iatonna.

M. Mario Iatonna, ingénieur municipal, Ville de Windsor : Monsieur le président, membres du comité, la Ville de Windsor s'intéresse vivement à l'étude que fait le comité du Sénat sur la sécurité frontalière et les infrastructures névralgiques. La Ville de Windsor n'est pas seulement une ville frontalière; elle possède la

the Detroit-Windsor Tunnel since its construction in the late 1920s. The tunnel has been operated on behalf of the City of Windsor and the City of Detroit for the American half by a private firm currently known as the Detroit & Windsor Tunnel Corporation. That company and its predecessor companies has operated the tunnel since its opening.

As with other border crossings, the events of 9/11 and the subsequent and ongoing implementation of increasing security measures has seriously compromised the operation of the tunnel. Traffic has fallen off steadily since 9/11, with declines over the past three years of 10 per cent, 9.6 per cent and 5.8 per cent, respectively. Year-to-date figures for 2004 show another 6 per cent decline in traffic over last year.

The problem appears to be two-fold. First, there may be a continued reluctance by travellers, particularly Americans who would have previously ventured into Canada, to cross the border, due to latent concerns over the events of 9/11. The traffic numbers suggest that, while the trend is moving to a return to pre-9/11 levels, we are still far short of where we were before those terrible events.

The second problem we are facing is clearly the imposition of more onerous security measures, particularly on the U.S. side, which is continuing to cause significant delays for motorists accessing the border. With a regular reporting by the media of border delays and through normal word of mouth, a public perception has been created that the border is not easily traversed. This may be contributing to the reluctance of discretionary travellers from using the tunnel.

These real delays have also had a pronounced effect on commuters and commercial traffic, particularly truck traffic. Commuters must travel across the border on a daily basis, and their options between Windsor and Detroit are limited to only two, the tunnel or the Ambassador Bridge. For commercial truckers, depending on origin and destination, their options may also include the Blue Water Bridge at Sarnia. However, the just-in-time requirements of local industry in both Canada and the United States, specifically for the predominant auto industry and manufacturers in this area, limit the options to the two Windsor crossings.

The impact on trade, commerce and tourism has been and continues to be significant. The City of Windsor relies on its industry and tourist attractions to contribute to a vital and vibrant community for its residents and businesses. Unless viable and long-term solutions are found for the delays at the border, the negative future effect on both the local and the Canadian economy will continue to be substantial.

The Governments of Canada and Ontario have recognized the need to address issues at the Windsor border through the allocation of \$300 million from the Border Infrastructure Fund to improve access to Windsor crossings. The already announced phase-one projects amount to \$52 million of infrastructure enhancements in the City of Windsor. This includes an

moitié canadienne du tunnel Detroit-Windsor depuis sa construction vers la fin des années 20. La Detroit & Windsor Tunnel Corporation, une entreprise privée, administre la moitié canadienne du tunnel pour le compte de la ville de Windsor, et la moitié américaine pour le compte de la ville de Detroit. Cette entreprise et celles qui l'ont précédée gèrent le tunnel depuis son ouverture.

Comme on l'a vu aux autres passages frontaliers, les événements du 11 septembre et la mise en œuvre subséquente et suivie des mesures de sécurité accrue ont compliqué beaucoup la gestion du tunnel. La circulation n'a pas cessé de décroître depuis le 11 septembre, et on a vu au cours des trois premières années des baisses de 10 p. 100, 9,6 p. 100 et 5,8 p. 100, respectivement. D'après les données que nous avons jusqu'à présent pour 2004, la baisse aurait été de 6 p. 100 pour l'année.

Le problème semble tenir à deux choses. Premièrement, il y a encore la réticence des voyageurs à franchir la frontière, particulièrement les Américains qui entraient au Canada auparavant, étant donné les craintes que suscite encore le 11 septembre. D'après les données sur la circulation, même si la tendance indique un retour au niveau d'avant le 11 septembre, nous sommes encore très loin du point que nous avons atteint avant ces événements terribles.

Le deuxième problème, c'est manifestement la mise en place de mesures de sécurité plus rigoureuses, particulièrement du côté américain, qui continuent de causer d'importants retards aux automobilistes qui parviennent à la frontière. Les médias font souvent état de retards à la frontière, et si l'on ajoute à cela le bouche à oreille normal, le public en est venu à se convaincre que la frontière ne se franchit pas aisément. Cela contribuerait à l'hésitation qu'ont les voyageurs à utiliser le tunnel.

Ces retards réels ont également eu un effet marqué sur le trafic voyageur et commercial, particulièrement le trafic camion. Les migrants journaliers doivent franchir la frontière tous les jours, et il n'y a que deux passages entre Windsor et Detroit, le tunnel ou le pont Ambassador. Pour les camionneurs, selon leur origine et leur destination, il y a aussi l'option du pont Blue Water de Sarnia. Cependant, les exigences du juste-à-temps de l'industrie locale au Canada comme aux États-Unis, particulièrement pour l'industrie automobile et les manufacturiers de la région, limitent les options aux deux passages frontaliers de Windsor.

L'impact sur le commerce et le tourisme a été important et continue de l'être. La Ville de Windsor a besoin de son industrie et de ses attractions touristiques pour donner un milieu tonique à ses résidents et à ses entreprises. Tant qu'on n'aura pas trouvé des solutions viables et à long terme qui remédieront aux retards à la frontière, l'économie locale et canadienne subira de lourdes pertes.

Les gouvernements du Canada et de l'Ontario ont constaté la nécessité de remédier aux problèmes de la frontière de Windsor en injectant 300 millions de dollars du Fonds pour l'infrastructure frontalière dans l'amélioration de l'accès aux passages de Windsor. Les projets de la phase un qui ont déjà été annoncés s'élèvent à 52 millions de dollars et serviront à améliorer les

allocation of \$20 million, split evenly between the federal and provincial governments, for improvements to the tunnel plaza and approaches.

A master planning study is currently under way for the work under the provisions of both the federal and provincial environmental assessment processes. The net result is expected to be an enhancement of access to the tunnel in general and the dedication of specific lanes to facilitate the use of our advanced toll-collection system, known as NEXPRESS, an advanced Canadian customs clearance under the NEXUS program. However, the environmental assessment processes are lengthy, and the main improvements are not expected to be constructed until late 2005, or more realistically into 2006. Nevertheless, the city is looking at short-term interim measures under the border fund to improve routing and access to the existing plaza configuration.

The various levels of government are also currently involved in a binational study that is investigating the feasibility of a third crossing between Windsor and Detroit. From a national perspective, this added crossing will increase capacity at the border, increase redundancy and thereby improve national security. It will also serve to increase local capacity, and if the premise that development follows infrastructure holds true, this will be a boon to the national and local economies on both sides of the border.

It must be emphasized that neither the short-term improvements nor the longer-term improvements will resolve the primary issue of delays arising out of U.S. customs clearance procedures. While security measures are necessary to safeguard the citizens of both countries, it must be implemented in a manner that allows the border to remain essentially free-flowing, with minimal delays, as was the case in the past.

The reality is that the economies of Windsor and Detroit, Ontario and Michigan, and Canada and the U.S. are closely linked and intertwined in this region. The region's future viability relies on constant attention to maintaining a relatively open border.

While the City of Windsor as owner of one half of the tunnel can make representations to local Detroit-area U.S. customs officials to solicit cooperation, the fact is that security measures are directed from the national level. It is imperative that the Government of Canada continues to play an active role in ensuring not only that security is not compromised on either side of the border, but also that the border continues to be viewed and treated as a vital and critical component of the national and local economies.

Mr. Shelby Slater, Director, Homeland Security, City of Detroit: Good morning, and thank you for inviting me. This opportunity is really critical for the City of Detroit and for the State of Michigan in getting our views known. While Detroit faces many of the same concerns as other major metropolitan areas, in many ways the city is unique and faces unique challenges.

infrastructures de la ville de Windsor. Il faut ajouter à cela 20 millions de dollars, somme que se partagent moitié-moitié les gouvernements fédéral et provincial, pour les améliorations à l'esplanade du tunnel et aux approches.

En vertu des dispositions des processus d'évaluation environnementale fédéral et provincial, nous menons en ce moment une étude devant aboutir à la création d'un plan directeur. On s'attend ainsi à améliorer l'accès au tunnel de manière générale et à créer des corridors facilitant l'utilisation de notre système de prépaiement, connu sous le nom de EXPRES, le système de prédédouanement canadien du programme NEXUS. Cependant, les processus d'évaluation environnementale prennent du temps, et les principales améliorations ne devraient pas être construites avant la fin 2005, ou soyons plus réalistes, avant 2006. La ville envisage cependant des mesures intérimaires à court terme qui seront financées par le fonds frontalier et amélioreront l'accès à l'esplanade actuelle.

Les divers paliers de gouvernement prennent également part à une étude binationale sur la faisabilité d'un troisième passage entre Windsor et Detroit. D'un point de vue national, ce passage supplémentaire augmenterait la capacité à la frontière, augmenterait les choix et avantagerait ainsi la sécurité nationale. Cela augmenterait également la capacité locale, et si le principe selon lequel le développement suit l'infrastructure est vrai, les économies locales et nationales des deux côtés de la frontière en profiteront grandement.

Je dois vous rappeler que ni les améliorations à court terme ni celles à long terme ne vont régler les problèmes que posent les retards causés par les formalités des douanes américaines. Si les mesures de sécurité sont nécessaires pour la protection des citoyens des deux pays, elles doivent être mises en œuvre d'une manière qui autorise une circulation essentiellement libre aux frontières, avec des retards minimes, comme c'était le cas par le passé.

La réalité, c'est que les économies de Windsor et de Detroit, de l'Ontario et du Michigan, du Canada et des États-Unis, sont très imbriquées dans la région. La viabilité future de la région passe par le souci constant de maintenir une frontière relativement ouverte.

Même si la Ville de Windsor, en sa qualité de propriétaire de la moitié du tunnel, peut faire des instances auprès des autorités douanières de la région de Detroit et solliciter leur coopération, le fait est que les mesures de sécurité sont ordonnées au niveau national. Il est essentiel que le gouvernement du Canada conserve un rôle actif pour s'assurer, non seulement que la sécurité soit maintenue des deux côtés de la frontière, mais aussi pour que la frontière continue d'être traitée comme un élément absolument essentiel des économies nationales et locales.

M. Shelby Slater, directeur, Sécurité nationale, Ville de Detroit : Bonjour, et merci de m'avoir invité. La Ville de Detroit et l'État du Michigan tenaient absolument à vous faire connaître leurs vues. Si Detroit est aux prises avec bon nombre des mêmes problèmes que l'on constate dans les autres grands centres métropolitains, la ville est unique à maints égards et ses problèmes sont uniques.

As you know, Detroit is the largest city in Michigan, the ninth-largest city in the United States and the largest city with an international border. Major challenges facing the city include border security, securing critical infrastructures and key assets, information sharing, first-responder equipment, training and adequate funding. Adequate funding should be underscored.

The top three economic areas that have a major impact on Detroit and Michigan are manufacturing, tourism and agriculture. The U.S.-Canada trading relationship is the largest in the world. Canadians purchased in excess of 59 per cent of Michigan's exported products. The state's next largest export market accounts for less than one quarter of what Canadians purchased from Michigan in 2002. Also in 2002, bilateral trade exceeded \$66 billion and supported tens of thousands of jobs on both sides of the border.

Detroit is a major point of entry for our nation's northern border, with more than 24 million automobiles and 4.5 million trucks crossing the Michigan-Ontario border every year. Transportation trade accounted for over 75 per cent of the bilateral trade in 2002. Michigan and Canada's automotive industries are highly integrated and co-dependent. They exchanged close to \$50-billion worth of automobile trucks and auto parts in 2002.

Over \$1.5 billion in commerce crosses between Michigan and Ontario daily. On a daily basis, 26,500 vehicles traverse the Ambassador Bridge. Experts are suggesting an increase in commercial traffic of 150 per cent and in passenger traffic of 70 per cent by 2030. The Detroit River is responsible for moving about 80 million tons of cargo each year, of which over 7 million tons crosses annually at the Port of Detroit.

Because of the just-in-time delivery principle utilized at auto plants on both sides of the border, any disruption of border traffic that causes an auto plant shutdown costs approximately \$1.5 million per hour. A four-hour disruption at the Ambassador Bridge results in a gross regional product loss of approximately \$10.3 million. We are all aware of the frequent long truck lines on both sides of the border. Trucks delays result in increased operating costs to manufacturers, obviously. It is estimated that if these delays continue, they will cost Michigan and Ontario \$6 billion by the year 2020, and that will result in both direct and indirect unemployment.

A significant number of both critical infrastructures and key assets are located in Detroit, including global headquarters of three of the world's top automakers, one of the largest convention facilities in the United States, several professional sporting arenas, and a regional international airport. Not only is the effective flow of commerce across the border a local economic product for the City of Detroit, but our border security efforts also have a direct impact on state, national and international economies. Border

Comme vous le savez, Detroit est la plus grande ville du Michigan, la neuvième en importance aux États-Unis et la plus grande ville bordant une frontière internationale. Les grands défis qui attendent la ville sont entre autres la sécurité frontalière, la sécurisation des infrastructures névralgiques et des grands équipements, le partage de l'information, l'équipement de secours d'urgence, la formation et l'obtention de fonds voulus. Je souligne ce dernier point.

Les trois premiers secteurs économiques qui ont un impact majeur sur Detroit et le Michigan sont le secteur manufacturier, le tourisme et l'agriculture. La relation commerciale canado-américaine est la plus importante du genre dans le monde. Les Canadiens achètent pour plus de 59 p. 100 des produits qu'exporte le Michigan. Le second débouché de l'État représente moins du quart de ce que les Canadiens ont acheté du Michigan en 2002. Cette même année, le commerce bilatéral dépassait les 66 milliards de dollars et donnait du travail à des dizaines de milliers de personnes des deux côtés de la frontière.

Detroit est un point d'entrée majeur de notre frontière du nord, avec plus de 24 millions d'automobiles et 4,5 millions de camions qui traversent la frontière Michigan-Ontario chaque année. L'industrie du transport comptait pour plus de 75 p. 100 du commerce bilatéral en 2002. Les industries automobiles du Michigan et du Canada sont très intégrées et interdépendantes. Elles ont échangé pour près de 50 milliards de dollars de pièces d'automobiles et de camions en 2002.

La frontière entre le Michigan et l'Ontario, c'est pour plus de 1,5 milliard de dollars d'échanges tous les jours. Quotidiennement, 26 500 véhicules empruntent le pont Ambassador. D'après les experts, le trafic commercial devrait augmenter de 150 p. 100 d'ici 2030, et le trafic voyageur de 70 p. 100. La rivière Detroit véhicule pour plus de 80 millions de tonnes de fret chaque année, dont plus de 7 millions passent annuellement par le port de Detroit.

Étant donné le principe de livraison juste-à-temps qu'utilisent les manufacturiers automobiles des deux côtés de la frontière, toute perturbation dans le trafic transfrontalier qui cause la fermeture d'une usine coûte environ 1,5 million de dollars l'heure. Une perturbation de quatre heures au pont Ambassador fait perdre environ 10,3 millions de dollars au produit régional brut. Nous sommes tous conscients des longues et fréquentes files de camions qu'on voit des deux côtés de la frontière. Les retards dans le transport par camion alourdissent évidemment les coûts d'exploitation des manufacturiers. On estime que si ces retards se poursuivent, il en coûtera 6 milliards de dollars au Michigan et à l'Ontario d'ici 2020, et cela aura des effets directs et indirects sur le chômage.

Bon nombre des infrastructures névralgiques et des principaux actifs se trouvent du côté de Detroit, dont le siège social mondial des trois plus grands fabricants d'automobiles au monde. L'un des plus grands centres de congrès des États-Unis, plusieurs amphithéâtres du sport professionnel, et un aéroport régional et international. La fluidité des échanges commerciaux à la frontière est non seulement un produit économique local pour la ville de Detroit, mais nos efforts de resserrement de la sécurité à la

areas, particularly border cities, must therefore be given greater consideration when identifying critical factors to target national resources.

Let me talk about what has been done to date in the City of Detroit. Mayor Kilpatrick recognizes that regional cooperation is vital to the Detroit area as well as to the nation as a whole. Detroit's approach to homeland security efforts therefore focus on establishing and strengthening the linkages with local, state, federal, and international intelligence and law enforcement agencies.

During my first weeks on the job, I made it a point to contact and visit representatives from all of these agencies, in an effort to establish new relationships and strengthen existing relationships. Detroit knows that the communications, information and operations systems used to provide effective emergency and non-emergency service every day are the foundations of this homeland defence effort.

The City of Detroit is a major urban area that is an attractive target for criminal and terrorist activity and therefore needs to be part of a much larger response plan. Detroit has engaged in several projects and initiatives in an effort to strengthen our state, city, cross-border coordination and cooperation, including some of the following: We have acquired equipment to link the independent radio systems currently used by our police, fire and EMS personnel. We have implemented a new 800-megahertz project to fully integrate our radio systems into the State of Michigan system. We have also collaborated with the City of Windsor to make sure that they have the ability to communicate with our radio system, should there be a need.

We have established new linkages across the border. The Cross Border Contingency Committee is one of those. We are part of the Integrated Border Enforcement Team, and we sit on the executive board of the Port Security Council. We have begun to work on collaboration as an equal partner with federal, state, local and international partners to ensure a coordinated, effective and efficient national border strategy. We have done this through port security grants. We are members of the state's homeland security advisory council and a part of the urban area security initiative.

We have organized and participated in training exercises with other local, state, federal and Canadian authorities. They include the Detroit-Windsor Tunnel and Ambassador Bridge exercises that we conduct on an annual basis, the North American International Auto Show exercises that include first responders from Windsor and other parts of Canada, the most recent four-day American Red Cross exercise.

We are planning a Major League All-Star Game exercise in anticipation for next year's game, and we have invited Canadian first responders to participate with us in an integrated emergency management course exercise in January of next year. It is a four

frontière ont également eu un impact sur l'économie de l'État, l'économie nationale et l'économie internationale. Les régions frontalières, particulièrement les villes à la frontière, méritent par conséquent plus d'attention lorsqu'il s'agit de cerner les facteurs névralgiques et de cibler les ressources nationales.

Je vais vous dire ce qu'on a fait jusqu'à présent à Detroit. Le maire Kilpatrick reconnaît que la coopération régionale est essentielle à la région de Detroit ainsi qu'au bien du pays tout entier. L'approche de Detroit concernant la sécurité intérieure s'appuie par conséquent sur l'établissement et le renforcement des liens avec les services du renseignement et de police à tous les niveaux, local, État, fédéral et international.

Au cours des premières semaines qui ont suivi mon arrivée, je me suis efforcé de contacter et d'aller voir les représentants de tous ces services, dans le but de créer de nouveaux liens et de consolider ce que nous avons déjà. Detroit sait que les systèmes de communication, d'information et d'exploitation qu'on utilise pour assurer les services urgents et non urgents tous les jours sont la pierre angulaire de la défense du territoire.

Detroit est un grand centre urbain qui attire les éléments criminels et terroristes, et c'est la raison pour laquelle la ville doit adhérer à un plan d'intervention beaucoup plus imposant. Detroit a lancé plusieurs projets et initiatives dans le but de consolider la coordination et la coopération au niveau de la ville, de l'État et de la frontière; entre autres, nous avons acquis le matériel voulu pour lier les systèmes radio indépendants qu'utilisent en ce moment nos policiers, nos pompiers et nos secouristes; nous avons mis en œuvre un nouveau projet de 800 mégahertz pour intégrer tous nos systèmes de radio dans l'État du Michigan; en collaborant aussi avec la ville de Windsor, nous nous sommes assurés que ces services sont en mesure de communiquer avec notre système radio au besoin.

Nous avons établi de nouveaux liens à la frontière. Le Comité transfrontalier des urgences en est un. Nous faisons également partie de l'équipe intégrée de la police des frontières, et nous siégeons au comité exécutif du Conseil de la sécurité portuaire. Nous avons commencé à collaborer à titre de partenaire à part entière avec les autorités fédérales, locales, internationales et celles de l'État pour mettre en place une stratégie frontalière qui soit coordonnée, efficace et efficiente. Nous y sommes parvenus grâce aux subventions à la sécurité portuaire. Nous sommes membres du Conseil consultatif de l'État pour la sécurité intérieure et nous jouons un rôle dans l'initiative de sécurité de la région urbaine.

Nous avons organisé des exercices de formation avec d'autres autorités locales, d'État, fédérales et canadiennes, et nous y avons pris part. Mentionnons entre autres les exercices du tunnel Detroit-Windsor et du pont Ambassador que nous menons annuellement, les exercices du Salon international de l'auto de l'Amérique du Nord où interviennent les secouristes opérationnels de Windsor et d'autres régions du Canada, et tout récemment, l'exercice de quatre jours de la Croix-Rouge américaine.

Nous planifions un exercice pour le match des étoiles du Baseball majeur en prévision du match de l'an prochain, et nous avons invité les premiers intervenants canadiens à participer avec nous à un exercice de cours de gestion intégrée des urgences en

and a half day course and will be conducted in Anniston, Alabama. It is totally free, being paid for by the federal government, and to this point two of the Windsor first responding agencies have agreed to participate with us, and we certainly appreciate that. We continually evaluate and update our security needs as outlined in our original homeland security strategy and action plan.

Let us look at our plans for the future. As Detroit looks to the future, greater emphasis will be placed on enhancing the city's and ultimately the region's ability to collect, analyze and distribute critical terrorism-related intelligence and relevant information. The City of Detroit and Wayne County are working to merge and prioritize our individual goals and objectives, to ensure a unified approach to facilitating city and county needs.

We will continue to meet regularly, in an effort to streamline the decision-making authority for the City of Detroit and Wayne County. The City of Detroit is also working to create an integrated system to collect, analyze and distribute information, which will be the foundation for a multidiscipline prevention-focus effort to terrorist threats and other critical incidents. We are developing a strategic management centre whose responsibilities in part are to monitor homeland security-related efforts in the City of Detroit as well as in the region.

Our most important part of our homeland security effort is involving residents and community groups in our emergency preparedness mechanisms. The Detroit office of homeland security has initiated several programs to foster community involvement. Currently, four community emergency response teams are trained within the city, and others are being trained as we speak.

The Chairman: Excuse me, Mr. Slater. I apologize for interrupting you. The testimony we are looking for today relates to crossing the river and issues in relation to how we can expedite that. You obviously have an extensive program of homeland security, and we accept that you do have that program, but if you could confine your testimony to the efforts that are involved in the bridge crossing or the tunnel crossing or whatever means may be under consideration, we would appreciate that very much.

Mr. Slater: Certainly, I can do that. My only effort in these comments was to show the importance of the bridge and the tunnel as critical infrastructures to the City of Detroit as well as to Canada.

In terms of what we are doing to ensure safe crossings, to facilitate those crossings, we are working with Canadian counterparts, with customs and immigration's enforcement to ensure that the security for those infrastructures is maintained.

If the homeland security national threat level does increase, we have instituted mechanisms called core response mechanisms for each department, and primarily for the police department to

janvier de l'an prochain. C'est un cours de quatre jours et demi qui se donnera à Anniston, en Alabama. C'est entièrement gratuit, c'est le gouvernement fédéral qui en acquitte les frais, et à l'heure actuelle deux des organismes de premiers intervenants de Windsor ont accepté d'y participer avec nous et nous nous en réjouissons. Nous ne cessons d'évaluer et de mettre à jour nos besoins en sécurité, énoncés dans notre stratégie et notre plan d'action de sécurité du territoire.

Voyons quels sont nos plans pour l'avenir. Dans l'avenir, Detroit insistera davantage sur l'amélioration de la ville et, à terme, la capacité de la région de rassembler, d'analyser et de diffuser du renseignement relié au terrorisme et d'autres renseignements pertinents. La ville de Detroit et le Wayne County collaborent pour fusionner et classer en ordre de priorité leurs buts et objectifs en vue d'unifier leur démarche de satisfaction des besoins de la ville et du comté.

Nous continuerons de nous réunir à intervalles réguliers dans le but de simplifier le mécanisme de prise de décisions de la Ville de Detroit et du Wayne County. La ville de Detroit s'emploie également à créer un système intégré de collecte, d'analyse et de diffusion de l'information qui servira de base à un effort multidisciplinaire de prévention contre les menaces terroristes et autres événements critiques. Nous mettons sur pied un centre de gestion stratégique qui aura notamment pour mission de suivre les efforts de sécurité du territoire dans la ville de Detroit ainsi que dans la région.

Le volet le plus important de notre effort de sécurité est de mobiliser les résidents et les associations locales à nos mécanismes de préparation en cas d'urgence. Le bureau de Detroit de la sécurité du territoire a lancé plusieurs programmes de mobilisation citoyenne. À l'heure actuelle, quatre équipes citoyennes d'intervention d'urgence ont suivi ou suivent une formation dans la ville.

Le président : Monsieur Slater, pardonnez-moi de vous interrompre. L'information que nous recherchons aujourd'hui porte sur le passage de la rivière et la façon de l'accélérer. Il est évident que vous avez un programme complet de sécurité du territoire, et je m'en réjouis, mais je vous inviterais à limiter votre témoignage aux efforts concernant la traversée du pont, du tunnel ou de tout autre ouvrage à l'étude. Je vous en serais reconnaissant.

M. Slater : Bien sûr. Je voulais seulement montrer par là l'importance du pont et du tunnel comme ouvrage essentiel pour la ville de Detroit et pour le Canada.

Pour ce qui est de ce que nous faisons pour assurer un passage sûr, pour faciliter le passage, nous travaillons avec nos homologues canadiens, avec les services des douanes et de l'immigration pour garantir la sécurité de ces ouvrages.

Si le degré de menace pour la sécurité nationale est relevé, nous avons des mécanismes d'intervention essentiels dans chaque service, notamment chez la police, pour intervenir sur

respond to the bridge and provide that extra security that is needed to the inspectors, again to facilitate getting traffic across the bridge efficiently while protecting the security of the country.

Mr. Kirk Steudle, Chief Deputy Director, Michigan Department of Transportation: Thank you very much for the opportunity to speak with you this morning. As you heard from Mr. Slater, we are involved with a lot of coordination efforts, many of which he has covered and I do not plan to cover again.

I would like to talk about the fact that the border is the lifeblood between our two countries. I know this group clearly understands that Michigan and Ontario's economies and, I believe, the U.S. and Canadian economies are really tied to the border crossing. I look at it as larger than the two crossings in Detroit; it also includes the crossing between Port Huron and Sarnia and the two Sault Ste. Maries, those being critical crossings as well, especially from a redundancy standpoint.

As you know, much of the trade that crosses the Ambassador Bridge and the Blue Water Bridge ends up in 26 other states on the U.S. side and in Canada. Hence, it is hugely important for us to make sure that that continues very effectively. Our state transportation commission recently passed a border policy aimed at addressing security objectives. It involves upgrading facilities to provide an appropriate level of redundancy among the crossings and provides options in increased economic security to help to ensure the flow of goods and people across the border. It also provides for the expansion of infrastructure to meet security needs as well as future commercial growth.

Those two go hand in hand, and the state transportation commission clearly recognized that border processing and infrastructure have to go hand in hand. You cannot do one without the other.

The commission also directed us in a policy to work cooperatively with other agencies to improve the border inspection processes, facilitate the movement of low-risk passengers, of cargo, provide adequate inspection staff and the use of technology to reduce border time crossings and enhance security.

That follows out of a transportation summit we had last December in Michigan, with 500 participants. One of the issues was commerce and trade focused primarily at the U.S.-Canadian border and how enable that to move faster. We termed it safe mobility. Many times, the missions of the Michigan Department of Transportation and border protection agencies clash. The transportation folks would like to move people as fast as possible, and the border protection needs to stop everybody to talk with them as fast as possible.

Hence, we have established the Ontario-Michigan Border Working Group, which has representatives from the Michigan Department of the Transportation, the Federal Highway Administration, both its Michigan division and its Washington

le pont et fournir des renforts aux inspecteurs de manière à faciliter la circulation sur le pont tout en protégeant la sécurité du pays.

M. Kirk Steudle, directeur en chef adjoint, ministère des Transports du Michigan : Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée de m'entretenir avec vous ce matin. Comme M. Slater vient de vous le dire, nous faisons un gros effort de coordination dans les domaines qu'il a abordés et que je ne répéterai pas.

Rappelons d'abord que la frontière est la voie de communication vitale pour nos deux pays. Ce n'est pas à vous que j'ai besoin d'expliquer que les économies du Michigan et de l'Ontario, voire des États-Unis et du Canada, sont tributaires du poste frontalier. Pour moi, cela ne désigne pas seulement les deux points de passage de Detroit mais aussi ceux de Port Huron et de Sarnia et les deux de Sault Ste Marie, qui sont aussi essentiels, surtout par souci de redondance.

Comme vous le savez, une grande partie des marchandises qui empruntent le pont Ambassador et le pont Blue Water aboutit dans 26 autres États du côté américain et au Canada. Il est donc d'une importance colossale pour nous de nous assurer que le trafic se poursuit de façon efficace. La commission des transports de l'État vient d'adopter une politique relative à la frontière destinée à garantir la sécurité. Elle prévoit la mise à niveau des installations pour offrir un degré approprié de redondance entre les points de passage ainsi que des mesures de resserrement de la sécurité économique destinées à garantir le mouvement des produits et des personnes de part et d'autre. Elle prévoit également l'expansion des infrastructures pour répondre aux besoins de sécurité ainsi que la croissance future du commerce.

Les deux vont de pair et la commission des transports de l'État a clairement reconnu que les formalités frontalières et les infrastructures doivent aller de pair. L'un ne va pas sans l'autre.

La commission nous a également enjoint de collaborer avec les autres organismes pour améliorer les méthodes d'expansion à la frontière, faciliter le mouvement des voyageurs à faible risque, des marchandises, fournir un nombre suffisant d'inspecteurs et recourir à la technologie pour raccourcir le temps du passage et améliorer la sécurité.

Ce qui précède découle d'un sommet sur le transport tenu en décembre au Michigan qui rassemblait 500 participants. Une des questions à l'étude était le commerce intérieur et le commerce extérieur, avec une insistance particulière sur la frontière canado-américaine et les moyens d'accélérer les échanges. C'est ce que nous avons appelé « la mobilité sûre ». Il arrive souvent que la vocation du département des Transports du Michigan aille à l'encontre de celle des agences de protection frontalière. Les responsables des transports voudraient que le trafic soit le plus rapide possible et les responsables de la protection voudraient stopper tout le monde pour leur parler le plus possible.

C'est pourquoi nous avons créé le Groupe de travail frontalier Ontario-Michigan, qui compte des représentants du département des Transports du Michigan, de la Federal Highway Administration, section Michigan et section Washington, du

office, the Ontario Ministry of Transportation, Transport Canada, and the border processing agencies from both sides. That group meets about every six weeks or eight weeks, as needed. That group has identified its vision and objectives for the short and long terms. They envisage a border between Michigan and Ontario that develops and preserves its open character, while protecting our communities, pretty much safe mobility. How do we move people? How do we get back to a border that operated before September 11? How do we enable that?

The group has identified some short- and long-term objectives as well as some goals and projects. Realizing the long-term one is more in the form of the binational partnership, an additional crossing somewhere, which is moving ahead. I believe Mr. McCuaig will talk a little bit about where we are in the process.

On the U.S. side, we are almost ready to hire our consultant. In fact, we will sign the contract at the beginning of January, to start the environmental assessment work on the U.S. side for that crossing, evaluating the alternatives. So, we are on track on the long-term schedule.

On the short-term side, we have said that we cannot wait until 2010 or 2013, do nothing before then, so what can we do now with the infrastructure that we have? How can we make it more efficient? We have identified a couple of things in that regard.

The first was the promotion of the FAST and NEXUS programs, which enables us to identify and process quickly low-risk passengers on the NEXUS side and commercial carriers on the FAST side, allow them extra room to be able to get past the queues that are backed up and move them through faster. This group also identified the fact that we should promote that more. We have got this in place, but we need to get it out to the people and get them signed up.

The second one was intelligent transportation system — ITS — enhancements, notifying citizens on both sides of the border as to what exactly is happening from a traffic management standpoint. What are their best options? How can they get around? When they get off the tunnel, how do they move? We are talking about managing that through our ITS or our transportation maintenance management centre in downtown Detroit.

A third critical piece is the expansion of the American plaza at the Ambassador Bridge. We are in phase four of that five-phase project. The final phase begins in 2006, just after all our worldwide guests come to the big football game in January. A lot of the difficult connections to get onto the interstate, I-96 and I-75, will be eliminated. The investment in the plaza is estimated at a \$170 million. The project includes moving the border processing booths off the plaza and providing longer space and greater capacity within the inspection areas themselves, so that we can handle trucks more easily. Then, as importantly, the trucks will be routed directly onto the freeway, thereby eliminating some of the traffic backups that occur when people are snaking around the plaza, as is currently the case. Those significant short-term projects will help alleviate some of those problems. The plaza redesign is also designed for the future.

ministère des Transports de l'Ontario, de Transports Canada et des agences frontalières des deux pays. Le groupe se réunit toutes les six ou huit semaines environ, au besoin. Le groupe a défini sa vision et ses objectifs à court et à long terme. Il entrevoit entre le Michigan et l'Ontario une frontière toujours et davantage marquée par son ouverture tout en protégeant les populations grâce à une mobilité sûre. Comment fait-on passer les gens? Comment revenir à la frontière telle qu'elle existait avant le 11 septembre? Comment pouvons-nous y parvenir?

Le groupe s'est fixé des objectifs à court et à long terme et s'est donné des buts et des projets. À long terme, il s'agit plutôt de partenariat binational, d'ouvrir un point de passage supplémentaire quelque part, ce qui est en train de progresser. M. McCuaig, je crois, vous dira où nous en sommes.

La partie américaine est presque prête à retenir les services de son consultant. De fait, le marché sera signé début janvier et l'on entreprendra le travail d'évaluation environnementale du côté américain de l'ouvrage en évaluant les options. Nous sommes donc dans les temps en ce qui concerne le calendrier à long terme.

À court terme, nous avons dit que nous ne pouvons pas attendre jusqu'en 2010 ou 2013, nous croiser les bras. Que peut-on donc faire aujourd'hui avec les infrastructures que nous avons? Comment pouvons-nous les rendre plus efficaces? Nous avons songé à deux ou trois choses.

La première est la promotion des programmes EXPRES et NEXUS, qui nous permettent de repérer et de faire passer rapidement le voyageur à faible risque sous NEXUS et les transporteurs commerciaux sous EXPRES, en leur réservant de l'espace supplémentaire leur permettant de couper la file. Le groupe nous a demandé de promouvoir davantage ces programmes. Ils sont en place, mais il faut les faire connaître aux gens pour qu'ils s'inscrivent.

L'autre, ce sont les systèmes intelligents de transport (STI), pour informer les citoyens de part et d'autre de la frontière de la situation en matière de gestion de la circulation. Quels sont leurs meilleurs choix? Comment peuvent-ils se déplacer? Quand ils sortent du tunnel, où vont-ils? Nous envisageons de gérer cela au moyen de nos STI ou de notre centre de gestion et de maintenance des transports du centre-ville de Detroit.

Le troisième élément essentiel est l'agrandissement de l'esplanade côté américain du pont Ambassador. Nous en sommes à la quatrième phase d'un projet qui en compte cinq. La dernière commencera en 2006, immédiatement après que nos invités venus de partout au monde auront assisté au grand match de football de janvier. On éliminera un grand nombre de bretelles d'accès malcommodes aux autoroutes I-96 et I-75. On estime à 170 millions de dollars les investissements à l'esplanade côté américain. Les travaux comprendront le retrait des guérites et l'agrandissement des zones d'inspection pour faciliter le passage des camions. Chose tout aussi importante, ceux-ci emprunteront alors directement l'autoroute, ce qui permettra d'éliminer une partie des bouchons qui se créent lorsque les véhicules serpentent autour de l'esplanade, comme c'est actuellement le cas. Ces travaux majeurs à court terme contribueront à atténuer une partie des problèmes. Il est aussi prévu de reconfigurer l'esplanade.

If the alternative of an additional span at the plaza came forward, the plaza would be able to accommodate that. We would not be moving into an additional reconstruction of the plaza again. That is "if." It is one of the five alternatives; the alternative could be something else. However, if that alternative does present itself, the plaza would be expanded large enough to be able to handle that capacity.

Again, thank you for being here. I welcome your questions.

Mr. Bruce McCuaig, Assistant Deputy Minister, Ontario Ministry of Transportation: It is a pleasure to be here this morning. I have a written presentation, which I will not go through in detail. It is there for you as a resource, if you are looking for facts and figures and information. I am also pleased to say that the document represents not just the work of the Province of Ontario, but it represents the work of Canada, the Michigan Department of Transportation and the U.S. Federal Highway Administration on the development of a long-term strategy for the bi-national area in the Windsor-Detroit gateway.

I should like to emphasize five key messages or points for your consideration. They are as follows: First, Ontario acknowledges that action is necessary in the Windsor-Detroit area. Second, we need to work on both sides of the border towards a shared vision of how we manage this area. Third, we need to address both border infrastructure and border process issues. Fourth, we need to take a systems view towards how we address the problem at the gateway. And fifth, we need to balance the national and provincial objectives in terms of moving commerce and people through the gateway with the legitimate local concerns in terms of the impact of hosting an international gateway here in the Windsor-Detroit community.

Very briefly on the first point, we do not question that action is required. Windsor is our busiest border crossing, with our largest trading partner, and it is critical to the success of our national, provincial and local economies. All parties agree that the status quo is not acceptable, and our challenge is to find a path forward that addresses the need for action in the short, medium and long terms.

On the second point, the economies of southwestern Ontario and southeastern Michigan are closely integrated. We need to find a solution for the binational region, and not plan for our side of the border and have the Americans plan for their side of the border. We are talking in our view about a single economic region, and we need to make sure that our processes as well are a single integrated process. We are talking about a system that needs to be seamless for the economy and for our citizens.

Third, we cannot solve our problems simply by building more infrastructure or by providing better business processes at the border crossings themselves. Both of these are important in their own right, but both rely on the other in terms of finding an effective solution for the future. An example of this is building more roads without addressing some of the border process issues.

Si le projet d'une travée supplémentaire se réalise, il y aura assez d'espace sur l'esplanade. Il ne serait pas nécessaire de reconstruire l'esplanade. Je dis bien « si ». C'est une des cinq possibilités; il pourrait y en avoir une autre. Si ce choix est retenu, l'esplanade serait assez grande pour répondre aux besoins.

Je vous remercie encore une fois d'être venus. Je serai heureux de répondre à vos questions.

M. Bruce McCuaig, sous-ministre adjoint, ministère des Transports de l'Ontario : C'est un plaisir pour moi d'être ici ce matin. J'ai un texte, que je ne lirai pas en totalité. C'est plutôt un document de référence pour vous où vous trouverez de l'information et des chiffres. Je signale avec plaisir qu'il ne représente pas seulement le travail de l'Ontario mais aussi du Canada, du département des Transports du Michigan ainsi que de la U.S. Federal Highway Administration en faveur d'une stratégie à long terme pour la zone binationale du point de passage Windsor-Detroit.

J'aimerais insister sur cinq grands messages. Premièrement, l'Ontario reconnaît que des mesures sont nécessaires dans la zone Windsor-Detroit. Deuxièmement, il faut travailler de part et d'autre de la frontière en vue d'esquisser une vision commune de la façon de gérer la zone. Troisièmement, il faut régler tant les problèmes d'infrastructure que de partage à la frontière. Quatrièmement, il faut adopter une perspective systémique sur la manière de régler les problèmes au point de passage. Cinquièmement, il faut équilibrer les objectifs nationaux et provinciaux des mouvements de marchandises et de voyageurs au point de passage, d'une part, et les préoccupations locales légitimes que suscite la présence d'un point de passage international dans l'agglomération Windsor-Detroit.

Très rapidement, en ce qui concerne le premier point, nous ne contestons pas qu'il faut agir. Windsor est notre passage frontalier le plus occupé avec notre plus grand partenaire commercial, et il est essentiel à la prospérité de nos économies nationales, provinciales et locales. Toutes les parties conviennent que le statu quo est inacceptable et qu'il nous appartient de trouver le moyen d'agir à court, moyen et long terme.

Quant au deuxième point, les économies du sud-ouest de l'Ontario et du sud-est du Michigan sont imbriquées. Il faut trouver une solution pour la région binationale au lieu de faire des plans de notre côté tandis que les Américains en font du leur. Pour nous, il s'agit d'une région économique d'un seul tenant et il faut nous assurer que nos méthodes sont elles aussi intégrées. Il nous faut un système qui forme un tout pour notre économie et nos citoyens.

Troisièmement, on ne peut régler nos problèmes en se contentant de bâtir plus d'installations ou d'améliorer les mécanismes commerciaux aux passages eux-mêmes. Les deux sont importants en soi, mais les deux dépendent de l'autre si l'on veut trouver une solution efficace pour l'avenir. Un exemple serait de construire plus de routes sans régler une partie des problèmes

Without having the capacity and border process, essentially we will be building expensive infrastructure that will be used for storage of vehicles as we wait for vehicles to move through the border process experience.

Some of the recent impacts of building four additional inspection booths on the American plaza showed the dramatic impact that having better processes, the right resources at the border crossing, can have in terms of a more efficient and effective border crossing.

Fourth, we cannot deal with a single crossing like the Ambassador Bridge. We cannot even deal with the two crossings here in the Windsor community. We also have to think about the Sarnia crossing and how the various crossings act as a system together, and think about as well other elements of the network including the rail tunnels and the ferry crossings. Hence, we need to think about a larger region and to think about this from a system perspective.

Fifth, we know that our solutions must address the broad national and provincial objectives to keep traffic and commerce moving, but we must also be aware of the impacts on the host community and the local environment. We recognize that there are going to be some difficult decisions as we move forward with new infrastructure through this region. The processes that we have in place we believe can identify the social, economic and environmental costs and benefits and find the right solution after weighing those different factors.

We believe that the province is taking decisive steps forward to address the issues of the Windsor-Detroit gateway. We are working with our partners in the binational planning process. Let me draw your attention to three of the slides in this package.

The first slide I would point to is slide 6, which basically outlines the mandate for the binational study, and we are looking at developing a 30-year transportation strategy for the region. This would be completed outside the formal environmental assessment process in any one jurisdiction, but it would be a single one that addresses all the requirements of the Ontario Environmental Assessment Act. It would deal with the Canadian Environmental Assessment Act as well as the U.S. National Environmental Protection legislation. In developing this strategy, we would look at border process issues. We would look at how we can optimize the existing transportation system, deal with demand management techniques and develop new or expanded international crossings in the gateway.

The next slide I would draw your attention to is slide 14, which identifies the five key corridors that the work to date has identified for further consideration for an expanded or new border crossing. You will see that option 3 on this image looks at the twinning of the existing Ambassador Bridge. Option 4 involved the CP rail corridor. Option 2 looks at a new bridge location downstream from the existing Ambassador Bridge, and Options 1 and 5 look at alternative locations for a new crossing. These alternatives will be reviewed in an open public forum as we go forward to determine which provides the best solutions to some of our problems in the area.

des formalités frontalières. Faute de capacité et de formalité adéquates, ces nouvelles routes coûteuses ne serviront qu'à être de garage pour les véhicules qui attendent de passer.

La construction récente de quatre nouvelles guérites d'inspection à l'esplanade américaine montre de façon spectaculaire combien le passage peut être plus rapide et plus efficace quand on a de meilleures formalités et les ressources qu'il faut.

Quatrièmement, on ne peut se contenter du pont Ambassador, ni même des deux passages qui sont ici à Windsor. Il faut songer à Sarnia et à l'interconnexion entre chaque passage ainsi que les autres éléments du réseau que sont le chemin de fer et les traversiers. Il faut donc considérer la région dans son ensemble et adopter une vision systémique.

Cinquièmement, nous savons que nos solutions doivent répondre aux grands objectifs nationaux et provinciaux que sont le mouvement des véhicules et des marchandises, mais il faut aussi tenir compte de la population et de l'environnement locaux. Nous savons qu'il faudra prendre des décisions difficiles au sujet des nouvelles infrastructures. Nous pensons que les mécanismes que nous avons mis en place sauront établir les coûts et avantages sociaux, économiques et environnementaux permettant de trouver la solution qui tiendra compte de tous ces facteurs.

Nous sommes convaincus que la province prend des mesures décisives pour régler les problèmes du point de passage Windsor-Detroit. Nous collaborons avec nos partenaires de la cellule binationale. Je signale à votre attention trois acétates de l'exposé.

Je vais commencer par l'acétate 6 qui énonce le mandat de l'étude binationale, qui est d'élaborer une stratégie des transports pour les 30 prochaines années dans la région. Elle est censée se faire à l'extérieur du processus officiel d'évaluation environnementale de l'un ou l'autre pays, mais il n'y en aurait qu'une et elle répondrait à toutes les exigences de la Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario. Elle respecterait également la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et la législation américaine de protection de l'environnement. L'élaboration de la stratégie prendra en compte les problèmes des formalités transfrontalières. Nous chercherons des moyens d'optimiser l'actuel système des transports, d'employer des techniques de gestion de la demande ainsi que de créer ou d'agrandir les points de passages internationaux.

Je parlerai maintenant de l'acétate 14 où il est question des cinq principaux couloirs repérés à ce jour pour être agrandis afin d'y construire un nouveau passage. Vous constaterez que l'option 3 illustrée ici ressemble au jumelage de l'actuel pont Ambassador. L'option 4 touche le couloir ferroviaire du CP. L'option 2 envisage un nouveau pont en aval du pont Ambassador tandis que les options 1 et 5 examinent des lieux possibles pour la construction des nouveaux passages. Ces options seront débattues en séances publiques pour aboutir à la meilleure solution qui soit.

The last slide I will speak to is slide 19, and it is the process that we are actually following. We have received approval in the Ontario environmental process for the terms of reference, and as my colleague mentioned a few moments ago both Michigan and Ontario are in the final stages of retaining the consultant team that will help us take us through the environmental assessment process. We are anticipating that we would have an approval of the preferred alternative by the end of 2007, go forward with design, engineering and land acquisition, leading towards construction and opening in the first half of the next decade. Those are essentially the timeframes that we are looking at now.

We also recognize as a province though that we need to take some actions in the short term and medium term to carry through on some of the commitments that have been made by the federal and provincial governments. We have come to an agreement with the City of Windsor on a variety of phase-one improvements that were announced earlier this year. Work is under way on five or six different initiatives designed to make some improvements to how the transportation system operates in the Windsor community, to lay the foundation for how we can move forward.

We are also working with Canada and Windsor in terms of discussing a possible phase-two agreement, again starting to build the foundation of how we can build the gateway for the future and working with all levels of government to find a package of initiatives that achieve the objectives and principles that were laid out in a memorandum of understanding that was signed earlier this year.

I would be happy to take your questions.

Senator Banks: Thank you all for being here and for your opening statements. I would like to address my first statement to Mr. Slater.

We have been looking, Mr. Slater, at a lot of the questions that you have addressed, and you are particularly well suited to answer some of them because we have found in each city that we have visited across Canada that the connections that used to be absent in the main between the respective first responding agencies are being fixed. The capacity for interoperability, particularly with respect to communications, is being improved. They are not fixed yet, they are not completely eliminated yet or completely improved yet, but they are getting there.

Needless to say, in the border cities, of which we have a few in this country, but none more important than this one, matters are exacerbated because of different orders of government in the respective countries and the fact that there are two countries. As Mr. Steudle said, this is really in respect of a catastrophic event of whatever source; a community has to be treated as a community.

I would appreciate if you would spend a couple of minutes telling us about the interoperability across the river with respect to a catastrophic event of some kind. Can we help you? Can you help us, and what would be the impediments to the first responders in any event zipping across the river by some means, if that is an appropriate word, to assist on the other side? Also, with respect to normal everyday stuff, are we getting to the cooperation that we need to have in communities like this?

Je parlerai enfin de l'acétate 19, qui illustre la démarche que nous suivons actuellement. Les autorités environnementales ontariennes ont approuvé notre mandat et, comme mon collègue l'a dit il y a quelques instants, le Michigan et l'Ontario terminent les préparatifs de recrutement des consultants qui nous aideront à réaliser l'évaluation environnementale. Nous prévoyons que la solution retenue sera approuvée fin 2007. Nous procéderons alors à la conception, à l'ingénierie, à l'acquisition des terrains, à la construction, l'ouverture se faisant dans la première moitié de la prochaine décennie. Ce sont les horizons qui sont les nôtres actuellement.

La province sait également qu'elle doit prendre des mesures à court et à moyen terme pour remplir les engagements pris par les autorités fédérales et provinciales. Nous avons passé une entente avec la ville de Windsor sur un ensemble d'améliorations de la phase un annoncée cette année. On travaille actuellement à cinq ou six initiatives d'amélioration du réseau des transports dans la région de Windsor qui jetteront les bases de travaux ultérieurs.

Nous discutons aussi avec le Canada et Windsor concernant un éventuel accord pour la phase deux, encore une fois pour commencer à construire les fondations de l'avenir en travaillant avec tous les paliers de gouvernement pour dégager un ensemble d'initiatives qui nous permettront d'atteindre les objectifs et les principes exposés dans un protocole d'entente signé au début de l'année.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Banks : Merci d'être venus et merci pour vos exposés liminaires. J'aimerais tout d'abord m'adresser à M. Slater.

Monsieur Slater, nous nous sommes penchés sur plusieurs des questions que vous avez abordées, et vous êtes bien placé pour répondre à certaines d'entre elles puisque nous avons constaté dans toutes les villes du Canada que nous avons visitées qu'on a remédié à l'absence de liens entre les divers organismes de première intervention. La capacité d'interopérabilité, notamment en matière de communications, progresse. Les problèmes ne sont pas complètement éliminés, tout n'est pas encore réglé, mais on progresse.

Il va sans dire que dans les villes frontalières, et nous en avons quelques-unes dans ce pays, celle-ci étant la plus importante de toutes, les problèmes sont exacerbés du fait qu'il y a deux pays avec des paliers de gouvernement divers dans chacun d'eux. Comme l'a dit M. Steudle, on parle d'événement catastrophique pour une raison ou une autre; il faut qu'une communauté soit traitée comme une communauté.

Je voudrais vous demander de nous parler en quelques minutes de l'interopérabilité des deux côtés de la rivière en cas de catastrophe. Pouvons-nous vous aider? Pouvez-vous nous aider, et quels seraient les obstacles qui pourraient empêcher le personnel de première intervention de filer de l'autre côté de la rivière, si je peux m'exprimer ainsi, pour apporter de l'aide? Et au niveau du quotidien, avons-nous la coopération nécessaire dans des collectivités comme celle-ci?

Mr. Slater: As to the cooperation, short term, yes, we are getting a lot of cooperation. I mentioned the cross-border contingency committee that I formed. This committee is made up of individuals from both the Canadian side and the U.S. side. We are developing a cross-border contingency plan that looks at how we would coordinate our resources, exchange resources, move from one side of the border to the other if there were a significant incident, especially an incident that compromised either the bridge or the tunnel.

As you well know, there are a number of nurses who commute from Windsor to the Detroit side, to work at the Detroit Medical Center. The medical services would be severely impacted if we could not get those personnel across the border.

As far as communications currently, I talked about the link that is established with the current communication system. The current system in Detroit is inadequate. It is for that reason that we are going to the new 800-megahertz system. I bought two portable units, which will allow disparate radio systems to be connected and talk to each other. When I tested those units out, I asked members of the Windsor fire and police departments to bring their radios, to make sure those radios also work with this system, and as it turns out they do. Hence, in the planning we are now doing in respect of communications, training and coordination of resources, we are including our Canadian counterparts.

Senator Banks: That is very good and very hopeful.

My second question is along the same lines; it relates to turf wars. On our side of the border, we have seen some movement in respect of breaking down barriers to better cooperation and active cooperation, particularly with respect to exchange of information, not the ability to exchange information that you were just talking about, but the willingness to exchange information. Are you happy with the way that is going? Are you experiencing red-tape problems, particularly with respect to getting back and forth across the river, that are frustrating you?

Mr. Slater: In the last few years, I have seen a significant improvement in information sharing across the river. In the first cross-border contingency meeting, the Windsor Fire Department raised the concern of their haz-mat unit having some difficulty coming across through the inspection process, if they had to respond to an incident in another part of Canada. In many cases, it is easier to get from Windsor to other parts of Canada through the U.S. side than it is on the Canadian side, and there were some difficulties in getting the rigs, the personnel along with the supplies, through the inspection process. Mr. Kevin Weeks, the director of ICE on the Detroit side, was brought into the picture and worked out this issue. That problem does not exist any longer, at least to my knowledge. So that is an example of how we are working together to address some of those issues. As they are presented to us, we sit down with the appropriate people and try to work those issues out.

The Chairman: Could you advise us what ICE is, please, sir?

M. Slater : Pour ce qui est de la coopération, à court terme, oui, nous avons beaucoup de coopération. J'ai parlé du comité d'intervention d'urgence transfrontalière que j'ai formé. Il est composé de Canadiens et d'Américains. Nous élaborons un plan d'urgence transfrontalier pour coordonner nos ressources, les échanger, passer d'un côté à l'autre en cas d'événement grave, en particulier un incident qui menacerait le pont ou le tunnel.

Comme vous le savez, de nombreux infirmiers et infirmières font la navette entre Windsor et Detroit pour aller travailler au Detroit Medical Center. Ces services médicaux seraient durement pénalisés si le personnel ne pouvait pas franchir la frontière.

Pour ce qui est des communications actuellement, j'ai parlé du lien dans le cadre du système de communications actuel. Le système actuel à Detroit laisse à désirer. C'est pour cela que nous passons au nouveau système à 800 mégahertz. J'ai acheté deux unités portatives qui nous permettront de relier des systèmes de radio disparates pour qu'ils communiquent entre eux. Quand j'ai fait l'essai de ces unités, j'ai demandé aux représentants des services d'incendie et de police de Windsor de prendre leurs radios et de vérifier qu'elles fonctionnaient bien avec ce système, et c'est le cas. Par conséquent, dans notre planification des communications, de la formation et de la coordination des ressources, nous intégrons nos homologues canadiens.

Le sénateur Banks : C'est excellent et encourageant.

Ma deuxième question va dans le même sens; elle concerne les guerres de territoire. De notre côté de la frontière, nous avons fait des efforts pour faire tomber les obstacles et améliorer la coopération, notamment sur le plan de l'échange d'information, pas la capacité d'échanger les informations dont vous parliez il y a un instant, mais la volonté d'échanger des informations. Êtes-vous satisfait de la situation? Avez-vous des problèmes de bureaucratie, notamment pour passer d'un côté à l'autre de la rivière, qui vous agacent?

M. Slater : Ces dernières années, l'échange d'information d'une rive à l'autre s'est bien amélioré. Lors de la première réunion d'intervention d'urgence transfrontalière, le service d'incendie de Windsor a dit que son unité chargée des marchandises dangereuses avait de la difficulté avec la procédure d'inspection s'il devait répondre à un incident dans une autre région du Canada. Bien souvent, il est plus facile d'aller de Windsor à d'autres endroits au Canada, en passant par les États-Unis qu'en passant par le Canada, et ils ont eu des problèmes à faire passer leur matériel et leur personnel au poste d'inspection. M. Kevin Weeks, le directeur de l'ICE du côté de Detroit, a été chargé de régler le problème. À ma connaissance, ce problème a disparu. C'est un exemple de la collaboration que nous avons sur ces problèmes. Quand on nous en soumet un, nous en discutons avec les personnes compétentes pour essayer de le régler.

Le président : Pourriez-vous dire ce que c'est que ce ICE, s'il vous plaît?

Mr. Slater: ICE is Immigrations and Customs Enforcement. That is a new name, since immigration went up out of the Department of Homeland Security. The name has changed about four or five times now.

The Chairman: I would ask the panel to not use acronyms or initials. Assume that we do not know what any of them mean. Please give us the full name, which will help the record a great deal.

Senator Cordy: Thank you for attending here this morning. You all spoke about the cooperation that is needed between Windsor and Detroit, and certainly cooperation between the two countries. Mr. Slater, you talked about co-dependency, and that is an excellent term, because we need one another.

Mr. Slater, you spoke about the radio system, and in answering Senator Banks' question you spoke about communication between people working on the bridge. When you were talking about a radio system, I assumed you meant a frequency for emergencies. Do you have both, or do you have a radio station for emergencies? Is that what you meant when you were speaking to us?

Mr. Slater: The current portable system that we have in place is for emergencies. However, the new 800-megahertz system that will be in place by March of next year is both for day-to-day traffic as well as emergencies, and I know that representatives from Canada have been attending the meetings of 800-megahertz committees to determine how to link the systems together.

Senator Cordy: So currently we cannot be linked, but that is something that you are working on?

Mr. Slater: Currently, we have the ability to communicate across the border using the portable system, but only in an emergency situation. There has been an exchange of radios between the Windsor and Detroit fire departments, but again that is for emergency situations. It is not used on a day-to-day basis for day-to-day operations.

Senator Cordy: You also spoke about bridge and tunnel exercises. Could you tell us exactly what those exercises are? Who is involved, and what exactly do you do?

Mr. Slater: Once a year, Detroit first responders, police, fire, EMS and others, schedules a date with Windsor first responders, same departments, and develop a scenario of an incident that could occur in the tunnel or on the bridge. It is always scheduled on Sunday morning, when there is less traffic. The tunnel or the bridge is shut down, and we conduct the exercise. It could be a chemical spill; it might be an explosion. It is whatever scenario the committee decides they want to test.

Fire departments and police departments respond as they would in such an incident. We make a determination of where our weaknesses are, and we try to resolve those weaknesses the next time around. Again, this is done on an annual basis. The last Ambassador Bridge exercise involved the U.S. federal government, the U.S. Coast Guard and the Canadian federal government.

M. Slater : ICE, c'est l'abréviation pour Immigrations and Customs Enforcement. C'est un nouveau nom depuis que l'immigration relève du département de la Sécurité intérieure. Le nom a déjà changé quatre ou cinq fois.

Le président : Je prierais les témoins de ne pas utiliser d'acronymes ou d'initiales. Partez du principe que nous ne savons pas ce que cela signifie. Donnez-nous le nom complet, ce sera très utile pour le compte rendu.

Le sénateur Cordy : Merci d'être venus ce matin. Vous avez tous parlé de la nécessité d'une coopération entre Windsor et Detroit et entre les deux pays. Monsieur Slater, vous avez parlé de co-dépendance, et c'est un excellent terme car nous avons besoin l'un de l'autre.

Monsieur Slater, vous avez parlé du système radio et en réponse à une question du sénateur Banks, vous avez parlé de la communication entre les personnes qui travaillent sur le pont. Quand vous parliez de système radio, j'imagine que vous vouliez parler d'une fréquence d'urgence. Avez-vous les deux, ou avez-vous une station radio pour les urgences? C'est de cela que vous vouliez parler?

M. Slater : Le système portatif que nous avons est prévu pour les urgences. Toutefois, le nouveau système à 800 mégahertz qui sera opérationnel à partir de mars prochain fonctionnera aussi bien pour la circulation quotidienne que pour les urgences, et je sais que des représentants du Canada ont participé aux réunions des comités sur ce système à 800 mégahertz pour assurer la liaison entre les deux systèmes.

Le sénateur Cordy : Donc, pour l'instant, nous n'avons pas de liaison mais vous y travaillez?

M. Slater : Actuellement, nous pouvons communiquer d'un côté à l'autre de la frontière avec le système portatif, mais seulement en cas d'urgence. Il y a eu un échange de radios entre les services d'incendie de Windsor et de Detroit, mais là encore uniquement pour les cas d'urgence. Le système ne fonctionne pas pour les activités de routine quotidiennes.

Le sénateur Cordy : Vous avez aussi parlé d'exercices sur le pont et dans le tunnel. En quoi consistent-ils exactement? Qui y participe, et que faites-vous exactement?

M. Slater : Une fois par an, les premiers intervenants de Detroit, les services de police, d'incendie, les SMU et autres, choisissent une date avec les intervenants des mêmes services à Windsor et élaborent un scénario d'incident dans le tunnel ou sur le pont. C'est toujours organisé un dimanche matin quand il y a peu de circulation. On ferme le tunnel ou le pont et on fait l'exercice. Il peut s'agir d'un déversement de produits chimiques ou d'une explosion. C'est le comité qui choisit le scénario.

Les services d'incendie et de police réagissent comme ils le feraient dans ce genre de situation. Nous voyons où nous avons des faiblesses et nous essayons de les rectifier pour la fois suivante. Encore une fois, nous faisons cela une fois par an. Lors du dernier exercice sur le pont Ambassador, les participants incluaient le gouvernement fédéral américain, la Garde côtière américaine et le gouvernement fédéral canadien.

Senator Cordy: It involves first responders from both sides of the border.

Mr. Slater: Yes.

Senator Cordy: Mr. Steudle, you spoke about coordination efforts. In the event of an alert on your side, who contacts the border workers? Who is responsible? Is a mechanism in place so that both sides of the border are made aware of what is going on? Is there a system in place to ensure that both sides of the border are made aware of any alerts that may come up?

Mr. Steudle: I would like to follow up on your last question. When those exercises are taking place, they include as well the state government as well, the Michigan State Police are involved with that, and from a communication standpoint there is a high level of communication within the State of Michigan's agencies through the department of transportation's employees, through the Michigan State Police employees. Most of the communication goes between the workers at the bridge, from one plaza to the other plaza, with the border-processing managers that would be there, the infrastructure managers.

Keep in mind that the Ambassador Bridge is privately owned. As a result, there is no state or federal employee at the plaza, only a border-processing agent. So there has to be communication. In the case of this bridge, being privately owned, they had ability to talk from one side of the company to the other side and make that connection loop.

To point to a specific person who picks up the phone in the case of an event, I cannot; however, there is daily communication. There are informal networks vis-à-vis who is doing what on each side, including communicating backups, et cetera. So there is pretty constant communication.

If there is an alert regarding a certain type of vehicle that is coming, again I am speaking for the border protection agencies, to my knowledge that is communicated to both of them through those two organizations. I hope I answered that for you.

Senator Cordy: We heard yesterday from some workers that they are not always notified as often as they should be, and I just wondered if there was a mechanism in place to ensure that both sides were notified.

Mr. Steudle: To workers —

Senator Cordy: To border workers, that if there was an alert on the American side that the Canadians do not necessarily hear about it.

Mr. Steudle: I cannot address what the border-processing agency does internally with notifying, how far down within their organization. I would assume the customs agent is notified, but I cannot confirm in regard to the toll taker, say, because there are a variety of potential threats that come in. Each event has to be evaluated, as to whether it is a threat or not.

Le sénateur Cordy : Il y a des premiers intervenants des deux côtés de la frontière.

M. Slater : Oui.

Le sénateur Cordy : Monsieur Steudle, vous avez parlé des efforts de coordination. En cas d'alerte de votre côté, qui contacte les travailleurs à la frontière? Qui est responsable? Y a-t-il un mécanisme pour prévenir les gens des deux côtés de la frontière de ce qui se passe? Y a-t-il un dispositif pour donner l'alerte des deux côtés?

M. Steudle : J'aimerais revenir sur votre dernière question. Lorsque nous avons ces exercices, il y a aussi la participation du gouvernement de l'État, de la police de l'État du Michigan, et du point de vue des communications il y a un degré important de communication avec les organismes de l'État du Michigan par le biais des employés du département des Transports et de la police de l'État du Michigan. La plupart des communications passent par les travailleurs du pont, d'une place à l'autre, par les gestionnaires de l'infrastructure qui sont sur place.

N'oubliez pas que le pont Ambassadeur est propriété privée. Par conséquent, il n'y a pas d'employé d'État ou fédéral dans cette zone, seulement un agent frontalier. Il faut donc qu'il y ait des communications. Dans le cas du pont, qui est propriété privée, les employés de la compagnie peuvent se parler d'un côté à l'autre et assurer cette liaison.

Je ne peux pas vous dire qui exactement décroche le téléphone en cas d'incident, mais je peux vous dire qu'il y a des communications quotidiennes. Il y a des réseaux officieux entre les personnes qui travaillent des deux côtés, et notamment des procédures de sauvegarde des communications, et cetera. Donc il y a régulièrement des communications.

S'il y a une alerte concernant un certain type de véhicule, et là encore je parle des organismes de protection de la frontière, je crois que ce sont ces deux organisations qui la transmettent. J'espère que cela répond à votre question.

Le sénateur Cordy : Certains travailleurs nous ont dit hier qu'on ne les prévenait pas aussi souvent qu'il le faudrait, et je me demandais s'il y avait un dispositif pour prévenir les gens des deux côtés.

M. Steudle : Les travailleurs...

Le sénateur Cordy : S'il y a une alerte du côté américain, les travailleurs du côté canadien ne sont pas nécessairement informés.

M. Steudle : Je ne sais pas exactement ce que fait l'agence frontalière et je ne connais pas bien l'organisation à terme. J'imagine qu'on prévient l'agent des douanes, mais je ne peux pas vous affirmer qu'on le fait pour l'agent du péage, car il y a toutes sortes de menaces potentielles. Il faut évaluer chaque incident pour savoir s'il s'agit vraiment d'une menace ou non.

It would be unadvisable to turn each report into a Chicken Little event, each time somebody called to report an event when in fact it may not be happening. Hence, I cannot really address the internal communication process within the border processing agency, because I do not have any control over that.

Senator Cordy: I am interested in the FAST and NEXUS programs. Yesterday, we had the opportunity to speak to some truckers who were stopped — and no trucker likes to be stopped; however, it is the name of the game. We asked one of them whether he was involved in the FAST program. He responded, “What’s the use? It is not really going to make it any faster,” because of the lineups and whatever.

Was he, in fact, correct? I think, Mr. Stuedle, you spoke about a need for public relations, to get more people involved in the program. However, if a trucker is making that comment in the hearing range of other truckers, then maybe a better job best be done either on the PR part of it or on the program itself. Is it working?

Mr. Stuedle: I would offer that that gentleman may want to talk to somebody who has one of those, to actually find out what the impacts are. Clearly, there is an infrastructure tied to this as well. A certain amount of space is required for the dedicated area, for them to get out of the queue and get up to the FAST booths. Hence, if the backup is significant, they are still sitting in it; but as they get to processing, they move over, and they do clear faster. Is it ideal? No, but it certainly speeds it up.

If we move to the Sarnia-Port Huron crossing at the Blue Water Bridge where we have got additional capacity, where there is a dedicated lane for the FAST vehicles as they come on to the approach, they have got a dedicated lane all the way across, and that saves significant time. So, again, this really is an example of how border processing and infrastructure are really tied together.

The Chairman: Before I continue with the list, I would like to make a general observation. We are here because we do not think that 2013 is a reasonable time to solve this problem. It is important that we get the background. It is important that we understand how complicated the issue is, and you are the group of officials we thought could help us most with that. What is not coming across to the committee, frankly, is a sense of urgency.

We are not hearing that this is a problem that 2013 is too long for. We have concerns as a committee that neither country can afford to wait until 2013 to resolve this, and we would be very thankful for any information you can provide us that would demonstrate that we are going to see a solution here well before 2013.

In the view of this committee, 2013 is an unacceptable date. So we would like to hear what steps are being taken — and if you could incorporate them into your answers — to move this project forward? Is the leadership there? Is the direction there? If it is not, where should it be coming from? If you could reflect on that as we go forward with the questions from the committee, we would be most grateful.

Il ne faut pas dramatiser chaque incident, à chaque fois que quelqu’un signale quelque chose alors que c’est une fausse alerte. Je ne peux donc pas m’occuper des communications internes à l’organisme responsable du passage à la frontière, car je n’ai pas de contrôle là-dessus.

Le sénateur Cordy : Je m’intéresse aux programmes EXPRES et NEXUS. Hier, nous avons parlé avec des camionneurs qui ont été arrêtés — et les camionneurs n’aiment pas qu’on les bloque, mais c’est la règle du jeu. Nous avons demandé à l’un d’entre eux s’il participait au programme EXPRES. Il a répondu : « À quoi bon? Cela ne nous fait pas gagner de temps », à cause des queues et cetera.

Avait-il raison? Monsieur Stuedle, je crois que vous avez dit qu’il fallait améliorer les relations publiques et avoir plus de personnes dans ce programme. Mais si un camionneur dit une chose pareille alors que d’autres camionneurs sont à côté et peuvent l’entendre, j’imagine qu’il vaudrait mieux améliorer le travail de relations publiques au sujet de ce programme. Est-ce qu’il fonctionne?

M. Stuedle : Ce monsieur devrait peut-être en discuter avec ces gens-là pour savoir exactement ce qui se passe. Il est clair qu’il y a toute une infrastructure dans ce contexte. Il faut de la place pour permettre aux camions de sortir de la file et d’accéder aux cabines du programme EXPRES. S’il y a un embouteillage important, ils restent bloqués; mais quand ils approchent, ils peuvent déboîter et franchir la frontière plus rapidement. Est-ce que c’est idéal? Non, mais c’est quand même plus rapide.

Pour ce qui est du pont Blue Water au passage Sarnia-Port Huron, où nous avons une capacité additionnelle avec une voie réservée pour les véhicules du programme EXPRES, on obtient un gain de temps considérable grâce à cette voie réservée. C’est un bon exemple encore une fois du lien entre le traitement à la frontière et l’infrastructure.

Le président : Avant de poursuivre la liste, j’aimerais faire une remarque d’ordre général. Nous sommes ici parce que nous estimons que 2013 ne constitue pas un délai raisonnable pour résoudre ce problème. Nous voulons avoir le tableau d’ensemble. Il est important que nous puissions comprendre la complexité du problème, et nous pensions que vous seriez les mieux placés pour nous y aider. Mais très franchement, nous n’avons pas l’impression que vous soyez très pressés de régler ce problème.

Personne ne nous dit que ce délai jusqu’à 2013 est trop long. Or, notre comité pense plutôt que nos deux pays ne peuvent pas se permettre d’attendre 2013 pour trouver une solution, et nous aimerions bien que vous nous proposiez quelque chose qui nous permettrait d’arriver à une solution bien avant cette échéance de 2013.

Pour notre comité, 2013, c’est un délai inacceptable. Nous voudrions donc savoir quelles mesures vous prenez pour accélérer les choses, vous pourrez nous le dire dans le cadre de vos réponses. Est-ce qu’il y a un leadership? Est-ce qu’il y a une volonté? Sinon, qui devrait s’en charger? Nous vous serions très reconnaissants si vous pouviez en dire quelques mots dans vos réponses au comité.

Senator Atkins: The chair almost took away my first question, but I refer to page 19 of your presentation, Mr. McCuaig. As I read it, what you are suggesting is that 2013 will mark the start of construction?

Mr. McCuaig: The program that we have under way right now would see construction completed by about that time frame.

Senator Atkins: Completed.

Mr. McCuaig: Yes. Now, of course, a lot of that depends upon decisions being taken throughout this process, what the preferred alternative is in the end, and how complex a construction undertaking it is, but that is what the program is targeting at this point.

Senator Atkins: What are the current bottlenecks in reaching that time frame? Is it the cross-government approvals, the environmental approvals? What is it that prevents this thing from moving forward faster, as our chair is indicating?

Mr. McCuaig: There are a couple of factors to look at. First, we are looking at putting a major piece of infrastructure into a complex urban environment. That, of course, entails a full review of all alternatives — determining what is the best solution and reducing or mitigating the impacts on those urban environments, on the environment in the region. Therefore, there is a significant amount of work to be done with the communities as we evaluate the kinds of alternatives that are contained on that map. That is a by-product of the legislative framework that all levels of government have put in place to look at these kinds of generational decisions.

The time frame that we are looking at here is similar to the time frames that would apply with other major pieces of infrastructure, whether it is a major transit corridor, a major new highway facility or other significant pieces of infrastructure. Yes, it is time-consuming, but we are living in an increasingly complex environment and as such have to respond to the issues that are raised in that process.

We have attempted from an administrative perspective to harmonize and integrate the three pieces of legislation as we go through this process so that, in the end, when we get an approval, it is a single approval from all jurisdictions. We are committed to finding additional administrative ways to streamline the process as we go forward, and I can honestly say that the partnership among the four governments spends a considerable amount of time trying to identify ways of going from step to step as efficiently as possible.

We agree that it takes a long time. I think that is also why the federal and provincial governments are working with the city to look at some short- and medium-term improvements that do not prejudice or prejudge the outcome but make investments in infrastructure that make sense for now and into the future — in other words, how can we take steps in the interim to help us move towards the long term?

Senator Atkins: Do you anticipate financing being a problem in any project that is decided on?

Le sénateur Atkins : Le président m'a presque volé ma première question, mais je voudrais me reporter à la page 19 de votre exposé, monsieur McCuaig. Si je vous comprends bien, la construction va commencer en 2013?

M. McCuaig : Avec notre programme actuel, la construction serait terminée à peu près à cette date.

Le sénateur Atkins : Terminée.

M. McCuaig : Oui. Évidemment, tout cela dépend en grande partie des décisions qui vont être prises, des choix qui seront faits à la fin et de la complexité de la construction, mais c'est ce qui est prévu pour l'instant.

Le sénateur Atkins : Quels sont les obstacles qui font que cette date est si éloignée? Est-ce que ce sont les approbations intergouvernementales, les autorisations environnementales? Qu'est-ce qui vous empêche d'aller plus vite, comme le disait le président?

M. McCuaig : Il faut voir plusieurs choses. Premièrement, il s'agit de mettre en place un élément d'infrastructure considérable dans un contexte urbain complexe. Il faut donc examiner à fond toutes les possibilités pour déterminer la meilleure solution et atténuer le plus possible les retombées sur ces milieux urbains ou sur l'environnement de la région. Il y a donc beaucoup de travail à faire avec les collectivités pour évaluer les diverses options sur la carte. C'est le résultat de tout le cadre législatif que tous les paliers de gouvernement ont mis en place pour encadrer toutes ces décisions.

Le calendrier que nous envisageons est analogue à celui que nous aurions pour d'autres grands projets d'infrastructure, qu'il s'agisse d'un grand couloir de circulation, d'une nouvelle grande route ou d'un autre grand chantier. Effectivement, cela prend du temps, mais nous vivons dans un contexte de plus en plus complexe et nous devons prendre en compte toutes ces exigences.

D'un point de vue administratif, nous nous sommes efforcés d'harmoniser et d'intégrer les trois lois dans ce processus de telle manière que, au bout du compte, lorsque nous obtenons une approbation, c'est une seule approbation pour toutes les compétences. Nous sommes décidés à trouver de nouvelles solutions administratives pour faciliter le processus, et je peux honnêtement vous dire que le partenariat entre les quatre administrations consacre beaucoup de temps à trouver des moyens de passer d'une étape à l'autre avec le plus d'efficacité possible.

Nous sommes d'accord pour dire que cela prend du temps. C'est aussi la raison pour laquelle les gouvernements fédéral et provincial collaborent avec la ville pour apporter des améliorations à court et à moyen terme qui ne compromettent pas le résultat final mais nous permettront d'investir judicieusement dans les infrastructures aujourd'hui et demain — autrement dit, quelles mesures pouvons-nous prendre aujourd'hui pour nous rapprocher de notre but à long terme?

Le sénateur Atkins : Aurez-vous du mal à financer le projet qui sera arrêté?

Mr. McCuaig: I think the decision of how you actually deliver the project is a decision governments will have to make when we have an outcome. Whether it will be delivered in a traditional public-sector model, or involve different kinds of innovative financing pieces, I do not know; I cannot speak for any of the governments. However, everyone is committed to moving ahead as quickly as possible. I cannot imagine a scenario where funding or financing the project would become a constraint to delivering the project. This is a significant investment for our national, provincial, state, regional economies, and it must be done.

The Chairman: Given the costs per day we have been hearing about, and we have heard it from the panel already today, the costs per hour of bottlenecks on the bridges or on the tunnel, the scenario if one or the other was not functioning, you could make mistakes two or three times over in your choices and it would still be cheaper to have the wrong choice two or three times. The citizens of Michigan and Ontario or the United States and Canada would still be better off if you made those mistakes.

We recognize that there are laws and constraints you have to conform to. Having said that, however, our impression is that by the time we get to the right decision on this both sides are going to be immensely poorer. Does anyone have a comment to that?

Mr. McCuaig: I assume you are referring to how long it takes to get to the end, and what are the implications in the short term.

Let me turn your attention to slide 9. You will see there that we have tried to identify when we anticipate hitting capacity in different pieces of infrastructure. So, for example, you will see that some of the border processes and the plazas are constrained in the near term, and that is why, for example, Michigan is proceeding with the Ambassador Bridge and the gateway project, I would hazard, on the American side of the border. There are constraints in the plaza on the American side at Port Huron-Sarnia, and there is work under way in that area.

So I would not look at just the new crossing itself as an issue that needs to be addressed, albeit it is a significant one. Rather, there are a variety of things that need to be done in this interim period. More specifically, there are border process and plaza improvements that we can do in the shorter term and medium term to help bridge us, if I could use that word, to the time at which new capacity comes on stream in terms of a new border crossing.

Technically, the throughput capacity of the Ambassador Bridge does not reach capacity according to the work that has been done to date for 10 years to 15 years. That is not to say that we have an optimal situation. I do not think anyone would suggest that we have an optimal situation, but the physically capacity is there, if we can move the traffic through the plazas and through the roads for the next 10 years physically on that bridge.

Senator Atkins: Mr. Slater, could you take us through what, in fact, would happen if Governor Ridge were to declare an orange alert today?

M. McCuaig : Lorsque nous aurons cerné le résultat recherché, il appartiendra aux gouvernements de décider de la manière dont le projet sera mis en œuvre. Que le projet soit mis en œuvre dans un modèle traditionnel du secteur public, ou qu'il fasse intervenir divers mécanismes de financement novateurs, je l'ignore; je ne peux pas parler au nom de ces gouvernements. Cependant, tout le monde veut avancer le plus rapidement possible. Je ne peux pas imaginer de scénario où le financement du projet en handicaperait la mise en œuvre. Il s'agit d'un investissement important pour les économies des deux pays, de la province, de l'État et de la région, et il faut agir.

Le président : Étant donné les coûts quotidiens dont on a parlé aujourd'hui, et les témoins nous en ont déjà parlé aujourd'hui, le coût horaire des embouteillages sur les ponts ou dans le tunnel, si l'un ou l'autre scénario ne fonctionne pas, vous pourriez vous tromper deux ou trois fois dans vos choix et il continuerait de vous en coûter moins cher de faire le mauvais choix deux ou trois fois. Les citoyens du Michigan et de l'Ontario ou des États-Unis et du Canada se porteraient mieux si vous faisiez ces erreurs.

Nous reconnaissons qu'il y a des lois et des limites auxquelles il faut se conformer. Cela étant dit, cependant, nous avons l'impression que d'ici à ce qu'on prenne la bonne décision, les deux parties seront considérablement appauvries. Quelqu'un veut-il répondre à cela?

M. McCuaig : J'imagine que vous faites allusion au temps qu'il faut pour se rendre jusqu'au bout, et aux conséquences de cet état de choses à long terme.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur la diapositive 9. Vous allez voir que nous avons essayé de déterminer le moment où nous atteindrons la capacité maximale dans divers éléments d'infrastructure. Ainsi, par exemple, vous allez voir que certains équipements frontaliers et les esplanades seront engorgés à court terme, et c'est la raison pour laquelle, par exemple, le Michigan est allé de l'avant avec le pont Ambassador et le projet du point d'accès, j'imagine, du côté américain de la frontière. Il y a des contraintes sur l'esplanade du côté américain à Port Huron-Sarnia, et l'on y travaille.

Donc, à mon avis, la question du nouveau passage frontalier n'est pas la seule qui doit nous préoccuper, même si elle demeure importante. En fait, il y a diverses choses qui doivent être faites entre-temps. Plus particulièrement, il y a les améliorations aux équipements frontaliers et à l'esplanade que nous pouvons apporter à court et à moyen terme dans l'attente du jour, si je puis dire, où nous aurons un nouveau passage frontalier.

Techniquement, la capacité du pont Ambassador n'atteint pas son maximum selon les travaux qui ont été faits au cours des 10 ou 15 prochaines années. Ce qui ne veut pas dire que la situation soit optimale. Personne ne vous dira que la situation est optimale, mais la capacité physique y est, si nous arrivons au cours des 10 prochaines années à faciliter le trafic aux esplanades et sur les routes qui mènent à ce pont.

Le sénateur Atkins : Monsieur Slater, pourriez-vous nous expliquer ce qui se passerait si le gouverneur Ridge déclençait aujourd'hui l'alerte orange?

Mr. Slater: Absolutely. As I said before, each one of our departments has developed a core policy for how it would respond to an elevation in the threat level. We asked them to do that so that their employees would have less anxiety of not knowing what that department is going to do.

First of all, the Detroit Police Department has a unit at two different precincts that would supply additional personnel to both the bridge and the tunnel. The Detroit Fire Department would augment those fire houses that are closest to those infrastructures. There would be increased patrols, deployment of patrols from the police department around critical infrastructures, all of those, the bridge, the tunnel as well as other critical infrastructures within the city.

The emergency operations centre normally is partially activated. That is where I operate out of when there is a critical situation, partially activated by my staff. That partial activation would mean that we would capture any information that came in that was significant and get that disseminated out to the mayor's office and other critical dissemination points.

Senator Atkins: How does it relate to the Windsor side?

Mr. Slater: To the Windsor side, the information would go to the police department and to the fire department. The Detroit side has direct links with their counterparts on the Windsor side. I also have a direct link to a gentleman named Guy Dorion, who I contact on a weekly basis. If there was significant information that had to go out, I would directly contact him by phone.

Senator Atkins: Are you in charge?

Mr. Slater: I am in charge.

Senator Atkins: In one of your presentations, you said that since 9/11 the traffic flow on the bridge and tunnel has been reduced and has not come back to the original traffic volume. How do you account for that? What do you think the reasons are?

Mr. Iatonna: In my presentation, I suggested two potential reasons. One, there is still a concern over 9/11 with travelling, it appears, certainly travelling across the border. We see it in some of our operations and some of our businesses. Casino Windsor for one is a major tourist draw, and that has clearly been affected. We are working with the owners and operators of the casino to improve the flow of traffic to and from the border.

The second issue is perception, at least the perception if not the reality, that there are significant delays at the border. Most times of the day there are not, but the long lines of trucks and cars stay with people when they see them on the news or hear about them. We hear anecdotally from people on both sides of the border that they will not travel because of those delays, that they will make other choices, whether it is for business or entertainment.

Senator Atkins: Is tourism down?

M. Slater : Absolument. Comme je l'ai dit plus tôt, chacun de nos départements s'est doté d'une politique de base sur la manière dont il faut réagir à l'élévation du niveau de la menace. Nous leur avons demandé de faire cela pour que leurs employés soient moins anxieux s'ils ne savent pas ce que le département va faire.

Tout d'abord, le service de police de Detroit a une unité dans deux secteurs différents qui fournirait le personnel supplémentaire pour le pont et le tunnel. Le service des incendies de Detroit augmenterait les effectifs des casernes qui sont situées le plus près de ces infrastructures. Il y aurait des patrouilles accrues, des patrouilles policières autour des infrastructures névralgiques, soit le pont, le tunnel et les autres infrastructures essentielles de la ville.

Le centre des opérations d'urgence est partiellement activé en temps normal. C'est là où je me trouve lorsqu'il y a une situation critique, et le centre est partiellement activé par mon personnel. Cette activation partielle nous permet de capter toute information importante que nous recevons et de la transmettre au cabinet du maire et aux autres points de diffusion essentiels.

Le sénateur Atkins : Que fait-on du côté de Windsor?

M. Slater : Du côté de Windsor, l'information irait au service de police et au service des incendies. Du côté de Detroit, ces services ont des liens directs avec leurs homologues de Windsor. J'ai aussi un lien direct avec un monsieur du nom de Guy Dorion, que je contacte toutes les semaines. S'il fallait diffuser des informations importantes, je le contacterais directement par téléphone.

Le sénateur Atkins : C'est vous le patron?

M. Slater : C'est moi le patron.

Le sénateur Atkins : Dans l'un de vos exposés, vous avez dit que depuis le 11 septembre, la circulation sur le pont et dans le tunnel a été réduite et n'est pas revenue au volume de trafic initial. Comment expliquez-vous cela? Quelles en sont les raisons à votre avis?

M. Iatonna : Dans mon exposé, j'ai mentionné deux motifs possibles. Premièrement, on craint toujours de voyager depuis le 11 septembre, semble-t-il, et chose certaine, on craint de traverser la frontière. Nous le voyons dans certaines de nos opérations et dans certaines de nos entreprises. Par exemple, le casino de Windsor est une grande attraction touristique, et son chiffre d'affaires en a clairement pâti. Nous collaborons avec les propriétaires et les exploitants du casino pour faciliter le passage de la frontière.

L'autre problème, c'est la perception, du moins la perception sinon la réalité, qu'il y a des retards importants à la frontière. Ce n'est pas le cas presque toute la journée, mais les longues files de camions et d'automobiles impressionnent les gens lorsqu'ils voient ça aux nouvelles ou lorsqu'ils en entendent parler. Des deux côtés de la frontière, des gens nous disent qu'ils ne veulent pas voyager à cause de ces retards, qu'ils vont faire d'autres choix, qu'il s'agisse de leurs affaires ou de leur plaisir.

Le sénateur Atkins : Le tourisme est-il en baisse?

Mr. Iatonna: Tourism is down. I do not have specific numbers, but it is down. It more or less mirrors the decline at the border crossings.

Senator Meighen: Of course, one way to deal with or to accommodate the long time frame is to have fewer people crossing, but that is not the objective of any of us, clearly. I think Mr. Iatonna has hit the nail on the head — there is a perception. Is anybody doing anything to counteract that perception?

We were told yesterday that the average delay is 10 minutes on weekdays and 20 minutes on holidays and weekends. That would come as a great surprise, as you have suggested, to most people. Who is telling the public about this?

Mr. Iatonna: I can tell you what we are doing locally. As owner of the tunnel, we have a marketing plan and we are actively advertising, particularly in the Detroit area, that the tunnel is accessible and that you can get through fairly quickly. We are attempting to give them the facts. We are using all types of media — television, radio and newspaper — to get that message out. We also use press releases to advise the public.

For quite a period of time after 9/11, we had an Internet site that informed people of specific delays at the border and other crossings. So we have attempted locally to do what we can, but it is a broader issue.

Mr. McCuaig: In addition to some of the local activities, we also attempt to communicate border delays or wait times across the province, and we do that through websites, working with stakeholders like the trucking association. We are also trying to work with our federal partners to support and promote NEXUS and FAST, so that our frequent travellers, commercial and otherwise, can take best advantage of those dedicated lanes.

With respect to the Queenston-Lewiston Bridge, the Blue Water Bridge and the Peace Bridge, efforts are under way to look at how we can add some dedicated capacity. It is a little bit more challenging in the Windsor environment with the Ambassador Bridge, given some of the limitations with the existing approach road, but conversations are occurring with local agencies on that point as well.

The main effort of the province has been to demonstrate action by making investments in improvements in the short term and medium term. Hence, you will see investments respecting the road-rail grade separation on Walker Road, to improve local accessibility from some of the auto plants. Investments are being made in intelligent transportation systems, in pedestrian grade separations along Huron Church Road. We know that these are not the ultimate solution, but they are ways we can demonstrate progress as we move towards a more substantial solution.

Senator Meighen: You will forgive me if I jump around from subject to subject. There is not much left at this point in time in terms of good questions. The tunnel, of course, is owned by

M. Iatonna : Le tourisme est en baisse. Je n'ai pas de chiffres précis, mais la baisse est évidente. Cela reflète plus ou moins le déclin du trafic aux passages frontaliers.

Le sénateur Meighen : Bien sûr, l'une des façons de raccourcir l'attente à la frontière c'est d'avoir moins de gens qui y passent, mais il est évident que ce n'est pas un objectif pour aucun d'entre nous. Je pense que M. Iatonna a bien défini la chose : Il y a une perception. Y a-t-il quelqu'un qui fait quelque chose pour contrer cette perception?

On nous a dit hier que le temps d'attente moyen est de 10 minutes la semaine et de 20 minutes les jours fériés et la fin de semaine. Comme vous l'avez dit, cela surprendrait beaucoup la plupart des gens. Est-ce qu'on dit ces choses au public?

M. Iatonna : Je peux vous dire ce que nous faisons à l'échelle locale. Comme nous sommes copropriétaires du tunnel, nous avons un plan de marketing et nous faisons activement de la publicité, particulièrement dans la région de Detroit, et nous faisons savoir que le tunnel est accessible et que vous pouvez le franchir assez rapidement. Nous essayons de faire connaître la réalité. Nous utilisons tous les types de médias — télévision, radio et journaux — pour répandre ce message. Nous avons également recours à des communiqués de presse pour informer le public.

Pendant une longue période, après l'attentat du 11 septembre, nous avons eu un site Internet qui donnait de l'information sur les retards à la frontière et à d'autres points de passage. Nous avons fait de notre mieux à l'échelle locale, mais la question est plus vaste.

M. McCuaig : Outre les mesures locales, nous essayons aussi de faire connaître les retards ou les périodes d'attente à la frontière partout dans la province à l'aide de sites Web et en collaboration avec des intéressés, comme l'association du camionnage. Nous essayons aussi de travailler avec nos partenaires fédéraux pour appuyer et promouvoir NEXUS et EXPRES, pour que les frontaliers, entreprises ou particuliers, tirent le plus profit de ces voies réservées.

En ce qui concerne le pont Queenston-Lewiston, le Blue Water et le pont Peace, nous essayons de voir comment augmenter la capacité. C'est un peu plus difficile qu'à Windsor avec le pont Ambassador, étant donné les limites imposées par la voie d'approche, mais il y a actuellement des discussions sur ce point avec les organismes locaux.

La province a montré qu'elle agit en investissant dans des améliorations à court et à moyen terme. Vous verrez donc des investissements dans l'élimination des passages à niveau sur Walker Road pour améliorer l'accès local à partir de certaines des usines de fabrication automobile. On investit dans les systèmes intelligents de transport, l'élimination des passages piétonniers le long de Huron Church Road. Nous savons que ce n'est pas la panacée mais ce sont des progrès sur la voie d'une solution plus complète.

Le sénateur Meighen : Pardonnez-moi si je fais du coq-à-l'âne. À ce stade-ci, il ne reste plus beaucoup de bonnes questions. Le tunnel, évidemment, appartient à Detroit et à Windsor. Le pont

Detroit and Windsor. The bridge is owned by a private concern. Without in any way suggesting or imputing anything, I am sure that they are totally cooperative, what are the challenges posed by a privately owned crossing as opposed to a publicly owned crossing, if any?

Mr. Iatonna: I could take a stab at that. I will give you the scenario that currently exists at the tunnel. The tunnel is operated by a private company on behalf of both Windsor and Detroit. Windsor takes a greater interest in the day-to-day operations of the tunnel. It views the tunnel as a public utility, an important transportation link, and makes decisions with respect to the tunnel, decisions, for example, on how to set tolls on the basis of it being a public utility. The private operator on the other side views it strictly as a business, to make a profit for the company. Hence, in those two cases, the decisions on either side may vary, given the philosophy that is employed.

I cannot speak directly to the bridge, but I would assume a similar philosophy is in place there, that it is first and foremost a business and, second, as Windsor views the crossings, a public utility.

Senator Meighen: Yes, but as a traveller, it makes no difference to me, except what comes out of my pocket, I suppose, in terms of toll. I do not even know whether it is more expensive to go over the bridge or through the tunnel, but in terms of the speed with which I get across the river does the different ownership structure have any impact in the view of any one of you?

Mr. Iatonna: Again, I would suggest that on the two issues you have mentioned, toll and speed, our experience has been that the level of toll really does not affect the decision of which border crossing to use or whether to use the border or not. It is the speed or perception of how fast one can get across the border, as well as convenience of location. For example, with respect to access to our casino, many Americans will come over via the bridge and return to the U.S. via the tunnel. Hence, speed is the first priority, and I think it is a goal of operators, private or public, to make sure that traffic moves quickly.

Senator Meighen: What I hear you saying is that the structure really does not make a heck of a lot of difference in terms of dealing with the problems we have been discussing this morning.

Mr. Iatonna: Correct.

Senator Meighen: We were talking about FAST and NEXUS. It has been suggested to me that perhaps there is some considerable abuse of one or both. Is there any monitoring taking place to check that, or has the time frame still been too short to get a handle as to whether those two systems are being abused in a significant way or not?

Mr. Steudle: Senator, I have not heard of significant abuse of either of those programs, but I will certainly check into that. Our information is such that they have both been very effective. I have not heard of any abuse. We will certainly follow up with that.

The Chairman: Could you advise the committee of that, sir? Would it be possible for you to write the committee on that?

Mr. Steudle: Sure, certainly.

appartient à des intérêts privés. Je ne sous-entends rien du tout — je suis sûr que ces intérêts collaborent entièrement — mais quelles difficultés pose le fait que le passage appartient à des intérêts privés plutôt qu'à l'État?

M. Iatonna : Je peux essayer de vous répondre. Je vais vous dire quelle est la situation actuellement au tunnel. Il est exploité par une entreprise privée pour le compte de Windsor et de Detroit. Windsor s'intéresse de plus près à l'activité quotidienne du tunnel. Pour elle, c'est un ouvrage public, un lien de transport majeur et elle prend des décisions sur les péages, par exemple, en le considérant comme un service public. L'exploitant privé, en revanche, n'y voit qu'une entreprise commerciale à but lucratif. D'un côté comme de l'autre, les décisions pourront varier selon la philosophie qui les guide.

Je ne peux pas parler directement du pont mais j'imagine que l'attitude est la même : dans un cas, il s'agit d'abord d'une entreprise commerciale; dans l'autre, à Windsor, d'une entreprise de service public.

Le sénateur Meighen : Oui, mais comme voyageur, ça n'y change rien, sauf pour ce que je dois acquitter en péage. Je ne sais même pas si ça coûte plus cher de passer par le pont que par le tunnel mais pour ce qui est de la rapidité, le type de propriété joue-t-il selon vous?

M. Iatonna : Pour les deux facteurs que vous avez mentionnés, le péage et la rapidité, nous savons d'expérience que le montant du péage n'influe pas sur la décision du passage à emprunter ou de traverser la frontière ou non. C'est la rapidité et la perception qu'on en a et la commodité du lieu qui comptent. Pour aller à notre casino, par exemple, beaucoup d'Américains viendront par le pont et rentreront par le tunnel. La rapidité est donc la considération première et je crois que l'objectif des exploitants, qu'ils soient privés ou publics, est de s'assurer que la circulation se fasse rapidement.

Le sénateur Meighen : Ce que vous me dites, c'est que la structure n'a pas vraiment grand-chose à voir avec la façon de combattre les problèmes dont on discute ce matin.

M. Iatonna : C'est juste.

Le sénateur Meighen : Nous parlions d'EXPRES et de NEXUS. Quelqu'un m'a dit qu'il y a peut-être beaucoup d'abus d'un programme ou des deux. Y a-t-il des contrôles pour le vérifier ou sont-ils de création trop récente pour que l'on sache s'il y a ou non des abus importants?

M. Steudle : Sénateur, je n'ai pas entendu parler d'abus majeur de l'un ou l'autre programme, mais je vais vérifier. D'après nos renseignements, ils sont tous les deux très efficaces. Je n'ai pas entendu parler d'abus. Nous allons nous renseigner.

Le président : Pourriez-vous en informer le comité, monsieur? Pourriez-vous envoyer une lettre au comité sur le sujet?

M. Steudle : Certainement.

Senator Meighen: I am not suggesting there has been. Someone told me that they felt there was considerable abuse; that it was a licence to smuggle, if you will, because nobody was going to check.

Mr. Steudle: Was it speculation? Did the individual clarify the story; did he or she actually know that that was happening?

Senator Meighen: It was anecdotal. There were no facts or figures, but in the opinion of the individual that is going on.

Mr. Steudle: Those passes are issued after pretty extensive security checks.

Senator Meighen: Yes, I appreciate that.

Mr. Steudle: I would say that that perception could be there, yes, and that probability could exist. The only way to ensure that that would never happen would be to have neither program.

Senator Meighen: I agree.

Mr. Steudle: So I think it is a risk. I will follow up with that.

Senator Meighen: Are spot checks carried out of NEXUS and FAST holders?

Mr. Steudle: That I do not know. I will check.

Senator Meighen: Nobody knows? Do any of you have an opinion as to whether increased personnel, customs and immigration people at either side, would make a significant difference in terms of getting people across more quickly, people and goods? Is that a problem? Do we need more people?

Mr. Slater: On the U.S. side, additional staff has been added to the customs force. I do not think the number of people affects the inspection process. The inspectors have procedures to follow, to determine whether something is out of the ordinary. Obviously, with more personnel there are shorter shifts and increased shifts. Instead of two 12-hour shifts or two 10-hour shifts, they can work eight-hour shifts, and that is easier, but the process of inspection I think is what impacts the speed.

Senator Meighen: Do any of the Canadian panellists have an opinion?

Mr. Iatonna: I would like to speak to that. There has been significant improvement on the bridge with the addition of the four inspection lanes on the American side. Mr. Slater is quite correct. There are a sufficient number of booths and personnel. However, if the level of inspection increases — and one of the problems is that the level of inspection can increase on a moment's notice. As a result, we cannot manage the traffic through the tunnel, and that becomes a problem. In the tunnel plaza on both sides of the —

Senator Meighen: Excuse me, just so I understand. You say it increases in a moment's notice. Is that if Mr. Slater gets word that the level of alert has been raised?

Mr. Iatonna: We are advised that it has been raised. We do not get forewarning necessarily of an alert being imposed.

Le sénateur Meighen : Je ne dis pas qu'il y en a eu. Quelqu'un m'a dit qu'à son avis il y en avait beaucoup, que c'était permis de faire de la contrebande en quelque sorte parce que personne ne vérifie.

M. Steudle : C'était une conjecture de sa part? La personne a-t-elle donné des précisions? Savait-elle effectivement que cela se faisait?

Le sénateur Meighen : C'est ce qui se dit. Il n'y avait ni cas, ni chiffres précis, mais à son avis cela se faisait.

M. Steudle : Ces laissez-passer sont délivrés après des contrôles de sécurité assez approfondis.

Le sénateur Meighen : Oui, je le sais.

M. Steudle : Je dirais qu'on pourrait croire effectivement que cela peut exister. La seule façon de s'assurer que ça ne se produit pas serait de n'avoir ni l'un ni l'autre programme.

Le sénateur Meighen : Je suis du même avis.

M. Steudle : Je pense donc que le risque existe. Je vais me renseigner.

Le sénateur Meighen : Fait-on un contrôle aléatoire des détenteurs de laissez-passer NEXUS et EXPRES?

M. Steudle : Ça, je ne le sais pas. Je vais vérifier.

Le sénateur Meighen : Personne ne le sait? L'un d'entre vous pense-t-il qu'une augmentation de l'effectif des douanes et de l'immigration d'un côté ou de l'autre accélérerait le passage des voyageurs et des marchandises? Est-ce un problème? Nous faut-il plus de gens?

M. Slater : Du côté américain, les douanes ont obtenu du personnel supplémentaire. Je ne pense pas que le nombre d'employés influe sur le travail d'inspection. Les inspecteurs ont des marches à suivre pour voir si quelque chose sort de l'ordinaire. Il est évident que, lorsqu'il y a plus de personnel, les quarts sont plus courts et plus nombreux. Au lieu de deux quarts de 12 heures ou deux de 10 heures, les employés peuvent faire des quarts de 8 heures, ce qui est plus facile pour eux, mais c'est le travail d'inspection qui influe sur la rapidité.

Le sénateur Meighen : Les témoins canadiens ont-ils un avis?

M. Iatonna : J'aimerais dire quelque chose. Les choses se sont beaucoup améliorées sur le pont après l'ajout de quatre voies d'inspection du côté américain. M. Slater a tout à fait raison. Il y a suffisamment de guérites et de personnel. Par contre, si le degré de l'inspection augmente — et l'un des problèmes, c'est qu'il peut augmenter à tout moment. Le résultat, c'est que nous ne pouvons pas venir à bout de la circulation qui passe par le tunnel et cela devient un problème. Si les abords du tunnel de chaque côté de...

Le sénateur Meighen : Excusez-moi, que je comprenne bien. Vous dites que ça peut augmenter à tout moment. S'agit-il des cas où M. Slater se faire dire que le niveau d'alerte a été relevé?

M. Iatonna : Nous sommes informés qu'il a été relevé. On ne nous prévient pas forcément à l'avance d'une alerte.

Senator Meighen: Let me follow this along a bit. What is the time lapse before somebody on this side finds out that the level has gone up? Obviously, if the alert has gone up, it would be in everybody's interest if we got more people to process the travellers.

Mr. Slater: Let me give you two scenarios. Roughly 14 months ago, I would find out from CNN — that is a true statement. I would then start making calls on my phone. I now get somewhat of a pre-emptory call from the Department of Homeland Security, letting us know that this is about to happen, and we make the dissemination calls.

Senator Meighen: Does that include Canada?

Mr. Slater: That includes directors of departments who are to call Canada, police and fire.

Senator Meighen: Are you satisfied that they do that within a short period of time?

Mr. Slater: In all honesty, I do not check up on them. I just assume that their processes allow them to make those calls as we require them to do. I have not received any feedback from my Canadian partner saying that they have not gotten timely calls. It may have happened, but I have not gotten any feedback.

Mr. Iatonna: I can give you feedback. We do get very timely calls. Our tunnel operator knows immediately when the inspection level goes up, and notifies us. There are two levels of notification. There is an email tree, and for higher levels of alert there is a phone tree. So the notification works. The issue is that the decision is made and implemented immediately, and we are notified at that instant.

Senator Meighen: So you try to get more people presumably, but it is after the fact.

Mr. Iatonna: Correct.

The Chairman: It seems, if I may on this, Senator Meighen, there is a surge-capacity problem with the customs. If I understand your testimony correctly, there is a surge-capacity problem with the customs. You are hearing about it immediately, you understand there is a problem, but you cannot get enough people in the booths fast enough to stop the backups from happening.

Mr. Iatonna: We are not the ones controlling the customs borders, but yes.

The Chairman: No, I understand that. However, you know there is a problem, you communicate it to the appropriate customs officials, and then it is their responsibility to scramble around and find X-number of people to do the inspections, and they do not have the surge capacity to produce a dozen new inspectors or 30 new inspectors on an hour's notice. Is that what you are telling the committee?

Mr. Iatonna: That is a fair statement.

The Chairman: Is that the only problem, or is that just a component of the problem?

Le sénateur Meighen : J'aimerais approfondir cela un peu plus. Combien de temps faut-il avant que quelqu'un ici sache que le niveau d'alerte a été relevé? S'il l'a été, il est de l'intérêt de tout le monde d'affecter plus de personnel à la vérification des voyageurs.

M. Slater : Je vais vous présenter deux scénarios. Il y a environ 14 mois, je l'apprenais par CNN, et c'est la vérité. À partir de là, j'ai commencé à téléphoner moi-même. Maintenant, je reçois un appel anticipé du département de la Sécurité intérieure qui me prévient, et nous diffusons l'information.

Le sénateur Meighen : Y compris au Canada?

M. Slater : Y compris au directeur des services qui doivent contacter les Canadiens, les services de police et d'incendie.

Le sénateur Meighen : Et vous êtes certain qu'ils le font rapidement?

M. Slater : Bien franchement, je ne contrôle pas ce qu'ils font. Je présume simplement qu'ils transmettent ces appels comme nous le leur demandons. Je n'ai pas entendu mon homologue canadien se plaindre d'un retard dans ces appels. C'est peut-être arrivé, mais je n'en ai pas entendu parler.

M. Iatonna : Je peux vous en parler. Nous sommes prévenus à temps. L'administrateur du tunnel sait immédiatement quand le niveau d'inspection est relevé, et il nous en informe. Il y a deux niveaux de notification. Il y a une notification par courriel, et pour les niveaux d'alerte plus élevés, il y a la communication téléphonique. Donc, le système fonctionne bien. Dès que la décision est prise et qu'on passe à l'action, nous sommes immédiatement informés.

Le sénateur Meighen : Donc, vous essayez de contacter plus de personnes, j'imagine, mais après coup.

M. Iatonna : C'est exact.

Le président : Si vous me le permettez, sénateur Meighen, j'ai l'impression qu'il y a un problème de personnel d'appoint aux douanes. Si je vous comprends bien, il y a un problème d'effectifs d'appoint en cas d'urgence aux douanes. Vous en entendez parler immédiatement, vous savez qu'il y a un problème mais vous ne pouvez pas faire venir des agents assez rapidement pour empêcher les embouteillages.

M. Iatonna : Ce n'est pas nous qui contrôlons le passage à la douane, mais oui.

Le président : Non, je sais bien. Mais vous savez qu'il y a un problème, vous en faites part aux responsables appropriés des services de douanes, et ensuite c'est à eux de se débrouiller pour trouver un tas de personnes pour faire les inspections, mais ils ne sont pas en mesure de faire venir en moins d'une heure une douzaine ou une trentaine de vos inspecteurs. C'est bien ce que vous nous dites?

M. Iatonna : Cela me paraît juste.

Le président : Est-ce que c'est le seul problème ou est-ce que c'est seulement un aspect du problème?

Mr. McCuaig: Well, there is no question that as the security level increases the throughput capacity through that plaza is going to decrease if the level of personnel has not changed, and with the way they are staffed, on a moment's notice, I do not think there is a significant increase in the number of staffing. That may happen as shifts change, but, yes, in that moment in time there is reduced throughput. As the level of inspection goes up, throughput goes down through any one inspector.

That being said, with the opening of the four booths and some of the additional personnel that have been provided, the more recent experience has been much more positive than what we were experiencing in the Windsor area even a year, year and a half ago. Perhaps my colleague from Windsor can comment on that, but our impression is that the length of the queues and how often they occur has changed over the last little while. That is largely a function of better plaza orientation, more personnel, and some process changes.

Senator Meighen: Has anybody given any consideration, and if so where we are at in the discussions, to stationing, as we do in airports, U.S. customs and immigration personnel on Canadian soil, and vice versa?

Mr. Slater: There has been quite a bit of discussion about reverse inspections. Each time that I have had an opportunity to talk to Secretary Ridge, I have asked the question about reverse inspections, because there is a major concern about the ability of someone to enter into that infrastructure, whether it be the bridge or the tunnel, and do something bad, if you will, before they are ever inspected. Each time, the Secretary has indicated to me that we are still working on it, that there are issues of sovereignty and other political issues. I do not know what the status of it is. It is still a high priority in the homeland security community in Michigan.

Senator Meighen: That is too bad. We have worked it out for airplanes. Why can we not work it out for automobiles?

Mr. Slater: I agree.

Senator Forrestall: Welcome, gentlemen, and may I say to our American friends today, how pleasant it is to have you present with us — and I am proud that the President is in Halifax today.

I want to talk a little bit about alert systems. In the United States, you have red, green, orange, purple, and so forth. We have a national alert system, too — are you familiar with it — Peter Mansbridge and Lloyd Robertson, CBC and CTV, both television networks.

I will direct my question to the deputy minister. Is there any need in Canada for us to develop a national alert system, colour-coded or otherwise?

Mr. Slater: If I can address that, the colour-coded system in the United States is well-intentioned. However, not enough definitive information went along with it in terms of how individuals or organizations are to respond that made it worthwhile. Now, obviously when there is an elevation, we know that something is happening, but there was nothing in the

M. McCuaig : Il est certain que plus le niveau de sécurité augmente, plus la circulation au poste-frontière se ralentit s'il n'y a pas de personnel supplémentaire. Vu les effectifs actuellement, je ne crois pas qu'il soit possible d'augmenter considérablement le nombre d'agents très vite en cas d'urgence. Cela peut se faire au moment des changements de poste, mais effectivement, dans ce genre de cas, le flot se ralentit. Si le niveau d'inspection se renforce, il y a un ralentissement au niveau de chaque inspecteur.

Cela dit, avec l'ouverture des quatre cabines et l'accroissement du personnel, la situation est nettement meilleure à Windsor maintenant qu'il y a un an ou un an et demi. Mon collègue de Windsor peut peut-être vous en parler, mais nous avons l'impression que la longueur des files d'attente et leur fréquence ont diminué depuis quelque temps. C'est parce que les postes-frontières sont mieux organisés avec plus de personnel et des méthodes modifiées.

Le sénateur Meighen : Est-ce qu'on a envisagé de stationner des agents américains des douanes et d'immigration en sol canadien et inversement, comme on le fait dans les aéroports, et le cas échéant, où en est la discussion à ce sujet?

M. Slater : Il y a eu pas mal de discussions à ce sujet. À chaque fois que j'ai eu l'occasion d'en parler avec M. Ridge, j'ai soulevé la question, car on craint beaucoup que quelqu'un puisse s'aventurer dans ou sur cette infrastructure, que ce soit le tunnel ou le pont, et commette un acte répréhensible, si vous voulez, avant d'être inspecté. À chaque fois, M. Ridge m'a dit qu'il continuait à étudier la question et qu'il y avait des problèmes de souveraineté et d'autres questions politiques. Je ne sais pas où en est la discussion. Cette question est toujours l'une des priorités absolues des responsables de la sécurité intérieure au Michigan.

Le sénateur Meighen : C'est dommage. Nous avons réglé le problème pour les avions. Pourquoi ne pourrions-nous pas le faire pour les automobiles?

M. Slater : Je suis d'accord.

Le sénateur Forrestall : Bienvenue, messieurs, et je dois dire à nos amis américains aujourd'hui que nous sommes très heureux de vous accueillir, et que je suis très fier que le président soit à Halifax aujourd'hui.

Je voudrais vous parler un peu des dispositifs d'alerte. Aux États-Unis, vous avez les codes rouge, vert, orange, pourpre, et cetera. Nous avons aussi notre système d'alerte — que vous connaissez peut-être — Peter Mansbridge et Lloyd Robertson, de la CBC et de CTV, deux réseaux de télévision.

Je vais adresser ma question au sous-ministre. Faudrait-il mettre au point au Canada un système national d'alerte avec des codes de couleur ou autre chose?

M. Slater : Si je peux répondre à cette question, je dirais que le système de codes de couleur aux États-Unis est bien intentionné. Toutefois, il ne précise pas suffisamment en quoi doivent consister les réactions des particuliers et des organisations. Naturellement, quand le degré d'alerte monte, on sait que quelque chose est en train de se passer, mais il

way of procedural guidelines or any other guidelines to tell cities, organizations or residents what actions to take when these colour codes changed from yellow to orange and from orange to red. That is the reason that in the City of Detroit we developed core protective measures, so that our department units, directors, deputy directors, and staff members knew exactly what to do based upon the guidelines that we gave them.

In answer to your question, I am not sure of the benefits. I do know that it provides some level of precautionary information to your citizens. It depends on how it is developed. There has to be some structure there. There has to be some guidance once you implement such a system as to what individuals or organizations should do.

Senator Forrestall: In your city, do you use the national colour code system?

Mr. Slater: We do.

Senator Forrestall: That is the same as the federal?

Mr. Slater: It is the same as the federal system, the Department of Homeland Security system.

Senator Forrestall: Obviously, they must differentiate. There is quite a difference between a perceived terrorism threat against air traffic all over North America and a bridge problem between Detroit and Windsor. Is there a differentiation model that works? How do people know it is just a local problem?

Mr. Slater: There is no differentiation for us other than to add more detailed information to each one of those colour codes.

Senator Forrestall: That is sort of a function of 9/11, fire, police and ambulances respond. You determine what the problem is and deal with it.

Mr. Slater: Right. There are specific functions on each one of those colour codes for each department, but that was developed out of my office. Those functions were not developed by the state or federal government. The State has also put out some information on the colour code, but in the City of Detroit there are specific response mechanisms that we have that need to be incorporated into a definition of each one of those colours.

Mr. Steudle: Senator, at the state level, we use the exact same colour code system, and we have done similar to what the city has.

Let me use the Mackinac Bridge as a specific example. We use that same system, and as it changes there are protocols for various staff to do different activities, depending on the nature of the threat, but we use the same general premise of that same system. In many cases, it is very site-specific. As you can imagine, the Mackinac Bridge does become a target occasionally.

Senator Atkins: Would you care to comment on the economic impact of the colour-coding system?

n'existe aucune ligne directrice pour dire aux villes, aux organisations ou aux citoyens ce qu'ils doivent faire lorsque le code passe de jaune à orange ou d'orange à rouge. C'est pour cela qu'à Détroit nous avons mis au point des mesures de protection de base pour que nos divers services, leurs directeurs, leurs sous-directeurs et leurs agents sachent exactement quoi faire et suivent nos directives.

Pour répondre à votre question, je ne suis pas certain des avantages que cela apporte. Je sais que c'est une façon de prévenir la population. Tout dépend de la façon dont le dispositif est conçu. Il faut qu'il soit structuré. Si l'on organise un tel dispositif, il faut prévoir des directives pour les particuliers ou les organisations.

Le sénateur Forrestall : Dans votre ville, est-ce que vous utilisez le système de codes de couleur national?

M. Slater : Oui.

Le sénateur Forrestall : Le même qu'au niveau fédéral?

M. Slater : Oui, c'est le système du département de la Sécurité intérieure.

Le sénateur Forrestall : Il doit quand même avoir une différence. S'il y a une menace d'attentat terroriste dans l'espace aérien de l'Amérique du Nord, ce n'est pas la même chose que s'il y a un problème sur le pont entre Detroit et Windsor. Qu'est-ce qui permet de faire la différence? Comment les gens savent-ils que c'est simplement un problème local?

M. Slater : La seule différence, c'est que nous apportons plus de précision quand nous utilisons l'un de ces codes de couleur.

Le sénateur Forrestall : C'est un genre de dispositif 911, un dispositif d'alerte pour les services d'incendie, de police et d'ambulance. Vous déterminez le problème et vous réagissez.

M. Slater : C'est exact. Chaque service a des fonctions bien précises qui ont été élaborées par mon bureau en fonction de chacun de ces codes de couleur. Ce n'est pas l'état ou le gouvernement fédéral qui ont déterminé ces fonctions. L'état a aussi ajouté certaines informations aux codes de couleur, mais à Détroit, nous avons des mécanismes d'intervention bien précis qui sont liés à l'utilisation de chacune de ces couleurs.

M. Steudle : Sénateur, dans les états, nous utilisons le même système de codes de couleur et nous procédons de la même façon que les villes.

Prenons comme exemple le cas du pont Mackinac. Nous avons le même système, et à chaque changement de couleur, il y a des protocoles d'activités différentes pour le personnel, selon la nature de la menace, mais la base est la même. Dans bien des cas, le problème a un caractère spécifiquement local. Vous comprenez bien que le pont Mackinac devient une cible de temps en temps.

Le sénateur Atkins : Pourriez-vous nous parler des retombées économiques de ce système de codes de couleur?

Mr. Slater: Certainly. The increase in the colour code last Christmas, right around the Christmas-New Year holiday period, cost the police department approximately \$9 million, to respond and to go through the mechanisms that we have put in place. So there is a budgetary impact on our first responders.

Senator Forrestall: I must say, Mr. Slater, it is a pleasure to have heard you say, "I am in charge." You are the first person to say that in three years. We are always looking for where the buck stops.

I have a couple of very brief questions. In your twin city cooperation here, do helicopters come into play in the event of strategic movement capability across the bridge or through the tunnel?

Mr. Slater: Helicopters do play a significant role; however, the City of Detroit's helicopter that is flown by the police department is in dire need of repair. So we do not always have the ability to put it up in the air. We are seeking some federal funding that will allow us to buy aerial support. However, that has not happened yet.

Senator Forrestall: Does Detroit have that capacity, Mr. Iatonna, at all?

Mr. Iatonna: Are you asking if Windsor has the capacity? Windsor does not have one helicopter. However, I would add that — and I hate to bring up another issue — give the health care system here in Windsor, it is a concern when the border is backed up. We use Detroit hospitals for emergency patients, and helicopters are used quite frequently to transport patients across the border.

Senator Forrestall: Do you have a protocol with the Department of National Defence or the Canadian Coast Guard to utilize some of their equipment?

Mr. Iatonna: That I do not know.

Senator Forrestall: Do you know, deputy?

Mr. McCuaig: No, I am sorry, I do not know.

Senator Forrestall: Let me ask a question right out of the blue. The last time I was here, we asked a simple question about the Department of National Health and Welfare's cache of medical and other supplies to the appropriate time of extreme necessity and urgency. The response at the time to the panel, a very distinguished panel, was a blank look. Not only did they not know about it; no one knew who might know and indeed who in the hell had the key. It was, from the point of view of an emergency, a disappointment to hear that kind of news. Perhaps somebody from the City of Windsor could indicate to us whether the emergency cache of medical supplies, blankets, stretchers, and other equipment has been located, beefed up and is available to the citizenry.

M. Slater : Certainement. Le passage au niveau supérieur à Noël l'année dernière, durant la période de Noël et du Nouvel An, a coûté environ 9 millions de dollars au service de police avec toutes ces interventions et tout le dispositif qu'il a fallu mettre en place. Donc, il y a des retombées budgétaires sur les services de première intervention.

Le sénateur Forrestall : Monsieur Slater, je dois avouer que je suis très heureux de vous avoir entendu dire : « C'est ma responsabilité ». Vous êtes la première personne à dire cela en trois ans. Nous cherchons toujours à savoir qui est responsable.

J'ai deux ou trois très brèves questions. Dans la collaboration entre vos deux villes, est-ce qu'il vous arrive d'avoir recours à des hélicoptères pour assurer des déplacements stratégiques sur le pont ou dans le tunnel?

M. Slater : Les hélicoptères jouent un rôle important. Toutefois, l'hélicoptère de la ville de Detroit, qui appartient au service de police, a désespérément besoin de réparations. Nous n'avons donc pas toujours la capacité de le faire voler. Nous cherchons à obtenir des fonds fédéraux pour acheter des moyens de transport aérien. Toutefois, cela ne s'est pas encore produit.

Le sénateur Forrestall : Detroit a-t-elle cette capacité, monsieur Iatonna, de quelque façon que ce soit?

M. Iatonna : Demandez-vous si Windsor a cette capacité? Windsor n'a aucun hélicoptère. Toutefois, et je regrette de soulever une autre question, mais j'ajoute que, compte tenu des services de soins de santé ici, à Windsor, nous éprouvons des problèmes lorsque la circulation à la frontière est bloquée. Nous nous servons des hôpitaux de Detroit pour les malades de l'urgence, et nous avons souvent recours à des hélicoptères pour amener des patients de l'autre côté de la frontière.

Le sénateur Forrestall : Avez-vous un protocole avec le ministère de la Défense nationale ou avec la Garde côtière canadienne pour vous servir de leur matériel?

M. Iatonna : Je l'ignore.

Le sénateur Forrestall : Le savez-vous, monsieur McCuaig?

M. McCuaig : Non, je regrette. Je ne le sais pas.

Le sénateur Forrestall : Permettez-moi de poser une question qui me passe par la tête. La dernière fois où j'étais ici, nous avons posé une simple question au sujet de la réserve de produits médicaux et autres du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, celle qui doit servir dans les situations d'urgence, en cas d'extrême nécessité. À l'époque, le groupe des témoins, un groupe très distingué, a réagi en nous gratifiant d'un regard ébahi. Non seulement il ne savait rien de cette réserve, mais il ignorait qui détenait l'information et, en fait, qui pouvait bien avoir la clé. Si l'on envisage la possibilité d'une urgence, il est plutôt décevant de constater cet état de faits. Peut-être qu'un représentant de la Ville de Windsor pourrait nous dire si la réserve d'urgence en approvisionnements médicaux, en couvertures, en civières et en autres matériels a enfin été trouvée, si elle a été améliorée et si elle est disponible.

Mr. Iatonna: The City of Windsor does have a comprehensive emergency plan, and actually it is undergoing an update as we speak. Part of that update will be to review the inventory. There is an inventory. As to whether it is sufficient, given the current realities at the border, we will assess that in our update.

Senator Forrestall: I hesitate, chair, to put this to you, but I will put it to you again. Are you aware that there is a national program? Senators right across the country have an emergency supply, as I have mentioned. Do you know?

The Chairman: Senator Forrestall, these witnesses are not here to testify on this. We have not advised them that this is a subject matter that we would be raising. It is really the emergency preparedness operations that would deal with it.

Senator Forrestall: Surely, you are part of the emergency preparedness operation.

Mr. Iatonna: I am part of what is known as the emergency control group, but I would not have knowledge of that program.

Senator Forrestall: That is fine; that is fair ball.

My other question related to the abuses that can come about with respect to something like NEXUS or FAST pass capabilities. An attitude exists in the community, state or provincial governments about having voluntary or mandatory officers in the booths at the crossings, tunnel and bridge: "Who in the hell are you, and where are you going, buddy?" They are not armed in Canada.

Obviously, I should stop there.

The Chairman: Yes, it is the wrong panel, Senator Forrestall. Do you have other questions that relate to the bridge or the crossing?

Senator Forrestall: None that would interest you, sir.

The Chairman: That is evident.

Senator Munson: Are there estimated costs associated with the design phase yet? How much would it cost to start design on all projects now?

Mr. McCuaig: No. We have not gone into detailed cost estimates at this point. We are still identifying and evaluating the alternatives. Costs will be part of the next stage in the process.

Senator Munson: How long will that stage take?

Mr. McCuaig: We anticipate receiving environmental approvals from all levels of government by the end of 2007. Again, cost is one of the evaluation criteria that go into the relative comparison and the different alternatives. Over the next two years, or thereabouts, that process will be underway.

Senator Munson: Why do these environmental approvals take so long?

M. Iatonna : La Ville de Windsor dispose bien d'un plan d'urgence exhaustif. En fait, on s'occupe de le mettre à jour en ce moment même. Une partie de cette mise à jour inclura l'inventaire des stocks. Il existe un registre des stocks. Cela dit, sont-ils suffisants, compte tenu des réalités actuelles à la frontière? Nous évaluerons cela en faisant la mise à jour.

Le sénateur Forrestall : Monsieur le président, j'hésite à poser la question, mais je vais le faire. Savez-vous s'il existe un programme national? Les sénateurs de tout le pays disposent d'un approvisionnement en cas d'urgence, comme je l'ai dit. Le savez-vous?

Le président : Sénateur Forrestall, ces témoins ne sont pas ici pour témoigner à ce sujet. Nous ne les avons pas avertis du fait que cette question serait soulevée. Ce sont vraiment les opérations de protection civile qui s'occupent de cela.

Le sénateur Forrestall : Mais voyons, vous faites certainement partie des opérations de protection civile.

M. Iatonna : Je suis membre de ce que l'on appelle le groupe de contrôle en cas d'urgence, mais je ne sais rien du programme dont vous parlez.

Le sénateur Forrestall : Très bien. Je comprends.

Mon autre question porte sur les abus qui peuvent découler de l'utilisation de programmes NEXUS ou EXPRES. Certains membres de la collectivité ainsi que les gouvernements des états ou des provinces voudraient qu'à chaque passage frontalier, dans la guérite, il y ait un agent qui devrait ou pourrait dire : « T'es qui toi? Eh, tu t'en vas où comme ça, mon gars? » Au Canada, ces agents ne sont pas armés.

Manifestement, je devrais m'interrompre ici.

Le président : Oui, vous ne vous adressez pas au bon groupe, sénateur Forrestall. Avez-vous d'autres questions portant sur le pont ou le passage frontalier?

Le sénateur Forrestall : Aucune qui vous intéresserait, monsieur.

Le président : C'est évident.

Le sénateur Munson : Dispose-t-on d'une prévision des coûts associés à la phase de la conception? Combien coûterait-il de commencer à concevoir tous ces travaux maintenant?

M. McCuaig : Non, nous n'avons pas effectué de prévisions détaillées des coûts pour l'instant. Nous en sommes encore à cerner et évaluer les diverses options. Les coûts feront partie de l'étape suivante de notre démarche.

Le sénateur Munson : Combien cette étape-là durera-t-elle?

M. McCuaig : Nous prévoyons recevoir les approbations environnementales de tous les ordres de gouvernement d'ici à la fin de 2007. Je le répète, le coût n'est que l'un des critères pris en compte pour la comparaison et les diverses options. Ce sera le scénario des deux années à venir, environ.

Le sénateur Munson : Pourquoi ces approbations environnementales prennent-elles tant de temps?

Mr. McCuaig: I go back to my earlier comments about the complexity of the environment that we are going through and the issues that need to be addressed, whether the issue is raised by the community affected by the infrastructure, whether it is the environmental features in the area. There is a significant amount of work that goes into ensuring that we have done our homework, before we go out and speak to these communities. We have a significant amount of work to do as issues are raised, and we try to respond to them and build that into the process.

So, yes, I think everyone agrees it takes a long time. Our experience has been that, in any number of environmental processes, this is the amount of effort required in this kind of a process.

Senator Munson: Are not the dates on slide 9 slightly misleading? What happens to the dates on slide 9 if you lose one of these crossings, tragedy? You have all these expectations here. Those dates would be out of whack, would they not?

Mr. McCuaig: You mean if one of the crossings were no longer available?

Senator Munson: Yes.

Mr. McCuaig: That is not an assumption that has gone into this evaluation. If there were an event of that nature, then some other action is going to be required to respond to that. This process is not built on the assumption that we would lose access to one of the crossings.

Senator Munson: Earlier, Mr. Slater, you talked about the bridge or tunnel closing once a year, on a Sunday morning, to look at weaknesses and deficiencies. Can you tell the panel what you discovered specifically in the last little while and what you have done to improve that with the Canadians?

Mr. Slater: I do not necessarily want to go into specifics, but what I can tell you is that there were certain response mechanisms from both the American and the Canadian side that had to be improved upon. Communication was a big issue. We found several instances in the tunnel, where we thought we had shored up communication issues, that they were not quite as efficient as we wanted them to be — procedures for getting equipment through the tunnel and making sure that on one side or the other there was interoperable connection mechanisms, especially for fire and within the tunnel, and we found initially that some of the connectors were not consistent with one or the other departments. That was resolved.

There were not any major deficiencies, but putting all of them together could have been a pretty significant problem, and each year when we do these exercises, we try to design a new scenario that will test processes and procedures to identify other issues that we may not have thought about.

M. McCuaig : J'en reviens à ce que je disais plus tôt au sujet de la complexité de l'environnement dans lequel nous évoluons et des problèmes qu'il faut résoudre, que le problème soit soulevé par la collectivité concernée par l'infrastructure, ou qu'il s'agisse des caractéristiques environnementales de la région. Nous avons beaucoup de travail à faire pour nous assurer que nous avons bien fait nos devoirs avant d'aller parler à ces collectivités. À mesure que nous sommes saisis des divers problèmes, nous avons beaucoup de travail à accomplir et nous tâchons de répondre aux préoccupations et de prévoir les mesures à prendre au cours de notre préparation.

Je crois donc que tout le monde reconnaît qu'il faut beaucoup de temps. D'après notre expérience, pour bon nombre de processus environnementaux, il est nécessaire de déployer tous ces efforts pour parvenir au but visé.

Le sénateur Munson : Les dates sur la diapo 9 ne sont-elles pas légèrement trompeuses? Qu'arrive-t-il aux dates sur la diapo 9 si vous perdez l'un de ces passages frontaliers? Est-ce la tragédie? Il y a toutes ces attentes. Ces dates seraient toutes fausses, n'est-ce pas?

M. McCuaig : Vous voulez dire au cas où l'un des passages frontaliers n'est plus disponible?

Le sénateur Munson : Oui.

M. McCuaig : Ce n'est pas une hypothèse dont nous avons tenu compte dans cette évaluation. S'il survenait un événement de ce type, il va falloir d'autres mesures pour y répondre. Ce processus n'est pas conçu en fonction de l'hypothèse que nous perdriions l'accès à l'un des passages frontaliers.

Le sénateur Munson : Un peu plus tôt, monsieur Slater, vous avez parlé d'une fermeture du pont ou du tunnel une fois par année, un dimanche matin, pour examiner les faiblesses et les carences. Pouvez-vous nous dire ce que vous avez constaté plus particulièrement lors des dernières inspections et ce que vous avez fait en collaboration avec les Canadiens pour améliorer la situation?

M. Slater : Je ne tiens pas particulièrement à entrer dans les détails, mais ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a certains mécanismes de réaction, tant du côté américain que du côté canadien, qui devaient être améliorés. La communication constitue l'un des problèmes importants. Dans plusieurs cas, le tunnel a présenté des situations où nous croyions avoir réglé les problèmes de communications, mais celles-ci n'étaient pas aussi efficaces que nous l'aurions souhaité. Je songe en particulier aux procédures de franchissement du tunnel pour le matériel. Il faut s'assurer que, d'un côté comme de l'autre, il existe une interopérabilité des mécanismes de connexion, particulièrement en cas d'incendie et à l'intérieur du tunnel. Initialement, nous avons constaté que certains connecteurs n'étaient pas adaptés aux spécifications de l'un ou l'autre des services. Cela a été résolu.

Il n'y a pas eu d'autres grandes lacunes, mais si tout cela avait fait défaut en même temps, nous aurions eu un problème de taille. Tous les ans, lorsque nous faisons ces exercices, nous tâchons d'envisager un nouveau scénario qui mette à l'épreuve les diverses méthodes et procédures déceler les autres problèmes auxquels nous risquons de ne pas avoir songé.

Senator Banks: A short question to Mr. Iatonna. You said that traffic was down. Is that mainly tourism traffic, or is it commercial truck traffic? Do you know what part of that 10.9 per cent reduction was trucks and what part of it was tourists?

Mr. Iatonna: Given the constraints at the tunnel, the percentage of truck traffic as a percentage of the entire volume is very low, and we have noticed a decline in the truck traffic. I do not have those numbers with me. It is difficult for us to determine what the split is, because we are not running a single crossing in this region. We have two crossings. We can speculate, and I have suggested that perhaps it is the discretionary traveller in tourism, but certainly there has been an impact on commercial traffic.

The tunnel from the truck perspective principally serves local businesses. For example, our local salt mine provides coarse rock salt to Michigan transportation agencies during the winter, and that is one of our biggest clients at the tunnel. So it serves mainly the regional user.

Mr. Steudle: Senator, if we look at other border crossings, at Sault Ste. Marie, for example, there is a decrease in passenger vehicles there as well. Traffic is down at other bridges as well. We see that at the International Bridge. At our own Mackinac Bridge, which is between the two peninsulas, traffic is also down.

Senator Banks: Is it the discretionary traffic that is down or the essential commercial traffic that is down, or are you able to tell? Is the truck traffic down?

Mr. McCuaig: We do have information that we can provide to you, as a follow-up if you would like, senator, which talks about both the auto traffic and the commercial traffic. We can provide that information.

Senator Banks: If you would let the clerk know, that would be very useful to us. My last question, chair, is to Mr. McCuaig and Mr. Steudle. One of our colleagues, Senator Grafstein, made a speech in Washington a couple of weeks ago in which he was talking about the frustration that we all have about how fast this is moving, not just at this crossing, but mainly this crossing. This crossing is, as you have all pointed out, fundamentally important to the good health of the economy on both sides of the border and to the security.

He suggested that the frustration level was to the point that if we are going to actually get anything done in time to solve the problem there needs to be a super commission, a new commission, a new international commission with powers and authority to cut through, to be colloquial, the red tape. The red tape I am talking about it is six orders of government and commercial interests.

Le sénateur Banks : Je voudrais poser une brève question à M. Iatonna. Vous dites que la circulation a diminué. S'agit-il principalement de la circulation touristique ou plutôt de la circulation des camions? De cette réduction de 10,9 p. 100, savez-vous quelle a été la part des camions et quelle a été celle des touristes?

M. Iatonna : Vu les contraintes imposées au tunnel, le pourcentage de la circulation des camions est très bas, et nous avons constaté une baisse à cet égard. Je n'ai pas ces chiffres avec moi. Il nous est difficile de calculer la part de chaque type de circulation, parce que nous n'avons pas qu'un seul passage frontalier dans cette région, nous en avons deux. Nous pouvons avancer des suppositions, et j'ai dit croire que c'est probablement les voyages touristiques facultatifs qui ont diminué, mais il y a certainement eu une incidence sur la circulation commerciale.

En ce qui concerne les camions, le tunnel est principalement utilisé par les entreprises locales. Par exemple, notre mine de sel locale envoie du gros sel de gemme aux organismes de transport du Michigan pendant l'hiver. Il s'agit d'un de nos plus grands clients au tunnel. Ce sont principalement les utilisateurs régionaux qui s'en servent.

M. Steudle : Sénateur, à d'autres passages frontaliers, celui de Sault Ste. Marie, par exemple, il y a également réduction du nombre de véhicules à passagers. La circulation est en baisse aux autres ponts également. Nous voyons cela au pont International. À notre propre pont, le pont Mackinac, situé entre deux péninsules, il y a également baisse de la circulation.

Le sénateur Banks : Est-ce la circulation facultative qui diminue ou la circulation commerciale, qui est essentielle? Le savez-vous? Est-ce que la circulation en camion diminue?

M. McCuaig : Nous avons des renseignements que nous pouvons vous transmettre ultérieurement si vous le voulez, sénateur. On y traite et de la circulation en automobile et de la circulation commerciale. Nous pouvons vous fournir ces renseignements.

Le sénateur Banks : Si vous pouviez transmettre cela au greffier, ce serait utile. Monsieur le président, je voudrais poser une dernière question à M. McCuaig et M. Steudle. L'un de nos collègues, le sénateur Grafstein, a fait un exposé à Washington il y a deux semaines, pendant lequel il a parlé de la frustration que nous éprouvons tous quant à la vitesse à laquelle tout cela se fait, non seulement à ce passage frontalier, mais principalement à ce passage-ci. Comme vous l'avez tous souligné, ce passage est d'une importance fondamentale pour la bonne santé économique et la sécurité des deux côtés de la frontière.

Le sénateur Grafstein a dit que la frustration était telle que, si nous voulons vraiment résoudre le problème, il faut qu'il y ait une nouvelle grande commission, une nouvelle commission internationale dotée des pouvoirs nécessaires pour éliminer les tracasseries administratives. Ces tracasseries sont le résultat de la présence de six ordres de gouvernement et de nombreux intérêts

It is even more complicated than six orders of government. The six orders of government and international commercial interests have to come to the table and all agree before anything is going to happen, including the environmental and all the other considerations.

In order to solve the problem, somebody needs to be put in place who can say, as Mr. Slater has said to us today, I am in charge. Someone needs to say: "We are in charge, and we are going to cut through this red tape and solve the border crossing problem."

Do you think that is a good idea?

Mr. McCuaig: In terms of whether it is a good idea, I have not really given a lot of thought to it. I am sure there are some benefits for having a single entity or individual who has responsibility and the authority to achieve those kinds of objectives.

Senator Banks: Like an international commission?

Mr. McCuaig: I am sure there would be some benefits to that process. There are probably a number of issues to that kind of a process as well.

In my experience, sometimes, in establishing a new governance arrangement, you can spend a significant amount of time, effort and resources to get simply another governance arrangement, and you still have not moved towards solving your fundamental problem.

So one concern I might just put on the table is that it may take some effort to get to a consensus that you would set up such a powerful cross border authority, and then you still have to do the work to actually get to the solution.

Mr. Steudle: Just following that last piece, I would also think that that commission would have to be able to deal with the environmental laws in both countries, recognizing that they are in place and that there were reasons to put them in place. So that commission would have to have some form of authority to modify those or circumvent those or whatever.

Senator Banks: Or deal with them more quickly.

Mr. Steudle: Or deal with them quickly. There are certainly, as Mr. McCuaig says, some positives to that. I am sure there are some issues that we would get tangled in, trying to get that set up as well. It is an interesting thought.

Senator Banks: The IJC though, for example, has solved a lot of problems and, one assumes, obviated a whole lot of problems that otherwise might have occurred. It is a super powerful international commission that has done a lot of good.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to thank the panel very much. We have had a constructive morning. We appreciate the time and effort that you took in preparing for

commerciaux. Cela est même plus compliqué que la présence de six ordres de gouvernement. Il faut que ces six ordres de gouvernement et que les intérêts commerciaux internationaux se concertent et tombent tous d'accord pour que quelque chose se produise enfin, quelque chose qui tiendrait compte des considérations environnementales et de toutes les autres.

Pour résoudre le problème, il faut qu'il y ait quelqu'un qui puisse affirmer, comme l'a fait M. Slater aujourd'hui : « J'assume cette responsabilité. » Il faut que quelqu'un dise : « Nous assumons la responsabilité, nous allons surmonter les obstacles bureaucratiques et résoudre le problème des passages frontaliers. »

Pensez-vous que c'est une bonne idée?

M. McCuaig : S'agit-il d'une bonne idée? Je n'y ai pas vraiment beaucoup réfléchi. Je suis sûr qu'il y a certains avantages à ce qu'il y ait un seul organisme ou une seule personne qui détienne la responsabilité et le pouvoir de réaliser les objectifs souhaités.

Le sénateur Banks : Une commission internationale, par exemple?

M. McCuaig : Je suis sûr qu'il y aurait certains avantages à cela. Toutefois, ce type de structure entraîne probablement un certain nombre de problèmes.

D'après mon expérience, il arrive parfois qu'en adoptant de nouvelles dispositions de gouvernance, on consacre beaucoup de temps, d'efforts et de ressources pour simplement obtenir de nouvelles dispositions de gouvernance, sans pour autant avoir progressé à la recherche d'une solution du problème fondamental.

Je tiens donc à exprimer une préoccupation, à savoir qu'il faudrait peut-être beaucoup d'efforts pour parvenir à un consensus permettant d'établir une toute puissante administration transfrontalière et qu'ensuite il restera encore tout le travail à faire pour parvenir à la solution.

M. Steudle : Pour poursuivre sur cette lancée, je crois également que cette commission devrait pouvoir s'occuper des lois environnementales dans les deux pays, reconnaissant qu'elles existent et qu'il y a eu des raisons pour qu'elles soient adoptées. Cette commission devrait donc avoir un certain pouvoir pour modifier certaines dispositions, les contourner ou faire ce qu'il faut.

Le sénateur Banks : Ou s'occuper de les faire adopter plus rapidement.

M. Steudle : Ou les faire adopter plus rapidement. Comme l'a dit M. McCuaig, il y a certainement des aspects positifs à cela. Je suis sûr toutefois qu'il y a des difficultés qui découleraient également de l'établissement de cette structure. C'est une idée intéressante.

Le sénateur Banks : Je rappelle que la CMI, par exemple, a résolu beaucoup de problèmes et, peut-on supposer, permis d'éviter beaucoup d'autres problèmes. C'est une commission internationale très puissante qui a fait beaucoup de bien.

Le président : Au nom du comité, je voudrais remercier nos témoins. Nous avons eu une matinée très utile. Nous vous savons gré du temps et des efforts que vous avez consacrés à vous y

it, and we are very grateful to you for assisting us in understanding the complex issues that relate to border crossings. We understand even more clearly after having heard from you just how difficult the task and challenge facing you is.

We remain concerned about the timeline involved. I am sure you share our concern about it, and we will continue our examination of this subject with the timeline being the overhanging issue that we wish to focus on. Thank you once again for attending here; we appreciate your contribution.

Honourable senators, we now have before us Mr. Mark Norman, the chairman, president and CEO of DaimlerChrysler Canada. Mr. Norman is representing the Canadian Automotive Partnership Council — CAPC. Prior to his appointment, he held the position of vice-president of sales and marketing operations for DaimlerChrysler.

We also have before us Mr. Bob Keyes, who is the senior vice-president of the Canadian Chamber of Commerce. Prior to joining the chamber, Mr. Keyes was vice-president of economic affairs for the Mining Association of Canada, with responsibility for a wide range of economic issues, including international trade and investment policy. As senior vice-president, he manages the chamber's international program and activities.

Gentlemen, I understand you both have a short statement for us.

Mr. Bob Keyes, Senior Vice-President, International, Canadian Chamber of Commerce: Good morning. It is a pleasure to be here to be able to talk to you about critical infrastructure and border crossings and some of the key issues around this. The secretary provided me with some questions as a guide, and I think I will follow them, but I am sure we are going to wander into many other areas in the discussion period.

With respect to the economic importance of the border, it is useful to pause for a moment and ask ourselves what a border is and what it does. A border is much more than the crossings we see out there. A border is a complex, dynamic system that has a multiplicity of functions across the country, multiple modes, multiple things that it has to do. Whenever we talk about infrastructure, we have to think broadly about this thing called "the border."

How important is this border to us? There is a plethora of numbers out there, and one only has to look out the window and watch the trucks crossing the bridge. Canada exports over 40 per cent of its GDP, and these goods and services have to cross a border and go to somewhere else. When we export 85 per cent of our exports to the United States, as we did last year, these goods and services have to clear out of Canada and into the U.S. As such, ensuring that all this happens efficiently is critical.

préparer, et nous vous remercions de nous avoir aidés à comprendre les questions complexes touchant les mouvements transfrontaliers. Vous ayant entendu, nous comprenons encore plus clairement la difficulté des tâches à accomplir et des défis à relever.

Les échéances continuent à nous préoccuper. Je suis sûr que vous partagez nos inquiétudes et nous continuerons notre examen de la question en nous concentrant particulièrement sur les délais de réalisation. Une fois de plus, merci de votre présence ici. Nous vous savons gré de votre contribution.

Honorables sénateurs, nous recevons maintenant M. Mark Norman, président du conseil d'administration et PDG de DaimlerChrysler Canada. M. Norman représente le Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile — le CPSCA. Avant sa nomination à ce poste, il était vice-président des ventes et du marketing chez DaimlerChrysler.

Nous recevons également M. Bob Keyes, premier vice-président de la Chambre de commerce du Canada. Auparavant, M. Keyes était vice-président aux Affaires économiques de l'Association minière du Canada, où il était responsable d'une vaste gamme de dossiers économiques, y compris le commerce international et la politique des investissements. En sa qualité de premier vice-président, il dirige le programme et les activités internationales de la Chambre de commerce.

Messieurs, je crois savoir que vous avez chacun un bref exposé à nous faire.

M. Bob Keyes, premier vice-président, Affaires internationales, Chambre de commerce du Canada : Bonjour. Je suis ravi d'être ici pour vous parler d'infrastructure critique et de mouvements transfrontaliers ainsi que de certains enjeux importants à ce sujet. Votre greffier m'a remis certaines questions devant servir de guide, et je crois que je vais les suivre, mais je suis sûr que nous allons nous intéresser à bien d'autres questions pendant la période de discussion.

Pour ce qui est de l'importance économique de la frontière, il convient de réfléchir un instant pour se demander ce qu'est une frontière et ce à quoi elle sert. Une frontière, c'est beaucoup plus que des postes frontaliers. Une frontière, c'est un système complexe et dynamique doté d'une multiplicité de fonctions qui, dans l'ensemble du pays, fonctionnent en modes multiples et réalisent des choses multiples. Dès que nous parlons d'infrastructure, nous devons songer de façon très générale à ce que nous appelons « la frontière ».

Dans quelle mesure cette frontière nous importe-t-elle? Il y a pléthore de chiffres, et il suffit de regarder par la fenêtre et de voir les camions qui traversent le pont. Le Canada exporte plus de 40 p. 100 de son PIB, ses biens et ses services devant traverser une frontière pour parvenir à d'autres endroits. Sachant que 85 p. 100 de nos exportations vont aux États-Unis, comme cela s'est produit l'an dernier, nous savons que ces biens et ces services doivent quitter le territoire canadien pour entrer en sol américain. Il est donc essentiel que cela se produise de façon efficace.

In terms of Canada-U.S. trade, clearly this morning we sit beside a major artery. Over a quarter of our trade goes through this corridor, moving from industrial heartland to industrial heartland. The infrastructure that services this corridor is a strategic asset, facilitating the movement of goods, people and services two ways, not just one way, because of the nature of our integrated economies. So if we do not manage these crossings, if we do not invest in them, if we do not look after these assets, we will be in deep economic trouble.

Infrastructure supply is more than just the supply of infrastructure. It has got to be the right infrastructure in the right place and doing the right things. The December 2001 30-Point Action Plan, and subsequently the Smart Border Accord, has been hugely important in focusing on the border and the state of the border.

Pre-9/11, the border suffered from benign neglect. We were in sleepwalk mode. Growth in trade and border traffic was outstripping the ability of border machinery to keep up, this, despite having had a shared border accord since the mid-1990s, despite the efforts of Prime Minister Chrétien and President Clinton to have attention on a Canada-U.S. partnership. We just did not have the investment, the dollars and the attention that we needed.

Post-9/11, of course, the situation changed dramatically, and there were new priorities and a new agenda, primarily around the security question.

We give full marks to the Canadian government for its initiatives in taking things to the Americans and doing things that really met both their needs and our needs, especially on the security side of things.

The border today has got a new vocabulary around it — words like integrate, cooperate, harmonize, streamline, coordinate, share, innovate, and, of course, obviously, security. This is incumbent not only on governments, but also on businesses, because it is businesses that move the goods and much of the people. Hence, we have to be a vital partner with governments; we have a huge stake in ensuring that the border is done right.

A key deliverable from the 30-Point Action Plan under the Smart Border Accord has been the implementation of programs like FAST and NEXUS. However, as good as these programs are, they are only going to work and work well if the infrastructure is there to let them work at maximum efficiency. Until we systematically address the infrastructure crunch, these programs cannot do what they are designed to do, and it is of little use having dedicated FAST lanes if the trucks cannot get to them or

Pour ce qui est des échanges Canada-États-Unis, il est évident que, ce matin, nous nous trouvons tout proche d'une artère primordiale. Plus du quart de nos échanges empruntent ce corridor, passant d'un centre industriel à un autre. L'infrastructure propre à ce corridor est d'une importance stratégique parce qu'elle facilite le mouvement des biens, des personnes et des services dans les deux sens, pas dans un seul, du fait de l'intégration de nos économies. Par conséquent, si nous ne gérons pas ces postes-frontières, si nous n'investissons pas dans ces mouvements transfrontaliers et si nous ne nous occupons pas de cet actif, nous ferons face à de grands problèmes économiques.

La construction de l'infrastructure va au-delà de la simple installation. Il faut que ce soit la bonne infrastructure, au bon endroit, servant à faire ce qui est utile. Le plan d'action en 30 points de décembre 2001 et, ultérieurement, l'accord sur la frontière intelligente ont eu une importance énorme parce qu'ils nous ont amenés à nous concentrer sur la frontière et sur l'état de la frontière.

Avant le 11 septembre 2001, la frontière était traitée avec désinvolture. Nous étions là, comme des somnambules. La croissance des échanges et de la circulation à la frontière dépassait considérablement la capacité des mécanismes de fonctionnement des frontières, malgré l'Accord sur la frontière commune en vigueur depuis le milieu des années 90 et malgré les efforts concertés du premier ministre Chrétien et du président Clinton en vue d'un partenariat Canada-États-Unis. Nous ne disposions tout simplement pas des investissements, des montants et de l'attention nécessaires.

Bien sûr, au lendemain du 11 septembre, la situation a changé radicalement. Il y a eu de nouvelles priorités et un nouveau programme, principalement centrés sur la sécurité.

Nous félicitons grandement le gouvernement canadien de ses initiatives. Il n'a pas hésité à faire les premiers pas auprès des Américains et à réaliser les programmes qui respectaient à la fois leurs besoins et les nôtres, surtout en ce qui concerne la sécurité.

La frontière d'aujourd'hui comporte un tout nouveau vocabulaire. On entend des mots tels que intégrer, coopérer, harmoniser, rationaliser, coordonner, partager, innover et, bien sûr, sécurité. Cela interpelle non seulement les gouvernements mais aussi les entreprises, parce que ce sont les entreprises qui déplacent les biens et un bon nombre de personnes. Nous devons donc être un partenaire essentiel des gouvernements; nous avons immensément à gagner à ce que tout ce qui concerne la frontière soit bien fait.

Un des produits essentiels du plan d'action en 30 points prévu par l'accord sur la frontière intelligente a été la mise en œuvre de programmes tels que EXPRES et NEXUS. Toutefois, bien que je sois prêt à reconnaître l'utilité de ces programmes, je crois qu'ils ne peuvent fonctionner et bien fonctionner que si nous disposons de l'infrastructure nécessaire pour assurer un maximum d'efficacité. Si nous ne réglons pas systématiquement les problèmes d'infrastructure, ces programmes ne pourront pas

get to them only a short way from an actual crossing. The potential to do everything we want these things to do is just not there.

Expansion and modernization of infrastructure is badly needed at numerous border crossings, not all, but certainly many of them, and there is no more critical corridor than where we sit today in the Detroit-Windsor area. With better infrastructure, as I have mentioned a moment ago, programs like NEXUS and FAST and everything else can work as intended, streaming low-risk traffic and leaving the security efforts to focus on the high-risk movements.

Better infrastructure is also critical to new ideas emerging, such as the pre-clearance kind of approach, because they have to be matched with the infrastructure. You have got to have the space to put these facilities into place.

On the last question, Canada really has to press on the implementation of infrastructure. There has been hundreds of millions of dollars worth of funds allocated in the federal budget, but only a small amount of that has actually been spent, some three years down the road from 9/11 and the flurry of spending announcements that followed afterwards.

Yes, the system is a complex one, one that involves two national governments and a host of subnational jurisdictions. Everybody brings their own priorities and problems and financial constraints to the table, and you have competing ideas from the private sector on top of this, and they have each got their pros and cons. However, let us be clear: Infrastructure is a strategic asset of critical importance to both Canada and the United States.

I do not know that we have a shared vision of what is needed on a consistent basis across the country. As two countries, have we done a strategic needs analysis? Do we know what the priority is? Do we know the sequence of investments that have to be made to prepare for the future? This is certainly something that Prime Minister Martin and President Bush highlighted coming out of their statement yesterday. There is lots of agency-to-agency coordination. The linkage between Canadian and U.S. authorities is good. It is getting better, but have we really got a joint strategic consensus?

In our view and in the view of our members, the strategic importance of the border to Canada, to our economy, means there is a need for action on the additional border infrastructure, and we have to break out of the current inertia. Local concerns, environmental assessments, competing proposals and the like — we must find a way to fast track and deal with this thing because

permettre de réaliser les objectifs pour lesquels ils ont été conçus et il ne sert à rien d'avoir des voies réservées au programme EXPRES si les camions ne peuvent pas y parvenir ou les emprunter peu de temps avant d'arriver à un passage frontalier. La capacité de faire toutes les choses que nous voulons que ces programmes accomplissent n'existe simplement pas.

Nous avons désespérément besoin d'agrandir et de moderniser les infrastructures à de nombreux postes-frontières, peut-être pas à tous, mais à un bon nombre d'entre eux. Or il n'existe aucun corridor plus important que celui à côté duquel nous nous trouvons aujourd'hui, celui de la région de Detroit-Windsor. Avec une meilleure infrastructure, comme je l'ai dit il y a un instant, des programmes tels que NEXUS et EXPRES ainsi que d'autres encore peuvent fonctionner comme prévu, en permettant l'accès à la circulation à faible risque et en permettant aux efforts de sécurité de se concentrer sur les mouvements à risque élevé.

La présence d'une meilleure infrastructure est également essentielle à l'éclosion de nouvelles idées, notamment les autorisations préalables, parce qu'il faut que ces mesures correspondent à l'infrastructure. Il faut avoir l'espace pour les installations nécessaires.

Pour ce qui est de la dernière question, le Canada doit vraiment insister sur la mise en œuvre de l'infrastructure. Le budget fédéral a prévu des centaines de millions de dollars à cette fin, mais on n'a dépensé qu'une toute petite partie de ces montants au cours des trois années qui ont suivi le 11 septembre et la multitude d'annonces de dépenses prévues qui a immédiatement suivi.

Oui, le système est complexe, car il concerne deux gouvernements nationaux et de nombreuses administrations sous-nationales. Chaque élément a ses priorités, ses problèmes et ses contraintes financières. À cela s'ajoute les idées différentes du secteur privé, et chaque idée comporte ses avantages et ses inconvénients. Cela dit, soyons directs : l'infrastructure est un bien stratégique d'une importance primordiale tant pour le Canada que pour les États-Unis.

Je ne suis pas sûr que nous ayons une vision commune de ce qui est nécessaire de façon uniforme pour tout le pays. Nous sommes deux pays, mais avons-nous effectué une analyse stratégique des besoins? Savons-nous quelle est la priorité? Connaissions-nous la fréquence des investissements à faire pour préparer l'avenir? Voilà certainement une chose que le premier ministre Martin et le président Bush ont soulignée dans leur déclaration d'hier. Il y a beaucoup de coordination entre les organismes correspondants. L'établissement de liens entre les autorités canadiennes et les autorités américaines est une bonne chose. Ces liens s'améliorent, mais avons-nous vraiment un consensus stratégique commun?

Selon nos membres et selon nous, l'importance stratégique de la frontière pour le Canada et son économie signifie qu'il est nécessaire d'agir vite pour obtenir des infrastructures supplémentaires à la frontière. Nous devons nous sortir de l'inertie actuelle. Les préoccupations locales, les évaluations environnementales, les propositions concurrentes, voilà autant

these assets, the infrastructure, are critical to Canada. If we do not get it right and get it right soon, we are literally jeopardizing our economy.

In the integrated economic space that Canada and the U.S. share, companies like Mr. Norman's find themselves with an international border in the middle of their production line. That is the reality. So business needs a border that is efficient and fluid, one that is neutral from a business decision-making perspective. If we do not have that, then the risk is that the investment, the jobs, the prosperity and our competitiveness is going to go elsewhere.

One final thought. The geopolitical and geo-economic forces around the world are changing. We have got to think about the smooth performance of the North American economic unit versus Asia versus Europe. This is not just about Canada and the U.S. This is us acting as an economic unit, and that means the dividing line between the two economic partners — that is, the border — has to work efficiently and has to work securely.

I am sure we are going to have lots of interesting discussion around these issues, and I would look forward to it, and thank you for the opportunity to have this discussion with you.

Mr. Mark Norman, President, DaimlerChrysler, and Chair of the Infrastructure Committee, Canadian Automotive Partnership Council: Let me just build on the foundation that Mr. Keyes laid for commerce in general and talk specifically about our national dependence on the auto industry and some of the underpinnings it provides for our economy, and clearly our industry's dependence on the border in our continual striving for global competitive advantage, not just in Canada but across a northern continental cluster for the industry.

Briefly, many of you are aware that the auto industry generates an annual trade surplus of nearly \$12 billion for Canada. Over half a million Canadians are employed directly in the industry; spillover employment — the spillover effects in the economy — comprises one in seven jobs. As Mr. Keyes said, it is a fully integrated sector that is highly competitive and global in nature.

So when we talk about regional trade, I am talking about a cluster that spans from Chicago through Ohio, through Ontario, Quebec, as far south as Mississippi. When we compete for competitiveness in jobs, we are talking about a regional cluster at stake that is competing with Southeast Asia, with China, with South America. So the interdependencies are massive.

In Canada, we are focused on a net export advantage, something that started 40 years ago. We produce 65 per cent more cars in Canada as an industry than consumers buy here in Canada, thereby requiring us as an industry to stay two steps ahead.

de difficultés à résoudre. Nous devons trouver le moyen d'accélérer le processus et de régler ce problème parce que ces actifs et cette infrastructure sont essentiels pour le Canada. Si nous ne faisons pas les choses bien et vite, c'est notre économie que nous mettrons vraiment en danger.

Dans l'espace économique intégré du Canada et des États-unis, des entreprises comme celle de M. Norman se trouvent aux prises avec une frontière internationale située au beau milieu de leur chaîne de montage. Voilà la réalité. Les entreprises ont donc besoin d'une frontière efficace et fluide, une frontière neutre du point de vue de la prise de décisions commerciales, sinon nous risquons de voir les investissements, les emplois, la prospérité et notre compétitivité passer à d'autres.

Une dernière réflexion. Les forces géopolitiques et géoéconomiques du monde entier sont en pleine mutation. Nous devons songer au fonctionnement sans heurts de l'économie nord-américaine face à l'économie asiatique ou européenne. Il ne s'agit pas simplement du Canada et des États-unis. Nous agissons comme une unité économique, et cela signifie que la ligne qui sépare les deux partenaires économiques — la frontière — doit fonctionner efficacement et en toute sécurité.

Je suis sûr que nous allons avoir un débat intéressant sur ces questions. J'attends cela avec intérêt et je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de discuter de cela avec vous.

M. Mark Norman, président, DaimlerChrysler, et président du Comité de l'infrastructure, Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile : Permettez-moi de bâtir sur la pierre d'assise que M. Keyes a proposée pour le commerce en général. Je voudrais particulièrement aborder notre dépendance nationale de l'industrie de l'automobile et certains de ces fondements pour notre économie. Il est évident que notre industrie dépend de la frontière pour acquérir constamment un avantage concurrentiel mondial, non seulement au Canada, mais au sein des groupes industriels septentrionaux.

En bref, vous êtes nombreux à savoir que l'industrie de l'automobile produit un excédent commercial annuel de près de 12 milliards de dollars en faveur du Canada. Plus d'un demi-million de Canadiens travaillent directement pour le secteur de l'automobile. L'emploi indirect, autrement dit les emplois accessoirement créés par le secteur, représente un emploi sur sept. Comme l'a dit M. Keyes, il s'agit d'un secteur entièrement intégré, très concurrentiel et de nature mondiale.

Par conséquent, lorsque nous parlons d'échanges régionaux, je parle en fait d'une région qui part de Chicago, traverse l'Ohio, l'Ontario, le Québec et redescend au sud jusqu'au Mississippi. Lorsque nous parlons de compétitivité en matière d'emploi, nous parlons d'une région qui doit livrer concurrence à l'Asie du Sud-Est, à la Chine, à l'Amérique du Sud. Les interdépendances sont donc énormes.

Au Canada, nous nous concentrons sur notre avantage net à l'exportation, phénomène qui s'est amorcé il y a 40 ans. Nous produisons 65 p. 100 plus de voitures au Canada que les consommateurs canadiens en achètent, ce qui signifie que notre secteur doit constamment innover.

Two countries export more on a percentage basis, and that is Korea and Japan. To stay ahead of the U.S., Germany and the U.K., we have to do exactly what Bob talked about — that is, remove the border as even a perceived impediment to doing business. In a span of 10 kilometres between suppliers and manufacturers, if the border is in between, the perception gap can be much greater than that.

Briefly, with respect to DaimlerChrysler, we have invested in excess of \$2.5 billion in the last three years in Canada, more than any other manufacturer in any three-year period in time. As we work with the CAPC group, we are looking for more visibility, to help us sustain the advantage we have created as an industry and to lay out some of the key points that we can do to keep it in the forefront for a generation to come. A call to action was presented in Ottawa early last month, and the border is one of the critical issues on it. I lead the trade and infrastructure subcommittee, and as a Windsor resident, I am the expert vis-à-vis speaking for the suppliers and the big customers for the industry.

So with our investment here, we speak to 1,400 trucks a day that cross the bridge. About 15 per cent of the entire Ambassador Bridge traffic is DaimlerChrysler product, never mind the amount that goes with and for our suppliers. Consider, too, just the other dependent economies, the tool and die companies, the industrial mould makers, where 20 per cent of all tool and die companies and 50 per cent of all industrial mould makers are in Windsor and Essex County. So again it is not just large OEM — original equipment manufacturers — that we are talking about here but the dependent economies as well.

I will now speak to our dependence on the border and some of the things that we know we can do for immediate term and mid-term action that will make a difference. The first is better coordination of trade and security objectives on a binational basis. What do we mean by that? We mean better coordination of criteria for program entry, where we can make sure it is seamless and simple. Given the number of different levels of administration involved, the opportunity is ripe to add requirement to requirement which is adding to these invisible barriers.

We have had great success with Customs Self-Assessment — CSA — Partners in Protection and FAST for unsecured trade, but that is just a start. If those pre-cleared types of mechanisms still wait in lines, then they are not really being utilized to their fullest potential. We can create a better balance between trade and security. We are certainly sensitive to the security tradeoffs and want to make sure that we are not compromising anything in that regard, but promoting efficient and expedited trade is key. These programs, by pushing border processing

En pourcentage, deux pays seulement exportent plus que nous, la Corée et le Japon. Pour devancer les États-Unis, l'Allemagne et le Royaume-Uni, nous devons faire exactement ce dont Bob a parlé, c'est-à-dire empêcher que la frontière soit perçue comme un obstacle aux échanges. Si la distance qui sépare les fournisseurs des fabricants est de 10 kilomètres et si la frontière se trouve en plein milieu, l'écart de perception peut être beaucoup plus grand que 10 kilomètres.

Brièvement, pour ce qui est de DaimlerChrysler, nous avons investi plus de 2,5 milliards de dollars au cours des trois dernières années au Canada, plus que tout autre constructeur pendant la même période. En collaborant avec le Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile, nous recherchons une plus grande visibilité, afin de contribuer à maintenir l'avantage que nous avons acquis en tant qu'industrie et de présenter les principales mesures que nous pouvons prendre pour garder cet élément présent à l'esprit pour la génération future. Une invitation à passer à l'action a été présentée à Ottawa au début du mois dernier, et la frontière est une des principales questions. Je dirige le sous-comité du commerce et des infrastructures, et en tant que résident de Windsor, je ne suis on ne peut mieux placé pour parler au nom des fournisseurs et des gros clients de l'industrie.

De sorte qu'avec notre investissement ici, nous faisons affaires avec 1 400 camionneurs qui chaque jour traversent le pont. Quelque 15 p. 100 de tout le matériel qui passe par le pont Ambassador sont des produits de DaimlerChrysler, sans compter le volume de produits acheminés par nos fournisseurs ou pour eux. Pensez aussi seulement aux autres économies tributaires, les entreprises d'outils et de matrices, les fabricants de moules industriels : 20 p. 100 de toutes les entreprises d'outils et de matrices et 50 p. 100 de tous les fabricants de moules industriels se trouvant à Windsor et dans le comté d'Essex. Encore-là, nous ne parlons pas ici que des gros équipementiers mais aussi des économies tributaires.

Je vais maintenant parler de notre dépendance à l'égard de la frontière et de certaines des mesures que nous savons pouvoir prendre pour donner des effets immédiats et à moyen terme, qui feront une différence. D'abord, il faudrait mieux coordonner les objectifs en matière de commerce et de sécurité sur le plan binational. Qu'entendons-nous par là? Nous parlons d'une meilleure coordination des critères d'admissibilité aux programmes, c'est-à-dire qui nous permettront de nous assurer que le système est harmonieux et simple. Étant donné le nombre de divers paliers d'administration concernés, les occasions ne manquent pas d'ajouter des quantités d'exigences qui renforcent ces barrières invisibles.

Nous avons connu beaucoup de succès avec le Programme d'autocotisation des douanes — PAD — et Partenaires en protection ainsi que le Programme EXPRES. Ce n'est qu'un début. S'il subsiste des files d'attente malgré ces mécanismes d'autorisation préalable, c'est donc qu'on ne les utilise pas à fond. Nous pouvons mieux équilibrer le commerce et la sécurité. Nous sommes certainement sensibles aux concessions qu'il faut faire pour assurer la sécurité et nous voulons nous assurer de ne surtout pas la compromettre, mais il est essentiel de favoriser

away from the border, move the bottleneck away from our geographic constraints. We just do not have enough land and crossing throughput to address these things for, as I said, a generation to come. Certainly, they reduce processing time and help reduce uncertainty at the borders.

There are no surprises when a truck is at the border and says, "Hey, all the paperwork has been cleared." We know what this company does; we know what it is moving they are okay. We have got to help the FAST participants move through expeditiously. The flow of traffic is important; they cannot get caught in the flow of uncleared goods.

To that end, we recommend and continue to support a binational border authority, to help streamline regulation. It helps provide factual accountability to say what are the facts on throughput, so we are dealing expeditiously with perception versus reality and can deal quickly with crisis management, if an emergency should arise, an accident on one of the thoroughways or even a labour strike like we had earlier this year. So an authority like that has the potential to help us respond quickly, effectively and sensitively to the number of various parties involved.

I cannot emphasize enough, and I know Mr. Keyes did as well, the need for us to continue to push on the infrastructure investment. The phase-one allocation of \$80 million of pre-work that was articulated back in March — the fact that we are still very slow on getting those initial steps underway really keeps us from working on the Canadian roadway infrastructure, not just in crossings, but in getting to those crossings. That is the \$300 million that has been allocated, but again we have made very slow and patient progress on it. We need to continue to push.

From our standpoint, we need to push on coordination of trade and security objectives, definitely supporting a binational border authority, and definitely pushing expeditiously on continued infrastructure investment inasmuch as a crossing in the mid-term, but some much more fundamental foundational investments in the short term are where we see the priorities.

Senator Atkins: Mr. Norman, you talk about a seamless cross border process. Can you tell me what impediments concern you the most in terms of trucking parts, and what is your timeframe that affects your assembly lines?

Mr. Norman: The biggest thing that affects us is volatility — the variability, the risk of a small delay. For example, something as minor as the truck exit on Huron Church Road can have a

l'accélération et l'efficacité des échanges. Ces programmes, qui repoussent loin de la frontière le traitement des formalités, éloignent le goulot d'étranglement dans les secteurs géographiques qui nous intéressent. Nous ne disposons tout simplement pas de suffisamment de capacité de débit terrestre et de franchissement pour faire face à ces questions d'ici, je le répète, la prochaine génération. Il est certain qu'ils réduisent les délais de traitement et contribuent à dissiper l'incertitude aux frontières.

Il n'y a aucune surprise quand un camion se présente à la frontière et que le camionneur dit : « Écoutez, tous les documents sont en ordre. » Nous savons ce que fait son entreprise; nous savons que ce qu'il transporte est autorisé. Nous devons aider les participants au Programme EXPRES à se déplacer sans retard. Le débit la circulation est important; ils ne peuvent pas se permettre d'aller grossir les rangs des transporteurs de marchandises en attente d'autorisation.

À cette fin, nous recommandons et continuons de réclamer la mise en place d'une autorité frontalière binationale, qui contribue à harmoniser la réglementation. Elle pourra rendre compte des faits en matière de débit, et nous pourrions rapidement savoir ce qu'il en est véritablement, gérer les situations de crise, en cas d'urgence, en cas d'accident sur l'une des artères ou encore s'il survient un conflit de travail comme celui que nous avons connu au début de l'année. Ainsi une autorité comme celle-là pourrait nous aider à intervenir rapidement et efficacement en tenant compte du nombre des diverses parties concernées.

Je ne saurais trop insister — et je sais que M. Keyes l'a aussi rappelé — sur la nécessité pour nous de continuer à réclamer un investissement dans les infrastructures. L'affectation dans un premier temps de 80 millions de dollars pour le travail préalable qui a été annoncée en mars — le fait que nous mettions encore beaucoup de temps à entamer ces étapes initiales nous empêche vraiment de travailler sur le projet d'infrastructure routière canadienne, pas simplement en ce qui concerne les franchissements, mais aussi l'accès à ces franchissements. Il s'agit là des 300 millions de dollars qui ont été accordés, mais nous n'avons que très lentement et patiemment progressé. Nous devons continuer d'exercer des pressions.

À cet égard, il nous faut continuer de réclamer la coordination des objectifs commerciaux et de sécurité, avec à l'appui, de façon incontournable, une administration frontalière binationale. En outre, il faut indéniablement réclamer de façon urgente un investissement permanent dans l'infrastructure qui aboutirait à un passage à moyen terme mais et, ce sont là nos priorités, des investissements fondamentaux à court terme.

Le sénateur Atkins : Monsieur Norman, vous avez parlé d'un processus harmonieux pour le franchissement de la frontière. Pour ce qui est du camionnage, pouvez-vous nous dire quels sont les empêchements qui vous inquiètent le plus et quel est l'échéancier auquel les chaînes de montage sont soumises?

M. Norman : L'élément qui a le plus d'incidence sur nous est la variabilité, le risque d'un petit retard. Par exemple, même un incident mineur comme la sortie du camion sur Huron Church

massive ripple effect, hitting our suppliers first, because they have to put more trucks in the system to meet our just-in-time requirements at the plants.

We are frequently asked: How much is it costing you when you are down? Well, we do not ever want to be down. That is a disaster that we cannot face, but having to put more inventory in the system to keep up with that due to potential volatility in those numbers is really our biggest risk. So something that is monitoring the flow of goods, is helping make expeditious decisions on whether it is adding customs guards, whether it is rerouting traffic across different crossings, those are the kinds of things that can make a short-term impact for us, towards your question.

Senator Atkins: Can you describe to us the effect when things are not working properly in terms of jobs, in terms of —

Mr. Norman: In a crisis mode, it is as severe as a labour strike. Shutting down a plant, the burn rate of the assets, the labour involved not working when we are on a real time supply chain, all this is very severe — but again no less severe than the power outages from over a year ago, things like that.

Mr. Keyes: To give you an illustration, this is not just a preoccupation for us here in Canada and the United States. We are tied in with the International Chamber of Commerce. We talk to people from embassies. The trade and investment people in embassies and consulates here in Canada are watching what is going on, are providing information and intelligence and opinions back to their national industries that are looking at sighting investments.

I received a not too long ago from a trade commissioner from a major European embassy telling me that one of their companies was thinking of making a major investment in North America and asking me about where to site that plant and what I think will happen with the border. I mean this becomes a strategic issue.

When we go to meetings in Paris at the International Chamber of Commerce, people ask me to brief them on what is going on in Canada-U.S. relations and how the border is working. There is a perception out there that we have to deal with. This is real, and this is a competitive and strategic issue for Canada.

Senator Atkins: Do you feel there is enough urgency being applied to the alternative possibilities of crossings between Detroit and Windsor?

Mr. Keyes: Some days yes and many other days no. We have a situation in this corridor where clearly more capacity is needed, and there are a variety of processes in place, but it just seems to be like the energizer process, just going and going and going. At what point are we going to get to decision mode and see some

Road peut avoir des conséquences massives, touchant d'abord nos fournisseurs, parce qu'ils doivent multiplier le nombre de camions s'ils veulent respecter les exigences du juste-à-temps pour les unités de production.

On nous demande souvent : « Combien cela vous coûte-t-il quand vous êtes à l'arrêt? » C'est que nous essayons de n'être jamais à l'arrêt. C'est une situation catastrophique qu'il nous faut éviter à tout prix, mais de devoir augmenter les stocks pour pallier cette situation à cause de l'instabilité constitue à vrai dire notre plus gros risque. Ainsi, des mesures permettant de surveiller la circulation des biens et de prendre rapidement une décision en ajoutant des douaniers ou en détournant du trafic routier vers d'autres points de passage, tout cela a une incidence à court terme, et j'espère que cela répond à votre question.

Le sénateur Atkins : Pouvez-vous nous dire quelles sont les conséquences, sur le plan des emplois, quand les choses ne fonctionnent pas rondement...

M. Norman : Quand les choses atteignent un moment de crise, c'est aussi grave que s'il s'agissait d'une grève. La fermeture d'une unité d'exploitation, le temps d'absorption des liquidités, l'arrêt de travail de la main-d'œuvre dans un mode de chaîne d'approvisionnement en temps réel, tout cela est très grave — mais encore une fois, je le répète, c'est moins grave que la panne de courant que nous avons connue il y a un an.

M. Keyes : Je vais vous donner une explication, qui vous démontrera que cela n'est pas une inquiétude propre au Canada et aux États-Unis. Nous sommes liés à la Chambre de commerce internationale. Nous parlons au personnel des ambassades. Le personnel responsable du commerce et de l'investissement dans les ambassades et les consulats installés ici au Canada surveillent la situation et renvoient des renseignements et des opinions à leurs secteurs industriels nationaux qui envisagent d'investir ici.

Récemment, j'ai reçu, de la part d'un attaché commercial de l'ambassade d'un des principaux pays européens, une information me signalant qu'une de leurs sociétés envisageait de faire un investissement majeur en Amérique du Nord et on me demandait où cette unité d'exploitation devrait s'installer et ce que je pensais de la situation à la frontière. Par là, je veux vous expliquer que c'est un enjeu stratégique.

Quand nous nous rendons à des réunions de la Chambre de commerce internationale à Paris, on nous demande des séances d'information sur ce qui se passe dans les relations canado-américaines et comment les choses se déroulent à la frontière. Il nous faut donc agir sur l'opinion des gens. C'est la réalité, et c'est un enjeu concurrentiel et stratégique pour le Canada.

Le sénateur Atkins : Pensez-vous que l'on considère avec l'urgence nécessaire le besoin de trouver des solutions de rechange pour le passage entre Detroit et Windsor?

M. Keyes : Certains jours, oui, et bien d'autres jours, non. Dans ce couloir, il est évident qu'il faut accroître la capacité et il existe divers processus en place, mais il semble que ce soit un dispositif qui n'a de cesse. À quel moment allons-nous passer aux décisions et voir des actions concrètes? C'est un couloir crucial.

things actually start to happen on the ground? This is a critical corridor. However, southern B.C., Quebec-New York State, you will see some of the same issues — albeit not as severe as here, they are real.

As I said, through the 1990s there was benign neglect. We were not paying much attention to it, notwithstanding a lot of good words and will. CCRA, as it was at the time, stayed static but the traffic was increasing. There was a gap. We are now into a very different era, and there have been a lot of good things done, and full marks to Minister Manley and Minister McLellan for pushing the button, and full marks as well to Secretary Ridge who has been a real asset in this process. From our perspective, we are sorry to see him leave that job.

I just do not think we are as seized with this as we should be, given the strategic nature of this issue.

Mr. Norman: There is a lot of urgency and attention to the prospect of crossing capacity but maybe sometimes at the expense of the attention and urgency we need to place on some of the shorter-term infrastructure developments. A lot of dialogue is happening on 5-, 10- and 15-year solutions, almost at the exclusion of, well, if we do not get that solved, we do not need to do these other things, which is probably not good economic development on all of our parts.

Senator Atkins: In the presentation prior to your appearance, we looked at the critical path. It seems eight years is a long time, especially in your industry, where, I assume, technology and the demand for product is increasing at a significant rate. It must be somewhat frustrating to you.

Mr. Norman: We see shorter and shorter life cycles for products, which means more flexibility across plants. We have more and more choices and alternatives in terms of resourcing, which, in turn, puts more burden on suppliers. So eight years is an eternity in the foreign direct investment world.

Senator Atkins: Yes, that is what it seems to us. You referred to shared vision. Where is the conflict?

Mr. Keyes: I am not sure, senator, that there is a conflict. I think we both have ideas on where we want to get to, but there have been different priorities.

Senator Atkins: Are we talking about the third crossing?

Mr. Keyes: Here?

Senator Atkins: Yes.

Mr. Keyes: Greater capacity. Does that mean new crossings, building on existing crossings? There is a multiplicity of ideas. We have to get to a decision-making point and get on with it. That seems to be where the inertia is — there are studies, and different ideas and competing proposals.

Mr. Norman talked about some kind of joint authority, whatever that might be. There is a whole range of possibilities that one could think of.

Toutefois, et c'est la réalité, dans le sud de la Colombie-Britannique et entre le Québec et l'État de New York, on fait face aux mêmes difficultés — même si elles ne sont pas aussi graves.

Comme je l'ai dit, pendant les années 90, on a constaté une certaine indifférence. On ne faisait pas tellement attention à cette situation, même si on constatait de la bonne volonté et des vœux pieux. L'ADRC, dans la forme qu'elle revêtait à l'époque, n'a pas bougé alors que le trafic augmentait. Il y avait une lacune. Voilà que nous en sommes à une ère nouvelle et d'excellentes mesures ont été prises, tout à l'honneur des ministres Manley et McLellan, qui ont mis le tout en branle. C'est tout à l'honneur également du sénateur Ridge, qui a joué véritablement un rôle dans ce processus. À notre avis, il est regrettable qu'il quitte son poste.

Je ne pense pas que nous soyons aussi conscients de cette situation autant que nous le devrions, car la question est de nature stratégique.

M. Norman : On comprend bien l'attention qu'exige la capacité de passage et l'urgence de la situation, mais parfois, cela se fait au détriment de l'attention et de l'urgence qu'exige l'installation d'une infrastructure à plus court terme. On parle beaucoup de solutions d'ici 5, 10 ou 15 ans, et on semble ignorer complètement les solutions que nous pourrions apporter maintenant et qui pourraient nous éviter d'avoir à prendre ces autres mesures qui ne sont sans doute pas très rentables.

Le sénateur Atkins : Le témoin précédent nous a parlé du chemin critique. Il semble que huit années soient une longue période, surtout pour votre secteur où, je suppose, la technologie et la demande progressent à un rythme appréciable. Vous devez donc ressentir des frustrations.

M. Norman : Le cycle de vie des produits raccourcit sans cesse, ce qui signifie qu'il faut que les unités de production fassent preuve de plus de souplesse. Pour ce qui est de l'approvisionnement, il y a de plus en plus de choix, ce qui exerce des pressions sur les fournisseurs. Huit années, c'est donc une éternité pour l'investissement étranger direct.

Le sénateur Atkins : C'est effectivement ce qui nous a semblé. Vous avez parlé d'une vision commune. Où se situe le conflit?

M. Keyes : Sénateur, je ne suis pas sûr qu'il existe un conflit. Je pense que tous deux, nous avons une opinion quant à ce que nous voulons obtenir, mais l'ordre des priorités est différent.

Le sénateur Atkins : Songez-vous à un troisième passage?

M. Keyes : Ici?

Le sénateur Atkins : Oui.

M. Keyes : Une plus grande capacité, cela signifie-t-il de nouveaux passages ou l'amélioration des passages existants? Les idées à ce sujet foisonnent. Il nous faut prendre des décisions et aller de l'avant. Il semble qu'il existe une certaine inertie — il y a eu des études, diverses opinions et des propositions concurrentielles.

M. Norman a évoqué la possibilité d'une sorte d'administration mixte quelle qu'elle soit. Il y a toutes sortes de possibilités auxquelles on peut songer.

Senator Atkins: Who should drive the agenda?

Mr. Keyes: That is a good question. There are six governments involved, as well as business. We are all wrestling with the steering wheel, but we all want the bus to keep moving.

Senator Atkins: We met with Secretary Ridge, and he expressed the frustration of the problem of all the jurisdictions getting together to make it happen. It seems that that is one of the first things they have to deal with — that is, who drives the agenda and makes it happen.

Mr. Keyes: You have a legal agenda, a process agenda. There are environmental requirements, laws, processes on both sides — but we cannot afford to wait eight years.

Senator Atkins: Well, that is our impression.

Mr. Norman: We are in agreement on the agenda, but not as to primary authority. If there is a federal review twice a year or once a quarter, and provincially or on a state basis there is monthly accountability, and then there is some local support for that — the agenda is trade and security. The question for everybody is this: Do we have zero security risk? Do we have 100 per cent trade flow?

All of that is easier said than done. However, we are in violent agreement on agendas, maybe not so much on authorities.

Senator Atkins: Are you supportive of the measures that are being implemented until there is a major decision made in terms of a third crossing?

Mr. Norman: We have to push the nine-point plan in Windsor, the Let's Get Windsor-Essex Moving Strategy, regardless of what the solution is. The infrastructure around town routes is important, regardless of the solution, and that will not be decided in months, perhaps longer, by the time we get through environmental assessment. We need to expedite that, but we have to invest in our home infrastructure at the same time. We cannot wait for a solution and then decide what supports it.

Senator Atkins: Just a final question. You say 1,400 vehicles. Is that just your company, a day?

Mr. Norman: Yes.

Senator Munson: We have heard a lot of buzzwords in the last few days — seamless, simple. In terms of specifics, you said that something has to be done now, in a shorter term, infrastructure-wise. Can you be specific as to what you would like to see built or done as part of the program, to make things more efficient here?

Le sénateur Atkins : Qui devrait tenir les rênes?

M. Keyes : C'est une bonne question. Il y a six ordres de gouvernement en cause, sans compter les entreprises. Tout le monde veut prendre les choses en main, mais tous nous souhaitons que les choses aillent de l'avant.

Le sénateur Atkins : Nous avons rencontré le secrétaire Ridge, et il a exprimé sa frustration face à la nécessité que tous les ordres de gouvernement conjuguent leurs efforts. Il me semble que c'est la première chose à régler — qui doit prendre les choses en main et les faire aboutir?

M. Keyes : Il y a l'aspect juridique, le processus. Il y a des exigences sur le plan de l'environnement, des lois, des processus à respecter des deux côtés — mais nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre huit ans.

Le sénateur Atkins : Nous sommes de cet avis-là également.

M. Norman : Nous convenons des mesures à prendre, mais nous ne nous entendons pas sur la principale autorité. Le fédéral intervient deux fois par année ou une fois par trimestre, alors que la province ou l'état exige une reddition de comptes mensuelle, et ensuite il y a le niveau local... il s'agit ici de commerce et de sécurité. La question universelle est la suivante : le risque sur le plan de la sécurité est-il nul? Le flux commercial se fait-il sans entrave aucune?

C'est plus facile à dire qu'à faire. Toutefois, nous sommes tout à fait d'accord sur ce qu'il y a à faire, même si nous ne le sommes pas quand il s'agit de savoir qui exerce l'autorité.

Le sénateur Atkins : Êtes-vous favorable aux dispositions qui sont prises actuellement en attendant la décision quant à un troisième passage?

M. Norman : Il nous faut faire valoir le plan en neuf points qui concerne Windsor, c'est-à-dire la stratégie de faire bouger les choses dans le couloir Windsor-Essex, quelle que soit la solution retenue. L'infrastructure le long des parcours est importante, quelle que soit la solution, et cela ne pourra pas être décidé en quelques mois, à cause du temps qu'il faut pour l'évaluation environnementale. Il nous faut faire accélérer les choses, mais en même temps, il faut investir dans notre infrastructure nationale. Nous ne pouvons pas attendre qu'une solution soit trouvée pour songer aux appuis nécessaires.

Le sénateur Atkins : Une dernière question. Vous avez parlé de 1 400 véhicules. Est-ce pour votre seule société, quotidiennement?

M. Norman : Oui.

Le sénateur Munson : Depuis quelques jours, nous avons entendu beaucoup de mots à la mode... sans faille, simple. Vous avez réclamé qu'on fasse quelque chose dès maintenant, à court terme, sur le plan de l'infrastructure. Pouvez-vous être plus précis quant à ce que vous souhaitez qu'on construise et qu'on fasse pour améliorer l'efficacité?

Mr. Norman: The *Let's Get Windsor-Essex Moving* has critical points on infrastructure. It has been laid out. It has not changed in the last year. Again, we are not trying to invent new solutions but rather to implement the ones that we have largely agreed on at several levels of government.

Senator Munson: I would like to hear them.

Mr. Norman: The widening of E.C. Row, is one; the Lauzon Parkway is another major artery through town. Some phase-one elements were approved, simple, minor things — for example, a road-rail grade separation for Walker Road, an overpass at Huron Church. Again, those are moving, but slowly, and are precursors to phase two. These are basic county-, municipal-, and provincial-type matters that deal with the health of the thoroughfares in town. The aim is to help keep trucks moving through the city, wherever they are going, to current crossings or new crossings. This is not difficult; it is basic maintenance. It involves unlogging our arteries.

Senator Munson: Do you have any idea what is holding this up? It always comes down to money.

Mr. Norman: Believe it or not, that has not been as much of the factor — \$300 million earmarked for these things, and \$80 million has been set aside for phase one. Many of the phase-one elements — and I am talking of very small, simple things; \$1-million worth of overpass types of things — are slow partly because of environmental assessment. We do not want to minimize the importance of due process, but we cannot wait for an eight- or 15-year solution on some of the other things.

Senator Munson: I do not know if it is a fair question, but you talked about 1,400 trucks, 15 per cent of the traffic. Customs officials and others at both borders, would that more than make your job easier —

Mr. Norman: That has definitely helped. Opening four new booths on the U.S. side this year, again they are aware of the role on the U.S. side for security capacity.

There is an opportunity for something like a border authority to be addressing some of the labour infrastructure, as well as concrete or technology infrastructure. It is all part of a joint solution here, I think.

Senator Banks: I think Mr. Keyes heard a question that I asked of the last panel that I would like to get a short answer from him on. It is entirely theoretical, but it was in response to a suggestion that has probably been made otherwise but was made recently by one of our colleagues in a speech in Washington. Senator Grafstein suggested that in order to solve this problem and not to obviate or circumvent but to speed up the impediments to doing the things you are talking about that perhaps a solution is the quick creation of a new international commission of eminent

M. Norman : Dans le document *Il faut que ça bouge à Windsor-Essex* figurent des éléments essentiels en ce qui concerne l'infrastructure. C'est expliqué. Rien n'a changé depuis un an. Nous n'essayons pas d'inventer de nouvelles solutions mais tout simplement de mettre en œuvre celles sur lesquelles de nombreux ordres de gouvernement sont en grande partie tombés d'accord.

Le sénateur Munson : Quelles sont-elles?

M. Norman : L'élargissement de la route E.C. Row en est une. La promenade Lauzon est une autre artère principale qui traverse la ville. Certains éléments de la première phase sont déjà approuvés, et il s'agit d'éléments simples et mineurs — par exemple l'élimination des passages à niveau sur Walker Road et un passage supérieur dans le secteur de Huron Church. Je le répète, les choses avancent de ce côté-là mais lentement, et ce sont des éléments précurseurs à la deuxième phase. Ce sont des questions de base qui touchent les comtés, les municipalités et les provinces pour l'assainissement des voies de circulation en ville. L'objectif est de permettre aux camions de traverser la ville, peu importe leur destination, pour atteindre les passages actuels ou de nouveaux passages. Ce n'est pas difficile. Il s'agit d'un entretien de base. Il s'agit de désengorger nos artères.

Le sénateur Munson : Savez-vous quel est l'élément qui bloque? C'est toujours une question d'argent, n'est-ce pas?

M. Norman : Croyez-le ou non, ce n'est pas véritablement un facteur — 300 millions de dollars ont été réservés à cette fin et 80 millions de dollars sont prévus pour la première phase. Dans le cas de la première phase — et je pense ici à des petites choses toutes simples comme un million de dollars pour les passages supérieurs — les choses sont ralenties à cause de l'évaluation environnementale. Nous ne voulons pas sous-estimer l'importance de respecter les procédures établies, mais nous ne pouvons pas attendre 8 ou 15 ans pour que l'on trouve une solution à d'autres égards.

Le sénateur Munson : Je ne sais pas si ma question est opportune. Vous avez parlé de 1 400 camions, de 15 p. 100 du trafic. L'intervention de douaniers et d'autres préposés des deux côtés de la frontière rendrait-elle votre travail plus facile...

M. Norman : Cela a certainement aidé. Cette année, quatre nouveaux postes ont été ouverts du côté américain. Ils ont conscience du rôle de l'intervention américaine pour la sécurité.

L'administration frontalière doit voir à ce que la main-d'œuvre soit en place en même temps qu'une infrastructure concrète ou technologique. À mon avis, tout cela fait partie d'une solution mixte.

Le sénateur Banks : Je pense que M. Keyes a entendu la question que j'ai posée au témoin précédent. J'aimerais qu'il y réponde brièvement. La question est tout à fait théorique, mais elle découle d'une suggestion qu'on a sans doute faite par ailleurs mais qui a été reprise récemment par un de nos collègues dans un discours à Washington. En effet, le sénateur Grafstein, soucieux de résoudre ce problème tout en accélérant la suppression des obstacles aux mesures que vous souhaitez, plutôt que de les contourner, propose la création dans un bref délai d'une nouvelle

people with clout, authority, influence to be able to move, not to end the processes, not to circumvent things, but to move things along more quickly and get stuff done.

Does that make any sense to you as a tool pusher to the solution?

Mr. Norman: Sure, again tying on to some of the comments, the two-pronged elements that could support that. A binational commission that can support an authority that is responsible for flow and a planning commission that is responsible for strategy and major investments makes all the sense in the world. I believe there is a way to interface with these multiple levels of government, which have important interests, but streamline through one body like that. It is brilliant.

Mr. Keyes: CUSBA, the Canada-U.S. Border Authority. I think we have to look at how we are jointly managing this border, and you can think of models like the International Joint Commission, which has a hands-on role, is very helpful in solving things. Look at the NACEC, North American Commission on Environmental Cooperation under NAFTA, where the countries have experts on environmental issues. Theirs is a research process, making recommendations to governments; they do not have string-pulling ability. However, some kind of joint action might be possible.

Let's not forget that on an agency-to-agency level, between the Canadian Border Services Agency, the CBSA, and the Department of Homeland Security, DHS, there is a lot of interaction already. Where does it all come together, and by whom and how are decisions made in the timely fashion? Those are key questions.

Senator Banks: But does it come together?

Mr. Keyes: Under Minister McLellan, a lot of the issues around the security side come together.

Senator Banks: Forgive me, but this is Minister of Transport territory.

Mr. Keyes: It is Minister of Transport, but it is also Industry Canada. I believe that is the stream through which infrastructure Canada reports.

So where does it come together? Well, in our system it would come together at the cabinet table. However, that may be too remote a mechanism, in terms of decision making on a day-to-day basis and dealing with real problems in a quick fashion, as opposed to resolving things at the political level — which is all well and good and relevant for setting the broad decisions but not perhaps the specifics.

Senator Forrestall: Mr. Norman, how quickly would you want to see this binational authority in place? How quickly do you think we could put it in place?

commission internationale de gens éminents, puissants et influents qui s'emploieraient non pas à mettre fin aux processus ou à contourner les obstacles, mais à accélérer les choses et à aboutir à des résultats concrets.

Cela vous semble-t-il raisonnable pour aboutir à une solution?

M. Norman : Absolument, et pour reprendre ce qui a été dit, il y aurait les mesures à deux volets qui viendraient à l'appui. Une commission binationale qui sous-tendrait une administration responsable de la circulation et une commission de planification chargée d'une stratégie et d'investissements majeurs semblent tout à fait logiques. Je pense qu'il y a moyen de concilier ces divers ordres de gouvernement, qui ont tous leurs grands intérêts, mais de créer un organe comme celui-là pour simplifier les choses. Cela me semble brillant.

M. Keyes : La Sécurité transfrontalière Canada-États-Unis, STCÉU. Je pense qu'il nous faut songer à la façon dont nous pouvons conjointement gérer cette frontière. Il y a des modèles comme celui de la Commission mixte internationale, qui joue un rôle direct et qui est très utile quand il s'agit de résoudre les difficultés. Prenez par exemple la Commission nord-américaine de coopération environnementale, dans le cadre de l'ALENA, qui regroupe des experts des questions environnementales de chacun des pays signataires. Ils font de la recherche, puis formulent des recommandations à divers gouvernements. Cette commission n'a pas de rôle exécutoire, mais des mesures conjointes sont envisageables.

N'oubliez pas que d'agence à agence, il y a déjà une énorme interaction entre l'ASFC, l'Agence des services frontaliers du Canada et les responsables de la sécurité du territoire des États-Unis, le DHS. Comment tout cela est-il intégré, qui prend les décisions opportunes et comment? Ce sont là les questions cruciales.

Le sénateur Banks : Mais y a-t-il intégration?

M. Keyes : Sous la houlette de la ministre McLellan, bien des questions en matière de sécurité sont intégrées.

Le sénateur Banks : Excusez-moi, mais c'est du ressort du ministre des Transports.

M. Keyes : En effet le ministre des Transports intervient, mais Industrie Canada aussi. Si je ne m'abuse, Infrastructure Canada relève de ce ministère.

Comment tout cela est-il intégré? Eh bien, selon notre régime, cela se passe au conseil des ministres. Toutefois, ce mécanisme est peut-être trop éloigné quand il s'agit de prendre des décisions quotidiennes et de régler des problèmes concrets rapidement. Là, les choses sont résolues au niveau politique — ce qui est tout à fait approprié pour les décisions d'ordre général mais peut-être pas pour les détails.

Le sénateur Forrestall : Monsieur Norman, dans quel délai souhaiteriez-vous que cette administration binationale soit créée? Dans quel délai pensez-vous que nous pouvons la mettre en place?

Mr. Norman: In the private sector, it is always yesterday. Our business results are equally urgent. We are not putting any different standard on anybody else, but it could not happen soon enough.

Senator Forrestall: Do you think it could be done; do you have 10 names you could suggest?

Mr. Norman: Not specifically, but it does not take long.

Senator Forrestall: That is my point. Could you come up with 10 names in 72 hours?

Mr. Norman: Yes. Pragmatically, we are talking a month or two, on the outside.

The Chairman: The question is: How many years do you think it would take Congress and Parliament to agree on the appropriate authority to do this?

Mr. Norman: Again, I understand where you are going. However, if there are two elements — one on trade and flow and the other on planning — clearly the planning element is much tougher, a much more belaboured process. There were good signs in the last couple of days, however, good acknowledgement on the U.S. side, of crossing capacity needs, increasing awareness of interdependence across the industries on a cluster economy. This is not just a Canadian trade issue. Hence, if we could start small, with something like an authority, we could build credibility and receptivity towards the bigger issues on crossing and approvals.

Senator Forrestall: Its fundamental authority would have to be at the top of the food chain, the federal government, the federal authority, the cabinet level.

Mr. Norman: It does need to be.

Senator Banks: So if that were to happen, it would have to come from the very top. The president and the prime minister would have to decide that it is a matter of such urgency that this is how it is going to be dealt with, and you guys fix it. I am reacting here to your comments, Mr. Norman, about why we are so slow in getting underway.

Moving to a slightly different area, I wish to refer to a document entitled, “A Call For Action: A Canadian Auto Strategy,” with which I expect you are more than grazingly familiar, Mr. Norman.

Mr. Norman: I am.

Senator Banks: I am looking at page 9 of that document, which talks about weaknesses in our present situation with respect to the border. One of our concerns, of course, is that if this all is made impractical, this umbilical connection, the connection between the elements of a production line intersected by a border, then people are going to build things somewhere else where they do not have that problem.

M. Norman : Dans le secteur privé, les choses sont toujours urgentes. Il y a urgence également du côté de nos résultats. Nous ne demandons pas l'impossible à qui que ce soit, mais le plus tôt sera le mieux.

Le sénateur Forrestall : Pensez-vous que cela pourrait se faire? Avez-vous dix noms à nous proposer?

M. Norman : Pour l'instant, non, mais il ne me faudrait pas beaucoup de temps.

Le sénateur Forrestall : C'est là où je veux en venir. Pouvez-vous nous proposer une liste de dix noms dans les 72 heures?

M. Norman : Oui. Concrètement, il s'agirait d'un mois ou deux au maximum.

Le président : La question est la suivante : combien d'années faudra-t-il au Congrès et au Parlement pour se mettre d'accord sur la façon appropriée de procéder?

M. Norman : Je comprends où vous voulez en venir. Toutefois, s'il y a deux éléments en cause — d'une part le commerce et la circulation et d'autre part la planification —, manifestement la planification est beaucoup plus difficile, exige un processus beaucoup plus laborieux. Au cours des derniers jours, nous avons constaté des signes positifs toutefois, une reconnaissance de la part des Américains des besoins à combler pour faciliter le passage, une sensibilisation accrue à l'interdépendance des divers secteurs dans notre économie. Il ne s'agit pas ici d'un enjeu commercial uniquement canadien. Par conséquent, si nous commençons modestement, avec une administration, nous pourrions acquérir de la crédibilité et accroître la réceptivité aux obstacles importants au passage et aux approbations.

Le sénateur Forrestall : Le pouvoir d'une telle administration devrait se situer tout en haut de la pyramide, au niveau du gouvernement fédéral, des autorités fédérales, du conseil des ministres, n'est-ce pas?

M. Norman : C'est essentiel.

Le sénateur Banks : Si nous voulons que les choses se fassent, il faudrait que ce soit au plus haut niveau. Le président et le premier ministre doivent décider que l'urgence justifie qu'il en soit ainsi et faire le nécessaire. Je réagis à vos remarques, monsieur Norman, sur les raisons qui expliquent les lenteurs.

Je passe à quelque chose d'un peu différent. Je me rapporte au document intitulé « Un appel à l'action : Cadre pour une stratégie automobile canadienne ». Monsieur Norman, je suppose que vous êtes parfaitement au courant du contenu de ce document, n'est-ce pas?

M. Norman : En effet.

Le sénateur Banks : Je me reporte à la page 9 de ce document. On y décrit les faiblesses de notre situation actuelle à la frontière. Nous avons une inquiétude, bien entendu. Si les choses deviennent à tel point impraticables, la connexion entre les éléments de la chaîne de production étant coupée à la frontière, les gens vont se rabattre ailleurs pour construire là où il n'y a pas de difficulté.

One of the things you say here in terms of the investment attraction is that “relative to competitor jurisdictions, non-Canadian jurisdictions, the investment attraction process in Canada is perceived as disjointed, inconsistent with various levels of government and exclusively government involved. Meanwhile, the process in some competitor jurisdictions is well coordinated with industry, labour and government jointly involved.”

Would you expand on that for us, because it sounds like what you are saying is that the problem in Canada is a government problem, period, and that it is being solved elsewhere by trilateral undertakings?

Mr. Norman: There are two different extremes on how other jurisdictions have handled the prospect and the opportunity for auto investment. In some southern states, for example, there is almost a turnkey solution that is often presented to prospective plant investors. What do I mean by that? The municipality helps out with land, with tax relief and other incentives. The municipality tells a prospective investor, “Here you go. We have the infrastructure, the land, the support. It is ready to go. Put a plant here.”

In other nations, there is federal support for this type of thing. There has been this type of support in Japan for years, as well as in China. In Malaysia and other developing economies, there is federal strategic investment in labour, training. They go after the industries they want there. This is what we want to grow.

In the past, and it has improved markedly in the last year, there was the same kind of border confusion on, say, automotive investment. Is it federal? Is it provincial? Is it local? We have made a lot of headway, with the Province of Ontario stepping up and saying, “This is important to us for jobs.” The province has allocated some investment-matching funds to do that. Ottawa is looking to the future in terms of investing in R&D.

How do we invest in labour development, getting to your other point, not just government but also union or other sources of labour? We have had the various ministers of those files involved.

I would say tremendous progress has been made even in the last 12 months in Canada on jurisdiction, on collaborative support. However, the scenario I gave you of the developing nations or developing states, we have not been that proactive. We are hoping to see some of that change.

Senator Banks: By comparison with other jurisdictions.

Mr. Norman: Yes.

Senator Banks: Just a closing question, and I have more for the second round if we have time, chair.

Voici ce que vous dites sur les mesures d'incitation à l'investissement : « Par rapport à celles des pays concurrents, les mesures d'incitation à l'investissement du Canada sont perçues comme incohérentes et non harmonisées entre les divers paliers de gouvernement (et exclusivement au niveau gouvernemental). Dans d'autres pays concurrents, le processus est bien coordonné, il implique l'industrie, le mouvement syndical et le gouvernement. »

Pouvez-vous développer cette idée, car vous semblez dire qu'au Canada, le problème provient du gouvernement, un point c'est tout, et qu'ailleurs, la solution provient d'entreprises trilatérales.

M. Norman : Dans d'autres pays, on a adopté deux solutions diamétralement opposées pour bénéficier de l'investissement dans l'automobile. Par exemple, dans certains États du sud, on offre souvent une solution quasi clés en mains aux investisseurs potentiels. Qu'est-ce que cela veut dire? La municipalité aide au niveau du terrain, avec des dégrèvements fiscaux et d'autres incitatifs. La municipalité dit à un investisseur potentiel : « Voilà. Nous avons l'infrastructure, le terrain, les appuis. Allez-y. Installez votre usine ici. »

Dans d'autres pays, le gouvernement fédéral offre de l'aide. Depuis des années, c'est ce qui se fait au Japon, et en Chine également. En Malaisie et dans d'autres pays en développement, il existe un investissement stratégique fédéral pour la formation de la main-d'œuvre. Ils courtisent les secteurs industriels qu'ils souhaitent. C'est ce que nous voudrions voir prospérer.

Par le passé, et les choses se sont améliorées considérablement au cours de la dernière année, on constatait une certaine confusion à la frontière pour l'investissement dans l'automobile, par exemple. Cela venait-il du fédéral? Du provincial? Du niveau local? Nous avons beaucoup progressé, la province de l'Ontario intervenant et affirmant : « Cela est important pour nous du point de vue des emplois. » La province a débloqué des fonds de contrepartie à cette fin. Ottawa se tourne vers l'avenir en songeant à investir dans la R et D.

Comment investissons-nous dans le développement des ressources humaines, pour aborder votre deuxième point, sans que ce ne soit que le gouvernement qui intervienne mais également le syndicat et d'autres sources? Les divers ministères responsables de ces dossiers sont intervenus.

Depuis 12 mois, je dirais que nous avons fait des progrès remarquables au Canada, en matière de collaboration. Toutefois, nous n'avons pas fait grand-chose à la manière des pays en développement que je vous ai cités en exemple. Nous espérons que cela va changer.

Le sénateur Banks : Vous voulez dire par comparaison avec d'autres pays, n'est-ce pas?

M. Norman : Oui.

Le sénateur Banks : Une dernière question et j'en aurai d'autres pour le second tour, si nous en avons le temps, monsieur le président.

You referred to a shorter and shorter life span of products. Why is that? You are a manufacturer. The last thing you would want people to say is that your products have a shorter and shorter lifespan.

Mr. Norman: Excuse me, life cycle rather than lifespan. What I mean by that is the speed with which the product is completely renovated and redone. In the past, a product might have been largely unchanged for seven or eight years. Now, you are seeing a wholesale renewal in shorter times, and that is just a function of speed to market, more efficient, more competitive research and development, more competitiveness.

It requires us, with a net export advantage, to run that much faster, to work several cycles into the future, to make sure we have always got what is freshest and most competitive.

Mr. Keyes: I just wondered, Mr. Chair, if I could just add a postscript to Senator Banks' question and Senator Forrestall's supplementary, in terms of time frame and who you get and how you do it. There are some nascent groups there already. Think of what happened immediately post-9/11. The business community came together. We put together a coalition for secure and trade-efficient borders, produced a report in six weeks. We worked with our government colleagues on designing the 30, now 32, point plan. There was a lot of very good close cooperation.

We worked with our colleagues in the United States, formed coalitions, ourselves with the U.S. Chamber of Commerce, for example. There is no reason the same kind of thing could not be done around the infrastructure question to get something on the table very specifically geared to the infrastructure situation and into the hands of both governments.

There is a consultative mechanism on the Canadian side chaired by Rob Wright, on the U.S. side chaired by Rob Bonner, that has come together a couple of times to talk about some of the specific initiatives, and that is business and government together. That is another group that you could draw on. So I think the foundation is there, that something could be done quicker perhaps than we think, certainly in terms of hard and fast recommendations.

In terms of the legal authority, that is another story.

Mr. Norman: In terms of crisis response and contingency planning, which is very top of mind and very urgent, and something that I think everyone is willing to invest their respective powers of authority to supporting, if that draws a bigger need and improves some results on the planning side, all the better for all of us.

Vous avez parlé d'une durée de vie de plus en plus courte pour les produits. Pourquoi en est-il ainsi? Vous êtes un fabricant. La dernière chose que vous voudriez que les gens croient est que vos produits ont une durée de vie de plus en plus courte.

M. Norman : Excusez-moi, je parlais du cycle de vie et non pas de la durée de vie. Je me reportais ici à la vitesse avec laquelle un produit est complètement rénové et refait. Par le passé, un produit pouvait demeurer pratiquement inchangé pendant sept ou huit ans. Désormais, le renouvellement des stocks est plus court, et cela est attribuable à la vitesse à laquelle un produit atteint le marché, à une plus grande efficacité, à une fonction de R et D plus concurrentielle, à plus de compétitivité.

Cela exige de nous — et nous procure un avantage net à l'exportation — de courir plus vite, d'anticiper plusieurs cycles futurs, de veiller à ce que nous offrions toujours les produits les plus frais et les plus compétitifs.

M. Keyes : Monsieur le président, permettez-moi d'ajouter quelque chose en réponse à la question du sénateur Banks et à celle du sénateur Forrestall. C'est à propos des limites de temps, des acteurs potentiels et de la façon de procéder. Déjà, nous pouvons compter sur des groupes naissants. Rappelez-vous ce qui s'est passé immédiatement après le 11 septembre. Le milieu des affaires s'est uni. Nous avons formé une coalition pour que les frontières soient sûres et efficaces pour les échanges commerciaux. Nous avons produit un rapport en six semaines. Nous avons travaillé avec nos collègues du gouvernement et produit un plan en 30 points, désormais 32. Cela témoigne d'une excellente coopération très étroite.

Nous avons travaillé avec nos collègues aux États-Unis, formé des coalitions, auxquelles nous participions avec la chambre de commerce américaine, par exemple. Il n'y a aucune raison pour que le même genre de processus ne puisse pas intervenir par rapport à l'infrastructure, afin qu'une mesure propre à l'infrastructure soit présentée aux deux gouvernements.

Rob Wright, du côté canadien, préside un mécanisme consultatif et c'est Rob Bonner qui est son homologue du côté américain. À quelques reprises, il y a eu des pourparlers concernant des initiatives particulières faisant intervenir les entreprises et le gouvernement. Voilà un autre groupe qui pourrait constituer une ressource. Je pense que le fondement existe déjà et que nous pourrions agir plus vite que nous ne le pensons, assurément pour présenter des recommandations fermes et expéditives.

Quant aux pouvoirs sur le plan juridique, c'est autre chose.

M. Norman : Pour ce qui est de la réaction face à la crise et de la planification des mesures d'urgence, choses centrales et très urgentes, dans lesquelles je pense que tout le monde est prêt à investir ses pouvoirs respectifs, je dirais que ce serait pour le plus grand profit de tous de pouvoir compter sur une plus grande prise de conscience du besoin et l'aboutissement à de meilleurs résultats en matière de planification.

Senator Meighen: In politics, perception is reality, and I think you, Mr. Keyes, touched on the perception, and we dealt with perception in the previous panel, in terms of bridge delays.

We were told that the delay is generally 10 minutes on weekdays and 20 minutes, on average, on weekends or holidays. Mr. Norman, is that unacceptable to your industry and the just-in-time method of operation?

Mr. Norman: I would say the averages, in an environment that is concerned about volatility, do not tell the story. We have got to look at extremes in ranges. If everything is 100 per cent predictable on 10 to 20 minutes, and we are working on making it 8 to 12 minutes, that is a great foundation for progress, but the volatility is greater than that. That is why we need different safety nets.

When there is a combination of a technology slowdown on computers, a labour strike and a car accident all in the same week, it takes hours at the border, and it is all over the front pages of international media the next day. Is it reality that day? By all means. Does it fuel a perception that lasts much longer than that? By all means.

Mr. Keyes: Could If you think of cycles and amplitudes in the physics sense, you get a mean; but it is these variations, the up and down, and the uncertainty, that is of concern. I regularly look at DHS and CBSA's websites, at their charts on border crossings and delays. Two things strike me. First, at a lot of crossings, yes, things by and large work. However, there are ups and downs, and regularly I see one-hour, two-hour, three-hour delays at certain critical points. I will then go to the DHS site, and the reported delay times are totally different. So we do not even have a common reporting method between our two authorities. So if somebody is checking websites to see where the delays are, they will get two get different estimates of delay times often.

The Chairman: Are they not measuring traffic going in different directions?

Mr. Keyes: No, they both report in and out and commercial and non-commercial at all the crossings. There are days when everything runs well, even with the standard periods of volume. However, there are other times when there are long delays. For truck drivers and manufacturers, those stats are of little comfort.

One of our board members owns a trucking company, and he has people all over North America. His drivers are now demanding that he pay waiting time. All of that factors into competitiveness.

Senator Meighen: I am being a bit of a devil's advocate here, but accidents happen. People get delayed. People miss getting to a play in Stratford from Toronto because the 401 is all tied up. It is annoying. If it happened every time, it would be more than just annoying.

Le sénateur Meighen : En politique, la perception est la réalité et, monsieur Keyes, vous avez évoqué la perception dont nous avons discuté avec les témoins précédents à propos des retards au passage des ponts.

On nous a dit qu'en général, le retard était de dix minutes en semaine et de vingt minutes, en moyenne, en fin de semaine et les jours fériés. Monsieur Norman, est-ce inacceptable du point de vue de votre secteur et de votre méthode d'opération juste à temps?

M. Norman : Dans un contexte où l'on s'inquiète de l'instabilité, les moyennes ne reflètent pas la réalité. Il faut tenir compte des extrêmes. S'il était parfaitement prévisible que l'attente se limite à 10 à 20 minutes et que nous travaillions à réduire cela à 8 à 12 minutes, nous aurions en main les éléments nécessaires pour progresser, mais l'instabilité va au-delà de cela. Voilà pourquoi il nous faut divers filets de sécurité.

Quand un ralentissement informatique se produit et se conjugue à une grève et à un accident de voiture pendant la même semaine, il faut des heures pour traverser la frontière et cela fait la une des journaux le lendemain. Est-ce la réalité ce jour-là? Tout à fait. Est-ce que cela alimente une perception qui dure plus longtemps? Absolument.

M. Keyes : Si vous comparez cela avec les cycles et les amplitudes en physique, vous pouvez très bien trouver une moyenne. Mais ce qui est inquiétant, ce sont les variations, les hauts et les bas, l'incertitude. Je consulte régulièrement les sites Internet du DHS et de l'ASFC et j'y trouve des tableaux sur les passages à la frontière et les retards. Il y a deux choses qui me frappent. Tout d'abord, pour beaucoup de passages, tout fonctionne très bien. Toutefois, il y a des hauts et des bas, et régulièrement, je constate des retards d'une heure, deux heures, trois heures à certains points cruciaux. Quand je consulte le site Internet du DHS, les temps de retard sont tout à fait différents. Nous ne disposons donc pas d'une méthode de rapport commune entre les deux administrations. Ainsi, quelqu'un qui consulte ces sites Internet pour voir quels sont les retards obtient souvent deux estimations différentes.

Le président : Est-ce qu'on ne mesure pas le trafic qui va dans des directions opposées?

M. Keyes : Non, les deux font rapport des passages commerciaux et non commerciaux dans les deux sens, à tous les points de passage. Il y a des jours où tout va rondement, même si le volume atteint ses pointes habituelles. Toutefois, d'autres jours, il y a de long retards. Pour les camionneurs et les fabricants, ces statistiques sont peu réconfortantes.

Un des membres de notre association est propriétaire d'une société de camionnage qui livre aux quatre coins de l'Amérique du Nord. Ses camionneurs exigent maintenant d'être rémunérés pour le temps d'attente. Tout cela a une incidence sur la compétitivité.

Le sénateur Meighen : Je vais me faire un peu l'avocat du diable. Les accidents se produisent. Les gens sont retardés. Des gens de Toronto ratent une pièce à Stratford parce qu'il y a un bouchon sur la 401. C'est agaçant. Si cela se produisait constamment, ce serait plus qu'agaçant.

So could I make a distinction between Mr. Norman's industry, which is really right here in the dual community, if you will, and the industry of importing fruit to Canada from Mexico? If I can, are there any concessions given to your local industry because it is a local industry? Would it be valid to do so? Can you envisage a dedicated lane for the automotive industry? Is it more critical for you to avoid these three-hour delays, four-hour delays, than it is for a truck driver coming from Mexico to Toronto with a load of bananas?

Mr. Norman: To your point on accidents happen, the issue is bottlenecks and accidents, right? A truck accident a couple of months ago on the 401 shut the place down for a few hours. So what do we do with the bottlenecks? Remember, we are logistically intertwined across the continent. Yes, there is a choke point here, and there are advantages with pre-clearance mechanisms.

To a degree, we have the underpinnings of what you just suggested. However, some of it is geographic infrastructure, where there are not sufficient lanes to route traffic. In the case, you have to do some other things, whether it is, as I said, moving the border further away with some of the pre-clearance or a border authority that can reroute and best manipulate the pre-bottlenecks. You are on the right line of thought, but it is probably not a simple matter.

Senator Meighen: Yes, fair enough.

Does either or both of you feel that the steam has gone out of the urgency feeling a little bit? As we move further away from 9/11, as the process seems to stretch out to 2013 or whatever, are other people who are not immediately starting to lose that drive, and consequently have governments started to lose a bit of drive?

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Norman: A bit. I think there is a lot of agitation in Ottawa and Queens Park, and we have probably slowed down a bit on some of the local solutions.

Senator Meighen: Well, we will see what we can do for you.

Mr. Keyes: Senator, it was a very cryptic answer, but I think the nature of the situation has changed. There has been attention on some of the choke points, but we are also dealing with new initiatives out of the U.S. that were not envisaged at the time we did the 30-point plan. We have got a U.S. visit, and the implications of a U.S. visit rolling out, and how that is going to affect traffic. We have had the bioterrorism regulations, which for some people has been a very difficult transition to get ready for.

There have been a continuing series of new data requirements that industry AND business has to get ready for, different standards of security, documentation, and so I think the tension has been diverted by some authorities to dealing with how we cope with some of these things, and perhaps the eye is off the ball a little on the infrastructure and actually getting to decision points.

Est-ce que je peux faire une distinction entre l'industrie de M. Norman, qu'il exerce dans cette double collectivité, si l'on veut, et l'importation au Canada de fruits provenant du Mexique? Dans ce cas, votre industrie bénéficie-t-elle de concessions parce qu'il s'agit d'une industrie locale? Est-ce qu'elle devrait en bénéficier? Pouvez-vous envisager une voie réservée au transport routier? Est-ce qu'il est plus essentiel pour vous d'éviter ces retards de trois ou quatre heures que pour un chauffeur de camion qui arrive du Mexique à Toronto avec un chargement de bananes?

M. Norman : Vous dites que des accidents se produisent; votre question porte sur les embouteillages et les accidents, n'est-ce pas? Il y a quelques mois, un accident de camion sur la 401 a entraîné la fermeture de l'autoroute pendant plusieurs heures. Que peut-on faire contre les embouteillages? N'oubliez pas qu'au plan logistique, nos activités sont interdépendantes à l'échelle du continent. Il y a effectivement un point de passage obligé ici, ainsi que des mécanismes de prédédouanement avantageux.

Dans une certaine mesure, nous avons déjà les éléments de base de la formule que vous proposez. Cependant, il s'agit en partie d'infrastructures géographiques, et il n'y a pas suffisamment de voies pour acheminer la circulation. En l'occurrence, il faudrait prendre d'autres mesures, à savoir, comme je l'ai dit, déplacer la frontière en mettant en place un service de prédédouanement ou constituer une autorité frontalière qui pourrait orienter la circulation et éviter les goulots d'étranglement. Vous êtes sur la bonne voie, mais la question n'est pas simple.

Le sénateur Meighen : C'est parfait.

Est-ce que l'un de vous ou les deux estimez que le sentiment d'urgence s'estompe un peu? À mesure que le temps nous éloigne du 11 septembre 2001 et qu'on parle de l'échéance de 2013, est-ce que certains ne sont pas en train de perdre leur motivation et, en conséquence, de démotiver aussi les gouvernements?

M. Keyes : Si.

M. Norman : Oui, un peu. Je crois qu'il y a beaucoup d'agitation à Ottawa et à Queens Park, mais les efforts se sont sans doute ralentis en ce qui concerne certaines solutions locales.

Le sénateur Meighen : Nous verrons ce que nous pouvons faire pour vous.

M. Keyes : Sénateur, ma réponse était un peu lapidaire, mais je crois que la situation a changé. L'attention s'est portée sur certains goulots d'étranglement, mais nous avons aussi affaire à de nouvelles initiatives américaines qui n'étaient pas envisagées lorsque nous avons élaboré le plan en 30 points. Nous avons eu la visite du président américain, qui a eu des répercussions sur la circulation à la frontière. Nous verrons ce qui en ressortira. Nous avons eu le règlement sur le bioterrorisme, auquel certains ont eu beaucoup de mal à s'adapter.

Il y a eu toute une série de nouvelles exigences de données auxquelles l'industrie et les entreprises ont dû se préparer, il y a eu de nouvelles normes de sécurité, des exigences en matière de documents, et je pense donc que certaines autorités ont porté leur attention ailleurs; on regarde peut-être moins les infrastructures que les points de décision.

Senator Meighen: Just one more. It may not affect you, Mr. Norman, at all, but what about rail? Is the problem less acute with respect to rail and getting across the border?

Mr. Keyes: The rail situation has been a little more manageable, and certainly the people on the rail side will tell you that even immediately post-9/11 a lot of rail shipments continued without the kind of disruption that you had at the borders on the truck side. You are dealing with bulk commodities that are not time-sensitive, a different range of goods, but they have got machines in place for screening, crews that can just take the train right across the border without stopping. So it is a different type of problem in order of magnitude.

Equally as critical is the position of our ports on the West Coast and Halifax, who are trying to position themselves to receive and clear traffic, and then have that product loaded on a train and moved right across the border — in other words, using our ports as access into the U.S. It is of economic benefit to Canada to have a rail system that is working and in time.

There are U.S. customs authorities working in our ports to clear what has been put on those trains, so that they do not have to stop at the border.

Senator Meighen: Yes, we are aware of that. You do not use rail shipments at all, do you, Mr. Norman?

Mr. Norman: We do, but with the just-in-time supplier shipments, it is a little more truck dependent.

We are talking about a whole supply chain that is very multimodal dependent, and a big part of our planning is on flexibility and intermodal capability.

Senator Meighen: Finally, this sounds like a contradiction in terms, but under just-in-time is there any predictability?

Mr. Norman: There is a lot of it.

Senator Meighen: A lot of what?

Mr. Norman: There is a lot of predictability.

Senator Meighen: So you could say, "It is just-in-time, but it will be just-in-time next Thursday that I am going to need a high volume of shipments?"

Mr. Norman: Definitely, and to put more in transit, for volatility in clearance times.

Senator Meighen: So you could tell the Customs people, "We are going to have a lot of business coming across that bridge next Thursday evening."

Le sénateur Meighen : Encore une question. Elle ne vous concerne peut-être pas du tout, monsieur Norman, mais que se passe-t-il du côté des chemins de fer? Les problèmes sont-ils moins graves pour les trains qui franchissent la frontière?

M. Keyes : La situation des chemins de fer a été plus facile à gérer, et les gens qui s'en occupent pourront certainement vous dire que même juste après le 11 septembre, une bonne partie des expéditions par train se sont poursuivies à l'abri des perturbations qu'on a observées à la frontière dans le domaine du camionnage. Les trains transportent des marchandises en vrac moins exigeantes en matière de délai, ce sont toutes sortes de marchandises, mais il existe des dispositifs d'inspection, et des équipages peuvent faire franchir la frontière à un train sans qu'il ait à s'arrêter. C'est donc un problème d'une ampleur différente.

La situation de nos ports sur la côte ouest et à Halifax est tout aussi critique. Ils essaient de se positionner de façon à recevoir les marchandises et à autoriser les mouvements, pour les charger ensuite sur un train et leur faire franchir la frontière. Autrement dit, il s'agit d'utiliser nos ports pour accéder au territoire américain. Il est économiquement avantageux pour le Canada d'avoir un réseau ferroviaire qui fonctionne bien et respecte les horaires.

Il y a des représentants des autorités douanières américaines qui travaillent dans nos ports à dédouaner les marchandises contenues dans ces trains, afin qu'ils n'aient pas à arrêter à la frontière.

Le sénateur Meighen : Oui, nous sommes au courant. Vous n'avez pas recours aux expéditions ferroviaires du tout, n'est-ce pas, monsieur Norman?

M. Norman : Oui, nous le faisons. Néanmoins, pour les expéditions juste à temps aux fournisseurs, nous dépendons un peu plus des camions.

Nous parlons de toute une chaîne d'approvisionnement qui dépend beaucoup du transport multimodal. Une bonne partie de notre planification repose sur la souplesse et sur la capacité intermodale.

Le sénateur Meighen : J'aurai une dernière question qui peut sembler contradictoire : avec la méthode juste à temps, existe-t-il une certaine prévisibilité?

M. Norman : Il y en a beaucoup.

Le sénateur Meighen : Beaucoup de quoi?

M. Norman : Il y a une grande prévisibilité.

Le sénateur Meighen : Ainsi vous pourriez décider, dans des circonstances particulières, que juste à temps veut dire juste à temps pour jeudi prochain, soit au moment où je devrai composer avec un gros volume d'expédition?

M. Norman : Absolument, et que je devrai expédier davantage de marchandises, en raison de la variabilité des délais de dédouanement.

Le sénateur Meighen : Ainsi vous pourriez prévenir les autorités douanières que vous enverrez beaucoup de marchandises qui traverseront le pont jeudi soir prochain?

Mr. Norman: No, I am sorry. Our business is a little more even flow. I thought you meant do we make adjustments on our capacity based on different things that we have got to deal with, and the answer is, yes, and our flow is fairly predictable and fairly stable. It is not like there are a lot of peaks and valleys.

The Chairman: Just touching on the just-in-time, it seems to me it is a question of where you are shifting the inventory to. You are shifting your inventory to your suppliers; you do not want to have inventory where you are assembling. At some point, there must be a business case for increasing the size of your inventory versus the cost of your shutdowns.

Mr. Norman: Either way, it raises the cost, and that is our concern.

The Chairman: Either way it raises the cost, but there is a lesser cost for one model than another over time, one would presume.

Mr. Norman: In an environment where we are working very diligently to pull five cents out of a plastic part of a car, the cost of inventory, whether ours or our suppliers — this is not just to push it on them. This is a system cost that we bear —

The Chairman: I understand that, but if you are looking out to 2013, you plan accordingly.

Mr. Norman: We do, but again that is where the cluster is at risk, if there is more inventory required than in another part of the world.

The Chairman: Why is it my impression that one way or another the cost consequences, the job consequences have not been driven home to the various orders of government?

Mr. Norman: I think we have done a good job with the call to action document that you referred to to escalate that locally, and there is increasing awareness and interdependence on the various states that do the preponderance of trade, at least in our business, and that it is not necessarily a federal issue all the time in the U.S., but it is clearly an interstate commercial issue. So we are working on that, and that is generally the comment we get through all levels of government — that is, how many other people know that? We do a lot publicly and privately to escalate that.

The Chairman: The two of you have described to us a situation that seems, to this committee, to have severe consequences, and you are talking about a process that has lost momentum, a

M. Norman : Non, pas exactement. Nos mouvements de marchandises sont un petit peu plus uniformes. Je croyais que vous nous demandiez si nous modifions notre capacité en fonction des circonstances avec lesquelles nous devons composer, et alors la réponse est oui, nos mouvements de marchandises sont assez prévisibles et assez stables. Il n'y a pas beaucoup de creux et de crêtes.

Le président : En ce qui concerne la méthode juste à temps, il me semble que tout dépend de la destination des marchandises. Vous les expédiez à vos fournisseurs; vous ne voulez pas garder des marchandises en inventaire là où vous procédez à l'assemblage. Dans certains cas, certains arguments d'affaires doivent militer en faveur d'une augmentation de votre inventaire si l'on considère le coût des arrêts d'exploitation ou de la fermeture d'usines.

M. Norman : Que l'on procède d'une façon ou de l'autre, il y a augmentation des coûts, et c'est précisément ce qui nous préoccupe.

Le président : Dans les deux cas, les coûts augmentent, mais j'imagine qu'à long terme, l'augmentation est moindre si l'on privilégie une option plutôt que l'autre.

M. Norman : Vous savez, lorsqu'on travaille d'arrache-pied pour faire baisser de cinq cents le prix d'une pièce d'auto en plastique, le coût des stocks, qu'il s'agisse des nôtres ou de ceux des fournisseurs... Il ne s'agit pas de leur faire payer ces coûts. Ce sont des coûts découlant du système et que nous assumons.

Le président : Je vous comprends, mais si vous faites de la planification qui s'étend jusqu'en 2013, vous faites vos prévisions en conséquence.

M. Norman : Nous le faisons, mais, je le répète, c'est là où le groupe court un risque, si les stocks nécessaires ici sont plus grands qu'ailleurs dans le monde.

Le président : Pourquoi ai-je l'impression qu'on n'a pas bien fait comprendre aux divers ordres de gouvernement quelles étaient les conséquences du point de vue des coûts et du point de vue des emplois?

M. Norman : Je crois que notre document invitant les autorités à passer à l'action, document dont vous avez d'ailleurs parlé, était une bonne initiative pour faire avancer les choses à l'échelle locale. Les États les plus commerçants sont de plus en plus sensibilisés à cette question et sont de plus en plus interdépendants, du moins dans notre secteur. Il ne s'agit pas d'un enjeu qui préoccupe nécessairement le gouvernement fédéral américain en tout temps, mais il est clair qu'il s'agit d'un enjeu commercial international. Nous déployons donc des efforts en ce sens, et de façon générale, les ordres de gouvernement nous posent tous la même question : quelles autres instances sont au courant de la situation? Nous faisons beaucoup de travail public et privé pour promouvoir nos intérêts.

Le président : Vous avez tous les deux décrit une situation qui semble, aux yeux de notre comité, avoir des conséquences graves. Vous parlez d'un processus qui a perdu de sa vigueur, qui n'est

process that is no longer urgent, a process that shows no likelihood of providing results within what we all agree are reasonable timeframes.

So what does it take? What do you think needs to happen so that governments focus sufficiently, that we do see some leadership emerge, and we do see some of these decisions being taken in a shorter time period?

Mr. Norman: Continued awareness, and I think urgent action on the part of yourselves. We have made the same case with the prime minister. He told our group specifically of his dedication, and through President Bush and Mr. Ridge and his successor, and that of Minister McLellan. Again, we have got urgency and awareness at the highest levels, and want to make sure that we are working that through the various supporting levels as well. Also, I speak regularly with city council and with the mayor of Windsor.

It is not for lack of urgent discussion and urgent dialogue. Nobody in this room has walked away from the cause. We are trying to bring specific proactive solutions that are not easy. Many have not been done before, but they are necessary and not at exorbitant cost either, I do not think. We are trying to do this in a way that generates a good return for business and for Canada.

The Chairman: Having said that, I do not think we have heard anything this morning that moves 2013 to 2012.

Mr. Norman: No, but I think tremendous improvement by 2006 will ensure that we get the best throughput that we have. Maybe 2012 and 2013 are not as important when we are working on the right size of any capacity enhancement by being 200 per cent effective with what we do have.

The Chairman: In what we have heard from you and the previous panel, I had the impression that one of the principal problems we are facing is the lack of surge capacity at the customs booths.

Mr. Keyes: I think there are staffing issues on both sides of the border. I hear this from across the country. "Only half the booths were open."

Mr. Norman: A joint authority could help there. They could ensure that the resources are available, to deal with variable capacity.

The Chairman: Is it possible to make a case that demonstrates the cost of surge capacity versus the lost revenue to government for not getting these vehicles through?

plus urgent, qui n'apparaît pas susceptible de fournir des résultats dans un délai qui soit raisonnable pour nous tous.

Que faut-il donc faire? Que doit-il se produire, selon vous, pour que les gouvernements prennent des mesures suffisantes, pour que quelqu'un prenne les commandes et que certaines de ces décisions soient prises plus rapidement?

M. Norman : Il faut poursuivre nos activités de sensibilisation, et je crois que vous devez agir de façon urgente. Nous avons présenté les mêmes arguments au premier ministre. Il a assuré aux représentants de notre groupe qu'il effectuait avec empressement des démarches auprès du président Bush ainsi que de M. Ridge et de son successeur afin de faire avancer le dossier. Il a également parlé de l'ardeur de la ministre McLellan à régler cette question. Encore une fois, les plus hautes instances dirigeantes sont conscientes de l'urgence de cette situation et veulent s'assurer que nous nous fassions bien comprendre par toutes les autorités concernées. En outre, je communique régulièrement avec le conseil municipal et le maire de Windsor.

Si les choses n'avancent pas, ce n'est pas faute de discussion et de dialogue urgent. Personne dans cette salle n'a baissé les bras. Nous essayons d'apporter des solutions précises et dynamiques qui ne sont pas faciles. La plupart de ces solutions n'ont jamais été mises en place auparavant, mais elles sont nécessaires et n'entraînent pas des coûts exorbitants non plus, du moins je ne pense pas. Nous essayons de régler cette question tout en produisant un bon rendement pour notre secteur et pour le Canada.

Le président : Cela étant dit, je ne crois pas que nous ayons attendu quoi que ce soit ce matin qui fasse passer l'échéance de 2013 à 2012.

M. Norman : Non, mais si nous apportons de grandes améliorations d'ici 2006, alors notre production sera aussi élevée que possible. Peut-être que les échéances de 2012 ou 2013 ne revêtent pas autant d'importance si nous travaillons à augmenter notre capacité de production dans une mesure adéquate en étant deux fois plus efficaces grâce aux moyens dont nous disposons.

Le président : D'après votre témoignage et celui du groupe qui vous a précédé, j'ai l'impression que l'un des principaux problèmes auxquels nous sommes confrontés tient au fait que les postes de contrôle frontalier n'ont pas la capacité de composer avec les augmentations subites de la circulation.

M. Keyes : Je crois qu'on manque de personnel des deux côtés de la frontière. J'entends la même observation dans tout le pays : seule la moitié des postes de contrôle étaient ouverts.

M. Norman : Peut-être qu'une instance conjointe serait utile. Celle-ci pourrait s'assurer que les ressources sont disponibles pour faire face aux problèmes de capacité variable.

Le président : Ne serait-il pas possible de démontrer que les coûts des mesures nécessaires pour composer avec une augmentation subite de la circulation sont moins élevés que la perte de recettes si ces véhicules n'arrivent pas à traverser la frontière?

Senator Atkins: And the loss of jobs.

Mr. Norman: I think that is possible, but it is only a fraction of the perception cost, which is a little tougher to quantify.

Mr. Keyes: Just a few thoughts that come to mind, Mr. Chair. On the numbers, I do not know if you have seen the paper the Ontario chamber put out on the cost of border delays. If you have not seen it, I certainly commend it to you.

The Chairman: It is in our briefing book.

Mr. Keyes: Good, because there are some interesting numbers in there.

My second thought is this: I think we see the trade agenda and the security agenda coming together, and Canada and Canadian officials and ministers to their credit taking a lot of ideas to the U.S., which I do not think were ever in the U.S.'s mind to start with, and pushing and pushing and pushing.

The next one now is going to be the question of land pre-clearance and the possibility of a trial in Niagara.

The Chairman: We talked to Commissioner Bonner about that last March, and he looked at us with a glazed look in his eye.

Mr. Keyes: Well, I will be at a discussion with U.S. customs authorities and our own authorities next week with some firm ideas and plans for how to get that thing launched, and it got referenced yesterday between the president and the prime minister that this has got to go.

The Chairman: Is it your view that this is the appropriate solution?

Mr. Keyes: It is a solution we have got to look at. We have got to make sure that it works, and that it is right, and that we are not complicating the system, but if we can do everything that we have to do in one spot that meets the security and the economic needs, and then the trucks roll —

The Chairman: Senator Meighen, before the last panel, discussed the airport example, where we have seven airports with pre-clearing principles established. So in terms of principle, it is hard to see that there are problems there. There may be problems in terms of zoning or rights of way, but one would presume that could be resolved as well.

Mr. Keyes: In discussions I have had with our authorities, taking the air model and applying it to the land model, there is a lot that can happen without significant regulatory or legislative

Le sénateur Atkins : Il y a également les pertes d'emploi.

M. Norman : Je crois que c'est possible, mais cela ne représente qu'une fraction du coût lié à la perception, dont la valeur exacte est un peu plus difficile à établir.

M. Keyes : Quelques observations me viennent à l'esprit, monsieur le président. En ce qui concerne les chiffres, je ne sais pas si vous avez vu le document publié par la Chambre de commerce de l'Ontario sur le coût des retards à la frontière. Si vous ne l'avez pas lu, je vous recommande vivement de le faire.

Le président : Ce document se trouve dans notre cahier d'information.

M. Keyes : Tant mieux, car il contient des chiffres intéressants.

Autre observation : je crois que nous assistons à une convergence des programmes politiques en matière de commerce et de sécurité. Le Canada et des hauts fonctionnaires et ministres canadiens proposent de nombreuses idées aux Américains, et c'est tout en leur honneur. Je crois que ces idées n'étaient jamais venues à l'esprit des Américains auparavant, et nos représentants canadiens en font la promotion sans relâche.

D'ailleurs la prochaine initiative à l'ordre du jour est celle du prédédouanement à la frontière terrestre. On évoque la possibilité d'un projet pilote à Niagara.

Le président : Nous en avons parlé au commissaire Bonner en mars dernier, et il nous a regardés avec des points d'interrogation dans les yeux.

M. Keyes : Je vais assister à une discussion avec les autorités douanières américaines et les nôtres la semaine prochaine, et il sera question de plans et d'idées fermes en vue de lancer cette initiative. D'ailleurs le président et le premier ministre ont dit lors de leur rencontre d'hier qu'il fallait que ce projet se concrétise.

Le président : Selon vous, s'agit-il de la bonne solution?

M. Keyes : C'est une solution que nous devons envisager. Nous devons nous assurer qu'elle fonctionne et qu'elle soit tout indiquée, et que nous ne compliquions pas le système. Mais si nous pouvons faire tout ce que nous avons à faire au même endroit, dans le respect des exigences en matière de sécurité et des besoins économiques, et que les camions peuvent circuler...

Le président : Devant le dernier groupe de témoins, le sénateur Meighen a discuté de l'exemple des aéroports. En effet, nous comptons sept aéroports dotés de processus de prédédouanement. Il est donc difficile de voir quels peuvent être les problèmes de principe. Il peut exister des difficultés en ce qui concerne le zonage ou les priorités de passage mais on peut présumer que ces difficultés peuvent être aplanies.

M. Keyes : Lorsque j'ai discuté avec les autorités de l'idée d'appliquer le modèle des aéroports à la frontière terrestre, j'ai constaté qu'on pourrait réaliser beaucoup de progrès

change. There is a framework there that can be put in, and if you have the space to create the facilities to bring the two together and do it and do it once and do it right, then it should be a go.

Let me just come back to your question about capacity, and again I just want to emphasize the multidimensional, multimodal nature of this border. I have not been through Montreal since the new customs hall opened, but I went through Montreal coming from Washington a couple of times late last fall. Seven of 12 booths were open. There were 800 to 900 people waiting to get through. On one of those trips, I was with somebody who had come off a flight from England — to talk to somebody about an investment — and he called us “bush league” because of the delay we experienced. It took us over an hour to get through that line. I missed my connecting flight to Ottawa and ended up taking the bus. Of course, that is a border at an airport. However, we have to think about the whole system, the border in all its modes, as an integrated system.

If the committee’s terms of reference are broad enough to encompass the whole border, I would encourage you to think very broadly.

The Chairman: I take your point. I would love to take that traveller back and show him some of my experiences at Heathrow, but we will not go there.

Senator Cordy: Mr. Norman, when you were discussing cross border travel, you said that we need better criteria for entry. Is there confusion among truckers particularly as to what the criteria are? I am just wondering whether there is a standard, and if there is a standard, is the standard consistent, or are people finding that they change from week to week or month to month?

Mr. Norman: The standards that are out there are consistent, but sometimes there are jurisdictions that are competitive, especially with new ideas. For example, there is a shortage of truckers, and getting truckers cleared can take three to six months. In terms of pre-clearance mechanisms, if we can simplify them, and make them go through a common process, that will free up forces to do staffing at borders and some of the other things we are trying to attack.

So I did not want to imply that it is totally ambiguous, but it is not as quick and clear and simple and easy as the strategies would lead you to believe.

Mr. Keyes: The sign-up and the process for getting into these programs have not been as user friendly as it could have been. For some people, it has been an effort to have to be there at the right time. When NEXUS began, the office was open from eight to one. They ended up with a huge backlog, which took a long time to work through. So the user friendliness of the thing is certainly an issue.

sans apporter de changements réglementaires ou législatifs d’envergure. Il y a un cadre qui peut être appliqué et si l’on dispose de suffisamment d’espace pour créer des installations permettant de regrouper les deux services, et si l’on obtient des résultats satisfaisants en procédant d’un seul coup, alors cette initiative devrait être mise en place.

Je voudrais revenir à votre question au sujet de la capacité; je voudrais à nouveau mettre en relief la nature multimodale et multidimensionnelle de la frontière. Je ne suis pas passé par Montréal depuis l’ouverture du nouveau poste frontière, mais je suis arrivé à Montréal de Washington à quelques reprises à la fin de l’automne dernier. Sept des douze postes de contrôle étaient ouverts. Il y avait de 800 à 900 voyageurs qui attendaient de passer aux douanes. Lors de l’un de ces voyages, j’étais avec un passager qui arrivait d’Angleterre pour discuter d’un investissement, et il a qualifié notre aéroport d’amateur à cause des délais. Nous avons attendu plus d’une heure avant d’arriver au poste de contrôle. J’ai raté ma correspondance pour Ottawa et j’ai dû prendre l’autobus. Évidemment, il s’agit d’un poste frontière dans un aéroport. Néanmoins, nous devons réfléchir au système en entier, à la frontière sous toutes ses formes, dans un système intégré.

Si le mandat de votre comité est assez vaste pour inclure toute la frontière, je vous encourage à mener une étude très élargie de cette question.

Le président : Je comprends ce que vous voulez dire. J’aimerais beaucoup retrouver ce voyageur et lui parler de certaines de mes expériences à Heathrow, mais je n’irai pas plus loin.

Le sénateur Cordy : Monsieur Norman, au sujet des déplacements transfrontaliers, vous avez dit qu’il fallait de meilleurs critères d’entrée. Les camionneurs en particulier comprennent-ils bien ces critères? Je me demande simplement s’il existe des normes et, si c’est le cas, sont-elles uniformes, ou les personnes concernées constatent-elles qu’elles changent d’une semaine ou d’un mois à l’autre.

M. Norman : Les normes qui existent sont uniformes, mais certaines administrations sont concurrentielles, surtout lorsqu’il s’agit de trouver de nouvelles idées. Par exemple, il y a une pénurie de camionneurs, et ceux-ci peuvent parfois attendre de trois à six mois avant d’être approuvés. Si on pouvait simplifier les mécanismes de préapprobation et assujettir les camionneurs à un processus commun, alors des ressources seront disponibles pour pallier le manque de personnel aux postes frontières et s’occuper d’autres problèmes que nous essayons de résoudre.

Ainsi, je ne veux pas laisser entendre que la situation est complètement ambiguë, mais les choses ne sont pas aussi rapides, claires, simples ni faciles que les stratégies ne le portent à croire.

M. Keyes : La demande et le processus d’adhésion à ces programmes ne sont pas aussi conviviaux que possible. Certaines personnes ont dû faire beaucoup d’effort pour être à temps. Lorsque le programme NEXUS a été lancé, le bureau était ouvert de 8 à 13 h. Un énorme retard s’est accumulé et il a fallu beaucoup de temps pour le rattraper. La convivialité du programme pose donc certainement problème.

In Canada, the take-up on FAST has not been nearly as high as we all hoped it would be, because it has been tied to customs self-assessment. CSA is a criterion for companies to enrol in FAST, and that has had a lot of teething pains for a lot of companies, which is why we have very few companies signed up in FAST.

The Chairman: Could you elaborate on that for us, please?

Mr. Keyes: Customs self-assessment — CSA — and the new AMPS program, the Administrative Monetary Penalty System — if you have not fulfilled requirements in the customs process, there are increasingly high monetary penalties. So you will get a \$100 fine the first time, \$1,000 the next time, \$10,000 the next time, and it goes up.

We have tied FAST in Canada to being eligibility for customs self-assessment, which means you have to meet a certain level of recordkeeping and certification.

In the United States, they have not tied it this way, so the take-up and sign-up for companies under FAST has been much higher in the United States than it has in Canada. There are inequities in the AMPS system with CAS. I would be happy to provide you with some background information in terms of what some of our members have said about their dealings with AMPS.

The Chairman: I would appreciate your providing it that to the clerk.

Mr. Keyes: Yes, I will. This tie-in has been a problem and has dampened enthusiasm from a company perspective on FAST.

Mr. Norman: This is an example of inconsistency across the borders. The fewer the fewer definitions that have to be ironed out, the more likely we are to work on bigger common goals.

Senator Cordy: You will send us some information, Mr. Keyes?

Mr. Keyes: I will send you some information.

Senator Banks: I have a quick supplementary. The application form for a driver to get a FAST pass certification — which I looked at yesterday for the first time — requires information about the last five years — complete addresses, complete employment history, complete. I do not know whether you can answer this question, but that might discourage some folks from applying.

Are the investigations into the security reliability of those persons taken that far? Are your neighbours interviewed about your last five years? Are your bosses over the last five years interviewed? I am not saying that they should not be or they should be, but does that actually happen, or do you know?

Au Canada, la participation au programme EXPRES est loin d'atteindre les niveaux espérés, parce que ce programme repose sur l'autocotisation des douanes. L'AD est un critère auquel les entreprises doivent satisfaire pour adhérer au programme EXPRES, et il constitue un lourd fardeau pour bon nombre d'entre elles. C'est pourquoi très peu d'entreprises se sont inscrites au programme EXPRES.

Le président : Pourriez-vous nous donner des détails à ce sujet s'il vous plaît?

M. Keyes : En vertu du programme d'autocotisation des douanes, le PAD, et en vertu du nouveau RSAP, soit le Régime des sanctions administratives pécuniaires, ceux qui ne respectent pas les exigences du processus douanier se voient imposer des sanctions pécuniaires de plus en plus élevées. Il s'agit en effet d'une amende de 100 \$ à la première contravention, de 1 000 \$ la fois suivante, de 10 000 \$ à la contravention suivante, et ainsi de suite.

Au Canada, l'adhésion au programme EXPRES repose sur l'admissibilité au programme d'autocotisation des douanes, ce qui signifie que l'entreprise doit satisfaire à certaines exigences en matière de tenue de la comptabilité et de certification.

Aux États-Unis, ce lien n'existe pas, alors la participation et l'adhésion des entreprises au programme EXPRES y a été beaucoup plus élevée qu'au Canada. Il existe des iniquités dans le RSAP en ce qui a trait au PAD. Je serais très heureux de vous fournir plus d'information au sujet des observations de nos membres quant à leur expérience du RSAP.

Le président : J'aimerais que vous fournissiez ces documents au greffier.

M. Keyes : Oui, je vais le faire. Ce lien entre les deux programmes a causé des problèmes et a refroidi l'enthousiasme des entreprises à l'égard du programme EXPRES.

M. Norman : Voilà un exemple d'inégalité entre les deux côtés de la frontière. Moins les définitions devront être précises, plus les deux pays seront susceptibles de travailler à des objectifs communs plus vastes.

Le sénateur Cordy : Allez-vous nous envoyer des renseignements monsieur Keyes?

M. Keyes : Je vous enverrai des renseignements.

Le sénateur Banks : J'ai une question supplémentaire très brève. Le formulaire que doit remplir un chauffeur pour adhérer au programme EXPRES, formulaire que j'ai lu une première fois hier, demande des renseignements sur les cinq dernières années, soit toutes les adresses, tout l'historique d'emploi, tout doit être complet. Je ne sais pas si vous pouvez répondre à cette question, mais cela peut décourager certaines personnes de s'inscrire au programme.

Les enquêtes de sécurité menées sur ces chauffeurs sont-elles si approfondies? Les voisins sont-ils interrogés sur les cinq dernières années de vie des candidats? Les employeurs de ces personnes au cours des cinq dernières années sont-ils interrogés? Je ne me prononce pas sur la validité d'une telle enquête, mais je veux savoir s'il y a vraiment une enquête approfondie, le savez-vous?

Mr. Keyes: I do not know. I can only use as an example the last time I applied for a passport, and certainly the level of security and checking has been upped dramatically. To quality in the FAST system, a driver has met a certain risk category, low risk, so I would assume that indeed the process is a very thorough one.

Mr. Norman: We can check on that, if you would like us to provide it.

Senator Banks: You should not have to; I just thought you might know.

Mr. Keyes: Added to all this are the requirements to go into the U.S. Truck drivers who are not Canadian citizens and do not meet the criteria for the current exemption do not like the hassle every time they are at the border, fingerprinting and photographing. There are new requirements that affect the willingness of some drivers even to be in these kinds of programs and to go into the U.S.

Senator Banks: Here is my second naive question. It seems that the bottleneck with respect to traffic going across the bridge — I am talking about your 1,400 trucks, Mr. Norman, which I presume go both ways — occurs before the clearance process. In other words, I understand there is not a FAST lane dedicated to drivers who are certified. Have I got that right?

Mr. Norman: Not to the bridge, but once they get across. There are 25 or so lanes, and it only takes a certain amount of queue in any of the lanes for the FAST lane to be blocked. It does not happen all the time, but it does not take much to choke that, to get to the four lanes on the bridge.

Same is true at the tunnel. The NEXUS lane gets blocked.

Senator Banks: So if there were a dedicated FAST lane from wherever you get on to the track, would that not make a big difference?

Mr. Norman: That has to help, but at some point I think physics prevails — you get too many trucks on the bridge. That is why we keep pushing for the infrastructure on our side, because we have got to work on the routing, too. The bridge does a good job of managing those flows by the way.

Senator Banks: Who does, sorry?

Mr. Norman: The bridge authority.

Senator Banks: Is the fault in terms of arriving at the infrastructure solutions to these problems any greater on one side of the border than on the other? Are the Canadians sitting

M. Keyes : Je ne sais pas. Je peux seulement citer en exemple la dernière fois où j'ai demandé un passeport, et il est clair que les vérifications de sécurité sont beaucoup plus approfondies qu'avant. Pour être admis au programme EXPRES, un chauffeur doit entrer dans une certaine catégorie risqué, il doit être considéré comme une personne présentant un faible risque, alors je présume que le processus est exhaustif.

M. Norman : Nous pouvons vérifier cela, si vous voulez que nous vous fournissions une réponse.

Le sénateur Banks : Vous n'êtes pas obligé de le faire, je croyais que vous le saviez peut-être.

M. Keyes : S'ajoutent à cela tous les critères d'entrée aux États-Unis. Les camionneurs qui ne sont pas citoyens canadiens et qui ne satisfont pas aux exigences d'exemption actuelles n'apprécient pas toutes les tracasseries auxquelles ils sont confrontés chaque fois qu'ils traversent la frontière, qu'il s'agisse de la prise d'empreintes digitales ou de photographies. À cause de ces nouvelles exigences, certains camionneurs ne sont pas prêts à adhérer à ce type de programmes et à aller aux États-Unis.

Le sénateur Banks : Je vais vous poser une deuxième question naïve. Il semble que le goulot d'étranglement qui ralentit la circulation sur le pont se produise avant le processus de dédouanement. Je parle ici de vos 1 400 camions, monsieur Norman, qui, je présume, circulent dans les deux sens. En d'autres termes, je crois comprendre qu'il n'y a pas de voie réservée aux chauffeurs qui participent au programme EXPRES. Est-ce exact?

M. Norman : Pas pour arriver au pont, mais une fois qu'il est traversé. Il y a environ 25 voies, et il ne suffit que d'une file et d'une attente modeste dans l'une de ces voies pour que la voie réservée au programme EXPRES soit bloquée. Cela ne se produit pas tous les jours, mais ça ne prend pas grand-chose pour qu'il y ait des embouteillages, pour que les quatre voies du pont soient bloquées.

La même chose vaut pour le tunnel. La voie réservée au programme NEXUS est facilement bloquée.

Le sénateur Banks : S'il y avait une voie réservée au programme EXPRES à partir de tout endroit où l'on accède à la route qui mène à la frontière, est-ce que cela améliorerait beaucoup les choses?

M. Norman : Ce devrait être utile, mais selon moi, ce sont les lois de la physique qui ont le dernier mot, c'est-à-dire qu'il y a trop de camions qui circulent sur le pont. C'est pourquoi nous demandons sans relâche à ce qu'il y ait un renforcement des infrastructures de notre côté, parce que nous devons améliorer l'infrastructure routière également. Les autorités responsables du pont gèrent bien cette circulation d'ailleurs.

Le sénateur Banks : Qui, pardon?

M. Norman : Les responsables du pont.

Le sénateur Banks : Peut-on reprocher à l'un des pays plus qu'à l'autre l'absence de solution aux problèmes d'infrastructure? Les Canadiens attendent-ils que les Américains prennent une

waiting for the Americans to come along, or are the Americans saying, We are ready to go; can't those Canadian get in order?" Are either of those things true?

Mr. Norman: On the U.S. side, booth staffing, for example, and a little bit of insensitivity at times to a back-up on Huron Church Road are issues. They do not know how far back it is going. On our side, it is local infrastructure related, ease of access to the borders.

So there are delays, but for different reasons; they are not stonewalling each other, per se. They have different concerns.

Senator Atkins: You referred to a nine-point program that could be implemented. Can you expand on that a little?

Mr. Norman: The current version of the infrastructure for Windsor and Essex County is the *Let's Get Windsor-Essex Moving*. It is referred to in the CAPC document. It is the latest and greatest consensus. We can get a copy to you on those respective elements.

Senator Forrestall: In terms of the efforts to combat time to qualify a driver does, DaimlerChrysler have an in-house training program for new drivers? Do you recruit new drivers, or do you just want skilled drivers?

Mr. Norman: We do, and our flow is pretty good. However, remember that we are at the mercy of any delays on our suppliers, too, and so I do not want to see them saddled with costs. As a company, we get the right kinds of access and good flow and do not have bottlenecks in recruiting and development on our own, but again we are dependent on a whole infrastructure.

Senator Forrestall: How long does it take a driver to fill out his application, to get a clearance for a FAST pass?

Mr. Norman: I will get you the exact answer on that. I do not know it off the top of my head.

Senator Forrestall: Thank you.

Senator Atkins: We talk about the lack of urgency the further we get away from 9/11. It has been my experience around governments that the way to get their attention is to talk about jobs, jobs, jobs, jobs, and I would say to you that if you want to really reach the heart of Queens Park, that is the way to go, and I say that to my friend here with the chamber because —

Mr. Keyes: Hence the Ontario chamber document.

initiative, ou les Américains se disent-ils prêts à agir alors que les Canadiens ne font rien? L'une de ces deux affirmations reflète-t-elle la réalité?

M. Norman : Du côté américain, le problème réside à la fois dans une pénurie de personnel au poste de contrôle et dans leur indifférence, parfois, devant les embouteillages sur Huron Church Road. Ils ne connaissent pas l'ampleur de ce goulot d'étranglement. De notre côté, les difficultés concernent l'infrastructure locale et la facilité d'accès aux frontières.

Il y a donc des délais qui s'expliquent par des raisons différentes. Une partie n'essaie pas d'éviter de répondre à l'autre. Elles ont des problèmes différents.

Le sénateur Atkins : Vous avez parlé d'un programme en neuf points qui pourrait être mis en place. Pouvez-vous nous donner des détails à ce sujet?

M. Norman : La nouvelle stratégie pour l'infrastructure de la région de Windsor-Essex s'intitule « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » ou *Let's Get Windsor-Essex Moving*. Le document du CPSCA en parle. Il s'agit du plus récent et du plus important consensus. Nous pouvons vous fournir un exemplaire des documents portant sur ces éléments.

Le sénateur Forrestall : En ce qui concerne les efforts pour réduire le temps requis avant qu'un chauffeur soit approuvé, DaimlerChrysler a-t-il un programme de formation interne pour les nouveaux chauffeurs? Embaucher-vous de nouveaux chauffeurs ou voulez-vous seulement des chauffeurs qualifiés?

M. Norman : Nous le faisons, et notre flux est assez satisfaisant. Toutefois, il faut garder à l'esprit le fait que nous sommes à la merci des délais auxquels sont exposés nos fournisseurs aussi et que nous ne voulons pas les voir croquer sous les coûts. Comme entreprise, nous obtenons un accès adéquat et une bonne circulation et nous ne sommes pas confrontés à des obstacles à l'embauche et au développement, mais nous dépendons néanmoins de toute une infrastructure.

Le sénateur Forrestall : Combien de temps faut-il à un chauffeur pour remplir son formulaire de demande et pour obtenir son adhésion au programme EXPRES?

M. Norman : Je vais vous envoyer la réponse exacte à cette question. Je ne la connais pas par coeur.

Le sénateur Forrestall : Merci.

Le sénateur Atkins : Nous avons dit que le sentiment d'urgence s'atténuait à mesure qu'on s'éloignait du 11 septembre. Selon mon expérience des relations avec l'administration, il faut parler d'emplois, d'emplois et d'emplois pour attirer l'attention des gouvernements. D'ailleurs je vous dirais que si vous voulez réellement toucher le cœur de Queens Park, c'est la voie à suivre et je le dis également à mon ami qui représente la Chambre parce que...

M. Keyes : D'où le document de la Chambre de commerce de l'Ontario.

The Chairman: You were not hear for Senator Atkins' introduction, but he is a long-time advisor to a former premier at Queens Park and understands Queens Park far better than I dare say anybody in this room.

Senator Meighen: You have to watch those documents — if you added up all the jobs, you would have a population of 50 million in the Ontario; I am sure they are well researched, and I am sure you can document them.

As a resident of Toronto who is ashamed that our garbage goes to Michigan and appalled at the number of trucks carrying the garbage, do they go across this bridge, or do they cross at Sarnia. If they do go across this bridge, have you noticed their presence and has it caused a little blip in the load factors?

Mr. Keyes: I do not know. I live in Ottawa.

Senator Meighen: Mr. Norman, you are the resident.

Mr. Norman: I have not noticed an increase in garbage flow overload.

Senator Meighen: I was hoping your answer would be different, but they we are. I heard the figure of 1,200 trucks, but I am sure that is perhaps exaggerated.

Mr. Norman: I will be watching for them now.

Senator Meighen: Just keep your nose tilted in the right direction, and you may find them, but certainly driving on the 401 you notice their presence.

Mr. Keyes: Oh, I have seen them on the 401.

Senator Meighen: And obviously they have got to get across the border somewhere, and I just do not know where it is.

The Chairman: Gentlemen, on behalf of the committee I would like to thank you very much for taking the time out of your day to appear before us. We recognize it is a complex problem. We recognize that it is an important issue in terms of the economy of both countries, probably several states, and certainly this community. We are very conscious of the time issue.

This committee is on the record as being very unhappy with the timelines as we see them laid out before us. We would welcome any further communications you wish to have with us that suggests other or better solutions, but in the meanwhile thank you very much for exchanging your views with us. You have been of great assistance.

The committee adjourned.

Le président : Vous n'avez pas entendu ma présentation du sénateur Atkins, mais il a été longtemps conseiller d'un ancien premier ministre de l'Ontario et il connaît Queens Park mieux que quiconque dans cette salle, selon moi.

Le sénateur Meighen : Vous devez être prudent avec ces documents, si vous faites la somme de tous les emplois, vous arrivez à une population de 50 millions d'habitants en Ontario. Je suis sûr que les recherches qui s'imposent ont été effectuées et je suis sûr que vous pouvez fournir des documents à l'appui.

Comme résident de Toronto, j'ai honte du fait que nos déchets se rendent au Michigan et je suis horrifié par le nombre de camions qui transportent ces déchets. Empruntent-ils ce pont, ou traversent-ils à Sarnia? S'ils empruntent ce pont, avez-vous remarqué leur présence et ont-ils eu un effet quelconque sur le facteur de saturation?

M. Keyes : Je ne sais pas, j'habite Ottawa.

Le sénateur Meighen : Monsieur Norman, vous êtes le résident de cette région.

M. Norman : Je n'ai pas remarqué d'augmentation excessive de la circulation de déchets.

Le sénateur Meighen : J'aurais espéré obtenir une réponse différente, mais telle est la situation. J'avais entendu le chiffre de 1 200 camions, mais je suis certain qu'il s'agit peut-être d'une exagération.

M. Norman : Je vais surveiller ces chiffres à partir de maintenant.

Le sénateur Meighen : Il suffit d'avoir les narines orientées vers la bonne direction, et vous les trouverez, mais il ne fait aucun doute que vous remarquerez leur présence en conduisant sur la route 401.

M. Keyes : Oh! Je les ai vus sur l'autoroute 401.

Le sénateur Meighen : Et de toute évidence ils doivent traverser la frontière quelque part, je ne sais seulement pas où ils le font.

Le président : Messieurs, au nom du comité, je voudrais vous remercier d'avoir pris le temps de comparaître devant nous aujourd'hui. Nous reconnaissons qu'il s'agit d'un problème complexe. Nous reconnaissons qu'il s'agit d'une question importante pour les économies des deux pays, probablement pour celles de plusieurs États, et certainement pour l'économie de cette région. Nous sommes très conscients de l'importance du temps.

Officiellement, notre comité affirme être très insatisfait des échéanciers tels qu'ils nous ont été présentés. Nous serions heureux de recevoir toute communication que vous voulez nous transmettre ou toute suggestion de solutions, mais d'ici là, nous vous remercions beaucoup de nous avoir fait part de votre point de vue. Vous avez été fort utiles.

La séance est levée.

WINDSOR, Wednesday, December 1, 2004

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 1:56 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

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

[*English*]

The Chairman: Good afternoon. It is my pleasure to welcome you to the Senate Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today the committee is hearing testimony relating to the review of Canada's defence policy. My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and chair the committee. We have before us today Dr. Andrew Richter. He is an assistant professor of political science at the University of Windsor. His principal areas of research are Canadian and foreign and defence policy, proliferation, and the impact of advanced technology on the use of force. His most recent book is *Avoiding Armageddon: Canadian Military Strategy and Nuclear Weapons*. Welcome to the committee, professor. I understand you have a short statement, and we would be happy if you proceeded with it now.

Dr. Andrew Richter, Assistant Professor, International Relations and Strategic Studies, University of Windsor: Honourable senators, visitors, ladies and gentlemen, to begin, I wish to thank the members of this committee, and especially the chair, Senator Colin Kenny, for extending an invitation to me be here today. I also wish to welcome the committee to Windsor, and I hope that they enjoy their stay in Southern Ontario.

I have a few brief remarks on some choices facing the government on matters relating to national defence, after which I would be happy to answer any questions.

Canada today stands at a turning point in its history. It can either begin the process of reinvesting in its military and start rebuilding its defence capabilities, or it can decide that it no longer needs a "multi-purpose combat-capable" armed force, to borrow the phrase from the 1994 defence white paper, and instead pursue the constabulary force that was recommended by many observers at the time of the last defence review in 1994.

Let me be perfectly clear. A wealthy and supposedly active internationalist country like Canada, one with a military tradition that dates back over 100 years, one that is a founding member of the Atlantic alliance and a partner with the United States in the defence of North America, and one that made enormous sacrifices in the last century, such a country demands and deserves a well-funded and modern military. Indeed, increasingly, people from all sides of the political spectrum realize this.

WINDSOR, le mercredi 1^{er} décembre 2004

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 13 h 56 afin d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada et de faire rapport à ce sujet.

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

[*Traduction*]

Le président : Bonjour. J'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui le comité recevra des témoignages dans le cadre de son examen de la politique de défense du Canada. Je m'appelle Colin Kenny. Je suis sénateur de l'Ontario et je suis président du comité. Nous accueillons cet après-midi M. Andrew Richter. Il est professeur adjoint des sciences politiques à l'Université de Windsor. Ses principaux domaines de recherche sont la politique de défense canadienne étrangère, la prolifération, et l'incidence des technologies de pointe sur l'emploi de la force. Son plus récent livre s'intitule *Avoiding Armageddon : Canadian Military Strategy and Nuclear Weapons*. Bienvenue au comité, professeur. Je crois savoir que vous avez une courte déclaration liminaire à nous faire, et nous vous cédon immédiatement la parole à cette fin.

M. Andrew Richter, professeur adjoint, Relations internationales et études stratégiques, Université de Windsor : Honorables sénateurs, distingués visiteurs, mesdames et messieurs, je voudrais tout d'abord remercier les membres du comité, et surtout le président, le sénateur Colin Kenny, de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui. Je voudrais aussi vous souhaiter la bienvenue à Windsor, et j'espère que vous allez profiter de votre séjour dans le sud de l'Ontario.

J'ai quelques brèves remarques liminaires à faire au sujet des choix qui s'offrent au gouvernement sur les questions liées à la défense nationale, après quoi je serai à votre disposition pour répondre à vos questions.

Le Canada se trouve aujourd'hui à un tournant dans son histoire. Il peut soit recommencer à réinvestir dans ses forces armées et donc à reconstituer ses capacités de défense, soit déterminer qu'il n'a plus besoin de forces armées « polyvalentes et aptes au combat », pour reprendre l'expression du Livre blanc sur la défense de 1994, et procéder par conséquent à l'établissement d'une force constabulaire, comme l'ont recommandé de nombreux observateurs au moment du dernier examen de la politique de défense en 1994.

Je vous présente tout de suite ma position pour qu'il n'y ait pas d'équivoque possible. Un pays internationaliste riche et soi-disant actif comme le Canada, dont les traditions militaires remontent à plus d'une centaine d'années, qui est membre fondateur de l'Alliance de l'Atlantique et partenaire des États-Unis dans la défense de l'Amérique du Nord, et qui a fait d'énormes sacrifices au cours du dernier siècle, un pays comme celui-ci, dis-je, exige et mérite des forces armées modernes et bien financées. En fait, de plus en plus, les gens de toutes les allégeances politiques se rendent à l'évidence.

It is thus not only Conservatives and those on the political right who today call for increased defence spending in Canada, but many in the Liberal Party and even New Democrats as well, as all realize that there are consequences — serious, negative consequences — of having a weak and underfunded military.

Having said that, then allow me to make my main point. For the last four decades, defence spending as a percentage of both government spending and gross domestic product has been declining in Canada. Thus, the current downturn did not begin, as many believe, in 1994, when former Prime Minister Chrétien implemented the first of a series of painful defence budget cuts, but rather in the 1960s, when defence spending was effectively frozen.

That process has encompassed both Liberal and Conservative Prime Ministers, and in fact there has not been a significant difference between the two parties' leaders in terms of their actions on defence — notwithstanding the fact that Conservative Prime Ministers have consistently talked more about defence spending than have Liberal ones, which takes me to the present.

The Department of National Defence has a budget of approximately \$13 billion, from which it equips and maintains a force of some 52,000 personnel. To be sure that is a significant amount of money and hardly the pittance that some critics suggest. Having said that, though, the defence budget is just 1 per cent of Canadian GDP, which is among the lowest of such figures in the world.

In addition, of the \$13 billion, about 20 per cent, or a little over \$2 billion a year, is earmarked for capital equipment — \$2 billion to buy new planes, ships, artillery, helicopters, surveillance and reconnaissance equipment, in other words, everything that a modern military force requires. Thus, while a couple of billion dollars is a lot of money, in terms of defence equipment it is not.

Modern military equipment is enormously expensive, and on the current capital equipment budget, Canada today is barely modernizing its force. The equipment that it does buy has to be paid for over very long periods of time, which helps explain why the Victoria class submarines are not expected to be fully refitted until 2010. Thus, very often in Canada, equipment is outdated by the time it becomes operational, as many years may have passed since the time that that piece of equipment first entered the market.

Unless DND's overall budget is increased substantially in coming years, the consequences will be dramatic. Already, the department has announced an effective moratorium on new

Ainsi il n'y a pas que les Conservateurs et les gens de droite qui revendiquent actuellement l'accroissement des dépenses au titre de la défense au Canada, de nombreux membres du Parti libéral et même du Parti néo-démocrate font cette même demande, puisque nous nous rendons tous compte qu'il y aura des conséquences — des conséquences négatives graves — si nous avons des forces armées faible et sous-financées.

Ceci dit, permettez-moi d'en venir tout de suite à mon principal argument. Depuis quatre décennies, les dépenses militaires, en tant que pourcentage des dépenses gouvernementales et du produit intérieur brut, sont en baisse au Canada. Ainsi le déclin actuel n'a pas commencé, comme semble le croire beaucoup de gens, en 1994, lorsque l'ancien premier ministre Chrétien a imposé les premières restrictions d'une longue série de contraintes budgétaires douloureuses touchant nos forces armées, mais plutôt dans les années 60, alors que les dépenses militaires ont été à toutes fins pratiques bloquées.

Cet état de choses a été le résultat des actions de premiers ministres libéraux et conservateurs, et en réalité, il n'y a pas eu de grande différence entre les mesures prises par les chefs des deux partis en ce qui concerne la défense — même si les premiers ministres conservateurs ont systématiquement parlé davantage des dépenses militaires que les premiers ministres libéraux, ce qui m'amène justement au présent.

Le ministère de la Défense nationale dispose d'un budget d'environ 13 milliards de dollars, grâce auquel il équipe et entretient un effectif d'environ 52 000 militaires. Il est clair qu'il s'agit là d'une somme considérable, et que les critiques ont tort de dire que c'est une misère. Ceci dit, le budget de défense correspond à seulement 1 p. 100 du PIB canadien, c'est-à-dire l'un des pourcentages les plus faibles du monde.

De plus, sur ces 13 milliards de dollars, environ 20 p. 100 — soit un peu plus de 2 milliards de dollars par an — sont réservés pour les biens d'équipement — c'est-à-dire 2 milliards de dollars pour acquérir de nouveaux avions, navires, pièces d'artillerie, d'hélicoptères, et équipement de surveillance et de reconnaissance, c'est-à-dire tout ce que requièrent des forces armées modernes. Donc, même si plusieurs milliards de dollars représentent beaucoup d'argent, cette somme n'est pas tellement considérable dès lors qu'on parle d'équipement militaire.

Le matériel militaire moderne coûte terriblement cher, et le budget canadien actuel au titre des biens d'équipement militaire est à peine suffisant pour permettre au Canada de moderniser ses forces armées. Les biens d'équipement que nous achetons maintenant doivent être payés sur de très longues périodes, ce qui permet d'expliquer les raisons pour lesquelles il n'est pas prévu que les sous-marins de la classe Victoria soient complètement remis en état avant 2010. Ainsi, il arrive souvent au Canada que l'équipement soit dépassé au moment où il devient opérationnel, étant donné que de nombreuses années se sont écoulées depuis que ce bien d'équipement est arrivé sur le marché pour la première fois.

À moins que le budget global du MDN ne soit considérablement augmenté dans les années qui viennent, les conséquences seront dramatiques. Déjà le ministère a annoncé un

peacekeeping missions, so stretched is the land force. In addition to the manpower squeeze, Canada's navy and air force are also in increasingly desperate shape. The air force's CF-18s, while modern and capable aircraft at the time they were purchased, a little more than two decades ago, are today badly dated, and will remain so even after the present modernization program is completed.

As for the navy, while I have previously written that it is in the best shape of the three services, it, too, is facing serious equipment problems. Its destroyers are 35 years old and will be retired from service at the end of this decade. Even the frigates, which in many ways are the pride of Canada's entire military, are now over a decade old, and by all accounts are aging more rapidly than expected.

As everyone on this committee knows, while the replacement for the Sea Kings are finally on the horizon, these 40 year-old helicopters will have to keep flying for an additional five years before the replacement will be introduced into service.

The choice facing Canada is clear. Will DND get a significant increase in funding, through which it can begin the process of rebuilding, or will the budget remain relatively static, in which case Canada might as well go the constabulary route, because within another five years to 10 years, the CF's military capabilities will have effectively rusted away.

While I recognize that there are many spending priorities facing the government, this is one area on which I do not think we have much choice. All of Canada's allies and most of our enemies spend comparatively more money on defence than we do. If we want to be taken seriously as a country in the 21st century, particularly in a post-9/11 world, and if we want to perform the global roles that Canadians keep telling pollsters that they want this country to undertake, then we effectively have little choice but to increase the funding to our military.

I am aware that this committee has heard a similar message before, but Canadians and their political representatives need to understand that time is running out. Sometimes, states make decisions not through their actions, but through their inactions. I fear that Canada is on the verge of making one such decision with regard to its military.

It is still not too late to change the outcome, but to be sure, the Canadian Forces are getting to the point where core capabilities will soon be gone, and once that happens, the decision will have effectively been made. I would be happy to answer any questions that you may have.

Senator Cordy: Certainly our committee has advocated that the government spend more money on the military, and I am from Halifax, which is a military community, so I understand exactly

moratoire sur de nouvelles missions de maintien de la paix, étant donné que notre force terrestre est déjà utilisée au maximum. En plus des contraintes au niveau de notre effectif, la situation de notre marine et de notre armée de l'air est de plus en plus difficile. Les CF-18 de l'armée de l'air, même s'ils étaient modernes et performants au moment où on les a achetés, un peu plus d'une vingtaine d'années, sont actuellement tout à fait dépassés, et continueront de l'être, même après que le programme actuel de modernisation sera terminé.

Quant à la marine, même si j'ai affirmé par le passé dans mes écrits que c'est elle qui s'en sort le mieux par rapport aux trois éléments, là, aussi, il y a de graves problèmes d'équipement. Ses destroyers ont 35 ans et devront être mis hors service à la fin de cette décennie. Même les frégates, qui sont à bien des égards la fierté de nos Forces armées canadiennes dans leur ensemble, sont maintenant vieilles de plus de 10 ans, et tous s'accordent à dire qu'elles vieillissent plus rapidement que prévu.

Comme le savent bien tous les membres du comité, bien qu'il soit enfin question de remplacer les *Sea King*, ces hélicoptères qui sont déjà vieux de 40 ans devront rester en service pendant encore cinq ans avant que leurs remplaçants soient mis en service.

Le choix auquel le Canada est confronté est clair. Le MDN bénéficiera-t-il d'une augmentation importante de son financement, afin qu'il puisse commencer à reconstituer ses forces armées, ou son budget restera-t-il relativement inchangé, auquel cas le Canada ferait peut-être mieux d'opter pour une force constabulaire, puisque d'ici cinq à 10 ans, les biens d'équipement sur lesquels reposent les capacités militaires des Forces armées canadiennes seront véritablement rouillés.

Même si je reconnais que le gouvernement a de nombreuses dépenses prioritaires, il s'agit là à mon avis d'un secteur où nous n'avons vraiment pas beaucoup de choix. Tous les alliés du Canada et la plupart de nos ennemis dépensent davantage pour la défense que nous. Si, en tant que pays, nous voulons être pris au sérieux au XXI^e siècle, notamment dans la foulée des événements du 11 septembre, et si nous souhaitons jouer, à l'échelle mondiale, les rôles que les Canadiens n'arrêtaient pas de dire aux sondeurs qu'ils privilégient pour notre pays, nous n'aurons pas vraiment le choix : il faudra bien augmenter le financement de nos forces armées.

Je sais bien que ce n'est pas la première fois que le comité entend ce message, mais les Canadiens et leurs élus politiques doivent bien comprendre que nous commençons à manquer de temps. Parfois les États prennent des décisions, non pas par les mesures qu'ils prennent, mais par le refus de prendre des mesures. Je crains que le Canada soit sur le point de prendre une telle décision en ce qui concerne ses forces armées.

Il n'est pas trop tard pour changer le résultat, mais il est certain que nos Forces canadiennes en arrivent au point où certaines capacités de base disparaîtront bientôt, et une fois que ce sera produit, la décision aura été prise. Je suis maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions.

Le sénateur Cordy : Il est certain que notre comité a préconisé un accroissement du budget des forces armées, et comme je suis de Halifax, une collectivité militaire, je comprends très bien de quoi

what you are saying. How much money do you think we need for the military, and what are the priorities, in your mind? If we suddenly got an influx of money into the DND, what should be the first things that we look at purchasing or doing, or is it a staffing issue, or all of the above?

Mr. Richter: Defence spending in Canada has been declining for so long that it is hard to even come up with a figure as to what it should be. I said a moment ago our defence spending is at 1 per cent of GDP. The NATO average is about 2.2 per cent. Most of our allies spend over 2 per cent. The United States spends consistently between 3 and 4 per cent. Most of our enemies spend over 5 per cent, many over 10 per cent.

Five per cent of GDP would be, effectively, a 500 per cent increase. That would bring the defence budget to \$65 billion. That will not happen; 3.5 per cent of GDP, to make us consistent with the Americans, would be a tripling and a half. That would bring it to about \$45 billion dollars. That will not happen. Even bringing it to a level comparable to the French and the British, which are in the low 2s would be, in effect, a little more than a doubling, to, maybe, between \$25 billion and \$30 billion.

I would like to say that would be a reasonable figure. For the record, let me say I think 2 per cent of GDP is a reasonable figure. I probably should say that. I am very aware that that is highly unlikely, and so that will not happen any time soon. I am also aware that this committee, and others like it, have been calling consistently for increases in defence spending, but nothing has happened. Therefore, I am honestly not sure what to say. Everybody is in agreement. Not only are this Senate committee and other similar committees suggesting that defence spending should be increased dramatically, but the academic community generally is also in agreement, as is the military community.

I do not know where that leaves us. It is a difficult issue. I would like to see a substantial increase. Prior to the election, there were spokespeople from the Liberal Party — I honestly cannot remember their names right now — publicly stating that defence spending should be increased dramatically, but it did not happen.

Senator Meighen: Mr. Pratt.

Mr. Richter: Yes, who was, I believe, the chair of the House committee.

Senator Cordy: He was actually defence minister.

Mr. Richter: He was defence minister, right.

vous parlez. À votre avis, il nous faut combien d'argent pour bien financer nos forces armées, et quelles sont les grandes priorités? Si nous devons bénéficier tout d'un coup d'une injection de fonds au MDN, que devrions-nous acheter ou faire en premier lieu, ou faut-il surtout accroître l'effectif — ou encore toutes ces choses-là?

M. Richter : Les dépenses militaires au Canada diminuent depuis si longtemps qu'il est difficile de citer un chiffre quant au montant du budget approprié. Il y a quelques minutes, j'ai indiqué que les dépenses militaires correspondent à 1 p. 100 du PIB. La moyenne pour l'OTAN est de l'ordre de 2,2 p. 100. La plupart de nos alliés y consacrent plus de 2 p. 100. Les États-Unis dépensent systématiquement entre 3 et 4 p. 100. La plupart de nos ennemis sont au-dessus de 5 p. 100, et même 10 p. 100, dans bien des cas.

Un budget correspondant à 5 p. 100 du PIB représenterait une augmentation de 500 p. 100. Cela permettrait de faire monter le budget de la défense à environ 65 milliards de dollars. Mais cela ne se produira jamais; si l'on passait à 3,5 p. 100 du PIB, pour que ce soit à peu près ce que font les Américains, cela supposerait une augmentation de 350 p. 100. Cela nous amènerait à environ 45 milliards de dollars. Mais cela ne se produira pas non plus. Même si on voulait atteindre un niveau à peu près comparable aux budgets français et britannique, qui correspondent à un peu plus de 2 p. 100 du PIB, il faudrait un peu plus que doubler le budget actuel, de sorte qu'il se situe entre 25 milliards et 30 milliards de dollars.

Voilà qui me semblerait être un chiffre raisonnable. Pour les besoins du compte rendu, permettez-moi d'affirmer qu'un budget correspondant à 2 p. 100 du PIB me semble raisonnable. Je devrais sans doute vous dire cela. Je sais très bien qu'il est fort peu probable que nous ayons un tel budget, et donc je sais que cela ne se produira pas dans l'immédiat. Je sais aussi que ce comité, et d'autres encore, revendiquent depuis longtemps une augmentation des dépenses militaires, mais qu'il ne s'est rien passé. Par conséquent, je ne sais vraiment pas quoi vous dire. Tout le monde est d'accord. Non seulement ce comité sénatorial et d'autres comités sont d'avis que les dépenses militaires devraient être sensiblement augmentées, mais les universitaires et la communauté militaire sont généralement d'accord aussi.

Mais je ne sais pas exactement où cela nous laisse. C'est une question épineuse. J'aimerais que le budget soit sensiblement augmenté. Avant les élections, certains porte-parole du Parti libéral — et je ne me rappelle vraiment plus le nom de ces personnes pour le moment — déclaraient publiquement que les dépenses militaires devraient être sensiblement augmentées, mais cela ne s'est pas produit.

Le sénateur Meighen : M. Pratt.

M. Richter : Oui, qui était, si je ne m'abuse, le président du comité de la Chambre.

Le sénateur Cordy : En fait, il a été ministre de la Défense.

M. Richter : Oui, ministre de la Défense. C'est ça.

Senator Cordy: However, an example of that is David Pratt is certainly on the record. He was the former defence minister and Chair of the House of Commons Committee on Defence, and he is certainly on the record as being very supportive of higher military spending, but he was defeated. Now maybe that was just his particular riding, but that issue of whether the Canadian people are behind substantial increases in military spending is certainly a factor that we have to look at; you know that our defence committees agree that our military needs an influx of spending, and not just a one-shot deal, but consistent spending.

Mr. Richter: That is why I do not know how useful it is for me to tell you how much money we need to spend, because I think everybody here is in agreement. Having said all that, you raised an interesting point. Mr. Pratt was defeated. I do not think that had much to do with his calling for an increase in defence spending, but the larger issue is what level of spending are Canadians comfortable with, and I am a little afraid to admit that they are probably okay with the amount of money that is being spent right now, at approximately 1 per cent GDP. At least, I do not see any protesters lining the streets of Ottawa saying “More money to DND now.” I have not seen that.

That does not necessarily mean much, because sometimes polling gets the answers that the pollsters want to get. For instance, the *National Post*, a conservative paper, has done many polls showing that Canadians would like more spending on defence, depending on how questions are framed. If the question is framed in terms of, “With the current capability, Canada really cannot do much, but would you favour an increase in defence spending if this meant that we could undertake peacekeeping missions in developing countries and could contribute more effectively to North American security?” the answer is yes.

Senator Cordy: Does the Canadian public truly understand peacekeeping, that peacekeeping actually requires an offensive military? I think there are a lot of Canadians who think that peacekeeping is just going somewhere, holding up the flag, and all will be well, and they do not understand that we really do need a strong military. What is the saying, that peacekeeping should not be soldiers, but only soldiers can do peacekeeping? I am not sure that Canadians understand. They think of peacekeeping as being very informal and they do not think that you need the military skills that in fact you do need.

Mr. Richter: I think that is partly because the image has been created — the blue helmets — over many decades. For a long time, that was partially true. For several decades in the post-war environment that was mostly true. Peacekeepers tended to be

Le sénateur Cordy : Un exemple serait justement David Pratt, qui a fait des déclarations publiques à ce sujet. Il était ministre de la Défense et président du Comité de la défense nationale de la Chambre des communes, et il a certainement déclaré publiquement qu’il était très favorable à l’idée de relever les dépenses militaires, mais il n’a pas été réélu. Si c’est le cas, c’est peut-être à cause de la situation dans sa circonscription électorale, mais il est vrai que nous devons absolument tenir compte de l’opinion du peuple canadien quant à l’opportunité d’augmenter considérablement les dépenses militaires; comme vous le savez, nos comités de la défense sont d’accord pour reconnaître que nos forces armées ont besoin d’une injection de fonds, et pas juste ponctuels; il faudrait un financement approprié qui soit stable.

M. Richter : C’est pour cela que je ne sais pas dans quelle mesure il est utile que je vous dise combien nous devrions dépenser, parce que nous sommes tous d’accord ici, me semble-t-il. Ceci dit, vous soulevez un point important. M. Pratt n’a pas été réélu. Bien que je ne sois pas sûr que sa défaite ait été causée par sa revendication d’une augmentation des dépenses militaires, la question plus générale est celle de savoir quel niveau de budget conviendrait à la population canadienne, et j’ai un peu peur d’avoir à admettre que les Canadiens sont généralement assez d’accord pour garder le budget actuel, qui correspond à environ 1 p. 100 du PIB. En tout cas, je ne vois pas beaucoup de protestataires dans les rues d’Ottawa qui revendiquent la hausse immédiate du budget du MDN. En tout cas, je n’ai pas vu ça.

Mais cela ne veut pas nécessairement dire grand-chose, car parfois les sondages vous donnent les réponses que souhaitent obtenir les sondeurs. Par exemple, le *National Post*, un journal conservateur, a mené de nombreux sondages auprès des Canadiens qui indiquent que ces derniers souhaitent qu’on dépense plus pour la défense, selon la façon dont la question est formulée. Si on pose la question que voici : « Étant donné que la capacité militaire actuelle du Canada ne lui permet pas de faire grand-chose, seriez-vous en faveur d’une hausse du budget de la défense si cela devait nous permettre d’entreprendre des opérations de maintien de la paix dans les pays en développement et donc de contribuer plus efficacement à la sécurité de l’Amérique du Nord? », les répondants disent oui.

Le sénateur Cordy : Mais les Canadiens comprennent-ils vraiment que les opérations de maintien de la paix supposent que nos forces armées aient une capacité offensive? À mon avis, beaucoup de Canadiens pensent, quand on parle d’opérations de maintien de la paix, qu’il suffit de se rendre dans un autre pays et de montrer le drapeau, et que tout ira bien; je ne pense pas qu’ils comprennent vraiment que cela nécessite des forces armées solides et bien équipées. C’est quoi l’expression — qu’être Casque bleu n’est pas un travail de soldat, mais que seul un soldat peut être Casque bleu? Je ne suis pas sûre que les Canadiens comprennent bien cette réalité. Ils pensent que les opérations de maintien de la paix ne supposent pas des activités très structurées et qu’on n’a donc pas besoin de compétences militaires pour ce travail.

M. Richter : C’est en partie en raison de l’image des Casques bleus créée au fil de nombreuses décennies. Pendant longtemps, c’était partiellement vrai. Pendant plusieurs dizaines d’années, dans l’environnement de l’après-guerre, c’était vrai le plus

fairly lightly armed. They were going into situations where there was a truce. There was not the use of force among the conflicting parties.

That broke down in the post-Cold War environment. It broke down in several high-profile cases, like the former Yugoslavia, or Somalia and Bosnia, and ever since then — I would agree with you — there has been a disconnect between what peacekeeping truly entails and what Canadians think it entails.

That is not entirely the government's fault. Former Minister Axworthy talked about peacemaking, peace building and peace enforcing, trying to educate the Canadian public about the fact that these terms were changing, but I do not think they really got the message. In fairness, while former Minister Axworthy talked about that, he was also partly responsible for the consistent massive cuts to the department. He was the foreign affairs minister. It was not his jurisdiction specifically, but he played a part in that. The minister was talking about the need for Canada to play a more active role, but at the same time, the military was being starved, and as everyone on this committee knows, the biggest cuts came between 1994 and 1999.

I just talked about how the cuts have been happening for 40 years, so you cannot refer to them as relatively recent, but the biggest cuts happened in the 1990s. Those were massive, and they were significant and they were painful. We are just now, of course, coming to the point where we are spending roughly what we were spending before the cuts.

Senator Cordy: Getting back to the previous point, there really was not a huge public outcry about the cuts.

Mr. Richter: No, there was not.

Senator Cordy: I asked you earlier if you had a priority. If you were allowed to direct military spending and you received a huge influx of money, what would be your first priority, or your first couple of priorities?

Mr. Richter: I was actually debating whether to forward an article I wrote for an American journal about a year ago. I chose not to because I thought it would pigeonhole me a little, but maybe that is what the answer to this question requires. The piece was about prioritizing the navy. It was written for an American defence journal, and essentially, the argument was that Canada is not spending enough money, which is, of course, what I have just said. Given that that is unlikely to change in the near future, the department will have to make some difficult choices. I do not want it to make difficult choices, but it will probably have to if the money is not increased.

souvent. Les Casques bleus ne portaient que des armes légères. Ils travaillaient dans une situation où une convention d'armistice était en place et où les parties antagonistes n'employaient pas la force.

Mais cet environnement a cessé d'exister après la guerre froide. On l'a vu dans plusieurs cas notoire, comme l'ex-Yougoslavie, la Somalie et la Bosnie, et depuis lors — je suis d'accord avec vous — il y a cette disjonction entre la réalité des opérations de maintien de la paix et l'image qu'en ont les Canadiens.

Mais ce n'est pas entièrement la faute du gouvernement. L'ex-ministre Axworthy parlait de rétablissement de la paix, de consolidation de la paix et d'imposition de la paix, avec l'idée de sensibiliser le public canadien au fait que la signification de ces termes évoluait, mais je ne pense pas que les Canadiens aient vraiment bien compris ce message. En même temps, même si l'ex-ministre Axworthy en a parlé, il était aussi responsable en partie des réductions budgétaires massives imposées systématiquement au ministère. C'est lui qui était ministre des Affaires étrangères. Même si ce n'était pas sa responsabilité précise, il a certainement joué un rôle. Le ministre disait que le Canada devait être plus actif dans ce domaine, mais en même temps les forces armées étaient privées des ressources dont elles avaient besoin, et comme tous les membres du comité le savent déjà, c'est entre 1994 et 1999 qu'il y a eu les plus fortes réductions budgétaires.

Je viens de vous dire que les compressions budgétaires sont une réalité depuis une quarantaine d'années, alors on ne peut pas dire qu'elles sont relativement récentes, bien que nous ayons connu les plus fortes compressions budgétaires pendant les années 90. Elles étaient effectivement massive, et non seulement elles ont été douloureuses mais elles ont eu des répercussions significatives. Nous arrivons à peine maintenant au point où nous dépensons environ ce que nous dépensions avant les compressions budgétaires.

Le sénateur Cordy : Pour en revenir à ce qu'on disait tout à l'heure, le public n'a pas tellement protesté devant ces compressions budgétaires.

M. Richter : Non, pas du tout.

Le sénateur Cordy : Je vous ai demandé tout à l'heure si vous aviez une priorité. Si vous aviez le pouvoir de déterminer le montant des dépenses militaires et que vous receviez une forte injection de fonds, quelles seraient votre ou vos plus grandes priorités?

M. Richter : Je me suis demandé à un moment donné si je devrais vous communiquer un article que j'ai rédigé pour une revue américaine il y a environ un an. J'ai décidé de ne pas le faire, parce que je pensais me cataloguer en quelque sorte, mais c'est peut-être ça que je devrais faire pour répondre à cette question. Mon article portait sur la nécessité d'accorder la priorité à la marine. Je l'ai rédigé pour une revue de défense américaine, et donc je disais essentiellement que le Canada ne dépense pas assez, comme je viens de vous le dire, bien entendu. Comme cela n'est pas susceptible de changer très bientôt, le ministère aura forcément des choix difficiles à faire. Je préfère qu'il n'ait pas à faire des choix difficiles, mais il sera probablement obligé de le faire si son budget n'est pas relevé.

I argued that the navy was probably the service in the best shape, as I just said a moment ago here. It is a function of several different things. It is a function, firstly, of the fact that it got lucky. Navy modernization was completed just before the enormous cuts in the 1990s. The frigates, for instance, came online, as everyone here knows, in the late 1980s and early 1990s.

It is also because naval forces are inherently multi-dimensional, and so they can be utilized in a wide array of missions and operations, more so, I believe — and in fairness I am not sure if this could even be argued, but somebody probably would — than ground forces or air forces. Therefore, they allow the government to come up with several different responses and then tailor naval forces to that requirement.

I suppose that would be my answer, perhaps the navy, but that does not mean that I would not like Canada to have a modern and capable air force or army, and in fact, peacekeepers come out of the army, as you know. They do not come out of the navy.

Senator Cordy: I do not have your paper in front of me, but do you think we should get into more of a specialization?

Mr. Richter: If the budget is not increased substantially, then yes. I would have to say yes. There would have to be what some people term “a defence niche,” niche capability. I hate that term because I really believe the 1994 defence white paper, although it is 10 years old, is not that badly dated, to be honest. Yes, 9/11 has happened since then, and yes, it was an enormous event, but many of the conclusions in that paper are probably still valid.

I would still argue that Canada needs multi-purpose combat-capable armed forces. The threat environment is unclear. Our responses are varied, or should be varied, and so that is the type of force I would like us to have.

Senator Cordy: What seems to happen now is, we get our DND budget first, and then we work around that. I think you would agree with what we are saying, which is, you get the plan, and then you get the budget to fit the plan. Several people on the committee — I was not among them — actually worked on the development of recommendations to the government in the early 1990s.

Mr. Richter: For 1994?

Senator Cordy: Yes.

Mr. Richter: In 1994 there was a wide-ranging debate, of course, about what kind of forces Canada should have, and there were a lot of witnesses who concluded or suggested that Canada should go the constabulary force route, essentially, a peacekeeping force. The committee ultimately decided against

J’ai indiqué dans cet article qu’à mon avis, la marine était sans doute l’élément le mieux équipé actuellement, comme je viens de vous le dire. Plusieurs raisons sous-tendent cet état de choses. Premièrement, elle a eu de la chance. La modernisation de la marine a tiré à sa fin juste avant les compressions budgétaires massives des années 90. Par exemple, comme chacun le sait, les frégates sont entrées en service vers la fin des années 80 et au début des années 90.

L’autre facteur important est le fait que les forces navales sont, de par leur nature, plurifonctionnelles, si bien qu’on peut les utiliser dans une vaste gamme de missions et d’opérations et ce, à mon avis, plus que les forces terrestres ou les forces aériennes — même si je ne suis pas sûr qu’on puisse vraiment soutenir cette position avec argument à l’appui, et on peut supposer que quelqu’un voudrait le faire. Par conséquent, on permet au gouvernement de définir plusieurs réponses différentes et on organise les forces navales en fonction des exigences.

Donc, ma réponse serait sans doute que la marine doit être la grande priorité, mais cela ne veut pas dire que je ne souhaite pas que le Canada possède une force aérienne ou une armée moderne et performante, et en fait, comme vous le savez, c’est au sein de l’armée qu’on va chercher les Casques bleus, et non pas au sein de la marine.

Le sénateur Cordy : Je n’ai pas votre document sous les yeux, mais à votre avis, devrions-nous nous spécialiser davantage?

M. Richter : Si le budget n’est pas sensiblement augmenté, je dirais que oui. Il faut que je dise oui. Il faudrait alors opter pour ce que certains qualifient de capacité « de créneau ». Je déteste cette expression, car à mon avis, le Livre blanc sur la défense de 1994 n’est pas tellement dépassé, bien qu’il ait 10 ans. C’est vrai qu’il y a eu depuis les événements du 11 septembre, et que ces événements ont eu des conséquences énormes, mais bon nombre des conclusions qu’on y retrouve sont probablement encore bonnes.

Je maintiens toujours que le Canada a besoin de forces polyvalentes qui soient aptes au combat. Sur le plan des menaces, l’environnement actuel n’est pas clair. La gamme de nos réponses et interventions doit être variable, et voilà pourquoi je préconise ce type de force.

Le sénateur Cordy : Ce qui semble se passer à l’heure actuelle, c’est qu’on accorde un certain budget au ministère de la Défense, et que nous nous organisons ensuite autour de ce budget. Je pense que vous seriez d’accord avec ce que nous disons — à savoir qu’il faut d’abord établir un plan, et ensuite fixer le budget qui correspond à ce plan. Plusieurs membres du comité — je n’en faisais pas partie — ont participé à l’élaboration des recommandations faites au gouvernement au début des années 90.

M. Richter : En 1994?

Le sénateur Cordy : Oui.

M. Richter : En 1994, le débat portait sur une vaste gamme de questions, y compris, évidemment, sur le type de forces dont le Canada devrait se doter, et beaucoup de témoins ont conclu ou plutôt proposé que le Canada opte pour une force constabulaire — c’est-à-dire, une force qui mènerait

that and went for the multi-purpose combat-capable force, but the funding was not consistent with those conclusions. The white paper called for this force, and then it was effectively nullified by the lack of financial support.

Senator Atkins: When we came out with our first report, recommending a \$4-billion increase and 75,000 military, what was your reaction to that?

Mr. Richter: When was that?

Senator Atkins: Last year.

Mr. Richter: I was obviously in favour of it. My main concern would be whether the \$4 billion would be a one-off shot that would then be gradually clawed back in future years. Or was that to be built on in future years?

Senator Atkins: Well, it was to be built on.

Mr. Richter: Well then, I would be fully supportive of that.

Senator Atkins: When you look at our forces as they exist today, would you describe them as multi-purpose? I have another reason for asking that.

Mr. Richter: All right. Go ahead.

Senator Atkins: We are in Afghanistan, and we are in Haiti. Do you think the forces are trained to deal with those two different situations?

Mr. Richter: Generally, yes, but the reason I paused is because it is not a simple question. Over time, Canada has effectively gotten out of the high-intensity war-fighting business. We do not do that any more. We do not have that capability. Any mission that requires high-intensity combat we cannot do. Any mission that requires mid-intensity combat, it is debatable whether we can do that. I know that DND's policy is that we should be able to fight such engagements. I am really not sure if we can.

So much depends on what kind of environment exists on the ground in any of these engagements. In the two examples you raise, Afghanistan and Haiti, I think our forces are sufficient, but it is quite conceivable that a situation could arise where that probably would not be the case, where our forces would be insufficient.

Therefore, the leadership of the CF, which is very good, I believe, is very careful about what kinds of missions the Canadian Forces can be sent on and what kinds of engagements they can participate in.

essentiellement des opérations de maintien de la paix. Le comité a finalement décidé que ce n'était pas une bonne idée et a donc préconisé le concept d'une force polyvalente apte au combat, mais le financement accordé ne cadrerait pas avec cette conclusion-là. Le Livre blanc recommandait la création d'une force de ce genre, mais l'absence de soutien financier suffisant a essentiellement fait échec à cette recommandation.

Le sénateur Atkins : Quand nous avons publié notre premier rapport, qui recommandait une augmentation de 4 milliards de dollars et un effectif militaire de 75 000 personnes, quelle a été votre réaction?

M. Richter : C'était quand?

Le sénateur Atkins : L'an dernier.

M. Richter : J'étais évidemment en faveur. Ma principale inquiétude était de savoir si cet investissement de 4 milliards de dollars était purement ponctuel, et s'il serait retiré petit à petit par la suite. Ou cet investissement devait-il progresser dans les années futures?

Le sénateur Atkins : Oui, il devait progresser.

M. Richter : Dans ce cas, je peux dire que je suis tout à fait en faveur.

Le sénateur Atkins : Quand vous regardez l'état actuel de nos forces armées, diriez-vous qu'elles sont plurifonctionnelles? J'ai une autre raison de vous poser cette question.

M. Richter : Très bien. Allez-y.

Le sénateur Atkins : Nous sommes présents en Afghanistan, et en Haïti aussi. À votre avis, nos forces armées sont-elles suffisamment bien entraînées pour pouvoir faire face à deux situations si différentes?

M. Richter : En général, oui, mais si j'ai marqué une pause avant de vous répondre, c'est parce que ce n'est pas une question simple. Au fil des années, le Canada a effectivement cessé de mener des opérations de guerre à haute intensité. Nous ne participons plus à ce genre d'activités. Nous n'avons plus les capacités voulues pour le faire. Je dirais qu'il n'est pas sûr, d'ailleurs, qu'on puisse même participer à une mission exigeant des opérations de combat d'intensité moyenne. Je sais que la politique du MDN veut qu'on participe à de telles missions. Mais je ne suis pas tout à fait sûr qu'on soit encore en mesure de le faire.

Tout dépend de l'environnement qui existe sur le terrain dans le cadre de ces missions. Dans les deux exemples que vous citez — l'Afghanistan et Haïti — nos forces sont suffisantes, d'après moi, mais il est possible qu'une situation se présente où cela ne serait sans doute pas le cas — c'est-à-dire où nos forces seraient insuffisantes.

Par conséquent, les dirigeants des Forces canadiennes, qui sont excellents, à mon sens, font bien attention en choisissant le type de missions d'engagements auxquels peuvent participer les Forces armées canadiennes.

Senator Atkins: When you look at the multi-purpose force as it exists today, a lot of its equipment would be considered to be either outdated, antiquated, or needing a serious upgrade. Specifically, what kind of equipment, if you had the options, would you invest in for the future military?

Mr. Richter: If we were to pursue a truly multi-purpose force, which I will accept as a given for purposes of this question, all the services would have modernization requirements. The air force and the army are in worse shape, as I just said, than the navy. The navy is in comparatively better shape. The air force's primary aircraft is, of course, the CF-18, and they have transport aircraft, the Hercules.

The Hercules is essentially completely obsolete. They are more than 40 years old. They have enormous requirements to stay in the air. They are too small. Everybody on this committee knows they are too small to move much of the CF's equipment. They could not get to Afghanistan. We had to hitch a ride with the Americans. Therefore, that would be a requirement, but the CF-18s are not a whole lot better.

The CF-18s were the original A/B version. I do not know how much the committee knows about the various modernization programs in the U.S. Ours are the original A/B models. They were bought in the early 1980s and delivered in the mid-1980s. The Americans are currently on what is called the Super Hornet model, or the E/F version. Notice I said "E/F," which means I left out the C/D, which means that was the model prior to the one they are currently using. Once this modernization program is completed, in about five more years, we will be at roughly the C/D standard. So we will be at the standard the U.S. Navy left behind in 2000, because the F-18 is a navy aircraft.

Senator Atkins: What about the army?

Mr. Richter: The army has had a lot of changes in the last couple of years, and some of what they have done has been very good. The army has the LAV IIIs and the Coyotes, which, according to everything I have read, are highly regarded, and the Americans are actually purchasing some of these same vehicles, so that, to me, is a sort of seal of approval. They must be very good. They are also, of course, moving to a wheeled force with the Striker, which is a defence system that the American army is moving towards as well. They seem to be in the midst of a modernization program, but I am not sure if the funding will be there.

Le sénateur Atkins : Quant à la force plurifonctionnelle qui existe actuellement, on peut dire qu'une bonne partie de son matériel serait maintenant considéré comme étant dépassé ou archaïque ou comme ayant gravement besoin d'être modernisé. Si vous aviez la possibilité de choisir, dans quels types de matériels vous investiriez pour garantir nos capacités militaires futures?

M. Richter : Si nous voulions avoir une force véritablement polyvalente — et je tiens pour acquis que votre question repose sur cette hypothèse-là — il y aurait des exigences en matière de modernisation pour chacun des services. Comme je viens de vous le dire, la force aérienne et l'armée sont les plus mal équipées à l'heure actuelle, par rapport à la marine. Le matériel de cette dernière est en meilleur état, comparativement aux deux autres services. Le principal aéronef utilisé par la force aérienne est évidemment le CF-18, et elle possède également l'aéronef de transport *Hercules*.

L'*Hercules* est tout à fait dépassé à l'heure actuelle. Ces aéronefs ont maintenant plus de 40 ans. Les besoins en matière d'entretien sont énormes pour les garder en état de navigabilité. Ils sont trop petits. Tous les membres du comité savent qu'ils sont trop petits pour transporter une bonne partie du matériel des Forces canadiennes. On n'a pas pu s'en servir pour aller en Afghanistan. On a dû faire transporter notre matériel par les Américains. Voilà donc un besoin important, mais le fait est que les CF-18 ne sont guère en meilleur état.

Les CF-18 étaient la version originale A/B. Je ne sais pas dans quelle mesure le comité est au courant des différents programmes de modernisation américains. En tout cas, il s'agit du modèle A/B original. On a acheté ces avions au début des années 80 et on les a reçus vers le milieu des années 80. Les Américains se servent actuellement du modèle *Super Hornet*, c'est-à-dire de la version E/F. Vous aurez peut-être remarqué que j'ai dit « E/F », ce qui veut dire que je n'ai même pas parlé de la version C/D — c'est-à-dire le modèle qui a précédé celui dont ils se servent actuellement. Une fois ce programme de modernisation terminé, dans environ cinq ans, nous aurons à peu près atteint la norme C/D. Nous aurons donc atteint la norme que la marine américaine a abandonnée en 2000, parce que le F-18 est un aéronef naval.

Le sénateur Atkins : Et l'armée de terre?

M. Richter : Il y a eu énormément de changements au sein de l'armée ces dernières années, et bon nombre de ces changements ont été très positifs. L'armée est maintenant dotée du VBL III et du Coyote qui, d'après tout ce que j'ai lu à ce sujet, sont des véhicules très performants, et comme les Américains en achètent justement un certain nombre, en ce qui me concerne, c'est un peu comme un sceau d'approbation. Ils doivent être très bons. De plus, ils mettent de plus en plus l'accent sur une force dotée de véhicules sur roues en optant pour le *Striker*, un système de défense qu'adopte également l'Armée américaine. Donc, ils semblent être pleinement engagés dans un programme de modernisation, mais je ne suis pas sûr que le financement requis sera disponible.

I do not really have a problem with any of those programs. The army made a decision to get out of the heavy armour business, to get out of heavy tanks. The Leopards, of course, are still there, but they are obsolete and they have made the decision not to purchase a replacement. I have no problem with that decision whatsoever, because it strikes me as extremely unlikely that Canada would be asked to perform or even want to perform a heavy armour role.

The army is in not bad shape. That leaves the navy, and the navy is in decent shape. As I just said, the frigates are decent, but they are aging. I am sure this committee has been told that. From my understanding from speaking to navy people, the frigates are aging a little more rapidly than was thought when they were procured. It looks like they will be 20-year vessels, which means they have about 10 years left on them, but they are very good. The destroyers are being withdrawn at the end of this decade. The destroyers are important because they have the command and control capabilities that allow Canadian warships to perform a leadership role in multinational task forces.

You lose the destroyers, you lose that capability. There is some talk in the navy of effectively transferring some of that command and control capability to some of the frigates. I do not pretend to be a naval expert, I want to make that clear, but as I understand it, that is possible but difficult. The frigates are about 20 per cent smaller than the destroyers. So you have to cram that much more into a smaller ship.

The navy is also moving forward with the supply ships, which are inherently multi-purpose. They are intended to take the role of the re-supply ships that are currently obsolete — I believe it is the *Protecteur* class — but also to perform other roles, such as naval transport, for instance. They came up with this idea because they were concerned about a lack of funding down the road. I know the navy is also considering what kind of vessels should be introduced after the frigates are withdrawn from service, but that is 10 years down the road, and we have other requirements we need to get to before then.

On the helicopters, the best estimate I have seen is that they will be introduced towards the end of this decade, which means that the *Sea Kings* will be in service for 45 years. That is an embarrassment, and I will leave it at that.

Senator Atkins: Did we make the right decision on the new helicopter?

Mr. Richter: I have no reason to think we made the wrong decision. The process by which the contract was ultimately awarded was deeply flawed. There was obviously a lot of political involvement over time in the decision, and I think the committee has probably discussed that at an earlier point. For instance, in the late 1990s or at the beginning of this century, the contract was

Je n'ai pas vraiment de critique à formuler au sujet d'aucun de ces programmes. L'armée a pris la décision d'abandonner les blindés lourds, c'est-à-dire les chars d'assaut lourds. Ils ont encore les Léopards, mais ces véhicules sont maintenant dépassés et ils ont pris la décision de ne pas acheter de remplaçants. Je n'ai rien à dire à cette décision, parce qu'il me semble très peu probable qu'on demande au Canada de jouer un rôle qui exige la présence de blindés lourds.

Du côté de l'armée, donc, ça ne va pas si mal. Cela nous laisse la marine, et la marine s'en tire assez bien. Comme je vous l'ai déjà dit, les frégates sont en assez bon état, mais elles vieillissent. Je suis convaincu que le comité a déjà entendu tout cela. D'après ce que j'ai pu comprendre dans mes discussions avec des responsables de la marine, les frégates vieillissent un peu plus rapidement qu'on l'aurait cru au moment où on les a acquises. On dirait qu'elles vont avoir une durée de vie de 20 ans, ce qui veut dire qu'il leur reste encore 10 années, mais elles sont très bonnes. Les destroyers ne seront plus utilisés à compter de la fin de la présente décennie. Les destroyers sont importants parce qu'ils ont une capacité de commandement et de contrôle qui permet aux bâtiments de guerre canadiens de jouer un rôle de direction dans le cadre de groupes de travail multinationaux.

Si vous perdez les destroyers, vous perdez forcément cette capacité. Mais il est maintenant question que la marine transfère une partie de cette capacité de commandement et de contrôle à certaines frégates. Je ne prétends pas être un expert naval — je tiens à vous le dire — mais d'après ce que j'ai compris, ce serait possible mais difficile. Les frégates ont 20 p. 100 de moins d'espace que les destroyers. Il faudra donc bien entasser les choses pour tout faire entrer dans un plus petit navire.

La marine prend également des mesures à l'égard des navires de ravitaillement, qui sont essentiellement des bâtiments polyvalents. Il est prévu que ces derniers assument le rôle des navires de réapprovisionnement qui sont maintenant dépassés — je crois qu'il s'agit de la classe *Protecteur* — et qu'ils remplissent également d'autres fonctions liées, entre autres, au transport naval. Ils ont trouvé cette idée parce qu'ils craignaient de manquer de financement par la suite. Je sais que la marine étudie aussi les différents types de bâtiments qui pourraient être introduits après la mise hors service des frégates, mais ce ne sera pas avant 10 ans, et nous avons d'autres besoins plus pressants à remplir d'ici là.

En ce qui concerne les hélicoptères, d'après les meilleures évaluations que j'ai vues jusqu'à présent, ils entreront en service vers la fin de la présente décennie, ce qui veut dire que les *Sea King* auront été utilisés pendant 45 ans. Voilà qui devrait nous mettre dans l'embarras, mais je n'en dirai pas plus.

Le sénateur Atkins : Avons-nous pris la bonne décision en ce qui concerne le nouvel hélicoptère?

M. Richter : Je n'ai pas de raison de croire que nous avons pris la mauvaise décision. La procédure suivie pour adjuger le contrat avait de nombreuses faiblesses. Il est clair que différents responsables politiques ont beaucoup influencé les décisions prises au fil des années, et je suppose que le comité a déjà discuté de ce problème-là. Par exemple, vers la fin des années 90

effectively broken up into two: one for the electronics, one for the air frame. Everybody said this was not the smartest thing to do, but in any event that is all in the past, and I think the decision they made was fine. I have no reason to doubt it.

Senator Atkins: How would you deal with the Hercules? How would you replace them, or would you?

Mr. Richter: I would, but only if there was money there. There has to be money there. The Hercules are expensive. There are several different ways to go. Again, I am not sure if the committee has discussed this. I assume you have. First, there is a more modern version of the C-130.

Senator Atkins: It is larger.

Mr. Richter: It is larger, and it is more expensive, of course; I think it runs to about \$100 million an aircraft, but please do not quote me on that. It is larger, but it is still not a large aircraft. The Americans have moved to the C-17, produced by Boeing, called, I believe, the Globemaster. It was introduced about five or so years ago. It runs at about \$250 million an aircraft.

I know there was some discussion about Canada cooperating with other countries to share the cost of this, but I have not heard much of that in quite some time. I believe that proposal is dead. That sounded like a reasonable alternative to me. That way, each country is spared this enormous cost outlay up front, and on top of that, by their very definition, these aircraft are not required that often. It seemed to make sense to me, but I think it is off the table.

The Chairman: You made a comment a moment ago, "Please do not quote me on that." I just wanted to remind you that this hearing is on the record and what you are saying is being transcribed. Therefore, in the event that you wish to say something further that might qualify your earlier statement, I would do that now. This is a public meeting and the transcribers are sitting immediately to your right.

Mr. Richter: No, I do not believe so. Was there anything in particular you thought maybe I wanted to correct?

The Chairman: No, I thought what you said was perfectly in order if those are your views. It is simply that you said "Please do not quote me."

Mr. Richter: I was actually referring to the fact that some of the numbers that I cite off the top of my head may not be perfect.

The Chairman: That is how I understood it, but I just wanted to make sure you understood the dynamics of the meeting.

Mr. Richter: Yes, I understand that. That is entirely reasonable.

ou au début du présent siècle, le contrat était séparé en deux parties : la première pour l'électronique, et la deuxième, pour la cellule. Tout le monde a dit à l'époque que ce n'était pas la meilleure solution, mais quoi qu'il en soit, tout cela est derrière nous maintenant, et j'ai l'impression que la décision qui a été prise était la bonne. Je n'ai pas de raison d'en douter.

Le sénateur Atkins : Et que feriez-vous en ce qui concerne les avions Hercules? Comment feriez-vous pour les remplacer, et est-ce que vous les remplacerez?

M. Richter : Oui, je les remplacerais, mais uniquement s'il y avait l'argent nécessaire pour le faire. Il faut absolument disposer d'une somme suffisante. L'avion Hercules coûte cher. Il y a plusieurs possibilités. Encore une fois, je ne sais pas si le comité en a déjà discuté. Je suppose que oui, Premièrement, il y a une version plus moderne du C-130.

Le sénateur Atkins : Il est plus gros.

M. Richter : Il est plus gros, et plus cher, bien entendu; je pense que cet aéronef coûte 100 millions de dollars pièce, mais ne me citez pas. Il est plus gros, mais ce n'est tout de même pas un gros avion. Les Américains ont opté pour le C-17 fabriqué par Boeing, qui s'appelle le Globemaster, si je ne m'abuse. Il a été mis sur le marché il y a environ cinq ans. Cet avion coûte environ 250 millions de dollars pièce.

Je sais qu'il a été question que le Canada participe aux frais avec d'autres pays, mais voilà longtemps que je n'en entends plus parler. J'ai l'impression que cette proposition est lettre morte. Cela me semblait être une solution de remplacement raisonnable. De cette façon, chaque pays évite d'avoir à faire cette grosse dépense d'un seul coup, et de plus, la nature de cet aéronef est telle qu'on ne l'utilise pas très souvent. Donc, cette solution me semblait très sensée, mais j'ai l'impression qu'elle n'est plus à l'étude.

Le président : Vous avez dit tout à l'heure : « Ne me citez pas. » Je voulais simplement vous rappeler que ces audiences sont publiques et que vos propos sont transcrits. Par conséquent, si vous voulez nuancer un peu ce que vous avez dit il y a quelques minutes, je vous donne l'occasion de le faire tout de suite. C'est une réunion publique et les transcribers sont assis immédiatement à votre droite.

M. Richter : Non, je ne pense pas. Y a-t-il une information en particulier que vous pensiez que je voudrais éventuellement corriger?

Le président : Non, ce que vous avez dit me convient parfaitement, si telle est votre opinion. J'ai simplement relevé le fait que vous avez dit : « Ne me citez pas ».

M. Richter : Je voulais simplement dire par là que certains des chiffres que je vous donne peuvent ne pas être exacts.

Le président : C'est bien ce que j'avais compris, mais je voulais m'assurer que vous aviez bien compris la dynamique de cette réunion.

M. Richter : Oui, je comprends. C'est tout à fait raisonnable.

Senator Atkins: My final question is related to the reserves. How do you see them fitting into the overall military organization as we look into the future?

Mr. Richter: I think there is an important role for the reserves. The reserves have been heavily utilized, of course, in the last 10 or so years as a result of the declining force. The force has been declining from the mid-1980s, from about 80,000 or 90,000 to its current 52,000, so the reserves have been utilized to make up that gap. I think down the road, the reserves are a useful capability that should be pursued, so there has to be adequate funding for reserves as well.

Senator Atkins: Do you see them with a specific assignment relative to domestic circumstances, or do you see them as a reserve pool for a multi-purpose force?

Mr. Richter: Ideally I think, as do many people, the reserves should be held in reserve should they be needed, but yes, primarily for domestic purposes. They really should not be utilized as they have been for the last 10 or so years, to make up the gap in the regular force and serving in many of our peacekeeping missions. I do not know the exact numbers, but I do know that many reserves are constantly being introduced into the regular force to serve on the peacekeeping forces. That is not their original intent, but that is what has happened because the regular force has been shrunk so dramatically.

Senator Forrestall: I am just a little surprised to hear you say that augmentation is not a meaningful role for the reserves in your view. Could we just stay with that for a minute or two, although it may be unfair, you may not have thought it through. How would we have met the offshore obligations that Canadian Forces undertook and the roles and tasks that have been assigned to them by the government had we not used the reserves for augmentation purposes? Would we have been able to accept the roles that we have in, say, the last 10 years?

Mr. Richter: No, we would not have.

Senator Forrestall: What do you think might have been the consequence of that?

Mr. Richter: The consequence had we not been utilizing the reserves?

Senator Forrestall: Yes.

Mr. Richter: We could not have accepted many of the peacekeeping missions that we ultimately did. I understand your question. I did not mean to suggest for a moment that the reserves were not important. I think I said they were important.

Le sénateur Atkins : Ma dernière question porte sur la Force de réserve. Comment s'inscrit-elle dans la structure militaire globale en ce qui concerne leur rôle futur?

M. Richter : À mon avis, la Force de réserve a un rôle important à jouer. On y a eu beaucoup recours au cours des 10 dernières années à cause de la réduction des effectifs militaires. Ces derniers sont en baisse depuis le milieu des années 80, étant passés de 80 000 ou de 90 000 à environ 52 000, si bien qu'il a fallu avoir recours à la Force de réserve pour combler l'écart. J'estime que cette dernière a des capacités intéressantes qu'il faudra maintenir à plus long terme, et il est donc important qu'elle soit bien financée, elle aussi.

Le sénateur Atkins : À votre avis, pourrait-elle accomplir des tâches spéciales dans un contexte national, ou doit-elle continuer à suppléer à une force plurifonctionnelle?

M. Richter : Comme beaucoup de gens, j'estime que l'idéal serait que la Force de réserve continue de constituer une force à laquelle on peut avoir recours en cas de besoin, et surtout pour remplir certaines fonctions intérieures. On ne devrait vraiment pas continuer à s'en servir, comme on le fait depuis une dizaine d'années, pour compléter notre force régulière ou pour participer à bon nombre de nos missions de maintien de la paix. Je ne connais pas le nombre exact, mais je sais que l'on introduit de plus en plus de réservistes dans la force régulière pour faire partie de forces de maintien de la paix. Telle n'était pas l'intention au départ, mais cela s'est produit simplement parce que la force régulière a sensiblement diminué en nombre.

Le sénateur Forrestall : Je suis un peu surpris de vous entendre dire que la Réserve ne devrait pas jouer le rôle d'une force d'appoint ou servir à compléter notre force régulière. J'aimerais qu'on en discute pendant quelques minutes encore, même si ce n'est peut-être pas très juste envers vous, car vous n'avez peut-être pas beaucoup réfléchi à cette question. Comment aurions-nous réussi à respecter les obligations à l'étranger contractées par les Forces canadiennes, de même que les différents rôles et tâches qui leur ont été accordés par le gouvernement, si nous n'avions pas pu faire appel à la Force de réserve pour renforcer nos effectifs? Aurions-nous été en mesure d'accepter les différents rôles que nous avons joués au cours des 10 dernières années, par exemple?

M. Richter : Non, pas du tout.

Le sénateur Forrestall : Et quelles en auraient été les conséquences, selon vous?

M. Richter : Les conséquences de ne pas avoir utilisé la Réserve?

Le sénateur Forrestall : Oui.

M. Richter : Eh bien, nous aurions été dans l'impossibilité d'accepter bon nombre de missions de maintien de la paix que nous avons entreprises. Je comprends votre question. Je ne voulais certainement pas laisser entendre que la Force de réserve n'est pas importante. Au contraire, je crois avoir dit qu'elle est importante.

Senator Forrestall: No, I was not implying that you said they were not important, but I did get from what you said the very clear impression that they should not be used for combat purposes.

Mr. Richter: Well ideally, I do not think they should be. Ideally, that should be the purpose of the regular force. The reserves should be utilized for largely domestic purposes. In the last decade, Canadian Forces have been utilized for all sorts of tasks, from fighting floods to snowstorms, et cetera. There is a lengthy list, and it is important to keep some force capability in Canada, so I think that is the role of the reserves.

Senator Banks: I want to go back to Senator Cordy's line of questioning. If you were in the government, not just on this side of the table but in "the government," you would say with respect to all of us clamouring for more money for the military, very much including this committee, "Yes, everybody likes that idea except the people." Everybody likes it but the public, because as you observed earlier, when the cuts came, people did not hit the barricades, there were not front page editorials on the question, and it did not seem that Canadians cared very much about that.

Then we talked about polls, and you know better than I, I am sure, that we can write questions to make a poll say anything that we want it to say. For example, as you pointed out, if you ask people, "Do you think there should be more money spent on the military to bring it up to snuff so they can do more?" everybody would say, "Oh, absolutely."

Mr. Richter: Yes.

Senator Banks: However, if you asked the corollary question, "Would you like to pay for that by reducing the expenditures on some other government program?" the mug's game question, or, "Would you like to have your taxes raised?" or whatever, you get an entirely different answer from people. Suddenly, the priority goes way down. Comment on that. It is a fact that politicians react to political pressure. They just do, and when you have a nation such as our neighbours to the south or our neighbours in Australia, who see a clear and present danger to themselves, they are pretty happy to avidly support this, including, "Yes, raise my taxes for defence purposes." We have not been beaten up yet, so will we agree to that as a nation before we are?

Mr. Richter: There is no easy answer to this. Canadians are lucky not to be facing direct threats. We have not had a direct threat in a long time. You can, of course, argue that terrorism is

Le sénateur Forrestall : Non, je n'avais pas compris que vous disiez qu'elle n'était pas importante, mais j'avais tout de même la nette impression que d'après vous, on ne devrait pas y avoir recours dans un contexte de combat.

M. Richter : C'est-à-dire que l'idéal serait de ne pas y avoir recours pour ces fins-là. L'idéal serait que la force régulière puisse jouer ce rôle. La Réserve doit surtout servir pour des tâches intérieures. Au cours des 10 dernières années, on a eu recours aux membres des Forces canadiennes pour remplir toutes sortes de tâches — pour l'intervention d'urgence lors d'inondations ou de tempêtes, et cetera. La liste est longue, et il est important de conserver certaines capacités militaires au Canada, et c'est la Réserve qui devrait normalement jouer ce rôle.

Le sénateur Banks : Je voudrais revenir sur les questions que vous posait le sénateur Cordy. Si vous étiez membre de la majorité — c'est-à-dire pas juste assis de ce côté-ci de la table, mais responsable ministériel — vous diriez en réponse à nous tous qui revendiquons plus d'argent pour les forces armées, y compris à ce comité, « Oui, tout le monde aime cette idée à part les citoyens. » Tout le monde approuve cette idée à part les citoyens, car comme vous l'avez dit vous-même tout à l'heure, quand le gouvernement a imposé des restrictions budgétaires, les gens ne sont pas descendu dans les rues pour protester, il n'y a pas eu d'éditoriaux dans les journaux à ce sujet, et on aurait dit que les Canadiens s'en fichaient un peu.

Ensuite nous avons parlé de sondages, et vous savez mieux que moi, j'en suis sûr, qu'on peut formuler des questions de façon à obtenir exactement les réponses qu'on veut obtenir dans un sondage d'opinion publique. Par exemple, comme vous l'avez signalé, si vous demandez aux gens : « Devrait-on mieux financer nos forces armées pour qu'elles soient mieux équipées et qu'elles puissent faire plus de choses? », tout le monde va évidemment vous répondre : « Oui, absolument. »

M. Richter : Oui.

Le sénateur Banks : Seulement, si vous leur posez la question qui découle logiquement de la première, à savoir : « Seriez-vous prêt à payer cette injection de fonds en réduisant les dépenses consacrées à d'autres programmes gouvernementaux? », la question piège par excellence, ou encore « Voulez-vous payer plus d'impôt? » ou une autre question encore, vous obtiendrez une réponse tout à fait différente de la part de vos répondants. Tout d'un coup. Ce ne sera plus une aussi grande priorité. Je sollicite vos commentaires à ce sujet. Il est vrai que les hommes et femmes politiques réagissent face aux pressions politiques. C'est l'évidence même, et dans des pays comme celui de nos voisins du Sud ou de nos voisins en Australie, qui sont conscients de la présence de danger très clair pour leurs nations, ils sont tout à fait disposés à soutenir ce genre d'initiative, y compris s'il faut payer plus d'impôt pour mieux défendre leur pays. Nous n'avons pas encore subi les contrecoups des menaces qui pèsent sur notre monde, et donc, accepterons-nous, en tant que nation, de supporter cette dépense avant de devenir nous-mêmes victimes?

M. Richter : Il n'y a pas de réponse facile face à cette situation. Les Canadiens ont de la chance de ne pas faire l'objet de menaces directes. D'ailleurs, voilà longtemps que c'est le cas. Bien sûr, on

now perhaps a direct threat, but it is a little less immediate than some others. Therefore, we have the luxury of living in a relatively safe environment, certainly safer than the vast majority of countries, and that allows us a certain luxury in terms of not spending a lot of money for defence.

We also have had the luxury for the last 50 or 60 years of living under an American defence umbrella. While it was not often talked about, I think everybody understood that, that the Americans would defend us. They would defend us, regardless of if we even wanted them to, I suppose, which again provided us with some luxury.

How much Canadians should spend on defence is thus a difficult question because we are lacking the kinds of military threats that some countries or some people see, and they respond to those threats. You suggested Australia a moment ago. Australia has raised its defence budget somewhat dramatically in the last couple of years. In fairness, Australia spent more money on defence as a percentage of GDP prior to 9/11 than we did, but is now about two and a half per cent of GDP.

I do not know if this is where you are going, but maybe I will make a more general statement, which is that the spending of public money in Canada is a difficult business. I am fully aware of that, and there are a lot of demands on it. I understand that completely. When you ask Canadians, "Would you like there to be greater defence spending if it meant a reduction in health care or education?" for example, they will say no. I understand that.

What I would suggest, and this is getting off topic, is if we introduced a little more flexibility into, particularly, our health care system, which I believe we could. Canada has a totally public health care system. Everybody knows that. We spend 12.5 per cent of GDP on health care, the second highest total in the world. That is a thousand-pound gorilla that is taking up enormous resources, and those demands will keep on rising. That is obvious. As long as that thousand-pound gorilla is beside us, I agree. I do not know where the money will come from to go to defence. I cannot see it, but if you introduced a little flexibility into health care costs, as one possibility, to give you a little more discretion on the expenditure side, then the picture would look a little different. That is probably not on the table. I understand that.

Also, I will point out that all of the major political parties in Canada, including the Conservative Party of Canada, are in favour of the current health care system, so what I just said is a non-starter. It will not happen.

peut soutenir que le terrorisme constitue peut-être une menace directe, mais c'est une menace un peu moins immédiate que d'autres. Nous avons donc le luxe de vivre dans un environnement relativement sûr — certainement plus sûr que dans la grande majorité des pays, ce qui veut dire que nous avons jusqu'à un certain point le luxe de ne pas consacrer beaucoup d'argent à la défense.

Nous avons également le luxe, depuis 50 ou 60 ans, de pouvoir profiter de la structure globale de défense des États-Unis. Bien qu'on n'en ait pas beaucoup parlé, je pense que tout le monde avait bien compris ça, c'est-à-dire que les Américains nous défendraient. Ils nous défendraient qu'on le veuille ou non, je suppose, ce qui nous a, encore une fois, donné une certaine latitude.

Il est donc difficile de savoir combien d'argent les Canadiens devront consacrer à la défense, étant donné que nous ne faisons pas l'objet du même genre de menaces militaires que perçoivent d'autres pays ou d'autres citoyens, si bien qu'ils décident de réagir à ces menaces. Vous avez parlé il y a quelques instants de l'Australie. L'Australie a considérablement augmenté son budget de la défense ces dernières années. De fait, l'Australie a consacré plus de crédits à la défense, en tant que pourcentage du PIB, avant les événements du 11 septembre que nous, mais son budget correspond à présent à environ 2,5 p. 100 de son PIB.

Je ne sais pas si c'est ce que vous suggérez nécessairement, mais j'aimerais faire un commentaire plus général, à savoir que la répartition des deniers publics est une tâche difficile au Canada. J'en suis tout à fait conscient, et je sais que tout le monde en réclame. J'en suis parfaitement conscient. Quand vous demandez aux Canadiens : « Souhaitez-vous qu'on penche davantage pour la défense si cela signifie qu'il y aura moins de crédits pour le système de soins ou l'éducation? », par exemple, ils vous répondent par la négative. Je comprends très bien cette réalité.

Ce que nous pourrions faire — et là je m'écarte un peu du sujet — c'est prévoir une plus grande marge de manoeuvre au sein de notre système de soins de santé; ce serait possible, à mon avis. Le Canada est doté d'un système de soins de santé entièrement public. Tout le monde le sait. Nous consacrons 12,5 p. 100 de notre PIB au système de soins — le deuxième plus fort pourcentage du monde. Cet énorme gorille consomme des ressources faramineuses, et la demande va continuer à augmenter. Ça, c'est clair. Tant que cet animal sera à côté de nous, je dois dire que je suis d'accord avec votre analyse. Je ne sais pas où on trouvera l'argent pour accroître les dépenses militaires. Je ne vois pas trop comment ce sera possible, mais si l'on avait un peu plus de souplesse au niveau des dépenses sanitaires — c'est une possibilité parmi d'autres — de façon à avoir plus de marge du côté des dépenses, la situation serait un peu différente. Je ne pense pas qu'on envisage cette solution. Et je comprends très bien.

De plus, je vous fais remarquer que tous les grands partis politiques au Canada, y compris le Parti conservateur du Canada, sont en faveur de l'actuel système de soins de santé, et par conséquent, ce que je viens de proposer ne se réalisera pas. Ce n'est pas possible.

Senator Banks: There are those who would argue that if you did that, you would be downloading the costs onto the people.

Mr. Richter: I suppose.

Senator Banks: Any country's military stance, attitude, disposition, ought, at least theoretically, to be a function of its national policies, and in respect of extra-territorial adventures, expeditionary forces of one kind or another ought to be a function of its foreign policy, one assumes.

Mr. Richter: Right.

Senator Banks: If that is true, then what do you think Canada's national policy in that respect is now, and what do you think it should be; and the third part of the question is, do you think we ought to join expeditionary forces, or ought we to concentrate on the almost impossible task — it is almost laughable to say — of defending Canada?

Mr. Richter: That is a very good question. I think expeditionary forces are still important, and we should have that capability. I think I indicated that before, and that goes along with multi-purpose combat-capable forces. Your point about foreign policy underlying defence policy is clear. Your foreign policy should form the background out of which defence forces come forth.

Senator Banks: Well, you are a student of these things. Do we have a definable foreign policy that would apply there?

Mr. Richter: I would argue no, not really. Other people would say yes. Our foreign policy has been somewhat based for the last 10 years on the policy of human security and soft power. Now these were terms that were introduced by former Minister of Foreign Affairs Axworthy in the mid-1990s to late 1990s. I am not sure how much attention the government is paying to them right now. You are right. I study this, and I can honestly tell you I am not sure to what extent those principles are currently underlining our foreign policy. I am not even sure they underlined our foreign policy at the time they were being espoused so commonly, in the mid-1990s to late 1990s. I am not sure of that, but that aside, presently, I do not get a strong sense of what our foreign policy is. I really do not.

Perhaps we are seeing something begin now with the Prime Minister's address, was it to the UN a couple of months back? I cannot recall exactly.

Senator Banks: The right to intervene?

Mr. Richter: The right to intervene when —

Senator Meighen: Providing you have the forces to intervene.

Le sénateur Banks : Certains vous diraient que cette solution aurait peut-être pour conséquence de répercuter les coûts sur les citoyens.

M. Richter : Oui, je suppose.

Le sénateur Banks : La situation et l'attitude militaires d'un pays doivent — du moins en théorie — dépendre de ses politiques nationales, et s'agissant de missions extraterritoriales ou de corps expéditionnaires, là aussi, les décisions devraient normalement découler de la politique étrangère.

M. Richter : C'est exact.

Le sénateur Banks : Si cela est vrai, quelle est la politique nationale du Canada à cet égard à votre avis, et quelle devrait être sa politique; et le troisième élément de cette question est celui-ci : pensez-vous que nous devrions participer à des corps expéditionnaires, ou est-il préférable de nous concentrer sur la tâche quasi impossible — on a presque envie de rire — de défendre le Canada?

M. Richter : C'est une excellente question. Pour moi, les corps expéditionnaires sont encore importants, et nous devrions maintenir cette capacité. Je pense l'avoir même dit tout à l'heure, et cela va de pair avec une force plurifonctionnelle apte au combat. Ce que vous dites concernant le fait que la politique étrangère sous-tend la politique de défense est parfaitement vrai. La définition des forces de défense doit reposer sur la politique étrangère.

Le sénateur Banks : Eh bien, vous étudiez ce genre de choses. Disposons-nous d'une politique étrangère bien définie qui s'applique dans ce contexte?

M. Richter : Non, pas vraiment. D'autres vous diraient que oui. Depuis une dizaine d'années, notre politique étrangère est plus ou moins fondée sur les concepts de la sécurité humaine et du pouvoir discret. Ces termes ont été introduits dans notre langage par l'ex-ministre des Affaires étrangères, Lloyd Axworthy, entre le milieu et la fin des années 90. Je ne sais pas dans quelle mesure le gouvernement y accorde beaucoup d'attention en ce moment. J'étudie ce genre de choses, et je peux vous dire honnêtement que je ne sais pas dans quelle mesure ces principes sous-tendent notre politique étrangère actuelle. Je ne suis même pas sûr qu'ils aient jamais sous-tendu notre politique étrangère, même à l'époque où on les défendait couramment, soit entre le milieu et la fin des années 90. Je n'en suis pas sûr, mais cela mis à part, je dois dire que je n'ai pas une idée bien définie de ce en quoi consiste notre politique étrangère. Vraiment pas.

Peut-être qu'elle commence à se définir un peu plus, étant le discours prononcé par le premier ministre il y a quelques mois — c'était devant les Nations Unies? Je ne me rappelle pas exactement.

Le sénateur Banks : Sur le droit d'intervention?

M. Richter : Oui, sur le droit d'intervention...

Le sénateur Meighen : À condition d'avoir les forces requises pour intervenir.

Mr. Richter: Providing you have the forces to intervene with; but the right to intervene in humanitarian crises and that Canada should not blindly respect state sovereignty as an obstacle that would prevent you from undertaking this sort of mission. By the way, I would point out, as I did a year and a half ago, that I believe that if you really took human security seriously, Canada probably should have supported the intervention in Iraq, because no country's domestic population was in more need of foreign intervention than the population of Iraq. However, that is a connection that nobody in the government was willing to make. That is an aside. I think that perhaps we were seeing that in the address, was it to the general assembly?

Senator Meighen: Yes.

Mr. Richter: Perhaps it is a rebirth of that concept, but Senator Meighen is correct, you have to have the forces to do something about it in any event.

Senator Banks: Provided you are prepared to break rule 1 of the United Nations.

Mr. Richter: Well, yes, but according to the Prime Minister's statement, that is what that was all about, was it not? It was about getting around that. For 60 years this has been a concern, because the United Nations recognizes state sovereignty above all else, basically. It is the most important factor and to be respected at all times.

Senator Banks: And thou shalt not intervene.

Mr. Richter: Thou shalt not intervene.

Senator Meighen: Welcome, professor. It always makes the afternoon rush by in a sort of euphoric phase when you listen to somebody whose views largely correspond with your own, and I have enjoyed your presentation.

Going back to a matter that Senator Atkins raised, about reserves, as you know, there is this old controversy about the American law whereby employers are required to keep a reservist's job in place, somewhat like maternity leave, I suppose. They call it "military leave." In Canada we do not have any such law, but we do have the liaison council, which seems to have done some good work. However, you keep hearing complaints that, "Well, gosh, I do not want to join the reserves. I might lose my job." Where do you come down on that?

Mr. Richter: To be honest, I have not heard that it is a problem in Canada. If you have, I would certainly be interested in knowing what you have heard, but I am not aware of that. I do know what you are talking about. There is that law in the United States and it has become very important in the last year, especially as the reserves are being deployed in Iraq.

Senator Meighen: Yes, and they are over there for a long time.

M. Richter : Oui, à condition d'avoir les forces requises; mais on parle tout de même du droit d'intervenir en cas de crises humanitaires et du fait que le Canada ne devrait pas respecter aveuglément la souveraineté d'un État, si cette dernière doit l'empêcher d'entreprendre ce type de mission. À propos, je vous fais remarquer — comme je l'ai fait il y a un an et demi — à mon sens, si l'on avait vraiment pris au sérieux cette question de la sécurité humaine, le Canada aurait sans doute dû soutenir les mesures d'intervention en Iraq, car aucune autre population nationale n'avait plus besoin d'intervention étrangère que la population de l'Iraq. Mais ça, c'est un lien qu'aucun membre du gouvernement n'était prêt à faire. Je vous dis cela en aparté. Je pense que c'est cela qui était peut-être évoqué dans l'allocation prononcée devant — était-ce devant l'Assemblée générale?

Le sénateur Meighen : Oui.

M. Richter : C'est ce concept qui est peut-être renouvelé maintenant, mais le sénateur Meighen a raison. Il faut posséder les forces requises pour faire quelque chose, quoi qu'il en soit.

Le sénateur Banks : À condition d'être prêt à enfreindre la règle 1 de la Charte des Nations Unies.

M. Richter : Oui, mais c'est de ça justement que parlait le premier ministre dans son allocution, n'est-ce pas? C'est-à-dire, la nécessité de contourner cette règle. Cette question suscite des préoccupations depuis une soixantaine d'années, car les Nations Unies reconnaissent la souveraineté des États par-dessus tout. C'est le facteur le plus important qui doit être respecté en tout temps.

Le sénateur Banks : Et tu n'interviendras pas.

M. Richter : Tu n'interviendras pas.

Le sénateur Meighen : Bienvenue, professeur. Je constate que l'après-midi passe très vite et que je suis dans un état un peu euphorique quand j'écoute quelqu'un dont les opinions correspondent généralement à la mienne, et je dois vous dire que j'ai beaucoup aimé votre exposé.

Pour revenir sur la question soulevée par le sénateur Atkins au sujet de la réserve, comme vous le savez, il y a cette vieille controverse concernant la loi américaine en vertu de laquelle les employeurs sont tenus de conserver le poste d'un réserviste — un peu comme cela se fait pour un congé de maternité, je suppose. Ils appellent ça un « congé militaire ». Au Canada, nous n'avons pas de telle loi, mais nous avons le conseil de liaison, qui semble faire du bon travail. Mais on continue à entendre les plaintes de certains qui nous disent : « Moi, je ne veux pas être réserviste. Je pourrais perdre mon emploi. » Quelle est votre position là-dessus?

M. Richter : Pour vous dire la vérité, je n'ai jamais entendu dire que cela posait problème au Canada. Si vous avez entendu autre chose, j'aimerais bien savoir quelles sont vos sources, parce que je ne suis pas au courant. Mais je sais de quoi vous parlez. Il y a effectivement une loi américaine qui a pris une très grande importance au cours de la dernière année, surtout que les réservistes sont actuellement déployés en Iraq.

Le sénateur Meighen : Oui, et ils restent longtemps là-bas.

Mr. Richter: Yes. I have read numerous stories about how this can create difficulties for employers if senior people in a company are away from their jobs for six months at a time, but it is the law in the United States. I am not aware of it being a problem in Canada, although I might be ill-informed.

I might point out one thing. Perhaps I should have said this when Senator Atkins was talking to me about this. In fairness, I have not done a lot of reading or research on the reserves. I thought I should state that. I have not looked at the problem of the reserves in much depth.

Senator Meighen: It is too bad you have to teach, because we have two reservists coming to talk to us.

Mr. Richter: I would have learned something, I am sure.

Senator Meighen: There is a school of thought that says that the Americans, being the world's one superpower, and given the wealth they have, have created an un-bridgeable technological gap between themselves and everybody else. Do you agree that try as they might, no one will catch the Americans in terms of their technological capability in the foreseeable future? If you agree, then maybe it is not such a bad thing that we are upgrading certain military equipment to a stage that the Americans left behind four or five years ago, because I assume — I may be wrong, and I invite your comments — that this is the situation that prevails in many other countries in the world, in the Western world anyway, that they too are on the other side of this gap.

If that is so, the question comes down to what can we do, to use the old phrase, to punch above our weight? We were at RMC a couple of days ago, where the case was made to us that one element that could enable us to punch above our weight would be a highly educated military, in which everybody had a university degree and officers had post-graduate degrees. You are not unaware of the fact that that exists to some extent in the Canadian military now, but if it were pushed and really encouraged, it would be a factor in giving us added thrust. There might be other things we could adopt that you might know of, such as maybe concentrating on electronic warfare. I do not know. I am throwing the ball to you to see if you could suggest something, not including searching out the niche. I agree with you, that we need an across-the-board, multi-faceted, combat-capable force of some size, but in order to give it an ability to punch above its weight, there must be some factor such as education that we can add to the mix.

Mr. Richter: There were a lot of issues there. I took careful notes on this one. There were several things I wanted to mention. Five or so years ago, I did a fairly intensive study on the RMA. It

M. Richter : Oui. J'ai lu beaucoup de choses concernant les difficultés que cela peut créer pour les employeurs si des cadres ou des dirigeants doivent s'absenter de leur emploi pendant des périodes de six mois à chaque fois, mais c'est ça que prévoit la loi aux États-Unis. Que je sache, cela ne pose pas problème au Canada, mais je suis peut-être mal informé.

Je devrais vous dire une chose, par contre. J'aurais peut-être dû le mentionner lorsque le sénateur Atkins me posait des questions à ce sujet. En toute sincérité, je n'ai pas fait beaucoup de lecture ni de recherche sur la réserve. Je voulais vous le dire. Je n'ai pas vraiment examiné en profondeur les problèmes liés à la réserve.

Le sénateur Meighen : C'est bien dommage que vous soyez obligé de partir pour donner un cours, car deux réservistes viennent justement nous parler tout à l'heure.

M. Richter : J'aurais certainement appris quelque chose.

Le sénateur Meighen : Il y a une école de pensée selon laquelle les États-Unis, étant la plus grande superpuissance du monde, et étant donné sa grande richesse, ont créé un écart technologique entre eux et les autres pays du monde que personne n'est en mesure de combler. Êtes-vous d'accord pour dire qu'ils auront beau essayer, personne n'arrivera dans un avenir prévisible à rattraper les Américains en ce qui concerne leurs capacités technologiques? Si vous êtes d'accord, ce n'est peut-être pas une si mauvaise chose que nous modernisons certains équipements militaires de façon à ce qu'ils atteignent le niveau de perfectionnement du matériel militaire américain il y a quatre ou cinq ans, car je suppose — je peux me tromper, et je vous invite à me dire ce que vous en pensez — que cette situation existe dans bien d'autres pays du monde, du moins dans l'Occident — et que ces autres pays sont, eux aussi, confrontés au problème qu'est cet écart qui se creuse.

Si c'est le cas, il s'agit de savoir ce que le Canada peut faire pour boxer dans une catégorie supérieure à son poids, comme on dit. Quand nous avons visité le CMR il y a quelques jours, on nous a dit que l'un des facteurs qui pourraient nous permettre de le faire serait d'avoir des forces armées très instruites, c'est-à-dire que tous les militaires auraient un grade universitaire et les officiers, des diplômés de deuxième ou de troisième cycle. Vous n'êtes pas sans savoir que c'est déjà le cas jusqu'à un certain point dans nos forces armées actuelles mais si on insistait beaucoup là-dessus, une telle orientation contribuerait à multiplier nos moyens d'action. Il y a peut-être d'autres mesures que nous pourrions prendre dont vous êtes au courant — par exemple, nous concentrer sur la guerre électronique. Je ne sais pas. Je vous lance des idées pour voir si vous avez quelque chose à proposer, à part une solution qui consisterait à trouver un créneau. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il nous faut une force plurifonctionnelle et apte au combat d'une certaine importance, mais pour que cette dernière puisse vraiment boxer au-dessus de son poids, il faut ajouter d'autres facteurs, tels que l'éducation, peut-être.

M. Richter : Votre question renfermait beaucoup d'éléments différents. J'ai bien noté tout cela. Il y a donc plusieurs choses que je voudrais vous dire. Il y a cinq ou six ans, j'ai fait une étude en

was when I was a post-doctoral fellow at the University of British Columbia, Institute of International Relations, and I looked at Canada's response to the RMA.

It was one of the early studies. I was one of the first academics in the Canadian community to look at this. I have not looked at it in some time, but I am not sure my conclusions would be that different today. The technology gap that you were talking about is referred to in the defence and security community as the "revolution of military affairs," or RMA. I included that in my biographical statement as one of the areas that I have worked on. It is the use of technology for defence purposes.

The United States largely invented the study and practice of this through the 1980s and 1990s. You asked if there was a technology gap between the Americans and other countries, and the answer to that is, absolutely; and the gap is large and getting larger. The reason I say that with such confidence is the RMA, and technology and warfare, is dependent on technology companies in the civilian economy.

Virtually all of the world leaders in information technology are American. I can come up with maybe a couple of others. There was a time, by the way, when Canada had one or two of them. I do not think that is true any more. Nortel would have been one of them. It is having its own problems right now and it is probably off that list. These American companies are underlining the information revolution that brings forth the RMA. There is this gap, and it is significant.

Canada began studying the RMA quite late. That was one of the things that I looked at in that paper of five years ago. I think the department was a little slow to respond to this, probably not unlike many other countries. The Americans were way out in front in the study of the RMA, by probably five or ten years, but other countries seemed to get their act together more quickly than we did.

I looked at Australia as a case study five years ago, and I concluded that Australia had not only studied the concept, but had a plan to put it into force long before we did. Subsequently, since about 2000, DND has studied the RMA quite actively. I want to make that very clear. I did most of my work in this area in 1998 and 1999, before DND really started pushing it. They have gotten into it, but it was just a little after some of the other countries had started looking at it.

Your last question was what can Canada do about this? I want to be clear. Canada is in the same position as a lot of the allies. A lot of countries are in exactly the same position. The United States is producing this 21st century super-modern armed force, and they are really laying down the gauntlet for their allies. They

profondeur de la RAM. C'est à titre de détenteur d'une bourse de perfectionnement postdoctorale à l'Institut des relations internationales de l'Université de la Colombie-Britannique que j'ai fait une étude de la réponse canadienne à la RAM.

Il s'agissait de l'une des premières études portant sur cette question. Je suis l'un des premiers universitaires canadiens à avoir examiné cette question. Voilà un moment que je n'ai pas réexaminé la question, et je ne sais pas si mes conclusions seraient tellement différentes aujourd'hui. Cet écart dont vous parlez est désigné par l'expression « révolution dans les affaires militaires » ou RAM au sein de la communauté de la défense et de la sécurité. J'ai d'ailleurs indiqué dans mon profil biographique que c'était l'un des domaines que j'avais étudié. Cela concerne l'emploi de la technologie pour les fins de la défense.

Les États-Unis sont essentiellement à l'origine de l'étude et de la mise en pratique de ce concept au cours des années 80 et 90. Vous avez demandé s'il existe un écart entre les Américains et les autres pays du point de vue du degré de perfectionnement de leurs technologies, et la réponse à cette question est oui, absolument; d'ailleurs, cet écart ne cesse de se creuser. Si je vous fais une telle affirmation, c'est parce que la RAM, le perfectionnement technologique et la conduite de la guerre dépendent de la présence de compagnies technologiques dans l'économie civile.

Dans le domaine des technologies de l'information, presque toutes les compagnies qui sont des chefs de file dans le monde sont américaines. Je peux aussi vous en citer une ou deux autres. D'ailleurs, à une époque, le Canada en avait une ou deux. Mais je ne pense pas que ce soit encore le cas. Nortel aurait été dans cette catégorie-là. Mais elle a ses propres difficultés actuellement et elle ne fait probablement plus partie de ce groupe. Ces compagnies américaines font ressortir l'importance de la révolution informationnelle qui donne lieu à RAM. Cet écart existe, et il est de taille.

Le Canada s'est mis tardivement à étudier la RAM. C'est l'un des éléments que j'ai examinés dans l'étude que j'ai menée il y a cinq ans. À mon avis, le ministère a été un peu long à y réagir, sans doute comme bon nombre d'autres pays. Les Américains avaient une bonne longueur d'avance — probablement cinq ou 10 ans d'avance — en ce qui concerne l'étude de la RAM, mais il reste que d'autres pays semblent avoir réussi à s'organiser plus rapidement que nous.

J'ai étudié le cas de l'Australie il y a cinq ans, et j'ai conclu que l'Australie avait non seulement étudié ce concept, mais avait élaboré un plan pour le mettre en pratique bien avant nous. Par conséquent, depuis environ 2000, le MDN étudie assez activement la RAM. Je tiens à vous le dire. J'ai fait la majeure partie de mon travail dans ce domaine en 1998 et 1999, avant que le MDN commence vraiment à insister là-dessus. Le travail d'analyse du ministère est bien entamé maintenant, mais il a tout de même été entrepris ici un peu plus tard que dans d'autres pays.

Dans votre dernière question, vous me demandez ce que le Canada peut faire face à ce problème. Eh bien, en réalité — et je tiens à ce que ce soit bien clair — le Canada est dans la même situation que bon nombre d'autres de ses alliés. Beaucoup de pays sont logés à la même enseigne. Les États-Unis sont en train de

are effectively saying, “This is our force. You can cooperate with us in future missions, but you will have to be interoperable with our force.” There is not a lot of negotiation involved here, so you can either accept their terms or essentially become uninvolved.

It was not always like that. The members of this committee might know that Canada not only was involved in the war in Kosovo in the spring of 1999, we played an important role in the bombing mission, but one of the things that came out in the aftermath was that our communications gear was not up to standard. The Americans have let everybody know — not just because of the problem with the CF-18s, there were others — that in future coalitions that will not happen. They are not interested any more in coalitions where they have to accept the lowest common denominator in terms of equipment.

Going forward, we will have to up come up with a role, but that is no different from what all countries are faced with. The situation we are in is really not that different from others, with the possible exception of the U.K, because they are probably the second country in the world — and, I suppose, the Israelis, so the three of them — that is moving to this information force. Outside of those three, everybody is probably in the same boat; and that is a very long-winded answer. I do not know if I answered any of what you asked, but I hope so.

Senator Meighen: Yes, you did, but you did not comment on the assertion we heard at RMC, that one of the ways to keep us in the game would be to have an armed force with superior education. Are there other things we could do?

Mr. Richter: Well, just now you mentioned superior education. I think to a certain extent we already have that. I do not have the figures — I am sure RMC would — as to the number of officers in the Canadian military who have graduate degrees. It is probably among the highest in the world. It might be the highest in the world, but I would hope that RMC could provide those figures.

Senator Meighen: Is that a worthwhile trend to encourage?

Mr. Richter: I think so. Yes, it is something that we have already started, and so it would not make a lot of sense to change horses now, when we already have much of that infrastructure in place. We do have a very educated military. By the way, there are personnel costs associated with that of course, and so our officer force is fairly well paid. We have started this ball rolling, and it would not make a lot of sense to reverse that now and move to something else.

produire des forces armées supermodernes pour le XXI^e siècle, et ils mettent leurs alliés au défi de faire comme eux. Ils nous disent essentiellement ceci : « Voilà les capacités de nos forces armées. Vous pouvez collaborer avec nous à des missions futures, mais il faudra que vos forces puissent interopérer avec les nôtres. » Cela ne suppose pas beaucoup de négociation, alors on peut soit accepter leurs conditions, soit décider de ne pas participer.

Il n’a pas toujours été ainsi. Les membres du comité savent sans doute que le Canada non seulement a participé à la guerre au Kosovo au printemps de 1999, mais a joué un rôle très important dans les missions de bombardement, mais ce qu’on a compris après coup, c’est que notre matériel de communications n’était pas à la hauteur. Les Américains ont dit haut et fort pas juste à cause des problèmes liés aux CF-18, parce qu’il y en a eu d’autres — que cela ne se produira plus jamais dès lors qu’il est question de coalitions. Cela ne les intéresse tout simplement pas de participer à des coalitions où ils doivent accepter que le matériel utilisé soit nettement inférieur à ses normes.

Dans les mois et les années qui viennent, il nous faudra définir notre rôle, mais c’est ce que devront faire tous les autres pays. Notre situation n’est guère différente de celle des autres, à l’exception peut-être du Royaume-Uni, car ce dernier est sans doute le deuxième pays du monde — avec les Israéliens, je suppose; ils sont donc trois — à fonder leurs forces armées sur les technologies de l’information. À part ces trois, les autres sont tous logés à la même enseigne. C’était une très longue réponse, et je ne sais pas si elle correspondait vraiment à ce que vous souhaitiez, mais j’espère que oui.

Le sénateur Meighen : Oui, tout à fait, sauf que vous n’avez pas réagi à l’affirmation qui nous a été faite par les responsables du CMR, selon lesquels l’une des façons de nous permettre de continuer de participer consisterait à avoir des militaires mieux instruits. Y a-t-il autre chose qu’on peut faire?

M. Richter : Vous avez parlé de militaires mieux instruits, mais jusqu’à un certain point, je pense que c’est déjà ça en réalité. Je n’ai pas de statistiques — je suis sûr que le CMR en aurait — sur le nombre d’officiers des Forces armées canadiennes qui possèdent un diplôme d’études supérieures. Je dirais que la proportion au Canada est sans doute l’une des plus fortes du monde. Elle est peut-être même la plus forte du monde, mais j’espère que le CMR pourra vous donner des statistiques précises à ce sujet.

Le sénateur Meighen : Est-ce une tendance qu’il faut encourager?

M. Richter : Je pense que oui. C’est quelque chose que nous avons déjà commencé à faire, et par conséquent, ce ne serait pas bien logique de changer d’orientation maintenant, alors qu’une bonne partie de cette infrastructure est déjà en place. Nous avons effectivement des forces militaires très instruites. Cela suppose nécessairement des frais de personnel, et nos officiers sont évidemment assez bien rémunérés. Mais comme la balle est déjà lancée, cela n’aurait pas beaucoup de sens de changer d’orientation maintenant et de passer à autre chose.

Senator Meighen: One often hears criticism that DND HQ is top heavy. I do not know whether that is well-founded or not. Do you have any opinions on it, or any comment on that?

Mr. Richter: I do not. When you say “top heavy,” do you mean a large —

Senator Meighen: I meant there is a lot of duplication, on both the civilian and military side, and that the process tends to be slow and cumbersome.

Mr. Richter: I do not have any comments on that. Again, it is not something I have looked at closely. I do know that we do have, as I said, a large number of officers, senior staff people. By the way, that is called the “tooth-to-tail ratio.” I am sure you are familiar with that. It is the number of officers and senior personnel as compared to the fighting force. We have a large number of senior officers as compared to the regular force; that is the model.

I do not know if it is too top heavy. I am not in a position to give an answer to that.

Senator Atkins: I do not think we can conduct this panel without asking you the great question. What do you think about missile defence?

Mr. Richter: Do you already know my position?

Senator Atkins: No, I do not.

Mr. Richter: I have written about this. I published an article in a British journal last year. I have another piece that should be coming out soon. I am in favour of missile defence.

Senator Atkins: Why?

Mr. Richter: I believe it is in our interest in all sorts of ways. It is in our strategic interest. Missile defence is specifically defence. That is the part that the critics often get confused about as far as I am concerned. They believe it is offensive when the term itself indicates it is defensive.

Canada stands to benefit from this system. Now, we will benefit, by the way, regardless of whether we are involved or not, because the Americans have said publicly that they will defend Canadian air space whether we are on board or not. However, I believe that Canadians should be active, not passive, partners in the defence of North America. I think everybody on this committee would agree with that.

It is in our strategic interest, and just as importantly, it is in our political interest. Politics are enormously important in missile defence. Very possibly, they are as important as the strategic factors.

Le sénateur Meighen : On entend souvent la critique que le quartier général du MDN est trop lourd du haut. Je ne sais pas si cette critique est fondée ou non. Avez-vous une opinion à émettre à ce sujet?

M. Richter : Non. Quand vous dites « trop lourd du haut », voulez-vous dire que...

Le sénateur Meighen : Je veux dire par là qu'il y a beaucoup de double emploi, du côté à la fois civil et militaire, et que leurs procédures sont trop lentes et lourdes.

M. Richter : Je ne peux pas vraiment faire de commentaires à ce sujet. Ce n'est pas quelque chose que j'ai examiné de près. Ce que je sais, par contre, c'est que nous avons un grand nombre d'officiers ou de personnes au niveau supérieur, comme je l'indiquais tout à l'heure. C'est d'ailleurs ce qu'on appelle le rapport combattants/gratte-papier. Je suis sûr que vous en avez déjà entendu parler. Il s'agit du nombre d'officiers de cadre supérieur par rapport au nombre de combattants. Nous avons effectivement un grand nombre d'officiers supérieurs, comparativement aux membres de la force régulière; c'est ça le modèle.

Je ne sais pas si cette structure peut être considérée comme étant trop lourde du haut. Je ne suis pas en mesure de répondre à ce sujet.

Le sénateur Atkins : À mon avis, nous ne pouvons vous laisser quitter cette réunion sans vous poser la grande question de l'heure. Que pensez-vous du système de défense antimissile?

M. Richter : Vous n'êtes pas déjà au courant de ma position?

Le sénateur Atkins : Non.

M. Richter : J'ai écrit des articles à ce sujet. J'ai publié un article dans une revue britannique l'an dernier. J'en ai écrit un autre qui devrait bientôt être publié. Je suis en faveur du système de défense antimissile.

Le sénateur Atkins : Pourquoi?

M. Richter : Je pense que c'est dans notre intérêt à bien des égards. C'est dans notre intérêt stratégique. Le système de défense antimissile est axé spécifiquement sur la défense. C'est d'ailleurs cet élément-là qui entraîne souvent beaucoup de confusion chez les critiques de ce système. Ils pensent que c'est un système offensif, alors que le terme lui-même indique bien que c'est un système de défense.

Le Canada peut bénéficier d'un tel système. D'ailleurs, nous allons en bénéficier, que nous participions ou non à ce projet, car les Américains ont déclaré publiquement qu'ils défendront l'espace aérien canadien que nous collaborions ou non. Mais j'estime que les Canadiens devraient être des partenaires actifs, et non pas passifs, dans la défense de l'Amérique du Nord. Je pense que tous les membres du comité seraient d'accord là-dessus.

C'est donc dans notre intérêt stratégique, et ce qui est tout aussi important, c'est dans notre intérêt politique. La politique revêt une très grande importance dans le contexte du système de défense antimissile. Il est possible que les facteurs politiques soient aussi importants que les facteurs stratégiques.

The Americans are looking for political partners on this program. This administration, and I am going to get a little off topic here, wants partners in many of its initiatives. It is prepared to go it alone. That is why they are often called unilateralists. I do not believe they are unilateralists. They want partners, but they want partners that will largely agree with what they have in mind. The terms are not often negotiable, but that does not mean they do not want partners. They do, and I believe that in missile defence they want partners badly. They want to be able to go to the Europeans and say Canada is on board. This looks good for the United States.

Having said all that, this would be very good for Canada too, because I believe that the political, the military and the economic relationships are all intertwined, and I suspect this committee heard that perhaps yesterday in terms of border discussions. There are linkages in the relationship, and our involvement would be effectively cost free. They are not asking for land. They are not asking for financial resources. They are asking for a political commitment.

Senator Atkins: They are asking for some technical tracking, are they not?

Mr. Richter: Not as it is currently structured, no. There is the possibility down the road they might require Canadian territory, but as the system exists now, and which is already being deployed in Alaska, as I am sure you know, there is no Canadian involvement whatsoever.

Senator Atkins: Are you satisfied they will be able to refine the technology to make it work?

Mr. Richter: I am. I also believe that that is their concern. This is a common concern about missile defence that is raised by critics. It will not work. Well, the Americans are spending the money, so let them figure out whether it will work or not. As I said, they are not asking for our financial resources or even our technical expertise. If they were asking, then I think that would be a valid concern, but they are putting forth all the resources.

I think there is a good chance it will work, probably not 100 per cent, but to a degree that would make the endeavour worthwhile.

Senator Atkins: They had problems with the Patriot missile.

Mr. Richter: Yes, they did.

Senator Atkins: Which they thought worked.

Mr. Richter: Yes, they did. Your point is well taken. I do not mean to suggest it will be a perfect system. It will not be a perfect system. The technology of missile defence is extraordinarily difficult. They have been working on this for 45 years, since the late 1950s. They have not perfected it yet, but they are making strides all the time.

Les Américains recherchent des partenaires politiques pour ce programme. Le gouvernement américain actuel — et là je m'écarte un peu du sujet — veut recruter des partenaires pour bon nombre de ses initiatives. Mais il est prêt à faire cavalier seul. Voilà pourquoi on les qualifie souvent d'unilatéralistes. Je ne pense pas qu'ils soient vraiment unilatéralistes. Ils veulent avoir des partenaires, mais ils veulent des partenaires qu'ils vont essentiellement être d'accord avec ce qu'ils proposent. Les conditions ne sont pas souvent négociables, mais cela ne signifie pas qu'ils ne veulent pas de partenaires. Ils en veulent, et à mon avis, ils en veulent surtout dans le contexte du système de défense antimissile. Ils veulent pouvoir dire aux Européens que le Canada est avec eux. Les États-Unis se feront alors bien voir.

Ceci dit, le Canada en profiterait beaucoup, lui aussi, car à mon sens, nos relations politiques, militaires et économiques sont toutes étroitement liées, et je suppose qu'on a dû vous dire cela hier quand vous parliez de la frontière. Il y a des liens qui soutiennent notre relation, et notre participation nous coûte rien, essentiellement. Ils ne nous demandent pas du terrain. Ils ne nous demandent pas des ressources financières. Ils nous demandent simplement un engagement politique.

Le sénateur Atkins : Ils nous demandent de mener des opérations de technique de localisation, n'est-ce pas?

M. Richter : Selon la structure actuelle, non. Il est possible qu'il ait besoin par la suite de se servir de notre territoire canadien, mais selon le système actuel, qui est déjà en voie de déploiement en Alaska, comme vous le savez certainement, la participation du Canada n'est aucunement prévue.

Le sénateur Atkins : Êtes-vous convaincu qu'ils réussiront à perfectionner suffisamment leur technologie pour qu'elle marche?

M. Richter : Oui, tout à fait. Je pense que c'est également leur principale préoccupation. C'est toujours là-dessus que portent les critiques formulées à l'égard du système de défense antimissile. On dit qu'il ne marchera pas. Eh bien, ce sont les Américains qui investissent dans ce système, alors qu'on les laisse déterminer s'il marche ou non. Comme je vous l'ai déjà dit, ils ne demandent ni nos ressources financières, ni notre expertise technique. Si c'était ça qu'ils nous demandaient, cette préoccupation serait peut-être fondée, mais ce sont les États-Unis au contraire qui fournissent la totalité des ressources.

À mon sens, il y a de fortes chances pour que ça marche, peut-être pas à 100 p. 100, mais à un degré suffisant pour que ce projet ait valu la peine.

Le sénateur Atkins : Ils ont eu des problèmes avec le missile *Patriot*.

M. Richter : Oui, en effet.

Le sénateur Atkins : Qui marchait bien, selon eux.

M. Richter : Oui, c'est vrai. Vous avez parfaitement raison. Je ne veux pas laisser entendre que ce système sera parfait. Il ne le sera pas. La technologie qui sous-tend le système de défense antimissile est extrêmement compliquée. Ils y travaillent depuis 45 ans, depuis la fin des années 50. Elle n'est pas encore parfaite, mais ils font sans arrêt des progrès.

The Israelis have an operational system around much of their country. It is called the Arrow system, and it was built with American cooperation and assistance. To the extent that they have commented on it publicly, the Israelis have said it is quite effective. I am sure that the American missile defence system will utilize some of that.

Senator Atkins: Any comments on NORAD?

Mr. Richter: Yes, I think NORAD has worked to Canada's benefit for 45 years, and it will continue to do so. Canada should be at the NORAD table. We get a lot of advantages and benefits from it, and I think it would be a very sad day for Canada if that cooperation were to ever end.

Senator Atkins: If we were not cooperative over missile defence, do you think it would affect any of our relationships in discussions on NORAD?

Mr. Richter: That was a common concern about three or four years ago, that if we were not on board with missile defence, NORAD would be weakened over time to the point of being eroded completely. I do not hear much about that any more. There are a couple of reasons for that. One is the Americans have introduced different military commands. There is NORTHCOM now, which is involved in some of the same types of issues. Canada is not a party to NORTHCOM, but we are involved in it in a sort of arm's-length capacity.

Also, the missile defence debate is not new. Missile defence in its current incarnation —

Senator Atkins: With Reagan.

Mr. Richter: Well, I would not say that. No, that was SDI, but its current incarnation began in the mid-to-late 1990s. The Rumsfeld report was in 1998. That was before Donald Rumsfeld was Secretary of Defense. He chaired a committee that looked at emerging missile threats to the United States.

Clinton passed the National Missile Defense Act in either 1998 or 1999, so this has been on Canada's radar screen for about six years. One of the things I cannot understand is when I hear some critics of missile defence say they will not have us pushed on this debate, or it is happening too fast. It has been six years.

Frankly, as far as I am concerned, the Americans have shown extraordinary patience with us. I will stand on the record on that — no problem. They have shown extraordinary patience over Canada's answer on missile defence. As far as I know, they are not pushing us at all. Perhaps this committee knows differently, but everything that I have read in the public record indicates they are not pushing us.

Les Israéliens ont un système qui est utilisé pour protéger une bonne partie du périmètre du pays. Il s'agit du système Arrow, qui a été construit avec la collaboration et l'aide des Américains. Dans la mesure où ils en ont parlé publiquement, les Israéliens ont dit que ce système est assez efficace. Je suis convaincu que le système américain de défense antimissile se servira de certains éléments du système israélien.

Le sénateur Atkins : Avez-vous des commentaires à faire sur le NORAD?

M. Richter : Oui, je crois que le NORAD profite au Canada depuis 45 ans, et qu'il continuera à le faire. Le Canada doit être présent à la table du NORAD. Cette alliance nous apporte énormément d'avantages, et si jamais cette coopération cessait d'exister, ce serait à mon avis un bien triste jour pour le Canada.

Le sénateur Atkins : Si nous refusions de collaborer au projet de défense antimissile, pensez-vous que cela influencerait sur notre relation en ce qui concerne nos discussions sur le NORAD?

M. Richter : C'est justement cette possibilité qui en inquiétait plus d'un il y a trois ou quatre ans, notamment que le NORAD soit affaibli au fil des ans, au point de n'avoir plus aucune raison d'être, si nous refusions de participer au projet de défense antimissile. Mais je n'en entends plus tellement parler, et ce pour plusieurs raisons. D'abord, les Américains ont créé plusieurs commandements militaires. Nous avons à présent NORTHCOM, qui est confronté à bon nombre de ces mêmes problèmes. Le Canada ne fait pas partie de NORTHCOM, mais nous y participons un peu à distance, si je puis dire.

De plus, le débat sur le système de défense antimissile n'est pas nouveau. La version actuelle du système de défense antimissile...

Le sénateur Atkins : Remonte à l'époque de Reagan.

M. Richter : Non, pas tout à fait. À cette époque-là, il s'agissait plutôt de l'IDS, mais la version actuelle de ce système remonte au milieu des années 90. Le rapport Rumsfeld est sorti en 1998. Ça, c'était avant que Donald Rumsfeld ne devienne secrétaire de la Défense. Il a présidé un comité chargé d'étudier les nouvelles menaces dont font l'objet les États-Unis en ce qui concerne l'utilisation des missiles.

Le président Clinton a adopté la National Missile Defense Act en 1998 ou 1999, si bien que cette question est à l'étude au Canada depuis environ six ans. Ce que je ne comprends pas, c'est que certains critiques de ce système disent qu'il ne faut pas se laisser bousculer et qu'on nous force à prendre une décision trop vite. Le fait est qu'on en parle depuis six ans.

Pour vous dire la vérité, en ce qui me concerne, les Américains ont fait preuve d'une patience extraordinaire à notre égard. Vous pouvez citer mes propos à cet égard — je maintiens ce que je dis. Ils ont fait preuve d'une patience extraordinaire en ce qui concerne la réponse du Canada au système de défense antimissile. Que je sache, ils ne nous bousculent pas du tout. Peut-être que ce comité en sait plus que moi, mais d'après tout ce que j'ai lu qui est du domaine public, ils ne font pas pression sur nous.

Senator Forrestall: I had one or two questions to do with the reserves, whether or not there was any role for them in the future other than aid to the civil power. What would you think of using them with respect to coastal defence, for augmentation of existing naval transport defence agencies like the Canadian Coast Guard and RCMP? Could reserves, given our coastline, the St. Lawrence and the Great Lakes, play a role in coastal defence?

Mr. Richter: I do want to reiterate that I have not given that much time to studying the reserves. I suppose they could. The roles of the reserves are not so clear that they could not be broadened. I do know that Canada's Coast Guard is in a difficult situation. I was at a conference last June, the Sea Power Conference in Halifax. Perhaps some members of the committee are familiar with it. There was a lot of talk at that conference about the U.S. and Canadian Coast Guards and the differences between them, which are fairly dramatic.

I heard an interesting statistic that I might share. On its own, the United States Coast Guard is the fourth or fifth largest navy in the world. This is what I heard at the conference, so if it is incorrect, I will blame the official who told me that.

Canada's Coast Guard, of course, is not anywhere near that size, and in fact there are consequences to that. I am sure members of this committee know that frigates and destroyers have been used on fishing surveillance operations. They are forced to do that because we do not have the Coast Guard vessels to undertake these missions, to ensure that the waters off Grand Banks, Newfoundland, are not being overfished. We rely on Canadian naval ships to perform these functions.

I know I am not completely answering your question, but I do not have strong views on the reserves.

The Chairman: Thank you, Professor Richter. We much appreciate you taking the time to come before us. Your comments have been helpful to the committee and we are grateful for your assistance.

Honourable senators, our next witness is LCol. Ron Trottier. He has been involved with the Canadian Armed Forces for over 38 years. He has served in all local emergencies when the military has been called out to give assistance and was employed for two weeks as second in command of the Rapid Reaction Company in Cornwall during the 1999 ice storm. He has served as a commanding officer of the Windsor Regiment since October 2003.

Also appearing before us is LCol. Phillip Berthiaume. He joined the Canadian Forces in 1971 as an infantry officer. His initial posting was to the first battalion, Royal Canadian Regiment. He then transferred to the primary reserve in

Le sénateur Forrestall : Je voulais vous poser une question ou deux au sujet de la réserve, et sur les éventuelles fonctions qu'elle pourrait remplir à l'avenir, à part celles qui consistent à soutenir les autorités civiles. Que pensez-vous de l'idée d'y avoir recours pour assurer la défense de nos côtes, et pour compléter les effectifs d'organismes de défense des transports maritimes comme la Garde côtière canadienne et la GRC? Vu l'importance de nos côtes, du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs, la réserve pourrait-elle jouer un rôle dans la défense côtière?

M. Richter : Permettez-moi de répéter que je n'ai pas consacré beaucoup de temps à l'étude de la Force de réserve. Je suppose que ce serait possible. Le rôle de notre Force de réserve n'est pas à ce point clair qu'il serait impossible de l'élargir. Je sais que la situation actuelle de la Garde côtière canadienne est difficile. En juin dernier, j'ai assisté à la conférence sur la puissance maritime qui s'est tenue à Halifax. Peut-être que certains membres du comité sont au courant. Lors de cette conférence, il a beaucoup été question des gardes côtières américaine et canadienne et des différences entre les deux, qui sont assez considérables.

J'ai entendu une statistique intéressante que je devrais peut-être partager avec vous. À elle seule, la Garde côtière américaine constitue la quatrième ou la cinquième plus grande marine du monde. C'est ce que j'ai entendu à la conférence, alors si cette information est inexacte, je pourrai toujours blâmer le fonctionnaire qui m'a communiqué cette information.

La Garde côtière canadienne est évidemment loin d'être aussi importante, et cela suppose certaines conséquences. Les membres du comité ne sont certainement pas sans savoir que les frégates et les destroyers ont été utilisés pour mener des opérations de surveillance de la pêche. Ils sont bien obligés d'y avoir recours parce que la Garde côtière n'a pas suffisamment de navires pour lui permettre d'entreprendre de telles missions, afin de s'assurer que les eaux situées au large des Grands Bancs de Terre-Neuve ne font pas l'objet d'une surpêche. Nous devons avoir recours à nos navires de guerre pour remplir de telles fonctions.

Je ne sais pas si j'ai bien répondu à votre question, mais disons que je n'ai pas d'opinion bien arrêtée au sujet de la Force de réserve.

Le président : Merci, monsieur Richter. Nous vous sommes très reconnaissants d'avoir pris le temps de nous rencontrer. Vos observations seront d'une grande utilité et nous vous remercions de votre aide.

Honorables sénateurs, nous accueillons maintenant notre prochain témoin, le lieutenant-colonel Ron Trottier. Il participe aux opérations des Forces armées canadiennes depuis plus de 38 ans. Il a participé aux mesures d'intervention locales chaque fois qu'on a eu recours à nos forces armées pour aider durant une crise, et il a été pendant deux semaines le commandant adjoint de la Compagnie de réaction rapide à Cornwall pendant la tempête de glace de 1999. Il est commandant du Régiment de Windsor depuis octobre 2003.

Nous accueillons également le lieutenant-colonel Phillip Berthiaume. Il s'est joint aux Forces canadiennes en 1971 à titre d'officier d'infanterie. Il a d'abord été affecté au Premier bataillon du Régiment royal du Canada. Il a ensuite été muté à la Réserve

September 2000 after more than 28 years of service. He began his second career, as emergency management coordinator for the County of Essex, at that time. He has commanded the Essex and Kent Scottish Regiment since June 2001.

Also with us today is Cdr. Chris Ross. Cdr. Ross assumed command of HMCS *York* in July 2004. He had previously commanded HMCS *Goose Bay*, a Maritime Coastal Defence Vessel. His time with the *Goose Bay* included various training and operational missions to the Caribbean, Europe and Canada's Arctic.

Gentlemen, we appreciate you taking time out of your busy day and your other activities. We understand the demands that are placed on members of the reserve, and to appear at this time, and in your case, commander, in this place, is an effort that the committee appreciates a great deal. We understand that you all have a brief statement.

Lieutenant-Colonel Phillip Berthiaume (Res), Essex and Kent Scottish Regiment: Senator Kenny, since Cdr. Ross was the last to arrive, we have chosen to have the senior service present first, and then we will go in specific order from there, in the traditional fashion.

The Chairman: That works well for us. Commander, the floor is yours.

Commander Chris Ross (Res.), HMCS *York*: The senior service is stepping forward, sir. Mr. Chair, senators, guests, thank you very much for the opportunity to appear today. I am looking forward to taking part in this process, and I am eager to see the results of the committee's work.

I would like to start with a quick overview of my background so that you might better understand the experience on which my answers to your questions are based. I have been a member of the naval reserve for over 18 years, the first eight primarily as a part-time or Class A reservist at HMCS *Scotian*. For ten and a half years now I have been a full-time reservist and have spent almost eight of those years serving in ships, and it has been my pleasure for the last four years to serve as commanding officer in Kingston Class ships.

Together, my ship's company and I conducted domestic operations with various other government departments; participated in more training deployments than I can recall, including one to the Southern Arctic; and an exercise in two multinational mine countermeasure exercises, one off the coast of the United States and one in European waters.

Since leaving my last sea posting, sadly, two years ago next week, I have worked in a staff position in Halifax and this summer assumed command of HMCS *York*, Toronto's naval reserve division.

primaire en septembre 2000, après plus de 28 ans de service. C'est à cette époque qu'il a entamé une deuxième carrière, à titre de coordonnateur de la gestion des urgences pour le comté de Essex. Il est commandant du Essex and Kent Scottish Regiment depuis juin 2001.

Nous accueillons également le Cdt Chris Ross. Le Cdt Ross a assumé le commandement du NCSM *York* en juillet 2004. Il avait été précédemment le commandant du NCSM *Goose Bay*, un bâtiment de défense côtière maritime. Pendant la période de son affectation au NCSM *Goose Bay*, il a participé à de nombreuses missions d'entraînement et opérationnelles aux Caraïbes, en Europe, et dans l'Arctique canadien.

Messieurs, permettez-moi tout d'abord de vous remercier d'avoir abandonné vos autres activités pour venir nous rencontrer. Nous comprenons à quel point les réservistes sont sollicités, et donc vous demander de comparaître à cette heure de la journée et, dans votre cas, commandant, dans cette ville, suppose des efforts considérables que le comité apprécie énormément. Nous croyons savoir que vous avez une brève déclaration à faire.

Le lieutenant-colonel Phillip Berthiaume (Rés.), Essex and Kent Scottish Regiment : Sénateur Kenny, comme le commandant Ross était le dernier arrivé, nous avons décidé que l'officier supérieur ferait d'abord sa déclaration, et nous suivrons l'ordre traditionnel par la suite.

Le président : Très bien. Vous avez la parole, commandant.

Le capitaine de frégate Chris Ross (Rés.), NCSM *York* : L'office supérieur se présente devant vous. Monsieur le président, sénateurs, et invités, merci de l'occasion de comparaître devant le comité. Je suis très heureux de participer à ce processus, et j'ai hâte de voir les résultats du travail du comité.

Je voudrais commencer par vous donner un bref aperçu de mes antécédents, pour que vous puissiez mieux comprendre l'expérience sur laquelle reposent mes réponses à vos questions. Je suis membre de la Réserve navale depuis plus de 18 ans, ayant été réserviste à temps partiel, appelé la catégorie A, à du NCSM *Scotian* pendant les huit premières années. Depuis maintenant 10 ans et demi, je suis réserviste à plein temps et j'ai passé presque huit ans au cours de cette période à bord de différents navires; depuis quatre ans, j'ai le plaisir d'être le commandant des navires de la classe Kingston.

Avec l'équipage de mon navire, j'ai dirigé des opérations intérieures de concert avec d'autres ministères gouvernementaux; j'ai pris part à je ne sais plus combien de déploiements pour des fin d'entraînement, y compris à un projet dans l'Arctique Sud; et j'ai participé à deux exercices multinationaux de lutte antimines, l'un au large de la côte des États-Unis, et l'autre, dans des eaux européennes.

Depuis que j'ai quitté mon dernier poste en mer — et ça fera malheureusement deux ans la semaine prochaine — j'ai occupé un poste d'état-major à Halifax, mais dès cet été, j'ai assumé le commandement du NCSM *York*, la division de la Réserve navale de Toronto.

The naval reserve is made up of just under 4,000 members. Those men and women are currently serving in 24 naval reserve divisions across this country, five headquarters, six schools, 10 ships and two fleet diving units. Approximately 1,200 naval reservists are currently employed full-time on Class B or Class C service.

The mission of the naval reserve is to provide Maritime Command with trained personnel to man its combat and support elements and enable Canada to meet its objectives in time of peace, war and crisis. It is important to note that the naval reserve has a unique role within the Canadian Forces, manning of the Kingston Class with an expertise in mine countermeasures and coastal patrol. This role is not resident in the regular force. Without the naval reserve, this critical mission would not be possible.

Also of note, the Naval Control of Shipping classification has recently undergone a migration or a change. They are now assuming a double role as reserve intelligence officers.

The naval reserve has been specifically tasked to provide the personnel to operate 10 ships, four non-standing port security and naval cooperation and guidance to shipping units, or NCAGS, as well as two standing and four non-standing port inspection dive teams. As a point of clarification, non-standing units do not have a full-time establishment. They are constituted when required by reassignment of personnel from other duties. These people would primarily come from the Class A, or part-time, community.

A secondary mission of the naval reserve, through the naval reserve divisions, is to represent the navy across Canada. We do this by actively recruiting in each community, maintaining a naval presence through community relations, liaising and working with other government departments within the community and assisting the community in times of emergency.

There has been a naval reserve presence in Toronto for over 80 years, and HMCS *York* was commissioned in 1942. I apologize for talking about Toronto while here in Windsor, but that is where I am from. This includes those currently in full-time service in *York* and elsewhere, as well as those who, for a variety of reasons, are temporarily excused from parading and training with the unit.

Included within our numbers are MARS officers like myself, logistic officers, NCAGS, or intelligence officers, as well as various trades required to support *York's* primary mission, which is force generation, that is, to recruit and train personnel to support the missions of the naval reserve.

La Réserve navale compte un peu moins de 4 000 membres. Ces hommes et ces femmes servent actuellement dans 24 divisions de la Réserve navale, dans cinq quartiers généraux, dans six écoles, à bord de 10 navires, et au sein de deux unités de plongée de la flotte, et ce dans toutes les régions du Canada. Environ 1 200 membres de la Réserve navale travaillent actuellement à plein temps dans un service de réserve de la classe B ou de la classe C.

La mission de la Réserve navale consiste à fournir au Commandement maritime du personnel qualifié lui permettant de doter ses unités combattantes et de soutien afin que le Canada puisse atteindre ses objectifs en temps de paix, de guerre et de crise. Il convient de noter que la Réserve navale joue un rôle unique au sein des Forces canadiennes, puisqu'elle apporte à la classe Kingston une expertise en matière de lutte antimines et de patrouille côtière. Cette expertise n'existe pas au sein de la force régulière. En l'absence de la Réserve navale, cette mission critique ne pourrait être remplie.

Il convient également de vous faire remarquer que la classification liée au contrôle naval de la navigation commerciale a récemment été modifiée et inclut désormais le poste d'officier du renseignement de la Réserve navale.

La Réserve navale s'est vu confier la tâche précise de fournir du personnel pouvant servir à bord de 10 navires et au sein de quatre unités non permanentes de coopération et d'orientation navales pour la navigation commerciale, ce qu'on appelle le CNNC, et de deux équipes permanentes et quatre équipes non permanentes de plongée chargées de l'inspection des ports. À titre d'information, les unités non permanentes ne sont pas dotées d'un effectif en tout temps. Elles sont mises sur pied au besoin, par suite de la réaffectation de personnel ayant rempli d'autres fonctions précédemment. Il s'agit de personnes émanant du service de la classe A, ou des réservistes à temps partiel.

Une deuxième mission de la Réserve navale, par l'entremise des divisions de la Réserve navale, consiste à représenter la marine dans tout le Canada. Nous nous acquittons de cette tâche en recrutant activement du personnel dans chacune des localités, afin de maintenir la présence navale grâce à nos relations avec la collectivité et le travail que nous effectuons de concert avec d'autres ministères fédéraux pour venir en aide aux citoyens lors d'urgence.

La Réserve navale assure une présence à Toronto depuis plus de 80 ans, et le NCSM *York* est entré en service en 1942. Je m'excuse de parler de Toronto alors que nous sommes à Windsor, mais c'est ma ville natale. L'effectif de Toronto comprend ceux qui travaillent à plein temps à bord du NCSM *York* ou ailleurs, et des gens qui, pour diverses raisons, sont provisoirement dispensés d'exercices militaires et d'entraînement avec les autres membres de l'unité.

Notre effectif comprend donc des officiers des opérations maritimes de surface et sous-marines comme moi-même, des officiers de la logistique, des officiers du CNNC ou des officiers du renseignement, de même que les différents métiers qui sont requis pour soutenir la mission première du NCSM *York*, à savoir la constitution d'une force, c'est-à-dire le recrutement et l'entraînement de personnel apte à remplir les missions de la Réserve navale.

On the recruiting side, the national recruiting targets for this year are 467 non-commissioned members and 74 officer candidates. In *York*, our targets are 25 non-commissioned members and 2 officer candidates. In many cases, we are allowed to exceed these numbers, but permission from our headquarters is required. Since April 1, our recruiter has been in contact with 300 interested applicants. Over that time frame we have forwarded 62 files to the recruiting centre in Toronto. Of these, six have been enrolled, fifteen files are still in progress and 41 have been closed, either through voluntary withdrawal or because they have been deemed unsuitable.

On the training side, this is primarily what people do when they show up at *York*. We call them “training nights” or “training weekends.” Our people provide admin support to the training activities and provide the teaching, or they are the students. The type of training can be broken down as follows: distributive training or distance learning, which is in preparation for the next formal course; OJT, or on-job training, to complete the last formal course; regenerative or operational training, which is focused on maintaining existing skills.

Operational and regenerative training is conducted on a regional basis and emphasizes the member’s standing within the team. This training may take place at an NRD, another training facility, or at sea. Our secondary mission is to enhance the navy’s presence in Toronto, which I have already touched on.

I will quickly point out a few things that I see as our challenges in *York*. Recruiting is a challenge. Retention of trained personnel is a challenge, as is providing robust training opportunities, given the resources, both in Toronto, to *York*, and the navy.

In summary, *York* and the other naval reserve divisions generate trained naval reservists for the operational formations, MARLANT and MARPAC. We provide a civilian and military expertise that is unique to the naval reserve, thereby making a vital contribution toward domestic and international security.

We are active in the Toronto community and are constantly building relationships with other local entities, both private and governmental, with whom we share an interest in the marine community.

Lieutenant-Colonel Ron Trottier, Windsor Regiment: Mr. Chairman, I am the Commanding Officer of the Windsor Regiment, the Royal Canadian Armoured Corps. It is my distinct pleasure to appear before you today to be allowed to share my

Du côté du recrutement, les objectifs nationaux fixés en matière de recrutement cette année sont les suivants : 467 sous-officiers et 74 aspirants officiers. Quant au NCSM *York*, nous visons le recrutement de 25 sous-officiers et de deux aspirants officiers. Dans bien des cas, on nous permet de dépasser ce nombre, mais il faut à ce moment-là obtenir la permission du quartier général. Depuis le 1^{er} avril, notre recruteur a eu des contacts avec 300 postulants. Au cours de cette même période, nous avons transmis 62 dossiers au Centre de recrutement de Toronto. Sur ce nombre, six personnes ont été recrutées, 15 dossiers sont encore en voie de traitement, et 41 dossiers ont été fermés, soit pour des raisons de retrait volontaire, soit parce qu’on estimait que les candidats n’avaient pas les qualités requises.

En ce qui concerne l’entraînement, voilà ce à quoi participent les nouvelles recrues lorsqu’elles se présentent au NCSM *York*. Nous organisons ce que nous appelons des « soirées d’entraînement » ou des « week-ends d’entraînement ». Nos membres assurent le soutien administratif requis pour les activités d’entraînement et dispensent l’enseignement, ou encore font partie des étudiants. Les différents types de formation sont comme suit : la formation distributive ou à distance, en prévision du prochain cours formel; la formation en cours d’emploi, qui permet de compléter le dernier cours formel suivi; et la formation continue ou opérationnelle, qui vise à maintenir les compétences déjà acquises.

La formation opérationnelle est continue et dispensée sur une base régionale et met l’accent sur la place qu’occupe le membre au sein de l’équipe. Cette formation peut être assurée au sein de l’ADRN, à un autre établissement de formation, ou en mer. Notre deuxième mission consiste à renforcer la présence de la marine à Toronto, dont je vous ai parlé tout à l’heure.

J’aimerais vous signaler rapidement ce qui constitue à mon avis des défis pour nous au NCSM *York*. Le recrutement pose problème. Le maintien en poste de personnel qualifié pose également problème, et il en va de même pour la fourniture de possibilités robustes de formation et d’entraînement, vu les ressources dont dispose l’unité de Toronto, le NCSM *York* et la marine en général.

En conclusion, le NCSM *York* et les autres divisions de la Réserve navale génèrent des réservistes navals pour les formations opérationnelles, soit les forces maritimes de l’Atlantique et les forces maritimes du Pacifique. Nous fournissons une expertise civile et militaire qui n’existe qu’au sein de la Réserve navale, nous permettant ainsi d’apporter une contribution critique à la sécurité intérieure et internationale.

Nous sommes actifs au sein de la ville de Toronto et cherchons constamment à nouer des liens avec d’autres entités locales, à la fois privées et gouvernementales, avec lesquelles nous partageons un intérêt pour la communauté maritime.

Le lieutenant-colonel Ron Trottier, Régiment de Windsor : Monsieur le président, je suis le commandant du Régiment de Windsor, soit le Corps blindé royal canadien. Je suis honoré d’avoir aujourd’hui l’occasion de comparaître devant le comité

experiences as a commander in the reserves and to answer any questions you may have on the role of reservists in defence matters.

The Windsor Regiment is one of 17 reserve armoured reconnaissance units across Canada and one of only two armoured reconnaissance units in 31 Canadian Brigade Group, which is headquartered in London. The regiment was formed in 1936 as the first Canadian armoured regiment from a cadre of officers and senior NCOs from the Essex Scottish Regiment. Therefore, our community ties and involvement go back to the mid-1800s through our mother unit.

One of our greatest strengths lies in the true sense of family that all in Windsor share. Our extended regimental family includes three, soon to be four, affiliated cadet corps. We have No. 202 Royal Canadian Army Cadet Corps in the town of Amherstburg — they are currently undertaking an expansion into the town of Essex — No. 1112 cadet corps in the town of Tecumseh and 2828 cadet corps in Windsor.

We have a vibrant regimental association, a very active regimental senate, a past RSMs senate, a close relationship with the Royal Canadian Legion Branch 578, which was founded by Windsor Regiment senior NCOs in 1956, and a strong overseas affiliation with the Royal Scots Dragoon Guards in Scotland. Our regimental motto, *semper paratus*, meaning “always prepared,” originates from the Essex Scottish Regiment’s own and is considered as the regiment’s first priority in all endeavours.

My mission is to generate soldiers, both individual augmentees and formed sub-unit elements for both domestic and international operations.

I consider the following to be my primary responsibilities in achieving this mission: to train combat-capable soldiers and hone their skill sets to enable them to safely and efficiently integrate into the regular force operational deployments; to be prepared to provide soldiers for domestic operations in accordance with CONPLAN RAPTOR; to ensure that all training is carried out in the most cost-efficient and effective manner possible; to retain existing soldiers and reduce attrition by continuing to provide realistic and exciting training opportunities according to our regimental five-year training plan; to increase my unit strength by recruiting high-calibre candidates through an aggressive program of intensive cadet corps support and combined garrison recruiting initiatives coordinated through the CFRC; to coordinate and conduct collective training opportunities with an emphasis on combined armed tactics; to prioritize and conduct individual training at unit, brigade, area and national levels on a stringent trained-to-need basis in accordance with ARE, which is the Army Reserve Establishment, and the Army Qualification List requirements; to foster and maintain a positive relationship with all local communities by continued participation and visibility in community events in

pour vous parler de mes expériences en tant que commandant au sein de la Réserve et pour répondre à vos questions sur le rôle des réservistes dans les opérations de défense.

Le Régiment de Windsor constitue l’une des 17 unités de reconnaissance blindée de la Réserve dans tout le Canada et l’une de seulement deux unités de reconnaissance blindées du 31^e Groupe-brigade du Canada, dont le quartier général est situé à London. Ce régiment a été mis sur pied en 1936 à titre du premier régiment blindé canadien constitué à partir d’officiers et de sous-officiers supérieurs du Essex Scottish Regiment. Par conséquent, nos liens avec la collectivité et notre participation remontent au milieu des années 1800, par le truchement de notre unité mère.

L’une de nos grandes forces est le sentiment que nous avons tous à Windsor d’appartenir à une grande famille. Notre famille régimentaire élargie comprend trois, et bientôt quatre, corps de cadets affiliés. Nous avons le Corps de cadets n^o 202 des cadets royaux de l’armée canadienne dans la ville d’Amherstburg — ils élargissent actuellement leurs activités pour comprendre la localité d’Essex — le Corps de cadets n^o 1112 dans la ville de Tecumseh, le Corps de cadets n^o 2828 à Windsor.

Nous disposons donc d’une association régimentaire dynamique, d’un conseil régimentaire très actif, d’un conseil de SMR sortants, d’une étroite relation avec la Section 578 de la Légion royale canadienne, fondée par les sous-officiers supérieurs du Régiment de Windsor en 1956, et d’étroites relations avec les Royal Scots Dragoon Guards en Écosse. La devise de notre régiment qui est *semper paratus*, ce qui veut dire « toujours prêts » s’appuie sur la devise du Essex Scottish Regiment et elle est considérée comme la priorité des priorités dans tout ce qu’entreprend le régiment.

Ma mission consiste à gérer des soldats, à la fois des renforts individuels et des éléments de sous-unités bien entraînés pour mener des opérations intérieures et internationales.

Voilà ce que je considère comme étant mes premières responsabilités relatives à l’exécution de cette mission : former des soldats aptes au combat et perfectionner leurs compétences afin qu’ils puissent être intégrés de façon sûre et efficace dans les missions opérationnelles de la force régulière; être prêts à fournir des soldats pour les fins d’opérations intérieures, conformément au plan de circonstances RAPTOR; s’assurer que toute la formation est assurée de la manière la plus économique et efficace possible; fidéliser les soldats actuellement en poste et réduire le taux de départ en continuant à fournir des possibilités de formation et d’entraînement réalistes et intéressantes, conformément à notre plan de formation quinquennal régimentaire; accroître l’effectif de mon unité en recrutant des candidats de haut calibre, grâce à un programme dynamique d’initiatives de soutien et de recrutement intensifs dans les corps et de cadets et les garnisons, ce travail étant coordonné par le CRSC; coordonner et offrir des possibilités de formation et d’entraînement collectives qui mettent l’accent sur des tactiques interarmes; prioriser et dispenser des cours de formation individuels aux niveaux de l’unité et de la brigade, régionaux et nationaux, selon un système rigoureux de formation en fonction

accordance with 31 CBG's link to the community program; to also continue to develop and refine the unit's command succession plan and to promote support of the CFLC's aims, goals and programs, both within the unit and the local business community.

Some facts on the Windsor regiment: Our current total effective strength is 118 soldiers, comprised of 15 officers, 16 senior NCOs and 87 other ranks. Of our total strength, we have 101 males and 17 females. We currently have on strength four regular force cadre — one officer, one warrant officer, one sergeant and one master corporal; 109 soldiers in Class A. We have four Class B soldiers, and we have five soldiers who are extra-regimentally employed.

The regimental operating budget for fiscal year 2004-05 is \$976,817. It is broken down as follows: individual training costs of \$395,000, which is approximately 40 per cent of our budget; collective training costs of \$320,000, which is 33 per cent; operating and maintenance costs, which include our combined garrison orderly room, are \$180,000, which is 19 per cent; and finally, our connect to the community, ceremonial and mandatory training takes \$80,000, which is 8 per cent.

The Windsor Regiment continues to support operational deployments with individual augmentees, as demonstrated by the participation of three pers. on Op ATHENA Roto 0 in Afghanistan last year and one pers. to Op ATHENA this year, but unfortunately, we have been unable send formed sub-units due to the unavailability of armoured positions in the infantry-centric employment opportunities currently being offered.

Personnel from the regiment have strongly participated in all domestic operations, including a 20-man contingent to assist in the Op RECUPERATION Ice Storm as well as sending individuals to the Red River flood and the OAS Summit 2000 in Windsor.

The major challenges that I foresee for the regiment are the continued retention of our trained soldiers, the annual recruitment of sufficient numbers of high-quality candidates who will remain in the regiment for a full career, thereby mitigating the inevitable attrition that will occur due to personnel moving away for civilian job opportunities, schooling or component transfers to the regular force, and lastly, garnering

des besoins, et ce conformément au TEDRAT, soit le Tableau d'effectifs et de dotation de la Réserve de l'armée de terre, et aux exigences dans la Liste des qualifications de l'armée; favoriser et entretenir des relations positives avec l'ensemble des localités avoisinantes, grâce à une forte présence dans les localités et à une participation permanente aux activités de ces dernières, étant donné les liens entre le 31^e Groupe-brigade du Canada et le programme communautaire; et enfin, continuer à élaborer et à peaufiner le plan de relève de l'unité et à favoriser le soutien des objectifs et des programmes du CLFC, au sein à la fois de l'unité et du milieu des affaires locales.

Je voudrais vous faire part de certains faits concernant le Régiment de Windsor : notre effectif total est actuellement de 118 soldats, soit 15 officiers, 16 sous-officiers supérieurs, et 87 autres rangs. Sur notre effectif total, nous avons 101 hommes et 17 femmes. À l'heure actuelle, nous avons également quatre membres de l'effectif organique de la force régulière, soit un officier, un adjudant, un sergent, et un caporal-chef; nous avons 109 soldats de la classe A. Nous avons également quatre soldats de la classe B, et cinq soldats qui travaillent en dehors du Régiment.

Le budget de fonctionnement du Régiment pour l'année financière 2004-2005 est de 976 817 \$. Il est ventilé comme suit : les coûts de la formation et de l'entraînement individuels se montent à 395 000 \$, soit environ 40 p. 100 de notre budget; les coûts de formation et d'entraînement collectifs se montent à 320 000 \$, soit 33 p. 100 du budget; nos frais de fonctionnement et d'entretien, y compris pour notre salle de garnison et des rapports combinés, sont de 180 000 \$, soit 19 p. 100; et enfin, notre formation de liaison communautaire, cérémoniale et obligatoire coûte 80 000 \$, soit 8 p. 100 du budget.

Le Régiment de Windsor continue de soutenir les déploiements opérationnels en y contribuant des renforts individuels, comme l'indique la participation de trois de nos membres à l'opération ATHENA Rotation 0 en Afghanistan l'an dernier, et d'un membre à l'opération ATHENA, mais malheureusement, il nous a été impossible de contribuer des sous-unités qualifiées, en raison de la non-disponibilité de postes dans des corps blindés parmi les possibilités d'emploi actuellement offertes et qui concernent surtout l'infanterie.

Le personnel de notre régiment a grandement participé à l'ensemble des opérations intérieures, y compris un contingent de 20 hommes pour prêter main-forte à l'opération RÉCUPÉRATION pendant la tempête de verglas, et nous avons également contribué du personnel lors des inondations causées par la rivière Rouge et lors du Sommet de l'OEA tenu à Windsor en 2000.

En ce qui concerne notre régiment, parmi les grands défis que nous avons à relever, notons le maintien en poste et la fidélisation de nos soldats qualifiés, le recrutement annuel d'un nombre suffisant de candidats de calibre élevé qui resteront au sein du régiment pendant toute leur carrière, atténuant ainsi les effets de l'inévitable usure des effectifs causée par le départ de certains membres du personnel pour occuper des postes civils ou pour faire

support from civilian and government employers in our community that will enable and empower reservists to take full advantage of the myriad opportunities that currently exist.

The major role in the community that the reserve forces promulgate is the ongoing inculcation of citizens, both young and old, into the military ethos. This has been done by training soldiers and, indirectly, their families and friends, in what it means to be responsible citizens of their community and their country.

During the 38 years that I have been in the Windsor Regiment I estimate that we have imparted a positive moral and ethical sense of responsibility and the true meaning of being a Canadian to over 11,000 young people and countless family members and friends.

LCol. Berthiaume: Mr. Chairman, I can now admit to the method in my madness in allowing senior regiments to go ahead of me so that I can keep my remarks much shorter and concentrate on the discrepancies or differences as opposed to the similarities; and there are, as I am sure you have heard from the two gentlemen before me, a lot of similarities in the reserves, whether it is army or naval concerns and training at this time.

I have the privilege to command a light infantry reserve unit of the Canadian army, one of six infantry reserve units of 31 Canadian Brigade Group, headquartered in London. The history of our regiment goes back to the 1700s, officially to 1885. I am sure it is no coincidence that this committee is sitting in the Dieppe room, with, across the river, the international connections that we have shared for well over 300 years in this community. Our motto as well is *semper paratus*, always prepared, and from our previous regiments come the existing Essex and Kent Scottish and the Windsor Regiment.

My mission, the same as Col. Trottier has outlined, is to generate soldiers for operational tasks, international and domestic, both individual augmentation and formed elements up to platoon level. My primary responsibilities are the same as Col. Trottier has outlined.

In my unit, I have 142 soldiers presently operating from two armouries, a new joint training facility with which we have been blessed here in the city of Windsor and an armoury in the municipality of Chatham-Kent. For our operational, training and fiscal year 2004-05, I have an operating budget just in excess of \$1 million, \$1,073,000. Forty-seven per cent of that will be spent on individual training costs. Those are individual courses and qualification training for our soldiers. For collective training, our weekend training and combined operations training, I will spend 37 per cent of that. Operation and maintenance costs are only

des études, ou parce qu'ils sont mutés à la force régulière, et enfin l'obtention de l'appui des employeurs civils et gouvernementaux dans notre localité qui permettra aux réservistes de profiter pleinement des nombreuses possibilités qui existent actuellement.

Le principal rôle que joue la Force de réserve au sein de la collectivité consiste à promouvoir l'éthique militaire auprès de tous les citoyens, qu'ils soient jeunes ou vieux. Cette promotion passe par la formation et l'éducation de soldats et, indirectement, leurs familles et amis, à qui nous cherchons à communiquer ce que c'est que d'être des citoyens responsables de leur collectivité et de leur pays.

Au cours des 38 années que j'ai passées au Régiment de Windsor, j'estime avoir communiqué une attitude morale positive, le sens des responsabilités et la vraie signification de notre identité canadienne à plus de 11 000 jeunes et à d'innombrables amis et familles.

Le lcol Berthiaume : Monsieur le président, je peux maintenant admettre que je ne suis peut-être pas si fou que j'en ai l'air puisqu'en ayant permis aux régiments supérieurs de passer avant moi, je peux maintenant écouter mes remarques et me concentrer sur les différences entre nous, plutôt que les similitudes; et comme vous l'aurez certainement compris après avoir écouté les deux messieurs qui ont pris la parole avant moi, il y a énormément de similitude entre les différents services de la Réserve, qu'on parle des préoccupations de l'armée ou de la marine ou de la question centrale de la formation et de l'entraînement.

J'ai actuellement le privilège de commander une unité de réserve d'infanterie légère de l'Armée canadienne, l'une des six unités de réserve d'infanterie du 31^e Groupe-brigade du Canada, dont le quartier général est situé à London. L'histoire de notre régiment remonte aux années 1700, mais officiellement à 1885. Je suis sûr que si le comité tient sa réunion dans la salle Dieppe avec, de l'autre côté de la rivière, un pays avec lequel nous partageons tant de choses depuis plus de 300 ans, ce n'est certainement pas une coïncidence. Notre devise est *semper paratus*, toujours prêts, et des régiments qui existaient autrefois ont été constitués le Régiment actuel des Essex and Kent Scottish ainsi que le Régiment de Windsor.

Notre mission, comme le colonel Trottier vous l'a déjà expliqué, consiste à générer des soldats pouvant entreprendre des tâches opérationnelles, au Canada et à l'étranger, à la fois des renforts individuels et des unités complètes, jusqu'au niveau du peloton. Mes principales responsabilités sont les mêmes que le colonel Trottier vous a déjà indiquées.

Dans mon unité, j'ai actuellement 142 soldats qui travaillent à partir de deux manèges, une nouvelle installation mixte de formation et d'entraînement que nous avons eu la grande chance d'obtenir ici dans la ville de Windsor, et un autre manège dans la municipalité de Chatham-Kent. Pour l'année de fonctionnement, de formation et financière 2004-2005, j'ai un budget de fonctionnement qui dépasse légèrement 1 million de dollars, soit 1 073 000 \$. Quarante-sept pour cent de ce budget seront consacrés aux coûts de formation individuelle. Il s'agit de cours individuels et de formation de qualification pour nos

10 per cent, and our ability to connect with the community, ceremonial and mandatory training is 6 per cent of that 1 million-plus.

In accomplishing the assigned mission of providing an individual and formed element augmentation to the regular force, past and present serving members of the regiment have participated in most Canadian Forces international deployments since World War II, including Korea, Cyprus, the Middle East, Croatia, Bosnia, Haiti, Rwanda and Afghanistan, as well as domestic operations in Canada such as the Eastern Ontario-Quebec ice storms, Manitoba floods, Saguenay floods and support to the OAS Summit held here in Windsor in the summer of 2000.

In 2003-04, 16 soldiers of the regiment were deployed to Bosnia on Op PALLADIUM Roto 13, and two officers were deployed on Op ATHENA Roto 0 in Afghanistan. All were successfully recovered. In 2004-05, one officer and one soldier are scheduled for Op BRONZE in Bosnia and three for Op ATHENA in Afghanistan.

Similar to the present and future challenges that Cdr. Ross and LCol. Trottier have outlined, mine are effective and efficient recruiting, training and retention programs, and the delivery of such in the community. The primary reserves, in general, and the regiment, in particular, must be exceptionally visible within the surrounding communities. This visibility or footprint must also be accompanied by credibility as a professional organization that has recognized local, national and international responsibilities.

We compete with other employers for our recruits, so we must maintain a distinct advantage in what we offer in the way of life skills and challenges. Pay and benefits alone do not get our applicants through the door. However, once they come through the door and demonstrate an interest in the primary reserve, I am convinced that we can meet and exceed their expectations through interesting, challenging training and deployment opportunities, as we have seen in the past.

Retention is also directly related to our presence in and acceptance by the local business community. With stable careers and the understanding support of families and employers, we can keep the recruits we hired as high school, college and university students, provide them with basic and advanced training, promotions and appointments, and retain a strong professional core that meets the standards and expectations of their regular

soldats. Pour ce qui est de la formation collective, c'est-à-dire la formation donnée le week-end et celle qui porte sur les opérations combinées, 37 p. 100 de notre budget sont consacrés à cette activité-là. Nos coûts de fonctionnement et d'entretien correspondent à seulement 10 p. 100, et notre formation de liaison communautaire, cérémoniale et obligatoire représente 6 p. 100 de ce budget d'un peu plus de 1 million de dollars.

En exécutant la mission qui nous est conférée, soit de contribuer des renforts individuels et des unités complètes à la force régulière, les membres passés et actuels du régime ont participé à la plupart des déploiements à l'étranger des Forces canadiennes depuis la Seconde Guerre mondiale, y compris en Corée, à Chypre, au Moyen-Orient, en Croatie, en Bosnie, en Haïti, au Rwanda et en Afghanistan, de même qu'à des opérations menées ici au Canada, comme celles organisées pendant le tempête de verglas dans l'est de l'Ontario et au Québec, les inondations au Manitoba et au Saguenay, et nous avons également assuré des services de soutien lors du Sommet de l'OEA tenu à Windsor pendant l'été 2000.

En 2003-2004, 16 soldats du Régiment ont été envoyés en Bosnie pour participer à l'opération PALLADIUM, Rotation 13, et deux officiers ont participé à l'opération ATHENA, Rotation 0, en Afghanistan. Tous sont revenus. En 2004-2005, il est prévu qu'un officier et un soldat participent à l'opération BRONZE en Bosnie et que trois membres du régiment aillent en Afghanistan dans le cadre de l'opération ATHENA.

Quant à nos défis présents et futurs, ceux que je vois sont semblables à ceux mentionnés par le commandant Ross et le lieutenant-colonel Trottier, à savoir des programmes de recrutement, de formation et de fidélisation efficaces et efficaces, et l'exécution de ces mêmes programmes dans notre collectivité. De façon générale, la première réserve et le régiment, en particulier, doivent assurer une très forte présence au sein des collectivités avoisinantes. À cette visibilité doit s'ajouter la crédibilité d'un organisme professionnel ayant des responsabilités locales, nationales et internationales bien reconnues.

Nous concurrençons d'autres employeurs pour nos recrues, si bien que nous devons pouvoir continuer de leur offrir des avantages particuliers en ce qui concerne le mode de vie, les compétences et les défis qui caractérisent une carrière militaire. Le salaire et les avantages sociaux ne sont pas suffisants pour les amener au centre de recrutement. Mais une fois qu'ils y sont et qu'ils ont démontré un certain intérêt pour la première réserve, je suis convaincu que nous sommes en mesure de répondre à leurs attentes en leur offrant des possibilités de formation et d'entraînement et de déploiement à la fois intéressantes et stimulantes, comme nous l'avons vu par le passé.

Notre capacité de les maintenir en poste et de les fidéliser est également directement liée à notre présence au sein du milieu local des affaires et à notre acceptation par ce milieu. En leur offrant des carrières stables et l'appui moral des familles et des employeurs, nous sommes en mesure de garder les recrues que nous choisissons parmi des étudiants de niveaux secondaire, collégial et universitaire, et de leur fournir un entraînement de

force counterparts while at the same time maintaining a very strong presence in the local community. For those reasons, much of my personal assigned duties and responsibilities are focused upon gathering and maintaining the community and employer support that is so vital to the life of my regiment.

Senator Forrestall: May I extend a very warm personal welcome to each of you, and to Cdr. Ross, thank you, sir. I want to talk a little about recruitment and training and retention, retention particularly. It is common to all three of you. I want to perhaps leave the issues on job protection to Senator Meighen and Senator Atkins — they have been religiously pursuing it — and I want to touch on augmentation, but first could I ask the general question, how is the morale?

LCol. Trottier: Morale of the troops is very good. We are getting new equipment in, individual equipment. We have just been issued the tactical vests. The soldiers are quite happy with that. The equipment that they are giving us, the clothing, the clothe-a-soldier program, is quite well received down on the armoury's floor. The large-scale exercises are very good also. The soldiers really like that.

LCol. Berthiaume: If I may echo that, Mr. Chairman. Senator, we just completed a weekend training exercise — and the reports back to me are that morale is exceptionally high — very challenging training, considering that they spent the entire weekend in the wind and the rain of Southwestern Ontario. When I hear that, I automatically figure either I must be doing something exceptionally wrong or something exceptionally right, but the challenging training is there. As I mentioned in my remarks, we have been blessed with the recent receipt of this joint training facility and a new armoury here in the city of Windsor. We are looking forward to a new replacement training facility in Chatham-Kent as well.

Col. Trottier has mentioned equipment, vehicles and clothing that have come down to us. We have come a long way from what I had heard from the regular force, when I was employed there, of the poor country cousins in the reserves. So I cannot say enough on this point.

Cdr. Ross: I would say morale is good in *York*. I am not quite as enthusiastic as my friends to my right. In order for us to really get the troops enthused and have them do what they want to do — and this is part of retention — we have to get them to sea. That is what sailors want to do. They want to go to sea. Obviously we cannot do that here on Lake Ontario, so our

base et avancé, de même que des promotions et des nominations, et donc de maintenir un noyau professionnel solide qui répond aux attentes et aux critères de leurs homologues de la force régulière, tout en assurant une très forte présence au sein de la localité. Pour toutes ces raisons, une bonne partie de mes tâches personnelles et de mes responsabilités consiste à obtenir et à maintenir l'appui de la collectivité et des employeurs qui est si critique pour la vitalité de mon régiment.

Le sénateur Forrestall : Je voudrais vous souhaiter à vous tous la bienvenue et remercier particulièrement le Cdt Ross. J'aimerais vous parler un peu de recrutement, de formation et d'entraînement, mais surtout de la conservation du personnel. C'est une question qui vous concerne tous les trois. Je vais laisser le soin aux sénateurs Meighen et Atkins de vous parler de la protection des emplois — puisqu'ils abordent religieusement la question en interrogeant les témoins — et j'aimerais aussi parler de renforcement, mais pourrais-je tout d'abord vous poser une question générale qui est celle-ci : Quel est le moral des troupes?

Le lcol Trottier : Le moral des troupes est très bon. Nous recevons du nouveau matériel, du matériel individuel. On vient de nous fournir des gilets tactiques. Les soldats en sont assez contents. L'équipement qu'ils nous donnent, les vêtements, et le programme « Habillez le soldat », sont assez bien reçus par les soldats.

Le lcol Berthiaume : Monsieur le président, il en va de même pour nous. Sénateur, nous venons de terminer un exercice d'entraînement de week-end et d'après ce qu'on me dit, le moral des soldats est très, très élevé — dans le cadre duquel les exercices d'entraînement qu'ils avaient à faire étaient extrêmement difficiles, surtout qu'ils ont passé tout le week-end à être exposés au vent et à la pluie dans le sud-ouest de l'Ontario. Quand j'entends ce genre de choses, je me dis tout de suite ou alors je fais très mal les choses, ou alors je les fais très bien, mais je peux vous garantir que l'entraînement que l'on leur fait faire est difficile. Comme je l'ai indiqué dans mes remarques liminaires, nous avons eu la grande chance de bénéficier récemment d'une installation de formation conjointe et d'un nouveau manège ici dans la ville de Windsor. Nous espérons qu'une nouvelle installation de formation sera bientôt disponible pour remplacer ce qui existe déjà dans le comté de Chatham-Kent.

Le colonel Trottier vous a déjà parlé de l'équipement, des véhicules et des vêtements qui ont été fournis. Nous avons fait beaucoup de progrès depuis le temps où on disait dans la force régulière, dont j'ai fait partie, que les réservistes étaient les cousins pauvres. Donc, je ne peux pas trop insister là-dessus.

Le cdt Ross : Je dirais que le moral des marins du *York* est bon. Je suis peut-être moins enthousiaste que mes amis à ma droite. Pour vraiment enthousiasmer les troupes et les faire faire ce qu'on veut qu'elles fassent — et c'est lié à la question de la conservation du personnel — il faut les envoyer en mer. Voilà ce que les marins veulent faire. Ils veulent aller en mer. Il est évident qu'on n'est pas

challenge is getting them to sea on the coasts, and I would like to do that a little more often than we do right now. Morale is good, but I think it could be better.

Senator Forrestall: What is the size of your command now?

Cdr. Ross: On the books, 175 people. We average around 90 on a parade night because various people are away on full-time service or excused for other reasons.

Senator Forrestall: I have been trying to resurrect the Halifax Rifles for several years now, and there is a great temptation to do that with you gentlemen here, particularly you, commander. We have thousands of kilometres of coastline, not the least of which is the Arctic, and you have some experience with respect to that.

Is it a viable thought that some of the very historic regiments that we have put down for a while, put to one side for a rest, might be brought back into being, amalgamated with existing units and given the task of coastal defence? Let us say the ground force is supported by the reserves. There has been a suggestion, of course, that the Coast Guard be set up along other lines to undertake some of this work and activity, or the Canadian military. I have some difficulty with putting blue water ships in some of our harbours chasing whatever, and not a properly equipped naval reserve group.

Could I ask each of you to briefly, because we do not have a lot of time, comment on that broad-brush outline that has no foundation in anything other than the wishful thinking of a lot of people?

Cdr. Ross: On the issue of coastal defence, that is certainly what our Kingston Class ships were intended for. A lot of time has been taken up with conducting training, and they are still operating off our coasts primarily. I think it would be important to somehow get them back into that active coastal defence role that they are supposed to be playing.

Senator Forrestall: Is it, colonel, a role that you feel you could play even here on the lakes, with their enormous coastlines?

LCol. Berthiaume: Senator, I would say first that the missions obviously are assigned to us by the government, through the minister's office, and depending on the priority for security. We are light infantry. We could provide, with the assigned mission of port security or vital point security, defence on land of those facilities. Thereby, I would say, allowing those water-borne forces to do those jobs. It is within port security or our coastal waters, our mandates, our training, and could be considered within domestic operations, I would suspect.

en mesure de faire ça sur le lac Ontario, alors le défi pour nous consiste à les envoyer en mer sur les côtes, et j'aimerais qu'on puisse le faire plus souvent que ce n'est le cas actuellement. Le moral est bon, mais je pense qu'il pourrait être meilleur.

Le sénateur Forrestall : Et quel est votre effectif à l'heure actuelle?

Le cdt Ross : Officiellement, 175 personnes. En moyenne, nous en avons 90 un soir d'exercice, parce que différentes personnes sont absentes, du fait de servir à plein temps ailleurs ou sont dispensés pour d'autres raisons.

Le sénateur Forrestall : Depuis plusieurs années, j'essaie de ressusciter les Halifax Rifles, et je suis drôlement tenté de faire ma publicité auprès de vous trois, et surtout vous, commandant. Nous avons des milliers de kilomètres de côte, y compris dans la région de l'Arctique, et vous avez déjà une certaine expérience de la navigation dans cette région.

Est-il possible que certains régiments historiques qui ont été abandonnés ou relégués au second plan soient rétablis et éventuellement fusionnés avec des unités existantes, pour assurer la défense de nos côtes? Disons que la force terrestre est soutenue par la Réserve. Il a été proposé, bien entendu, que la Garde côtière soit organisée différemment pour qu'elle puisse effectuer une partie de ce travail, ou encore que ce soit confié aux Forces armées canadiennes. Pour ma part, j'ai un peu de mal à accepter qu'on ait recours à des navires océaniques pour remplir des fonctions de poursuite, alors que notre réserve navale n'est toujours pas bien équipées.

Pourrais-je donc vous demander à chacun de commenter brièvement — étant donné que nous n'avons pas beaucoup de temps — ce projet général qui ne repose en réalité que sur les vœux pieux de beaucoup de gens?

Le cdt Ross : S'agissant de défense côtière, c'est évidemment ce à quoi étaient destinés nos navires de classe Kingston. Beaucoup de temps a été consacré à l'entraînement jusqu'à présent, et ces navires sont encore en exploitation, notamment au large de nos côtes. Mais je pense qu'il serait effectivement important de leur redonner le rôle actif de défense côtière qu'ils sont censés jouer.

Le sénateur Forrestall : Colonel, pensez-vous pouvoir jouer ce même rôle même dans les lacs, qui ont après tout de très longues côtes?

Le lcol Berthiaume : Sénateur, je vous rappelle, tout d'abord, que les missions que nous exécutons nous sont évidemment conférées par le gouvernement, par l'entremise du bureau du ministre, selon la priorité qu'on donne à la sécurité. Nous sommes une unité d'infanterie légère. Si on nous affectait à la sécurité portuaire ou des installations critiques, par exemple, nous pourrions assurer la défense terrestre de telles installations, permettant ainsi aux forces navales d'exécuter ces autres tâches. Je pense que notre mandat et notre entraînement pourraient s'appliquer dans le cadre de certaines opérations intérieures, comme, par exemple, la sécurité portuaire ou la sécurité dans nos eaux côtières.

LCol. Trottier: As part of our reconnaissance role we do surveillance of large areas. We could also work with the naval force on the water and with the infantry on vital point security and supply communications over a larger area. There is a possibility of that. It is one of our missions now, not strictly on the coastline, but we do observation and screening as a reconnaissance regiment, which would fit into that very well.

Senator Forrestall: Could I ask one of you to then — or all three of you because I imagine it is pretty much the same — address the question of difficulties in retention.

LCol. Trottier: The biggest problem we have in retention is the ability of the reservists to get time off from their employers to go on all the training. If the soldiers can go on all the training that we provide for them, then they stay in. If they have trouble with their civilian jobs or with schooling, and they cannot go on all the training, obviously we lose some of them along the way. The training is there for them, but not everyone can participate in all of it.

I think we need a lot more employer support. A lot of the younger people are afraid to go to their employers to ask for time off. It is a difficult challenge, trying to get them to ask for the time to do the training that we offer.

Senator Forrestall: Chair, with this closing observation, I will let either Senator Meighen or Senator Atkins take a look at another aspect of it, if they care to. When you next hear about this story, it may have taken on a much larger coloration.

Senator Banks: Thank you, gentlemen, for being with us. Today I will address my question to my colleague, the ex-bandsman. Col. Trottier joined the services in the first instance as a bandsman, the best reason on earth to join the services, I must say, and I bemoan the fact that we do not have the number of military bands, both regular forces and reserve, as we once had in this country, because they are an important face to the public.

However, Col. Trottier, yours is an armoured regiment, and I am asking you a question which has not so much to do with the militia, I think, as the permanent forces, because armoured regiments have now become, as you have said, reconnaissance regiments. It is a two-pronged question. You talked about the exercises on which you go. When you do those exercises, what kind of vehicles are you using, and are they up to date? Do you get to use LAVs? Do you get to use Coyotes? That is the first question, and also with respect to armour, the Canadian Forces have made a decision to get out of heavy armour and to move

Le lcol Trottier : Dans le cadre de nos activités de reconnaissance, nous assurons la surveillance de grandes zones. Nous pourrions également travailler avec la force navale en mer de même qu'avec l'infanterie pour assurer la défense des points vitaux et la sécurité des communications dans une plus grande zone. Ça, c'est une possibilité. Cela fait déjà partie de notre mission à l'heure actuelle, pas nécessairement sur les côtes, mais nous effectuons des tâches d'observation et de vérification en tant que régiment de reconnaissance, si bien que de telles fonctions cadreraient parfaitement avec notre mandat.

Le sénateur Forrestall : Pourrais-je donc demander à l'un de vous deux — ou peut-être vous trois, comme ça doit être à peu près la même chose — d'aborder la question des problèmes que vous rencontrez au niveau de la conservation du personnel?

Le lcol Trottier : Le plus gros problème que nous rencontrons en matière de conservation du personnel concerne la possibilité pour les réservistes de faire autoriser des congés par leur employeur afin de pouvoir faire leur formation et leur entraînement. Si les soldats peuvent faire tout l'entraînement que nous offrons, ils restent. S'ils rencontrent des difficultés en raison de leur emploi civil ou de leurs études, si bien qu'ils ne peuvent pas participer à tous les exercices d'entraînement, il est évident que nous en perdons au fur et à mesure. L'entraînement est accessible à tous, mais ce n'est pas tout le monde qui peut participer tout le temps.

Il faudrait que les employeurs nous appuient beaucoup plus. Beaucoup de jeunes ont peur de demander congé à leur employeur. En ce qui nous concerne, il est toujours difficile des convaincre de demander congé pour pouvoir faire l'entraînement que nous offrons.

Le sénateur Forrestall : Monsieur le président, en faisant cette dernière observation, je vais aussitôt céder la parole au sénateur Meighen ou au sénateur Atkins qui voudront peut-être explorer d'autres aspects de la question. La prochaine fois que vous entendrez parler de cela, l'éclairage qu'on y apportera sera peut-être bien différent.

Le sénateur Banks : Merci de votre présence. Je voudrais adresser ma question à mon collègue, l'ex-fanfariste. Le colonel Trottier s'est joint aux forces armées au départ comme fanfariste, ce qui est à mon avis la meilleure raison de vouloir devenir membre des forces armées, et je regrette que nous n'ayons pas autant de fanfares militaires, à la fois dans la force régulière et dans la Force de réserve, que nous avions autrefois au Canada, puisqu'elles jouent un rôle important auprès du public au niveau de la représentation des forces armées.

Colonel Trottier, votre régiment est un régiment blindé, et j'aimerais vous poser une question qui concerne moins la milice que les forces permanentes, étant donné que les régiments blindés sont devenus des régiments de reconnaissance, comme vous venez de nous le dire. Ma question a deux volets. Vous avez parlé des exercices auxquels vous participez. Quand vous effectuez ces exercices, de quel genre de véhicules vous servez-vous, et sont-ils modernes? Avez-vous la possibilité d'utiliser des VBL? Ou des Coyotes? Voilà ma première question, et sur la question des véhicules blindés, les Forces canadiennes ont décidé

away from tanks to track vehicles, the Striker system, for example, and you are an armour officer. What is your view on that? I think it is a fait accompli. Nonetheless, I would like to hear your view.

LCol. Trottier: Senator, to answer your first question on the equipment, when we go away to do our training, it depends on the location that we go to. In this area, we do a lot of our training in the United States because it is more cost efficient. The bases are closer here. It takes two hours for us to get to Fort Custer. It is about four and a half hours to go up to Grayling in Northern Michigan. If we go to the United States, we normally get Hummers to train on. Sometimes we bring our own vehicles. We take our vehicles by car carrier to Grayling, which is a large expense for us. It cost \$10,000 two weekends ago when we went up to Grayling to take 10 *Ilitis*, but the Hummers were not available.

There is not enough equipment for the forces due to the financial constraints. Equipment is pooled. Our equipment is pooled. Recce equipment is pooled in Meaford, Ontario, which is about a six-hour drive away. We will draw the equipment from there, utilize it for that weekend, turn it back in, and the next weekend another unit will come. Many times there will be two and three units vying for the same equipment on the weekend on a larger exercise, and there are some problems with that, but generally, although there is not enough equipment for everybody to have their own, the pooling system does enable us to train our soldiers on it quite effectively.

On the second part of your question, on the tanks, the fact that the Leopards are all out in the West now and have been taken away from the units in Ontario, from the RCD —

Senator Banks: And will not be replaced, as we understand.

LCol. Trottier: They will not be replaced. You are correct, sir. That is a political decision, a budgetary decision that has been made. It is not within my purview to question why it was made; however, I would like to say that all the operations that are ongoing now are coalition based, and you do not have to bring everything to the fight. Now, the MGS is air transportable, whereas the tanks are not. Even the Americans do not transport their tanks to the theatre by air. They transport them on ships, and when we go, we will take the equipment for the things that we do the best, our surveillance equipment. The Coyote is a world-class piece of equipment. The Americans are envious of the Coyote. They are buying into it. We do have good equipment; we just do not have everything because of the cost of trying to support everything that is out there.

d'abandonner les blindés lourds et les chars d'assaut en faveur des véhicules à chenilles, comme le *Striker*, par exemple, alors que vous êtes un officier de l'Arme blindée. Qu'en pensez-vous? C'est un fait accompli, je pense. Mais j'aimerais entendre vos vues sur la question.

Le lcol Trottier : Sénateur, pour répondre à votre première question sur le matériel, quand nous allons ailleurs pour faire notre entraînement, tout dépend de l'endroit où on se trouve. Dans cette région, par exemple, nous effectuons une bonne partie de notre entraînement aux États-Unis, parce que c'est plus économique. Les bases sont plus proches. Le voyage jusqu'au Fort Custer nous prend deux heures, alors que c'est quatre heures et demie pour se rendre à Grayling, dans le nord du Michigan. Quand nous allons aux États-Unis, nous pouvons le plus souvent nous servir de Hummer pour faire l'entraînement. Parfois nous emmenons nos propres véhicules. Nous faisons transporter nos véhicules jusqu'à Grayling à l'aide d'un wagon porte-automobiles, ce qui nous coûte très cher. Il y a deux week-ends, cela nous a coûté 10 000 \$ pour faire transporter 10 *Ilitis* jusqu'à Grayling, mais cette fois-là, les Hummer n'étaient pas disponibles.

Les forces n'ont pas suffisamment de matériel, en raison de contraintes budgétaires. Le matériel est donc partagé. Nous avons une réserve de matériel et tout le monde partage. Le matériel Recce est partagé avec l'effectif de Meaford, en Ontario, situé à six heures d'ici. Nous utilisons par conséquent le matériel qu'ils ont là-bas pendant un week-end, nous le rendons par la suite, et le week-end d'après, une autre unité s'en sert. Bien souvent, deux ou trois unités différentes veulent utiliser le même matériel un week-end pour un exercice de plus grande ampleur, ce qui pose parfois des problèmes, mais il y a généralement suffisamment de matériel pour que tous puissent en avoir et grâce à ce système de partage, nous pouvons entraîner nos soldats relativement efficacement.

Pour répondre à la deuxième question concernant les chars d'assaut, le fait que les Léopards se trouvent tous dans l'ouest à présent et ont donc été retirés des unités ontariennes et des RCD...

Le sénateur Banks : Et d'après ce qu'on nous a donné à entendre, ils ne seront pas remplacés.

Le lcol Trottier : Ils ne seront pas remplacés. Vous avez raison. Il s'agit là d'une décision politique et budgétaire. Ce n'est pas à moi de remettre en question le fondement de cette décision; cependant, je tiens à dire que les opérations qui sont actuellement en cours sont toutes menées dans le cadre d'une coalition, si bien qu'on n'est pas obligé de posséder toutes les différents types de matériel pour pouvoir participer. Le coffret de guidage de missile est aérotransportable, alors que les chars d'assaut ne le sont pas. Même les Américains n'achèment pas leurs chars d'assaut par avion. Ils les transportent à bord de navires, et quand nous participons à de telles activités, nous transportons le matériel requis pour remplir les fonctions qui correspondent à notre expertise, c'est-à-dire notre matériel de surveillance. Le Coyote est un véhicule de calibre mondial. Les Américains nous envient nos Coyotes. Ils en achètent eux-mêmes. Nous avons du bon matériel, mais nous n'avons pas tout, étant donné que cela coûte très cher de soutenir toutes les activités.

Senator Banks: When you say that getting out of heavy armour, tanks in particular, and not replacing the Leopards is a political decision, does it make sense to you that politicians would decide whether the Canadian army will have tanks or not?

LCol. Trottier: This is quite above my level, senator.

Senator Banks: I am just asking a personal opinion, colonel.

LCol. Trottier: Personal opinions that are given in this venue —

Senator Banks: Are public.

The Chairman: You are on the right track, colonel.

Senator Banks: You might want to say “I do not want to answer that.”

LCol. Trottier: I would leave that to the area commander and the Vice CDS, whom you will be meeting later, to answer those questions, sir.

Senator Banks: When you go to the central pooling point to get the shared vehicles that you use to train, are there Hummers there?

LCol. Trottier: No, not in Canada, but we go down to the U.S. quite often, and it is more cost efficient for us to use their equipment rather than to bring ours over.

Senator Banks: Right, but in an event which would involve all of us, some North American defence-oriented event, one assumes that probably United States soldiers will be using those Hummers on the day. Since your soldiers will not be training on what they normally use, instead they are training on Hummers, and we do not have any Hummers, what is the connection?

LCol. Trottier: Our soldiers are currently trained on the Iltis. It is a Jeep-type vehicle, and we are getting eight of the new LUVWs, which are coming in next year, next May/June time frame.

Senator Banks: “We” the pool?

LCol. Trottier: No, this is my regiment. All 17 armoured reserve regiments are now reconnaissance regiments. We used to have five reconnaissance regiments, and now they have broken everyone away from the Cougars because the Cougars are no longer in service.

Senator Banks: Right.

LCol. Trottier: We are getting the LUVWs, and I will be getting 16 of them for myself. Right now they have given us back 15 of the Iltis, which are presently being taken out of the system, so that we still do all our training on the Iltis.

Senator Banks: Those 16 will be yours. They will stay with you?

LCol. Trottier: Yes, they will.

Senator Banks: Well, that will be a vast improvement, will it not?

Le sénateur Banks : Vous dites que la décision d’abandonner les blindés lourds, et notamment les chars d’assaut, était donc de ne pas remplacer les Léopards, est une décision politique, mais trouvez-vous normal que des élus politiques décident que l’Armée canadienne aura ou n’aura pas des chars d’assaut?

Le lcol Trottier : Cette question dépasse mon niveau, sénateur.

Le sénateur Banks : Colonel, je vous demande simplement votre opinion personnelle.

Le lcol Trottier : Mais les opinions personnelles exprimées dans un forum comme celui-ci...

Le sénateur Banks : Sont publiques.

Le président : Vous avez bien raison, colonel.

Le sénateur Banks : Peut-être pourriez-vous simplement dire : « Je préfère ne pas répondre à cette question-là. »

Le lcol Trottier : Je laisse le soin au commandant régional et au vice-chef d’état major de la Défense, que vous rencontrerez ultérieurement, de répondre à ces questions.

Le sénateur Banks : Quand vous avez recours à votre réserve centrale pour obtenir les véhicules partagés que vous employez pour votre entraînement, pouvez-vous avoir des Hummer?

Le lcol Trottier : Non, pas au Canada, mais nous allons aux États-Unis assez souvent, et nous trouvons plus économique d’utiliser leur matériel plutôt que de transporter le nôtre.

Le sénateur Banks : Oui, dans le contexte d’une activité intéressant la défense de l’Amérique du Nord, on peut supposer que les soldats américains devront se servir de leurs Hummer, ce jour-là. Vous dites que vos soldats font leur entraînement avec des Hummer, qu’ils n’auront pas utilisés en temps normal puisque nous n’en avons pas, alors à quoi ça sert?

Le lcol Trottier : Nos soldats font actuellement leur entraînement avec l’Iltis. C’est un véhicule du type Jeep, et nous allons recevoir huit VULR l’année prochaine, sans doute vers le mois de mai ou juin.

Le sénateur Banks : Quand vous dites « nous », vous parlez de la Réserve?

Le lcol Trottier : Non, là je parle de mon régiment. Les 17 régiments blindés de réserve sont maintenant des régiments de reconnaissance. Nous avions autrefois cinq régiments de reconnaissance, et à présent, ils ont enlevé les Cougar à tout le monde, puisque les Cougar ne sont plus utilisés.

Le sénateur Banks : Je vois.

Le lcol Trottier : Mais nous allons recevoir les VULR, et pour ma part, je vais en recevoir 16. Ils nous ont rendu 15 Iltis, qui sont en train d’être retirés du système, de sorte que nous continuons à faire notre entraînement avec les Iltis.

Le sénateur Banks : Ces 16 véhicules seront à vous. Resteront-ils chez vous?

Le lcol Trottier : Oui.

Le sénateur Banks : Ce sera une grande amélioration en ce qui vous concerne, n’est-ce pas?

LCol. Trottier: Yes.

Senator Banks: I am very glad to hear that.

Senator Meighen: Welcome, gentlemen. Col. Trottier, I should start with you because you were the one who said, if I recall correctly, that in terms of retention, sometimes your soldiers were having trouble getting time off from their employers. I ask this question of every reservist, so I may as well try you on for size. As you know, in the United States there is a law that requires employers to maintain the jobs of reservists if they go off for training or on a mission. We do not have such a law in Canada. There are those who say that is the way it should be, because if you had such a law, then a lot of employers might not hire reservists because they know that they would be off on deployment. Where do you come down on the debate?

LCol. Trottier: Senator, legislation is definitely out of my purview. I was in attendance in 1984 at a white paper meeting in Kingston, and it included all the chief warrant officers and senior warrant officers from Ontario. It was a two-week course, and that was the main thrust — whether job-protection legislation was a good thing or a bad thing. The consensus reached at that group was that it was not a good thing because employers would not hire reservists.

Senator Meighen: That goes back to 1984, though.

LCol. Trottier: That goes back to 1984, so this has been on the books for a long time, talk of job legislation, the pros and cons of it. I worked at Ford for 30 years. I always got my time off, but I always had to fight for it, and it did cost me. It cost me in promotions, and I understand why people do not want it.

The Chairman: Senator Meighen, if I might just intervene on this. I think you are in scope on this one. In terms of the answer, what we are really after is how each area feels about it, because it varies across different parts of the country and we are looking for local points of view on this.

Senator Meighen: Well, exactly. Do you think it would be helpful to you if there was such a law? I am king of Canada, and I create the law right now. Would that be helpful?

LCol. Trottier: I personally do not feel it would be a good thing, senator, because the employers will not hire them. I have soldiers right now who are police officers in Windsor, and we have a great rapport with the chief of police here. He says anybody who wants time off can have time off, but the individual soldiers who are police constables on the beat do not want to ask for time off because their peer group has to cover for them. There

Le lcol Trottier : Oui.

Le sénateur Banks : Je suis bien content de le savoir.

Le sénateur Meighen : Bienvenue, messieurs. Colonel Trottier, je devrais commencer par vous, puisque c'est vous qui avez dit, si ma mémoire est bonne, qu'au niveau de la conservation du personnel, vos soldats avaient parfois du mal à obtenir des congés de leur employeur. Comme je pose cette question à tous les réservistes, autant vous sonder là-dessus aussi. Comme vous le savez, il existe une loi américaine qui exige que les employeurs conservent les postes des réservistes qui doivent s'absenter pour des exercices d'entraînement ou pour participer à une mission. Nous n'avons pas de telle loi au Canada. Certains estiment que c'est mieux ainsi parce que si on adoptait une telle loi, bon nombre d'employeurs refuseraient d'engager des réservistes, sachant qu'ils devraient s'absenter pour participer à des missions. Qu'en pensez-vous?

Le lcol Trottier : Sénateur, les lois ne relèvent pas de mes compétences. J'ai participé en 1984 à des discussions sur le Livre blanc à Kingston, auxquelles ont assisté tous les adjudants-chefs et adjudants supérieurs de l'Ontario. Il s'agissait d'un cours de deux semaines qui portait surtout sur l'idée d'une loi protégeant les emplois et le fait de savoir si ce serait une bonne chose ou une mauvaise chose. À l'époque, le groupe était d'avis que ce ne serait pas une bonne chose, parce que les employeurs n'engageraient plus les réservistes.

Le sénateur Meighen : Mais cela remonte à 1984.

Le lcol Trottier : Oui, cela remonte à 1984, ce qui prouve que voilà longtemps que nous parlons de loi de protection des emplois et des avantages et inconvénients de ce type de loi. Pour ma part, j'ai travaillé chez Ford pendant une trentaine d'année. J'ai toujours réussi à obtenir des congés, mais j'ai dû me battre, et cela m'a coûté cher, notamment au niveau des promotions; voilà pourquoi je comprends très bien pourquoi les gens n'en veulent pas.

Le président : Sénateur Meighen, avec votre permission, je voudrais faire une petite intervention. Je pense que cette question est effectivement de votre ressort. Et ce que nous cherchons comme information, c'est le point de vue de chaque région au sujet d'une telle loi, car les attitudes varient d'une région à l'autre, et nous souhaitons connaître le point de vue des différentes localités à ce sujet.

Le sénateur Meighen : Oui, tout à fait. Pensez-vous que ce serait utile qu'une telle loi existe? Supposons que je sois le roi du Canada, et que je puisse dès maintenant adopter une telle loi. Serait-ce utile que je le fasse?

Le lcol Trottier : Personnellement, sénateur, je ne pense pas que ce serait une bonne chose, car les employeurs ne voudraient plus les engager. J'ai des soldats à l'heure actuelle qui sont policiers à Windsor, et nous avons de très bons rapports avec le chef de police de la ville. Il dit que quiconque veut prendre congé pour le faire, mais les soldats individuels qui sont agents de police ne veulent pas demander congé, parce qu'ils savent que leurs

are ramifications with their immediate supervisors. Even though it is supported at a higher level, it is not perceived as a good thing for them at this time.

Senator Meighen: Hard to win, is it not?

LCol. Trottier: It is.

Senator Meighen: You have your superiors supporting you, yet their fellow officers do not give them a hand. Is this a ramification of the lack of interest of the Canadian public in the military?

LCol. Berthiaume: May I answer that, senator? It is a combination, I think. We are looking at a number of solutions to the problem of employers and employer support to our reservists. If I may take a short walk down memory lane, when I was still a member of the regular force and working here with the Essex and Kent Scottish, we were training in Fort Knox one weekend, and we took along a group of employers under the auspices of the Canadian Forces Liaison Council. It was the employers' introduction to what we did.

Coming from the regular force as a career infantry officer, and wondering how my trade could lead me into in a second career, other than the fact that I can see hill, take hill and keep hill, sort of thing, I did not know what we were showing these employers and what would be attractive to them. I was pleasantly surprised by the impact of that visit on the employers who participated. Their eyes were wide open. Their jaws dropped, and they could not wait to approach the individual soldiers to say "What are you doing? When are you graduating, and when are you available?"

It was my first lesson in what we provide by way of life skills through our military training — the teamwork, the self-discipline, the physical fitness, the problem solving, the crisis management, all in various contexts, and in fact in worst-case scenario contexts. I think back to the question of are legislated requirements the answer? Partly, but I think the important part is we have to sell the product, and as I mentioned in my opening remarks, we have, to use the vernacular, a very fine product in the reserves and in the regular army that we have kept hidden from the Canadian public for the longest time. I know for a fact that the bases that I served in are now part of the community.

We have to sell that product, and that is our mandate. We are doing that through the Canadian Forces Liaison Council. We have instituted an initiative here in the city of a group of friends of the regiment, if you will, and we are calling it Delta Company, because it will provide that delta between what we have and what we do not. Community and business leaders are going out to

collègues devront couvrir. Il y a des conséquences pour leurs superviseurs immédiats. Même s'ils ont l'aval des cadres supérieurs, ils estiment que ce n'est pas une bonne chose à faire pour l'instant.

Le sénateur Meighen : Ce n'est vraiment pas facile pour vous?

Le lcol Trottier : Non.

Le sénateur Meighen : Les cadres supérieurs vous appuient, mais les agents ne les aident pas à vous appuyer. Est-ce le résultat du peu d'intérêt que les citoyens canadiens portent à nos forces armées?

Le lcol Berthiaume : Puis-je vous répondre, sénateur? C'est un peu des deux, à mon avis. Nous envisageons diverses solutions au problème du manque de soutien chez les employeurs pour nos réservistes. Si vous me permettez de faire un petit retour en arrière, lorsque j'étais encore membre de la force régulière et que je travaillais avec l'Essex and Kent Scottish, nous faisons notre entraînement à Fort Knox un week-end, et nous avons emmené avec nous un groupe d'employeurs sous l'égide du conseil de liaison des Forces canadiennes. C'était l'occasion d'initier les employeurs au travail que nous accomplissons.

Moi qui étais officier d'infanterie de carrière dans la force régulière, et qui me demandais comment mon métier pourrait m'aider à lancer une deuxième carrière — à part ma capacité de voir la position ennemie, de la prendre d'assaut et de la défendre, disons — je ne savais pas exactement ce que nous montrions aux employeurs ni ce qui pourrait les intéresser. J'ai donc été agréablement surpris de constater l'impact de cette visite sur les employeurs qui y ont participé. Ils étaient restés bouche bée, les yeux écarquillés, et ils avaient hâte d'aller parler aux soldats individuels pour leur poser des questions du genre « Que faites-vous? Quand aurez-vous fini vos études, et quand serez-vous disponibles? »

C'est la première fois que j'ai compris ce que nous offrons, du point de vue de la préparation à la vie active, de par l'entraînement militaire — le travail d'équipe, l'autodiscipline, la condition physique, la capacité de régler des problèmes et de gérer des crises, dans tous les différents contextes, notamment dans les pires scénarios possibles. Ça me rappelle votre question sur la nécessité d'une loi. Cela fait peut-être partie de la solution, mais ce qui me semble le plus essentiel, c'est que nous réussissions à vendre notre produit, comme je le disais dans mes remarques liminaires, car nous avons un excellent produit à vendre qu'on parle de la Réserve ou de la force régulière, produit qui reste caché du public canadien depuis fort longtemps. Je sais pertinemment que les bases où j'ai fait mon service font maintenant partie de la collectivité.

Nous devons donc vendre ce produit, et tel est notre mandat. Voilà ce que nous faisons par l'entremise du conseil de liaison des Forces canadiennes. Ici dans cette ville, avec un groupe d'amis du régiment, nous avons pris l'initiative de créer ce que nous appelons la Compagnie Delta, parce qu'elle va créer une sorte de delta ou passerelle entre ce que nous avons et ce que nous

actively sell our reserve product, our Canadian military product, and we have to sell them on it first. It is from the bottom up, but also with assistance.

I have the benefit of working for an employer with a military leave policy. It has been implemented over the past two years, but as Col. Trottier has mentioned, if I am away, someone else must pick up the slack. There has to be an alternate, and it adds to their workload. Legislation per se will not solve that. It will be different in each venue. Have I gone around in circles?

Senator Meighen: No, that has been very helpful. In fact, I am not persuaded that a law would be helpful. The contrary may be true, and you mentioned the Canadian Forces Liaison Council. They are doing excellent work from what I know, and I am glad to hear you reinforce that, but in terms of the community, I have always been worried about the policy that we have adopted in this country, of hiding you people away at Camp Borden or Petawawa or God knows where, out of the large population centres. Do your soldiers, Col. Trottier, for example, or yours, LCol. Berthiaume, and indeed, Cdr. Ross, come to the armoury in uniform and leave in uniform? Are they, to use the vernacular, hassled?

LCol. Trottier: They do not get hassled. They come in their uniform. Most of the young people today have cars, so it is not like before. I joined in 1967, and for a while during the Vietnam War we could not wear our uniforms on the buses because we got hassled. That does not happen with the soldiers now. They do not get hassled on the street at all as far as —

Senator Meighen: Do you confirm that, Cdr. Ross?

Cdr. Ross: I would concur with that in the case of Toronto. I come from Halifax, and a uniform on the street does not turn any heads. Nobody notices.

Senator Meighen: Halifax does not turn any heads. What about Toronto?

Cdr. Ross: No, Halifax certainly does. The uniform does not, and in Toronto often people stop to ask, are you a policeman? It is a way, a crude and initial way, to open up a dialogue to some extent, but no, we do not have any problems.

Senator Meighen: We were in Vancouver two years ago and visited the Seaforth Highlanders Armoury. There they said they had no equipment and they could not count on the reservists getting paid. Now has the situation turned around, or are you just lucky down in Southwestern Ontario?

n'avons pas. Les dirigeants communautaires et les chefs d'entreprises cherchent à vendre activement le produit que nous offrons dans la réserve, notre produit militaire canadien, mais il faut d'abord les convaincre de sa qualité. Nous effectuons ce travail à la base, mais nous avons aussi de l'aide.

J'ai l'avantage de travailler pour un employeur qui a une politique sur les congés militaires. Cette politique a été mise en oeuvre il y a plus de deux ans, mais comme le colonel Trottier vous l'a dit, si je suis absent, quelqu'un doit faire mon travail. Il faut que quelqu'un me remplace, ce qui ajoute à la charge de travail de tous. L'adoption d'une loi ne règlera pas ce problème-là. La situation sera différente dans chaque milieu de travail. Est-ce que j'ai juste tourné autour du pot en vous répondant?

Le sénateur Meighen : Non, votre réponse est bien utile. En fait, je ne suis pas convaincu qu'une loi serait utile. Le contraire est peut-être vrai, et vous avez justement parlé du conseil de liaison des Forces canadiennes. Ce dernier fait un excellent travail, d'après ce que je sais de lui, et je suis heureux de vous entendre dire la même chose; mais en ce qui concerne la collectivité, la politique que nous avons adoptée au Canada, qui consiste à vous cacher au camp Borden ou à Petawawa ou Dieu sait où, loin des grands centres de population, m'a toujours inquiétée. Dites-moi, colonel Trottier, et vous aussi, lieutenant-colonel Berthiaume et le commandant Ross, vos soldats arrivent-ils au manège en uniforme et le quittent-ils en uniforme? Est-ce qu'on leur fait des difficultés?

Le lcol Trottier : Non, on ne leur fait pas de difficultés. Ils arrivent en uniforme. La plupart des jeunes possèdent une voiture de nos jours, et donc, ce n'est pas comme auparavant. Je suis entrée dans les forces armées en 1967, et pendant un certain temps, durant la guerre du Vietnam, il n'était pas possible de porter nos uniformes dans les autobus parce qu'on nous faisait des difficultés. Mais ce n'est plus le cas. On n'embête plus les soldats dans la rue autant que...

Le sénateur Meighen : Pouvez-vous nous le confirmer, commandant Ross?

Le cdt Ross : Je suis d'accord pour Toronto. Pour ma part, je viens de Halifax, et porter un uniforme dans la rue ne suscite aucune réaction. Personne ne remarque quoi que ce soit.

Le sénateur Meighen : Halifax ne suscite aucune réaction. Et Toronto?

Le cdt Ross : Non, Halifax suscite certainement une réaction. C'est le port de l'uniforme qui ne suscite pas de réaction, alors qu'à Toronto, les gens m'arrêtent souvent pour me demander si je suis policier? C'est une façon, un peu grossière peut-être, d'ouvrir un dialogue, mais pour vous répondre, non, nous n'avons pas de problèmes à Toronto.

Le sénateur Meighen : Quand nous étions à Vancouver il y a deux ans, nous avons visité le manège des Seaforth Highlanders. Ils nous ont dit qu'ils n'avaient pas de matériel et qu'ils n'étaient pas sûrs que les réservistes soient payés. La situation a-t-elle évolué depuis, ou peut-on dire que vous avez tout simplement beaucoup de chance dans le sud-ouest de l'Ontario?

LCol. Berthiaume: Senator Meighen, besides being lucky, or good, the system has changed. Again, if I may go back to when I first arrived on the scene six years ago as a regular force member of the cadre to the unit, our pay was sporadic. It was very much dependent upon an archaic system, an ancient system, and upon the proficiency of those who could input into the system.

There has been a complete revamp to the current pay system, whereby for the last five years here — and I cannot speak for the rest of the country — our soldiers are paid on time, and they receive pay statements on time. Also, any claims in support of temporary duty are acted on in a timely manner, and we have a system in place with the combined orderly room to identify problem areas or exceptions.

Senator Meighen: Having been in the regular force, you would be a good person to answer this question, Col. Berthiaume. I may be wrong, but a few years ago I was clearly of the impression that the relations between the regulars and the reservists were not the greatest. I tend to feel that those relationships have improved quite dramatically in recent years. Do you agree or disagree?

LCol. Berthiaume: I agree, senator, and again from personal experience, on the one hand, we did not have much occasion to work with the reserves from the time that I enrolled through my career and postings in Germany, in Winnipeg, but the situation has changed. Our operational tempo has increased. Our ability to man those has not increased or necessarily kept pace. A dependence on the reserves has come about.

At the same time, and I go back to my experience working with our regimental battle school, we brought training standards and course standards in line, which married up the reserve force levels of proficiency with the regular force. There was always, and there remains, I suppose, the battle cry or suspicion that you never know who will arrive at a concentration or reserve augmentation until they get off the bus.

However, we now fully appreciate, both on the regular and the reserve side, why we cannot forecast who will show up until the bus arrives and they get off. There are more distractions for the reservists than for the regular force counterparts. They must juggle their part-time military career with their full-time civilian career. Their families, when they leave them behind, are not part of a formal support system that exists on all of our Canadian Forces bases, and on top of that, it is just a question of juggling time and more time. That does not surprise me. That has remained constant, but you are quite right, the impression was, “What do we need them for?” The impression now, and from my regular force peers, is “We cannot do without them.”

Le lcol Berthiaume : Sénateur Meighen, en plus d’avoir de la chance, on peut dire que le système a évolué. Quand je suis arrivé sur la scène il y a six ans, en tant que membre de l’effectif organique de la force régulière qui était attachée à cette autre unité, nous étions payés sporadiquement. Tout était fonction d’un système tout à fait archaïque, et de l’efficacité des personnes chargées d’entre les données dans le système.

Le système de paie a donc été complètement réorganisé, si bien que depuis cinq ans — et je ne peux par vous parler des autres régions du pays — nos soldats sont payés à temps et reçoivent leurs fiches de paie à temps. De plus, toutes les demandes de rémunération du service temporaire sont traitées en temps opportun, et nous avons mis en place un système dans la salle des rapports nous permettant de repérer les problèmes ou les exceptions.

Le sénateur Meighen : Comme vous avez été membre de la force régulière, vous êtes bien placé pour répondre à cette question, lieutenant-colonel. Je me trompe peut-être, mais j’avais l’impression il y a quelques années que les relations entre les membres de la force régulière et les réservistes n’étaient pas très bonnes. J’ai maintenant le sentiment que ces relations se sont sensiblement améliorées au cours des dernières années. Êtes-vous d’accord ou non?

Le lcol Berthiaume : Je suis d’accord, sénateur, et encore une fois si je me fonde sur mon expérience personnelle, le fait est que nous n’avions pas souvent l’occasion de travailler avec les réservistes, depuis le moment où je suis entré dans les forces armées et pendant toute ma carrière, qui incluait des postes en Allemagne, à Winnipeg, mais la situation a changé depuis. Notre rythme opérationnel s’est accéléré. Par contre, notre capacité de fournir les effectifs nécessaires ne s’est pas nécessairement accrue et n’a donc pas suivi le même rythme. Par conséquent, nous dépendons de la réserve à présent.

En même temps — et je me fonde sur mon expérience à l’école de combat régimentaire — nous avons fait aligner les normes d’entraînement et celles de l’ensemble de nos cours sur celles de la force régulière, pour que les niveaux de compétence soient les mêmes. Il y a toujours eu et cela continuera d’être le cas sans doute, cette attitude de méfiance, en ce sens qu’on ne savait jamais qui on aurait comme renfort tant qu’ils n’étaient pas sortis de l’autocar.

Mais à l’heure actuelle, du côté à la fois de la force régulière et de la Réserve, nous comprenons très bien pourquoi il est impossible de savoir à l’avance qui va arriver, tant que l’autocar n’est pas là et qu’ils n’en sont pas sortis. Les réservistes ont à composer avec plus de distractions que les membres de la force régulière. Ils doivent jongler pour concilier leur carrière militaire à temps partiel et leur carrière civile à plein temps. Et leurs familles, quand ils les laissent derrière, ne sont pas visées par le système de soutien officiel qui existe dans l’ensemble des bases des Forces canadiennes, et qui plus est, ils ont constamment à jongler pour trouver du temps, et encore du temps. Donc, je ne trouve pas cela surprenant. C’est une sorte de constante, mais vous avez raison : les gens se disaient : « Pourquoi a-t-on besoin d’eux? » Mais maintenant, mes collègues de la force régulière diront plutôt : « On ne peut plus se passer d’eux ».

LCol. Trotter: Sir, if I could just add to that. When I came up through the forces, the opportunities for deployments or any operational tasking were very limited. Now the reserves play such a large part in every deployment, and there is no difference. When people go over to visit those on deployments, they cannot tell who is a reservist and who is a regular force member.

My daughter, who was a master corporal, toured in Bosnia three years ago as part of a two-man psychological ops det with a regular force captain, and it just happened that she was a reservist when she got that job, but it could have been a regular force member. They cannot tell the difference because the training is there, and the respect is there on both sides now. I think both sides understand a lot more just because of the sheer numbers of reservists who are going on these deployments and working with the regular force, and the fact that the regular force needs the reservists because they are getting overburdened.

Senator Meighen: That is very encouraging, but surely there are some jobs, maybe in the navy in particular, commander, that require year-round or full-time training to be able to deal with the high-tech nature of military operations today.

Cdr. Ross: Certainly some of it does, and we have a lot of people who are on full-time service. Indeed, over 25 per cent of the naval reserve is on full-time service getting that training. We have people moving in and out of Class B and Class C service regularly. We have also modularized a lot of our training so that people can take it in two-week blocks. We try to do our training up front in the summertime obviously, and do as much as we can to support their taking the training.

I have written letters to employers, to return to the employee side of it, in the Toronto area asking them to let members go off to take a very important course, a career course they need for promotion and advancement. It is difficult and it is important. We try to make especially our senior courses accessible to our more senior members who do not have a summer off to do summer training; that is how we get everybody trained up.

Senator Meighen: Would all of you support greater involvement of the reservists with a civil power in times of emergency?

Le lcol Trotter : J'aimerais ajouter quelque chose si vous me permettez. Quand j'ai gravi les échelons des Forces canadiennes, les possibilités en matière de déploiement ou de tâches opérationnelles étaient très limitées. À l'heure actuelle, les réservistes jouent un si grand rôle dans le contexte de chaque déploiement qu'il n'y a plus de différence. Quand les gens vont rendre visite aux gens qui sont en affectation quelque part, ils ne sont pas en mesure de savoir qui est réserviste et qui est membre de la force régulière.

Ma fille, qui était caporal-chef, a servi en Bosnie il y a trois ans dans le cadre d'un détachement psychologique de deux personnes chargées d'opérations de renseignement spéciales, avec un capitaine de la force régulière, et il se trouve qu'elle était réserviste lorsqu'on lui a donné cette affectation, mais il aurait pu s'agir d'un membre de la force régulière. Il n'y a pas moyen de faire la distinction entre les deux parce que l'entraînement est le même et il existe un respect mutuel entre les membres de la Réserve et les membres de la force régulière. À mon avis, de part et d'autre, les gens se comprennent beaucoup mieux à présent, ne serait-ce qu'à cause du nombre de réservistes qui partent en affectation et travaillent avec la force régulière, et du fait que cette dernière a besoin des réservistes parce qu'elle ne suffit plus à la tâche.

Le sénateur Meighen : C'est très encourageant, mais on peut supposer que certains emplois, notamment dans la marine, commandant, exigent que l'entraînement soit assuré tout l'année ou à plein temps, étant donné que les opérations militaires reposent beaucoup de nos jours sur du matériel de haute technologie.

Le cdlt Ross : C'est vrai pour certains emplois, et nous avons effectivement beaucoup de gens qui travaillent à plein temps. En fait, plus de 25 p. 100 des membres de la Réserve navale travaillent à plein temps et reçoivent donc cette formation. Il y a un mouvement régulier des gens entre la classe B et la classe C. Nous avons également organisé une bonne partie de la formation en fonction de modules, afin que les gens puissent faire ça par bloc de deux semaines. Nous essayons d'assurer cette formation tout de suite pendant les mois d'été, et nous faisons l'impossible pour les aider à recevoir cette formation.

Il m'est arrivé d'écrire des lettres à des employeurs — et là je reviens sur la question du personnel — de Toronto pour leur demander de donner congé à certains de nos membres pour leur permettre de suivre un cours très important, un cours dont ils ont besoin pour pouvoir profiter de possibilités de promotion et d'avancement. C'est un cours difficile et important. Nous essayons surtout de nous organiser pour que les membres de niveau supérieur qui ne peuvent pas bénéficier de la formation l'été, n'ayant pas l'été de congé, soient en mesure de suivre surtout les cours de niveau supérieur; c'est ainsi que nous réussissons à former tout le monde.

Le sénateur Meighen : Seriez-vous tous favorables à l'idée d'une plus forte participation des réservistes aux opérations d'intervention d'urgence relevant de la responsabilité d'autorités civiles?

LCol. Berthiaume: Yes. Given our community involvement, involvement in domestic operations is a very good fit for our soldiers in a number of ways. Being in the local community, being members of the community, being the on-scene resident experts, we can act literally as the advanced party for any regular force augmentation that is brought to bear in support of a domestic operation in a certain area. We have the experience there.

It is a task that we can do within the normal mandate. We also, though, have to appreciate that when an incident or emergency involves our particular community, we also have distractions in getting our reservists out because, again, they may have an obligation to their employer first. A lot of them are first responders. A lot of them are small-business owners who may have to look after their businesses and families first before they can then volunteer their military experience to assist in a domestic operation in their respective area. However, we have the experience from the ice storms and the floods of offering support elsewhere.

Senator Cordy: I would like to question you about recruitment and retention of reservists, and I notice, Cdr. Ross, that you started a summer youth employment program. Perhaps that is a good way to get people involved in the reserves, but how difficult is it to recruit and how do you set about it?

Cdr. Ross: Recruiting is one of our constant challenges. We have one recruiter in *York*, and that person is expected to go to the job fairs, to the schools, to go out to the public wherever she can and sell the navy. That job is a sales job. That is what they do; as well, they are expected to do the administration, the paperwork involved, and there is a lot of it. They get assistance with that, but that person is very busy.

We do work with our recruiting centre in the local area to get into the high schools. *York* has a band, senator, which is an amazing recruiting tool, and we use them as often as we can. Of course, they want to play, so we have tried to play at opening ceremonies of the Raptors and events like that in the Toronto area. That is another effective tool that we employ.

We can get them in the door, but there are challenges in getting the files through the system. There a lot of delays with security clearance, medicals, things of that nature. An average security clearance will take in excess of a year. So part of the problem is "Okay, thank you very much for your file. We deem you to be

Le icol Berthiaume : Oui. Vu notre forte présence au sein de la collectivité, la participation aux opérations intérieures correspond tout à fait, à bien des égards, au rôle que peuvent jouer nos soldats. Étant membres de la collectivité, les experts sur place, nous pouvons faire fonction de détachements précurseurs s'il faut envoyer des soldats en renfort pour compléter les membres de force régulière, dans le contexte d'opérations qui se déroulent dans une zone particulière. Nous possédons l'expérience requise dans ce contexte.

C'est le genre de tâche que nous pouvons accomplir dans l'exécution de notre mandat normal. Mais il faut aussi bien comprendre qu'en cas d'incident ou d'urgence touchant notre collectivité, il peut parfois nous être difficile de faire sortir nos réservistes car, encore une fois, ils peuvent avoir des obligations envers leur employeur en premier lieu. Bon nombre d'entre eux sont des agents de secours d'urgence. Bon nombre d'entre eux sont propriétaires d'une petite entreprise et devront donc s'occuper d'abord de leur entreprise et leur famille avant de pouvoir mettre en pratique leur expérience militaire en participant à des opérations dans leur région. Mais s'agissant d'assurer de l'aide ailleurs, nous avons déjà de l'expérience dans ce domaine, ayant prêté main-forte pendant la tempête de verglas et les inondations.

Le sénateur Cordy : J'aimerais vous poser une question sur le recrutement et le maintien de l'effectif des réservistes, et je constate, commandant, que vous avez lancé un programme d'emplois d'été pour étudiants. C'est sans doute une bonne façon d'intéresser les gens à la Réserve, mais j'aimerais savoir si vous trouvez difficile de recruter des réservistes et comment vous vous organisez pour le faire?

Le cdt Ross : Le recrutement constitue l'un des problèmes auxquels nous sommes constamment confrontés. Nous avons un recruteur au NCSM *York*, et cette personne est censée aller aux salons de l'emploi et dans les écoles et rencontrer des citoyens dès qu'elle en a la possibilité pour faire la promotion de la marine. Son travail consiste à nous mettre en valeur. Voilà ce que font ces gens-là; de plus, on s'attend à ce qu'ils se chargent du travail administratif, de la paperasserie, et il y en a beaucoup. Ils ont de l'aide pour faire ce travail, mais la personne dont je vous parle est très occupée.

Nous travaillons aussi de pair avec notre centre de recrutement local pour aller dans les écoles secondaires. Le NCSM *York* a une fanfare, sénateur, qui représente un outil de recrutement tout à fait étonnant, et nous y avons recours le plus souvent possible. Bien sûr, les fanfaristes veulent jouer, et nous essayons donc de la faire jouer pour l'ouverture d'un match des Raptors, par exemple, ou pour des manifestations de ce genre dans la région de Toronto. Voilà un outil très efficace auquel nous avons recours pour faire du recrutement.

Même si nous arrivons à leur faire passer la porte, nous rencontrons des difficultés quand il s'agit de faire traiter leurs dossiers. Il y a énormément de retard à cause des habilitations de sécurité, des examens médicaux, et ce genre de choses. Il faut plus d'un an en moyenne pour obtenir une habilitation de sécurité.

suitable,” and then we send the file up and it can sit there. While it is sitting there, the member sometimes loses interest or finds another opportunity.

I think that is an issue that we all deal with, and I am not saying we should not do security clearances; do not get me wrong. A good file would be returned in two or three months, but that is not the average, unfortunately.

LCol. Trottier: We have basically the same problems with recruiting — that is, tracking them. There are a lot of programs out there right now that are of great interest to the young people. There is the education reimbursement of \$2,000 a year for every year that they are in up to a maximum of four years. They get \$8,000 out of that. That is a big draw. They also have just started in the last year provisional enrolments, whereby if the candidates meet all the requirements, they are enrolled with a provision that if there is a security problem or a medical problem, then it could be that they have to leave the forces. They have addressed that concern within the last six months.

There is not a lot of medical assistance. There are one or two doctors in Borden who have to do all the medicals for Ontario. They do not have to conduct all the medicals. They just have to sign off on them that everything is okay, but they are trying to do a good job. We have a full-time recruiter. All the units have full-time recruiters now. That costs my unit \$45,000 a year for a master corporal. It is money well spent.

We do not recruit extensively in the summer as we did with the old summertime programs, SYEP, SSEAP, all the different names that they went through for all those years. We find that we are served better in my regiment to have soldiers come in during the fall and winter intake and get full-time employment in the summer. A lot of those we were getting just for the summertime jobs were quitting afterwards, and it was quite a large expense. It was about \$14,000 a year to send one recruit up to Meaford for training, and if he left after the summer, that was a big chunk out of my budget, so we train them in the fall. Now this is their part-time job during their school year, and things are getting better from the recruiting end.

LCol. Berthiaume: Senator, our situation is much the same, just a couple of additional points. You heard that really the attraction is not a difficult problem. We can get them to the door. There is a problem with the length of time it takes for the files to be processed, and each of us in our own way has developed mechanisms to ensure that contact is maintained, because

Alors, l'un des éléments du problème, c'est qu'on dit aux postulants : « Très bien, merci beaucoup pour votre demande. À notre avis, vous avez les qualités requises », mais ensuite le dossier n'est pas traité avant très longtemps. Pendant qu'on attend d'avoir la réponse, cette personne peut décider qu'elle n'est plus intéressée ou trouver d'autres débouchés.

À mon avis, nous nous heurtons tous à cette difficulté-là, et il ne faut pas croire que je laisse entendre par là qu'il ne faut pas exiger des habilitations de sécurité; pas du tout. Un bon dossier nous revient normalement en deux ou trois mois, mais cela ne correspond pas à la moyenne, malheureusement.

Le lcol Trottier : Nous avons essentiellement les mêmes problèmes en matière de recrutement — c'est-à-dire d'assurer le suivi des dossiers. À l'heure actuelle, il y a énormément de programmes qui intéressent les jeunes. Il y a le remboursement de 2 000 \$ par an pour chaque année d'études, jusqu'à concurrence de quatre ans. Cela leur permet de toucher 8 000 \$. Voilà un programme qui attire beaucoup de gens. De plus, au cours de la dernière année, ils ont établi ce qu'on appelle les enrôlements provisoires, ce qui veut dire que si les candidats répondent à toutes les exigences, ils peuvent s'enrôler, la condition étant que si jamais leur dossier pose problème pour des raisons de sécurité ou médicales, on peut les obliger à quitter les Forces canadiennes. Donc, depuis six mois, ils cherchent à répondre à cette préoccupation-là.

Nous n'avons pas énormément de personnel médical. Il y a un ou deux médecins à Borden qui font tous les examens médicaux pour l'ensemble de l'Ontario. C'est-à-dire qu'ils ne sont pas obligés de faire tous les examens, mais ils doivent signer tous les formulaires pour indiquer que tout va bien et ils essaient de faire du bon travail. Nous avons un recruteur à plein temps. Toutes les unités disposent à présent de recruteurs à plein temps. Voilà qui coûte 45 000 \$ par an à mon unité pour un caporal-chef. Mais c'est de l'argent bien investi.

Nous faisons moins de recrutement l'été qu'autrefois en vertu des programmes d'emploi d'été, comme le PEEE ou le PEAC — il y a eu toutes sortes de noms différents au fil des ans. Dans le cas de mon régiment, nous trouvons qu'une meilleure formule consiste à faire entrer les soldats à l'automne ou pendant l'hiver de sorte qu'ils puissent décrocher des emplois à plein temps pendant l'été. Bon nombre de nos recrues acceptaient un emploi d'été mais nous quittaient par la suite, et cela nous coûtait assez cher. On dépensait environ 14 000 \$ par an pour envoyer une recrue à Meaford pour son entraînement, et si cette personne nous quittait à la fin de l'été, voilà qu'une bonne partie de notre budget était déjà utilisée; par conséquent, nous faisons l'entraînement à l'automne maintenant. À ce moment-là, il s'agit de leur emploi à temps partiel pendant l'année scolaire, ce qui améliorerait notre situation en matière de recrutement.

Le lcol Berthiaume : Sénateur, notre situation est sensiblement la même, mais je voudrais ajouter quelques éléments à ce qu'il vient d'être dit. On vous a déjà expliqué qu'il n'est pas particulièrement difficile d'attirer des candidats. Nous arrivons à les faire venir chez nous. Le problème, c'est le temps qu'il faut pour traiter les dossiers, et chacun d'entre nous a créé différents

obviously, a lot of the audience that we are targeting, if they do not see a rapid return or interest, then their next appointment is with McDonalds or Burger King or some other employer during the school year.

We maintain interest through the full-time recruiters that we employ. We have also looked at how and when we recruit. As Col. Trottier has mentioned, our emphasis now is on bringing them in through the fall. That allows us the fall, winter and spring, through on the armoury floor courses, to both give them an introduction to the reserves, the primary reserves and the military; and also for us to see if they really are candidates that we want to spend top dollar on for full employment in the summer, because it is no longer the case that we must keep everyone we recruit. It is a selection process, and we look at that throughout the year.

My final comment is, traditionally, we have looked at high school students, college students and university students. I have been trying to push the envelope since arriving here to look at individuals with full-time jobs who are settled in the community, and we have an outstanding example of that here in Windsor, with the automotive factories. These are individuals with a set schedule who are looking for possibly that additional challenge on an evening, not necessarily a busman's holiday, but an interest beyond what they do on the factory floor, in the office or on the assembly line.

Senator Cordy: Is the military addressing the length of time for processing?

LCol. Berthiaume: It is being addressed, senator, by the recruiting system and the human resource department of DND. They are trying to speed the process up, but at the end of the day, where we have bottlenecks based on medical personnel limitations and so on, I do not anticipate a quick resolution.

Senator Cordy: Are older recruits more likely to stay for a longer time?

LCol. Berthiaume: Senator, it is my impression that we are bringing in people who are not necessarily at the end of a school year or their academic program and are looking for employment or careers outside of the city of Windsor or Chatham-Kent. These are people who have their roots in the community. Their families are here. There may be some discussions, heated discussions, with their families on how much time they can now spend with the reserves, but I think we have more of an opportunity to retain those individuals as opposed to the high school population.

mécanismes, à sa façon, pour s'assurer que les contacts sont maintenus car évidemment, une bonne proportion des personnes que nous ciblons iront tout de suite voir McDonalds, Burger King ou un autre employeur pendant l'année scolaire, si elles n'obtiennent pas des résultats assez rapidement.

Nous arrivons à soutenir leur intérêt grâce aux recruteurs que nous employons à plein temps. Nous avons aussi examiné nos méthodes de recrutement et les périodes pendant lesquelles nous faisons ce recrutement. Comme vous l'expliquait le colonel Trottier, nous essayons maintenant de les faire entrer à l'automne. De cette façon, nous pouvons leur dispenser des cours au manège pendant l'automne, l'hiver et le printemps, de façon à les initier à la Réserve, à la première réserve et aux forces armées; ainsi nous pouvons voir dans quelle mesure ce sont de bons candidats dans lesquels nous pourrions investir beaucoup d'argent pour leur donner des emplois à plein temps pendant l'été — car nous ne sommes plus obligés de garder tous ceux que nous recrutons. Il y a un processus de sélection, et nous réexaminons les candidats durant l'année.

Mon dernier commentaire, c'est que nous avons traditionnellement ciblé les étudiants des niveaux secondaire, collégial et universitaire. Depuis mon arrivée, j'essaie d'élargir ce groupe cible pour y inclure des gens qui vivent dans la collectivité et y travaillent à plein temps — et nous en avons justement un bon exemple ici à Windsor, avec les usines automobiles. Ce sont des personnes qui ont un horaire fixe et qui cherchent peut-être des activités un peu plus stimulantes, mais qui ne cadrent pas nécessairement avec leurs compétences professionnelles; disons qu'ils souhaitent peut-être s'intéresser à des activités autres que celles qu'ils mènent à l'usine, au bureau, ou sur la chaîne de montage.

Le sénateur Cordy : Les Forces canadiennes ont-elles pris des mesures pour régler le problème du long délai de traitement des dossiers?

Le lcol Berthiaume : Les responsables du programme de recrutement et du service des ressources humaines du MDN sont en train de trouver des solutions, sénateur. Ils essaient d'accélérer la procédure de traitement des dossiers, mais là où les problèmes sont causés par notre personnel médical limité, et ce genre de choses, je ne pense pas qu'il sera possible de les régler rapidement.

Le sénateur Cordy : Les recrues plus âgées sont-elles plus susceptibles de rester plus longtemps?

Le lcol Berthiaume : Sénateur, j'ai l'impression que nous recrutons en ce moment des gens qui n'ont pas nécessairement terminé leur année scolaire ou leur programme scolaire et qui cherchent un emploi ou une carrière à l'extérieur de Windsor ou du comté de Chatham-Kent. Ce sont des gens qui sont bien établis dans la collectivité. Leurs familles sont ici. Leur décision de devenir réserviste peut parfois susciter des discussions, même animées, au sein de leurs familles sur le temps qu'il convient de consacrer à la Réserve, mais le fait est que nous pouvons plus facilement garder ces personnes que des étudiants du niveau secondaire.

Senator Cordy: Do you have such a thing as a leave of absence for reservists? I see people in their early 20s who have more free time than men and women with young children at home, who do not have the free evenings that they once had, and weekends become particularly valuable for families.

LCol. Berthiaume: Senator, within our military units we do. It is called “excused drill and training,” and we can do that for three months, six months or a year for our reservists, based on some priorities that they may have with their employment or their family. It is a very good point that if more is required, then this may be a case of saying, “Thank you very much. Let us know when you can come back, and we will start the process over again.” I am not personally convinced that they lose that training in the same time period as it took to train them.

Senator Cordy: Well, refresher courses would certainly be less time consuming than starting at the beginning. Colonel, you said that 6 per cent of your budget is for community events, so about \$60,000 a year. Do you use community events for recruitment? You spoke earlier about bands, and I agree wholeheartedly with you. The military marching bands and parades were a great way to show off the military. You do not spend a substantial amount of money, but do you use those events for recruitment?

LCol. Berthiaume: Very much so, senator. In fact, most recently, our Windsor garrison units supported D-Day commemorative activities this past Victoria Day weekend, where not only did we participate with bands and marching troops, but displays, re-enactors, support to re-enactors, and military vehicles that came into town to honour our D-Day veterans. We also have a committee composed of community leaders and representatives from the units that is working towards a similar activity next May in support of the end of the Second World War hostilities.

Another recent example is the official opening of our joint training facility and armoury here in the city of Windsor, where again our bands, our marching contingents from each of the units as well as police services, re-enactors and historical or vintage vehicles had an extensive parade from the old armouries to the new armouries and created a profile in the community in that respect. Every opportunity we have, we do try for that.

LCol. Trottier: Senator, if I just may add that in my unit, I found out that of the top 31 people, my officers and senior NCOs, 27 have former cadet experience. That is why I key most of my efforts to and do a lot of support of the cadet corps. Although we

Le sénateur Cordy : Les réservistes peuvent-ils prendre un congé autorisé? Je constate que des gens au début de la vingtaine ont plus de temps libre que des hommes et des femmes qui ont de jeunes enfants à la maison, et dont les soirées ne sont plus libres, et je sais aussi que les week-ends sont des périodes particulièrement importantes pour les familles.

Le lcol Berthiaume : Sénateur, ce genre de congé existe dans nos unités militaires. Nous appelons cela un congé d'exemption d'exercice et d'entraînement, et nos réservistes peuvent se voir accorder un congé de trois mois, de six mois ou d'un an s'ils ont d'autres priorités relatives à leur emploi ou leur famille. Je trouve très positif qu'on puisse leur dire, si jamais une personne a besoin d'un plus long congé, de pouvoir lui dire : « Merci beaucoup. Dites-nous quand vous pourrez revenir, et nous reprendrons les démarches ». Je ne suis pas convaincu que les compétences acquises pendant la période d'entraînement se perdent complètement au cours d'une période équivalente.

Le sénateur Cordy : De toute façon, des cours de recyclage prennent moins de temps que de refaire l'entraînement depuis le début. Colonel, vous avez dit que vous consacrez 6 p. 100 de votre budget aux manifestations communautaires — soit environ 60 000 \$ par an. Profitez-vous de ces manifestations communautaires pour faire du recrutement? Vous avez parlé tout à l'heure de fanfares, et je suis entièrement d'accord avec vous. Les fanfares et les défilés militaires offraient l'occasion rêvée de mettre en valeur nos forces armées. Il ne s'agit pas d'une dépense importante, mais je me demande simplement si vous profitez de ces occasions pour faire du recrutement?

Le lcol Berthiaume : Oui, sénateur, tout à fait. Dernièrement, les unités de la garnison de Windsor ont joué un rôle important dans les activités de commémoration du jour J pendant le week-end de la Fête de la Reine Victoria, puisque nous avons participé à des fanfares et des manoeuvres de parade, de même qu'à des expositions d'objets et des reconstitutions historiques, et nous avons aussi assuré du soutien pour l'utilisation de véhicules militaires qui sont venus en ville pour rendre hommage à nos vétérans du jour J. Nous avons également un comité composé de dirigeants communautaires et de représentants des unités qui essaient d'organiser des activités semblables en mai prochain, pour marquer l'anniversaire de la fin des hostilités de la Deuxième Guerre mondiale.

Un autre récent exemple est l'inauguration officielle de notre installation d'entraînement et de notre manège ici dans la ville de Windsor, car encore une fois, nous avons des fanfares et des contingents effectuant des manoeuvres de parade venant de chacune des unités, et nous avons organisé un grand défilé de véhicules anciens qui comprenait également des reconstitutions historiques, et ce entre l'ancien manège et le nouveau, nous permettant ainsi de relever un petit peu notre profil au sein de la collectivité. Chaque fois que nous en avons l'occasion, nous essayons de le faire.

Le lcol Trottier : Je voudrais ajouter, sénateur, que dans mon unité, j'ai su que sur les 31 membres de grade supérieur, soit les officiers et les sous-officiers supérieurs, 27 d'entre eux ont été cadets. Voilà pourquoi j'insiste beaucoup sur le corps des cadets et

do not get a lot of them, the people who come from the cadets tend to stay. They know what they are getting into. They have already been acclimatized to the unit because I send my soldiers out with them all the time, and we support them quite heavily. That is where we get our best recruits, and they know what they want and they stay for the rest of their lives; 27 out of 31 is a pretty significant percentage.

Senator Cordy: Cdr. Ross, if I read your biography correctly, you have always been a full-time reservist; is that correct?

Cdr. Ross: A little better than half of my time in the reserve has been on full-time service.

Senator Cordy: What is the advantage to being a full-time reservist as compared to a regular force member?

Cdr. Ross: I would say there is little, to be quite honest. Less pay would be one of the disadvantages, if I may so.

Senator Cordy: I assumed the pay would be less. I am just curious as to why —

Cdr. Ross: Certainly, with the pension coming next year, that is a help. Why would I do it?

Senator Cordy: We can generalize if you prefer, and say why would somebody do it?

Cdr. Ross: Well, no, I would rather tell you why I do it. I started doing this in the late 1980s, mid-1980s, and I have thoroughly enjoyed my time. I have been very lucky in that I qualified as a navigating officer just as the Kingston Class ships were coming online. It has been ten and a half years, and it still feels like I am on a summer job. I thoroughly enjoy getting up and going to work. At this point, I do not see any reason to change, to be quite honest. In the reserves, if you get command qualified, you drive a ship. In the regular force, you may not. There are some advantages from that aspect. Some people prefer to be a medium-sized fish in a small pond and some to be a medium-sized fish in a big pond. I chose the small pond.

Senator Cordy: Are there many full-time reservists?

Cdr. Ross: Twelve hundred in the naval reserve.

The Chairman: Just to continue the discussion on recruiting and retention, the story that the committee has heard has been replete with delays and blockages, usually with people pointing at Camp Borden and what goes on there. My question for the three of you is: Is there some form of intermediate step, a probationary position that would work in the reserves, whereby people who look like good prospects in every respect come on, with the full

que j'essaie de lui assurer un maximum depuis. Bien que nous n'en ayons pas beaucoup, ceux qui nous viennent du corps de cadets ont tendance à rester. Ils savent dans quoi ils s'embarquent. Ils ont déjà pu s'habituer aux activités de l'unité, étant donné qu'ils travaillent tout le temps avec mes soldats, et que nous les appuyons beaucoup. C'est là que nous obtenons nos meilleures recrues, et comme ces gens-là savent ce qu'ils veulent, ils restent toute leur vie; 27 sur 31 correspond tout de même à un pourcentage important.

Le sénateur Cordy : Commandant, si j'ai bien lu votre curriculum vitae, vous avez toujours été réserviste à plein temps. C'est bien ça?

Le cdt Ross : Disons que j'ai occupé un poste à plein temps pendant plus de la moitié du temps que j'ai passé dans la Réserve.

Le sénateur Cordy : Quels sont les avantages d'être réserviste à plein temps, par opposition à un membre de la force régulière?

Le cdt Ross : Je dirais qu'il y en a peu; pour être parfaitement sincère avec vous. L'un des désavantages serait une rémunération inférieure, si je peux vous permettre de vous le dire.

Le sénateur Cordy : J'ai supposé que votre rémunération serait inférieure. Je me demande tout simplement pourquoi...

Le cdt Ross : Évidemment, ce sera utile de pouvoir toucher une pension l'année prochaine. Vous me demandez donc pourquoi je fais ça?

Le sénateur Cordy : On peut en parler de façon générale, si vous préférez; disons pourquoi quelqu'un voudrait-il faire cela?

Le cdt Ross : En réalité, je préfère vous dire pourquoi moi, je fais cela. J'ai commencé vers la fin ou le milieu des années 80, et cela m'a toujours beaucoup plu. J'ai eu beaucoup de chance en ce sens que j'ai acquis les compétences requises pour devenir officier de navigation au moment même où les navires de la classe Kingston entraient en service. Cela fait déjà 10 ans et demi, et j'ai toujours l'impression d'avoir un emploi d'été. J'ai envie de me lever le matin pour aller travailler. Donc, pour vous dire la vérité, je ne vois pas de raison de changer pour le moment. Dans la Réserve, si vous acquérez les qualités requises pour être commandant, vous pilotez un navire. Dans la force régulière, pas nécessairement. Donc, sur ce plan-là, il y a certains avantages. Certaines personnes préfèrent être un poisson moyen dans une petite mare, alors que d'autres préfèrent être un poisson moyen dans une grande mare. Pour ma part, je préfère la petite mare.

Le sénateur Cordy : Y a-t-il beaucoup de réservistes à plein temps?

Le cdt Ross : Il y en a 1 200 dans la Réserve navale.

Le président : Pour poursuivre la discussion sur le recrutement et la conservation du personnel, le comité s'est fait dire qu'il y a constamment des retards et des obstacles, et les gens en général critiquent la base des Forces canadiennes Borden et ce qui se passe là-bas. La question que je vous pose à vous trois est celle-ci : Pourrait-on créer une échelon intermédiaire, c'est-à-dire un poste de stagiaire pour la Réserve, afin de pouvoir faire entrer des gens

understanding that things have to be signed off on, and it will take a while to do that on a permanent basis, but they are part of the team now and are engaged?

I have heard too many stories of likely prospects coming in, signing up, or at least sniffing around enough to be really interested, and then finding themselves getting discouraged and ending up seeking employment elsewhere, where they could get a pay cheque in a matter of a couple of weeks.

LCol. Trottier: Sir, as I stated previously, there is a provisional enrolment. We are in the midst of a one-year trial on this provisional enrolment, whereby probably within six weeks the soldiers are hitting the floor. This just started in September. Anyone who had contacted the Canadian Forces recruiting centre prior to that was under the old system, but now they are starting to get these people in under the provisional enrolment, and that is —

The Chairman: Did you just say that now, sir? I am sorry then. I apologize. I missed it. If you covered this, I will check the transcripts. Please excuse me.

Cdr. Ross: Can I just interject? That is an army reserve trial. We are not benefiting from that yet in the naval reserve. I know it is being discussed, and it would certainly go a long way in assisting us. If they have people hitting the floor in six weeks, I am envious. I think that is tremendous.

Senator Banks: Is there a danger, and has it been taken care of by the prospective, putative recruit signing off on something, of a liability problem with these probationary recruits? If something happens during the first six weeks of training and they have not been vetted — and boom — who gets the bill?

LCol. Berthiaume: That is a very good question, senator. The way that we address it is they are aware coming in that it is a probationary or conditional enrolment, and we are very limited in what we can and cannot do training-wise and experience-wise with these provisional recruits. Short of arriving at the doorstep, coming in the door and being given periods of instruction, we minimize the dangers to them.

We cannot take them into the field. I will not deploy them. I will not employ them in field tasks nor, obviously, issue a weapon and live ammunition. That is the extreme edge of that scenario and we do have concerns about liability. We try to cover it as they come through the door, and it is an agreement between the employer and the provisional employee. At the end of the day, will that prevent us from having to go to court? That is a good question.

qui ont l'air d'avoir de bonnes capacités, la condition étant que tous finissent par être approuvés par les autorités militaires, mais comme cela peut prendre un certain temps avant qu'ils obtiennent un poste permanent, ce serait un moyen de les intégrer dans l'équipe et de leur permettre de commencer tout de suite?

J'ai entendu parler de trop de bons candidats qui sont venus s'enrôler ou au moins ont fait savoir qu'ils étaient intéressés, pour ensuite se décourager et finir par décrocher un emploi ailleurs, où ils seraient en mesure de toucher leurs chèques de paie rapidement.

Le lcol Trottier : Comme je vous l'expliquais tout à l'heure, nous avons ce que nous appelons des enrôlements provisoires. Nous mettons à l'épreuve ce système dans le cadre d'un projet pilote d'un an, et grâce à ce type d'enrôlement provisoire, au bout de six semaines, les soldats commencent leur service. Ce projet a commencé en septembre seulement. Quiconque aurait contacté le centre de recrutement des Forces canadiennes avant cela était forcément visé par l'ancien système, mais on commence maintenant à faire entrer les gens à l'aide de ce système d'enrôlement provisoires, et...

Le président : Vous venez de nous expliquer cela? Mes excuses. Je suis désolé d'avoir manqué votre explication. Puisque vous en avez déjà parlé, je vais me contenter de lire le compte rendu. Je vous présente mes excuses.

Le cdt Ross : Pourrais-je faire une observation? Ce projet pilote concerne la Réserve de l'armée de terre. Dans la Réserve navale, nous n'en bénéficions pas pour l'instant. Je sais qu'il est question qu'on participe au même projet, et il est clair que ce genre de mesure nous aiderait énormément. Je dois dire que s'il est vrai que les nouvelles recrues commencent au bout de six semaines, je les envie beaucoup. Je trouve ça formidable.

Le sénateur Banks : Pourrait-il y avoir un problème de responsabilité à l'égard de ces recrues stagiaires, et a-t-on cherché à prévenir ce problème potentiel en faisant signer des documents aux candidats, au cas où certains d'entre eux soient du genre putatif? Si quelque chose se produit pendant les six premières semaines d'entraînement et qu'aucune vérification n'a encore été faite, qui doit payer?

Le lcol Berthiaume : C'est une très bonne question, sénateur. Pour prévenir ces difficultés, nous leur indiquons dès leur arrivée qu'il s'agit d'un enrôlement conditionnel ou provisoire, et que nous sommes très limités dans ce qu'on peut leur donner en matière d'entraînement, de formation et d'acquisition d'expérience. Sans nécessairement faire commencer leur instruction dès leur arrivée, nous cherchons à minimiser les dangers pour eux.

Par exemple, on ne peut pas les emmener sur le terrain. Je refuse de leur donner des affectations. Je ne peux pas leur assigner des tâches sur le terrain ni leur donner des armes et des munitions chargées. Ça c'est le scénario le plus extrême, et nous avons effectivement certaines préoccupations en ce qui concerne la responsabilité. Nous essayons de nous protéger dès qu'ils passent la porte, en leur faisant signer quelque chose qui représente un accord entre l'employeur et l'employé stagiaire. Mais en fin de compte, ce document nous protégera-t-il contre la possibilité d'aller en justice? Ça, c'est une bonne question.

Senator Banks: Do you pay them as though they were working at McDonalds, or a little more?

LCol. Berthiaume: The average pay for a new recruit is in the neighbourhood of \$100 per day. It goes up in small increments, based on their qualifications and confirmation, so for a recruit coming in for a half evening or a half day on a Tuesday evening, a Thursday evening or a Wednesday evening, it is \$50 to \$55 before taxes.

Senator Banks: Same thing in the navy?

Cdr. Ross: Same thing.

Senator Atkins: Would you be in favour of re-establishing the COTC?

LCol. Berthiaume: I must admit that I am a direct entry officer in the regular force, so I did my university degree and then joined. Other than the Royal Military College experience, which I am aware of through four years of staff duty there, I cannot personally comment on the COTC and the advantages or disadvantages of that.

Senator Atkins: You do not want to comment on it?

Cdr. Ross: I do not know anything about the program.

Senator Atkins: About the COTC?

Cdr. Ross: I was UNTD.

Senator Atkins: It is the same thing.

The Chairman: Then rephrase the question.

Senator Atkins: Colonel?

LCol. Trottier: Sir, I think it was a very good program. My brother-in-law went through that. He went to the University of Windsor. He did not attend RMC, but they paid for his schooling. He had to give them five years of service. He is now a vice-president of an oil company in Calgary. He did not stay in after his five years. He got out and got his law degree, but it is an excellent program and I think it should be expanded.

Senator Atkins: Would you ever encourage any of your recruits to go to RMC?

LCol. Trottier: Yes, senator, we encourage them to continue with their education. Reservists can attend RMC, but right now it is on a post-graduate basis. I do not think that is an option that is available to them at this time. Is it?

Cdr. Ross: I do not have anybody from *York*, but when I was in Halifax, I had a colleague whose son was attending RMC. He was getting paid in the summers as a reservist, and he did training with his friends from RMC, but when he finished, he did not have to give them any time. What he paid for his education was less than you would pay at Dalhousie, for instance, but he was not paid to attend the university itself.

Le sénateur Banks : Vous leur offrez un salaire comme celui qu'on toucherait chez McDonalds, par exemple, ou un peu plus?

Le lcol Berthiaume : Le salaire moyen d'une nouvelle recrue est de l'ordre de 100 \$ par jour. Il progresse par échelon, selon les qualifications de l'intéressé et selon qu'ils sont confirmés ou non, de sorte qu'une recrue qui fait une demi-soirée ou une demi-journée un mardi, jeudi ou mercredi soir touchera entre 50 \$ et 55 \$ avant impôt.

Le sénateur Banks : C'est pareil dans la marine?

Le cdt Ross : C'est pareil.

Le sénateur Atkins : Seriez-vous en faveur du rétablissement du CTCU?

Le lcol Berthiaume : J'avoue que je suis entré directement dans la force régulière comme officier, c'est-à-dire que je suis entré tout de suite après avoir obtenu mon diplôme universitaire. À part mon expérience au Collège militaire royal, puisque j'y ai été officier d'état major de service pendant quatre ans, je ne peux pas vraiment me prononcer sur le CTCU et les avantages ou les inconvénients de ce cours.

Le sénateur Atkins : Vous ne voulez pas vous prononcer là-dessus?

Le cdt Ross : Je ne suis pas du tout au courant de ce programme.

Le sénateur Atkins : Vous n'êtes pas au courant du CTCU?

Le cdt Ross : J'étais rattaché à la DUIN.

Le sénateur Atkins : C'est pareil.

Le président : Dans ce cas, reformulez votre question.

Le sénateur Atkins : Colonel?

Le lcol Trottier : À mon avis, c'était un très bon programme. Mon beau-frère l'a suivi. Il a étudié à l'Université de Windsor. Il n'a pas fréquenté le CMR, mais on lui a payé ses études. Il a dû ensuite leur donner cinq ans de services. Il est maintenant vice-président d'une société pétrolière à Calgary. Il n'est pas resté après ses cinq ans. Il a quitté les forces armées pour faire son droit, mais j'estime que c'est un excellent programme et qu'il conviendrait de l'élargir.

Le sénateur Atkins : Est-ce que vous inciteriez vos recrues à étudier au CMR?

Le lcol Trottier : Oui, sénateur, nous les encourageons à poursuivre leurs études. Les réservistes peuvent étudier au CMR, mais uniquement dans le cadre de programmes de deuxième et de troisième cycles. Sinon, je ne pense pas qu'ils puissent le faire pour le moment, n'est-ce pas?

Le cdt Ross : Personne de *York* n'y étudie actuellement, mais lorsque j'étais à Halifax, le fils d'un collègue étudiait au CMR. Il était payé l'été comme réserviste, et il faisait son entraînement avec ses amis du CMR, mais après avoir fini, il n'était pas obligé de travailler pour eux. Ses études lui ont coûté moins cher que ce qu'on paierait normalement à l'Université Dalhousie, par exemple, mais on ne lui a pas payé ses études universitaires proprement dites.

LCol. Berthiaume: Senator, my degree program was at a civilian university, the University of Windsor, but I did spend four years as a member of the staff, so I spent a longer time at Royal Military College than I did at the University of Windsor. I would encourage not only a reservist, but any Canadian youth, if they have an opportunity to go to the Royal Military College, to do that. Its four-pillar degree program is outstanding; it is exceptional. It is difficult, but the product at the end is phenomenal, as I know from personal experience.

Senator Atkins: Cdr. Ross, on one of our tours we went to the training centre in Quebec City. Do you send any recruits to that centre?

Cdr. Ross: We do, sir. They do various trades training at Fleet School Quebec, and we send people there in summer and through the winter. That is one of the schools, and obviously we have Fleet School Esquimalt and an operations school in Halifax.

Senator Atkins: They have a very impressive operation there.

Cdr. Ross: It is a centre of excellence, sir.

Senator Atkins: Yes. Colonel, you talked about taking your regiment down to an American base and training them on Hummers. Is there any other American equipment that you use when you are down there?

LCol. Trottier: We use all their weapons systems, which are basically the same systems that we use, the C7s, the C9s — machine guns. They have the same types of weapons, so we use their weapons and ammunition. We use their vehicles. We use all their maintenance equipment. They are quite amenable to us using it as long as we get qualified. We will normally qualify up at Fort Custer, which is two hours away, during the year prior to the big deployment, so that when we go down, we do not have to spend our valuable training time there training them up on the vehicles.

Senator Atkins: So when you go down there, you just take your cadets. You do not have to take any other equipment.

LCol. Trottier: We just take our soldiers down. We went down to Fort Hood, Texas, last year. We took 72 from my regiment and we got the Hummers and all the equipment down there. We flew down to the base, where we had an advance party. They had all our vehicles. They signed them over to us, making sure everybody had their proper driver's licence and qualifications on the vehicles, and they were quite amenable to doing that.

Senator Atkins: It sounds like a good deal.

Le lcol Berthiaume : Sénateur, j'ai fait mes études universitaires dans une université civile — l'Université de Windsor, mais j'y ai travaillé pendant quatre ans à titre d'officier d'état major, si bien que j'ai passé plus de temps au Collège militaire royal qu'à l'Université de Windsor. J'encouragerais non seulement les réservistes, mais tous les jeunes — d'étudier au Collège militaire royal, s'ils ont la possibilité de le faire. Son programme des quatre piliers menant à un grade est excellent; c'est un programme exceptionnel. Mon expérience personnelle me fait dire que c'est un programme difficile mais qui donne un résultat tout à fait phénoménal.

Le sénateur Atkins : Commandant Ross, dans le cadre d'un de nos voyages, nous avons visité le centre de formation de Québec. Envoyez-vous des recrues dans ce centre?

Le cdt Ross : Oui. L'École navale de Québec offre différents types de formation dans les métiers, et nous y envoyons des gens en été et en hiver. Ça c'est l'une des écoles qui existent, mais nous avons évidemment l'École navale d'Esquimalt et l'École d'opérations navales à Halifax.

Le sénateur Atkins : C'est très impressionnant ce qu'ils font là-bas.

Le cdt Ross : Oui, c'est un centre d'excellence.

Le sénateur Atkins : Oui. Colonel, vous disiez tout à l'heure que vous emmenez votre régiment dans une base américaine pour leur permettre de s'entraîner avec des Hummer. Y a-t-il d'autres types de matériel américain que vous employez quand vous y êtes?

Le lcol Trottier : Nous nous servons de tous leurs systèmes d'armes, qui sont essentiellement les mêmes que les nôtres, les C7, les C9 — les mitrailleuses, quoi. Ils ont le même type d'armes que nous, alors nous nous servons de leurs armes et de leurs munitions. Nous nous servons aussi de leurs véhicules et de tout leur matériel d'entretien. Ils sont tout à fait disposés à nous permettre de nous en servir, à condition de nous qualifier. Nous nous qualifions normalement à Fort Custer, qui se trouve à deux heures d'ici, au cours de l'année qui précède à un déploiement majeur, de sorte que quand nous sommes sur place, nous n'avons pas besoin de consacrer notre temps si précieux à une formation sur la façon d'utiliser leurs véhicules.

Le sénateur Atkins : Quand vous y allez, vous emmenez uniquement vos cadets. Vous n'emportez pas d'autres types d'équipement.

Le lcol Trottier : Oui, uniquement nos soldats. Nous sommes allés à Fort Hood, au Texas, l'an dernier. Nous avons emmené 72 soldats de mon régiment, et là-bas nous avons pu nous servir des Hummer et de tout leur matériel. Nous sommes allés en avion jusqu'à la base, où nous avions un détachement précurseur sur place. Ils avaient tous nos véhicules. Il nous ont fait signer un papier, en s'assurant que chacun avait un permis de conduire en bonne et due forme et les qualifications requises pour se servir des véhicules, et ils étaient tout à fait d'accord pour le faire.

Le sénateur Atkins : C'est un arrangement intéressant, me semble-t-il.

LCol. Trottier: It was. It is called a “foreign military sale,” and they charge us a dollar a day for each vehicle. It was a nominal fee. They did not charge us for the weapons. We had to pay for the ammo, and we also had to pay for the rations, because at the time they would not allow Canadian rations in because of the mad cow disease.

Senator Atkins: If you had to go to Borden, would you get the same —

LCol. Trottier: We would not have the same scale of equipment that they have down there. They just have so much. They are willing to let us use anything we want. They will give us tanks down there if we want, but then we are starting to utilize their personnel, and we get into having to pay for their soldiers. That is not quite as easy to do.

Senator Atkins: Do you find that ex-military dependants make choice recruits?

LCol. Trottier: Yes, sir. A lot of people from the regular force are coming to the reserve units now. In fact, my recruiter just came to tell me before I came down here that a private, a trooper from one of the armoured regiments, just got his offer today. They are giving him three years’ time and rank, and they are enrolling him as a private, because in the regular force you have to have four years before you can become a corporal. In the reserves it is only two, so as soon as he hits the door, he will be a corporal.

We do get a lot of regular force. I think they could do a better job, when people leave the regular force, of informing them of the opportunities in the area where they are going. That would benefit the reserves. A lot of regular force people leave without ever hearing about the reserves, especially about the reserve units in the area to which they are relocating.

Senator Atkins: For a recruit who joins the regular forces, the time frame for the basic and advanced basic would be approximately six months? What would it be in the reserves?

LCol. Berthiaume: Senator, if we enrolled a new recruit this fall, they would be fully qualified by the middle of next summer. That is Tuesday evening work, one weekend, possibly two weekends, per month. It may include the March break period if we have some catch-up to do, and then in June, at the end of school or the course they are writing, that will complete their basic soldier qualification skills. Then the remainder of the summer may get them another qualification if they are available to spend the entire time in a place like Meaford, Petawawa, Borden or Gagetown.

Senator Atkins: Then if they were seconded, they would fit into a regular force at equivalent level?

LCol. Berthiaume: At that level, senator, they should. We send our soldiers off to join their regular force counterparts in preparation for deployment at the start of that deployment training. I am convinced that the quality of training that they have when they join their regular force counterparts is quite high, and even if they are lacking in some training, they will quickly

Le lcol Trottier : Tout à fait. C’est ce qu’on appelle une « vente de matériel militaire à l’étranger », et ils nous font donc payer 1 \$ par jour pour chaque véhicule. Ce sont des frais symboliques. Ils ne nous ont pas fait payer les armes. Nous avons dû payer les munitions, de même que les rations, car à l’époque, ils ne nous permettaient pas d’utiliser des rations canadiennes, en raison de la maladie de la vache folle.

Le sénateur Atkins : Si vous deviez aller à la BFC Borden, auriez-vous...

Le lcol Trottier : Nous n’aurions pas accès à autant de matériel qu’ils ont là-bas. Ils en ont tellement. Et ils sont prêts à nous laisser utiliser ce qu’on veut. Ils sont disposés à nous donner des chars d’assaut si on les veut, mais à ce moment-là, nous devons avoir recours à leur personnel, et donc payer leurs soldats. Ce n’est pas si facile à faire.

Le sénateur Atkins : D’après vous, les personnes venant d’une famille militaire font-elles de bonnes recrues?

Le lcol Trottier : Oui. Beaucoup de membres de la force régulière entrent maintenant dans les unités de réserve. En fait, mon recruteur m’a dit avant que je vienne aujourd’hui qu’un simple soldat, un parachutiste d’un des régiments blindés vient de recevoir son offre aujourd’hui même. On lui donne un contrat de trois ans et le rang de simple soldat, parce que dans la force régulière, il faut avoir quatre ans de service avant de pouvoir devenir caporal. Dans la réserve, c’est seulement deux ans, si bien que dès qu’il entrera, il sera caporal.

Il y en a beaucoup qui nous viennent de la force régulière. Je pense qu’ils pourraient mieux faire leur travail dans la force régulière pour ce qui est d’informer leurs membres des possibilités qui existent lorsqu’il la quitte. Ce serait bénéfique pour la Réserve. Beaucoup de membres de la force régulière s’en vont sans jamais entendre parler de la Réserve et surtout des unités de réserve qui existent dans la région où ils s’établissent.

Le sénateur Atkins : L’entraînement de base et avancé d’une recrue qui entre dans la force régulière serait d’une durée d’environ six mois? Et ce serait quoi dans la Réserve?

Le lcol Berthiaume : Sénateur, une nouvelle recrue qui s’enrôle cet automne aura toutes les compétences requises d’ici le milieu de l’été prochain, et ce en faisant son entraînement le mardi soir, et peut-être un ou deux week-ends par mois. La période du congé de mars peut aussi être incluse si nous avons du rattrapage à faire, et ensuite en juin, ou à la fin des cours qu’ils suivent, ils auront leurs qualifications de base du soldat. Ensuite, s’ils peuvent passer ce qui reste de l’été à Meaford, Petawawa, Borden ou Gagetown, ils pourront peut-être acquérir d’autres qualifications.

Le sénateur Atkins : Ensuite, s’ils étaient détachés, ils entreraient dans la force régulière au niveau équivalent?

Le lcol Berthiaume : Normalement, oui, sénateur. Nos soldats rejoignent leurs homologues de la force régulière au début de la période d’entraînement en prévision du déploiement. Je suis convaincu que la qualité de l’entraînement dont ils bénéficient au moment où ils sont intégrés avec leurs homologues de la force régulière est très élevée, même s’il leur manque certains types

catch up. I have a personal concern not only with the troops that I send, but the fact that they will be joining my son on an Afghanistan tour this coming year.

Senator Atkins: That reflects on your program.

LCol. Berthiaume: It does very much so, senator — the success of our meeting or exceeding the training level and the challenges that we set for ourselves.

LCol. Trottier: Senator, if I could just add, when a reservist goes on deployment, the deployment overseas is six months, but it is like a 13-month contract that they go on because they do six-month pre-deployment training that the regular force is also undergoing. There is a small delta that they have to make up that the regular forces do not, but by the end of the training when they do deploy, they have taken exactly the same training. In fact, the reservists do it twice, because they normally double book now for all the positions and then pick the best people. They do the training up in Meaford, and then they will go to Petawawa, in our case, and do pre-deployment training with the regular force there.

Senator Meighen: I will not keep you much longer, gentlemen; I just have a couple of questions. Somebody talked about the slowness of the paperwork, in some instances, when you are recruiting reserves. Is there the same slowness in the paperwork for a regular joining the reserves?

Cdr. Ross mentioned the pension issue. That was a big problem for a long time in the reserves, and I remember when we were out in Victoria a couple of years ago we heard a lot about that, but from what you said, it seems to have been settled. It is all very well to encourage regulars, when they decide to get out, to join the reserves, but if it takes far too long to go through the administrative work, they will get discouraged, will they not?

Cdr. Ross: Certainly in my experience that is not a problem. We have had people walk out of the regular force on Sunday and walk into the reserves on the Monday. That can be a fairly seamless transition. Ironically, the difficulty is with reservists wanting to join the regular force. That goes back through the recruiting centre process, and I do not personally understand why. We are getting somebody who is security cleared, who is trained. We have had what we call a bridge watch keeper, somebody qualified to stay on a watch on the bridge, and we have had people who are command qualified going to the regular force, and the files took six to nine months. That is really, I think, the bizarre aspect of that transition.

d'entraînement, ils vont vite se rattraper. Je m'intéresse personnellement au sort des troupes que j'envoie là-bas, surtout qu'elles iront en Afghanistan avec mon fils l'année prochaine.

Le sénateur Atkins : Cela a des incidences sur la réputation de votre programme.

Le lcol Berthiaume : Tout à fait, sénateur — c'est-à-dire par rapport à notre capacité d'atteindre ou de dépasser le niveau requis en matière d'entraînement et aux objectifs que nous nous fixons.

Le lcol Trottier : Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, sénateur, lorsqu'un réserviste part pour une affectation à l'étranger, cette dernière dure six mois, mais c'est un peu comme un contrat de 13 mois, parce qu'ils sont obligés de recevoir l'instruction préalable au déploiement qui dure six mois, tout comme les membres de la force régulière. Il y a un petit écart qu'ils doivent combler par rapport aux membres de la force régulière, mais à la fin de la période d'instruction qui précède le déploiement, ils ont reçu exactement la même formation que les autres. En fait, les réservistes le font deux fois, parce qu'en temps normal, ils affectent systématiquement deux personnes au même poste, pour pouvoir ensuite choisir les meilleurs. Ils font leur entraînement à Meaford, et dans notre cas, ils vont ensuite à Petawawa pour faire l'instruction préalable au déploiement avec des membres de la force régulière.

Le sénateur Meighen : Je ne vais pas vous garder bien longtemps, messieurs; j'ai encore une ou deux questions à vous poser. Quelqu'un a parlé tout à l'heure des retards accusés relativement au travail administratif qui doit être accompli quand vous recrutez des réservistes. Y a-t-il les mêmes retards lorsqu'un membre de la force régulière entre dans la réserve?

Le commandant Ross a parlé de la question des pensions de retraite. Cela posait de gros problèmes pendant bien longtemps dans la Réserve, et je me souviens que lorsque nous étions à Victoria il y a quelques années, on nous en avait beaucoup parlé; cependant, d'après ce que vous semblez nous dire maintenant, le problème est réglé. C'est bien beau de vouloir encourager les membres de la force régulière qui la quitte à entrer dans la Réserve, mais s'il y a beaucoup trop de retard pour faire faire le travail administratif, ils vont se décourager, n'est-ce pas?

Le cdt Ross : Si je me fonde sur mon expérience personnelle, cela ne pose pas problème. Il est arrivé que des gens quittent la force régulière un dimanche et entre dans la Réserve lundi. La transition semble se faire sans heurts. C'est ironique, mais le problème se pose lorsque des réservistes veulent entre dans la force régulière. C'est à cause de la procédure suivie au centre de recrutement, mais personnellement, je ne comprends pas très bien pourquoi. Ces gens-là sont déjà entraînés et ont une habilitation de sécurité. Il est arrivé qu'une personne de quart à la passerelle — quelqu'un qui est qualifié pour faire le quart à la passerelle — et des gens qui se sont qualifiés comme commandant sont entrés dans la force régulière, et qu'il a fallu entre six et neuf mois pour traiter leurs dossiers. Cet aspect-là de la transition me semble très curieux.

LCol. Trottier: Sir, if I can just add, if the regular force member knows he wants to go to a reserve unit when he is gets out, it is cut and dried. There is very little time involved.

Senator Meighen: Well, Cdr. Ross has put his finger on the problem that still exists, though going the other way, it would seem.

Windsor obviously is an area that has always been in the forefront, but you seem to be in the forefront in terms of armouries and innovative ways to get a new armoury. I gather you have cooperated with the police department on a new armoury that is a police training centre during the day and an armoury for you in the evening.

This is obviously quite new and innovative. What brought it about? What drove it? Are the old-style armouries no longer suitable, or are they in the wrong location or what?

LCol. Berthiaume: Senator, having been involved in the project right from the start and inheriting that shortly after my arrival here, I would first answer it by saying we were in the right place at the right time with the right needs. We had outgrown our 1901 facility. Technology had outgrown it. The facility was built for musket drill and basic administration, and in fact the only thing that had grown beside it was the parade square, which also doubled as the horses' compound and so on. That is just the history of that old building.

We found ourselves looking for a new facility, not necessarily as large or as grand, but to meet the training needs. We had one classroom for three units in that building but a very large drill hall or drill deck. We had thick walls that just did not lend themselves to computer wiring and so on.

At the same time, Windsor Police Service was looking for a new, central training facility. They had a range in the east end of town that had been condemned. They had purchased and were continuing to purchase training facilities at St. Clair College, as well as any overflow training facilities in conference centres, the Holiday Inn Select, Cleary Auditorium and other locations. They were looking to consolidate. By chance, these needs were commented upon at a social function, and I cannot even confirm if it was over a scotch or not, but from that came a review of the synergies, and no matter which way we looked at it, it was a win-win situation, and the end products remains a win-win situation.

Since opening in June and its official opening in the middle of October, the facility is almost in full use, day and evening, from about 7:30 in the morning until 10 or 11 at night. Of course, we use it on weekends, as do other users. As a city and shared facility,

Le lcol Trottier : Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, lorsqu'un membre qui quitte la force régulière sait qu'il veut entrer dans une unité de réserve, c'est bien simple. Cela prend très peu de temps.

Le sénateur Meighen : Oui, mais le commandant Ross a mis le doigt sur le problème qui continue d'exister lorsque le mouvement est dans l'autre sens.

Il est clair qu'à Windsor, vous avez été en quelque sorte des chefs de file, et vous semblez certainement l'être en ce qui concerne vos manèges et les moyens novateurs que vous avez trouvés pour obtenir un nouveau manège. Je crois savoir que la police et vous avez collaboré pour obtenir de nouvelles installations qui font office de centre de formation policière le jour, et de manège le soir, pour que vous puissiez en profiter.

C'est quelque chose de nouveau et de novateur. Qui a été à l'origine de ce projet? Et qu'est-ce qui vous a motivé à faire cela? Les manèges de l'ancien style ne conviennent-ils plus, ou se trouvent-ils dans un lieu peu approprié? Qu'est-ce qui vous a motivé à faire cela?

Le lcol Berthiaume : Sénateur, ayant participé au projet dès le départ, puisque j'en ai hérité peu de temps après mon arrivée ici, je vous dirai tout d'abord que nous étions au bon endroit au bon moment et que nous avions les bons besoins. Le manège de 1901 était devenu trop petit. Il n'était pas possible de se servir des nouvelles technologies dans cette installation. Elle avait été construite pour des exercices avec des fusils et pour l'administration de base, et en fait, la seule chose qui y avait été ajoutée était le terrain de parade, qui faisait également office d'enclos pour les chevaux. Voilà donc un peu l'historique de ce bâtiment.

Nous avons donc commencé à chercher de nouveaux locaux, pas nécessairement aussi grand ou grandiose, mais des locaux qui répondraient à nos besoins en matière d'instruction et d'entraînement. Nous avons une salle de classe pour les trois unités dans ce bâtiment et une très grande salle d'exercice. Les parois étaient très épaisses de sorte qu'il était impossible de mettre le câblage électrique qu'il faut pour pouvoir brancher des ordinateurs, et cetera.

En même temps, le Service de police de Windsor cherchait de nouveaux locaux de formation qui seraient situés au centre. Ils avaient un pas de tir dans l'est de la ville qui n'était plus utilisable. Ils avaient payé pour utiliser les locaux de formation du Collège St. Clair, de même que d'installations excédentaires dans les centres de conférence, au Holiday Inn Select, l'Auditorium Cleary, et ailleurs. Mais ils voulaient regrouper tout cela. Il se trouve qu'il y a eu une discussions au sujet de ce besoin lors d'une réception sociale, et je ne peux même pas vous dire si c'était avec un verre de scotch à la main ou non, mais à partir de là, la décision a été prise d'examiner la possibilité de synergie, et on a réalisé que tout le monde y trouvait son compte, et cela continue encore d'être le cas.

Depuis l'ouverture en juin et son inauguration officielle à la mi-octobre, ces installations sont utilisées à plein temps, jour et soir, entre 7 h 30 du matin et 10 ou 11 heures du soir. Bien sûr, nous nous en servons le week-end, comme d'autres, d'ailleurs. Comme

any surplus capacity is also being looked at by other agencies — community support agencies, other levels of government and other needs, including needs of academic communities in the surrounding location. There is an opportunity not only for synergies, but to share the cost of O & M.

This has been an outstanding partnership. We each go our own way, but we all have items that we can share. I cannot say enough about it, but I will get off my soap box at this point.

Senator Meighen: I hope it is well known around the country, because I am sure the age of most armouries is a problem.

LCol. Berthiaume: Senator, this appears to be the way to go, and we have been visited by a number of people, both municipal elected officials and representatives, as well as our area engineers across the country, looking at these types of partnerships. Is it the answer in all communities? It probably is not, or it may be on different scales in different communities, but it works exceptionally well here, and we are looking forward to a long existence in it.

Senator Forrestall: Senator Atkins had asked a question or two on one side of the coin, about transferring — and got some response — from the regular force to the reserves. I wish you well in your recruitment in that area, but can I ask about the difficulties that we have heard about, literally from coast to coast, of reservists who are finding it extraordinary difficult to transfer into the regular force? Do any of you have any comment?

Cdr. Ross: Just to add what we were saying, timely transition into the regular force is a problem for reserve members. I see them as skilled applicants. We have incentives for skilled applicants in recruiting, and here are people that I would certainly consider skilled applicants. They have a security clearance. They have had a medical. They have training. They bring with them skills that they have learned in the military, we want to retain them, and I believe it should be a smoother process than it is now. Obviously it affects me, because it means that my member is going somewhere else, but it is for the betterment of the navy and the CF overall. It is a problem and something that I think should be addressed.

Senator Forrestall: Where is the roadblock?

Cdr. Ross: Maybe my colleagues have better intelligence than I have, but I do not know, because the main roadblock in recruiting off the street, a civilian, is the medical and security clearance. Those are the most time-consuming administrative parts of the process. The applicant from the reserves has those qualifications

il s'agit d'installations appartenant à la ville qui sont partagés, il est question de permettre à d'autres organismes — des organismes de soutien communautaire, d'autres paliers de gouvernement, les milieux scolaire et universitaire — d'utiliser toute éventuelle capacité excédentaire. Cela nous permet donc non seulement de travailler en synergie, mais de partager les frais de fonctionnement et d'entretien.

Ce partenariat s'est révélé tout à fait exceptionnel. Chacun fait ce qu'il a à faire, mais il y a certains éléments que nous pouvons tous partager. Je n'ai jamais fini d'en parler, mais je pense que ça suffit comme publicité.

Le sénateur Meighen : J'espère que cette initiative est bien connue dans d'autres régions du pays, parce que je suis sûr que l'âge de la plupart des manèges pose problème.

Le lcol Berthiaume : Sénateur, cette solution semble idéale, et nous avons d'ailleurs reçu la visite de beaucoup de gens, des élus municipaux et autres, de même que de nos ingénieurs divisionnaires, qui envisagent tous d'établir ce type de partenariat. Est-ce la bonne solution pour toutes les collectivités? Probablement que non, encore qu'on peut l'appliquer à des échelles différentes selon les besoins de la localité, mais je dois vous dire que cela donne d'excellents résultats ici, et nous espérons pouvoir en bénéficier pendant très longtemps.

Le sénateur Forrestall : Le sénateur Atkins vous a posé une question ou deux sur l'autre mouvement — et il a obtenu des réponses partielles — c'est-à-dire le passage de la force régulière à la réserve. Je vous souhaite beaucoup de chance dans vos efforts de recrutement, mais j'aimerais demander votre avis sur les difficultés dont on nous a parlé d'un bout à l'autre du pays, concernant les réservistes qui trouvent extrêmement difficile d'être mutés vers la force régulière? Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

Le cdt Ross : Dans le même ordre d'idées que tout à l'heure, les membres de la Réserve ont du mal à faire la transition vers la force régulière en temps opportun. À mon avis, ce sont des candidats qualifiés. Nous offrons certaines incitations aux candidats qualifiés dans le cadre de nos programmes de recrutement, et il s'agit là de gens que je considère sans aucun doute comme des candidats qualifiés. Ils ont une habilitation de sécurité. Ils ont passé un examen médical. Ils ont fait leur entraînement. Ils apportent des compétences qu'ils ont acquises dans les forces armées, et nous voulons les garder; par conséquent, le processus devrait mieux se dérouler que ce n'est le cas actuellement. Cela me touche, évidemment, parce que cela veut dire que mon soldat va ailleurs, mais ce sont les Forces canadiennes et la marine qui en profitent dans l'ensemble. Donc, cela pose effectivement problème, et je pense qu'il faut absolument y trouver une solution.

Le sénateur Forrestall : Et où se trouvent les obstacles?

Le cdt Ross : Mes collègues sont peut-être mieux renseignés que moi, mais je ne le sais vraiment pas, car le principal obstacle lorsqu'on veut recruter un civil et l'examen médical et l'habilitation de sécurité. Voilà les aspects du processus administratif qui prennent le plus de temps. Mais un candidat

already and those ticks in the boxes. Whether it is undermanned recruiting centres, lack of resources such as that, I am not sure. I would be speculating.

LCol. Trottier: Senator, if I may, it takes a long time for the reservist going to the regular force. Every year we have two, three or four who go to the regular force. They get in, but it takes a long time. They have to wait for their offer. I currently have five people in my regiment who are in for component transfers to the regular force. It is not as simple as taking a recruit into the regular force, where you are starting out with basic training.

These people already have qualifications. The staffing has to be done on them. What will they be offered? They get an offer from the regular force on their rank level. Usually, they drop down at least one rank, sometimes two, depending on their qualifications. The largest number of component transfers to the regular force that we have to do is at the master corporal level, and they go in as corporals most of the time. It does take a long time, but they are in the reserves while they are waiting for this process to take place. Most of them have civilian jobs or are going to school. It is really not that big a problem, although they want to get in. They are still in the forces.

Senator Forrestall: Col. Berthiaume, do you have the same problems?

LCol. Berthiaume: Senator, the same, and I would like to echo Cdr. Ross's point, that on the one hand we are losing trained individuals that we have recruited and so on, but at the same time, we encourage it. If that is the direction they wish to take, then we are very pleased and proud that they have chosen that profession, because as far as I am concerned, and I mention this to all my recruits, this is an introduction. This is a part of Canadian society that not everybody sees, and it is not necessarily for everyone.

If they decide to go down that road, be it part-time or full-time, then that is great. My experience on those component transfers from the reserves to regular forces is we have a lot of files going into an office system that can only handle so many at a time, and they have difficulty trying to forecast how many they will be dealing with, and therefore what surge capacity needs to be maintained. I cannot fault them for that.

What I can fault is the delays when we have interested soldiers who want to join the regular force. They want to join now. If they have to take certain courses, because of the numbers that we can take at a time, they may only be run once a year. Therefore they may be out of cycle for that, and so on. It is a

de la Réserve a déjà toutes les qualifications et il est déjà passé par toutes ces étapes. Le problème est peut-être causé par un manque de personnel dans les centres de recrutement, ou un manque de ressources tout simplement, mais je n'en suis pas sûr. Ce serait de la pure conjecture de ma part.

Le lcol Trottier : Sénateur, il est vrai qu'un réserviste qui veut entrer dans la force régulière attend très longtemps. Chaque année, nous en avons deux, trois ou quatre qui entrent dans la force régulière. Ils finissent par y entrer, mais cela prend longtemps. Ils doivent attendre de recevoir une offre. J'ai actuellement cinq membres de mon régiment qui ont demandé une mutation à la force régulière. Le processus n'est pas aussi simple que de faire entrer une recrue dans la force régulière, où l'entraînement de base constitue la première étape.

Ces personnes ont déjà les qualités requises. Mais le processus de dotation doit suivre son cours. Que va-t-on leur offrir? On va leur offrir un certain rang dans la force régulière. Normalement, on leur offre quelque chose à un et parfois deux rangs inférieurs, selon leurs qualifications. La grande majorité des mutations à la force régulière concerne le rang de caporal-chef, et le plus souvent, ils entrent au rang de caporal. Cela prend longtemps, mais ils restent dans la Réserve en attendant que la mutation soit autorisée. La plupart d'entre eux ont des postes civils ou font des études. Donc, ce n'est pas un si gros problème, même s'ils ont hâte d'être mutés. Mais ils continuent d'être membres des Forces canadiennes.

Le sénateur Forrestall : Colonel Berthiaume, rencontrez-vous les mêmes difficultés?

Le lcol Berthiaume : Oui, sénateur, et j'insiste sur le point soulevé par le commandant Ross, c'est-à-dire que nous perdons, d'une part, des personnes qualifiées que nous avons recrutées, mais d'autre part, nous encourageons les mutations. Si c'est cela qu'ils veulent faire, nous sommes très contents et fiers qu'ils choisissent cette profession-là, car en ce qui me concerne — et c'est ce que je dis à toutes mes recrues — c'est une initiation. C'est un aspect de la société canadienne que tout le monde ne voit pas, et cela ne convient pas non plus à tout le monde.

S'ils décident d'opter pour cette carrière-là, à plein temps ou à temps partiel, c'est très bien. Selon mon expérience personnelle, quand il s'agit d'une mutation de la Réserve à la force régulière, il y a beaucoup de dossiers qui doivent être traités par un système administratif qui n'a qu'une certaine capacité, et ils ont du mal à prévoir combien de dossiers ils vont recevoir, et donc quelle capacité supplémentaire peut être requise à certains moments. Je ne peux pas tellement leur faire de reproches pour ça.

Ce que je peux leur reprocher, toutefois, c'est le retard qu'ils accusent lorsque des soldats chez nous veulent entrer dans la force régulière. C'est maintenant qu'ils veulent entrer. S'ils doivent suivre certains cours, ils doivent pouvoir s'organiser, étant donné que nous ne pouvons accepter qu'un certain nombre de personnes

balancing act, but at the very least we owe the soldiers communication, updates on how their file is progressing, and that is the best that we can do.

Senator Forrestall: Cdr. Ross, we ran across an unusual situation on the West Coast that had to do with a women's clothing issue, work clothing in particular. When it was explained to us, and we saw the difficulty, we agreed. Has that problem been corrected?

Cdr. Ross: I have never had any problems with women's clothing, senator.

Senator Forrestall: It evokes some of the strangest responses, I will tell you that.

The Chairman: The question is do you receive complaints from your women members that their clothing is designed for men and does not fit them properly?

Cdr. Ross: I have no idea.

Senator Forrestall: It has now been corrected, I would assume.

Senator Atkins: Cdr. Ross, are you on pension as a permanent reserve?

Cdr. Ross: Not yet. The pension program for reservists is coming into play next year.

Senator Atkins: Would that have any effect on a reservist applying to the permanent force?

Cdr. Ross: It would not. I am not a pension expert by any stretch of the imagination, but my understanding of the system is once you reach a certain point of reserve service — and five years is in my head, but please do not hold me to that — you are automatically enrolled in the same pension program as the regular force, and you stay there for the remainder of your career. From my understanding, it will be a seamless administrative process.

Senator Banks: Perhaps I misunderstood you. You have been a full-time reservist for, did you say eight years?

Cdr. Ross: Ten years.

Senator Banks: Have you not been pensionable in all that time?

Cdr. Ross: Correct.

Senator Banks: And now you will become pensionable?

Cdr. Ross: Yes, sir.

Senator Banks: Is it retroactive?

Cdr. Ross: Yes, if I buy it back.

Senator Banks: But you have to buy it back.

à la fois, et que les cours peuvent être dispensés qu'une seule fois par an. Il arrive par conséquent qu'ils soient déphasés par rapport au cycle de formation. C'est une question d'équilibre, mais à mon sens, nous devrions à tout le moins communiquer avec les soldats et les informer de l'état d'avancement de leurs dossiers; c'est tout ce qu'on peut faire.

Le sénateur Forrestall : Commandant Ross, nous avons rencontré une situation inhabituelle sur la côte ouest qui concernait les vêtements de travail des femmes, notamment. On nous a expliqué la situation, et nous étions d'accord pour dire que c'était un problème. Ce problème a-t-il été corrigé depuis?

Le cdt Ross : Je n'ai jamais entendu parler de problèmes concernant les vêtements pour femmes, sénateur.

Le sénateur Forrestall : Je peux vous assurer que cette question donne lieu à des réponses assez étranges, par moment.

Le président : On voudrait savoir essentiellement si vos membres femmes se plaignent de ce que leurs vêtements sont conçus pour des hommes et ne leur vont pas bien?

Le cdt Ross : Je n'en ai aucune idée.

Le sénateur Forrestall : On peut supposer que le problème a été corrigé.

Le sénateur Atkins : Commandant Ross, touchez-vous une pension de retraite en tant que réserviste permanent?

Le cdt Ross : Pas encore. Le programme de pension de retraite à l'intention des réservistes entrera en vigueur l'année prochaine.

Le sénateur Atkins : Cela aura-t-il une incidence sur les réservistes qui demandent à entrer dans la force permanente?

Le cdt Ross : Non. Je ne suis pas un spécialiste des pensions — loin de là — mais d'après ce que j'ai pu comprendre, une fois que c'est cinq ans, mais ne me citez pas — vous êtes automatiquement inscrit au même régime de retraite que les membres de la force régulière, et que cela continue d'être le cas pendant toute votre carrière. D'après ce que j'ai pu comprendre, le processus administratif est parfaitement homogène.

Le sénateur Banks : Je vous ai peut-être mal compris. Vous êtes réserviste à plein temps depuis huit ans, vous dites?

Le cdt Ross : Dix ans.

Le sénateur Banks : Et toutes ces années n'ouvrent pas droit à pension?

Le cdt Ross : Non.

Le sénateur Banks : Et maintenant votre service ouvrira droit à pension?

Le cdt Ross : C'est exact.

Le sénateur Banks : Y a-t-il rétroactivité?

Le cdt Ross : Oui, si je rachète la pension pour les années d'ancienneté.

Le sénateur Banks : Mais vous devez les racheter.

Cdr. Ross: My understanding is — and I do not think everything has been finalized yet — my contributions will be matched by the employer.

LCol. Trottier: Senator, if I could add to that, the pension plan and the severance package are a great retention tool. The soldiers look at that. They are not getting out. They are figuring out how many years they have to serve and how much they will be getting. It is a very good program. Having been in for 38 years, I have maxed out my retirement gratuity at 30 years. It makes no difference for me. I do not think it will be beneficial for me to buy out the pension time because I have not spent that much time on full service. I have never done a tour. It would not be worthwhile for me, but the soldiers down on the floor do look at this, and it is a valuable retention tool.

Senator Banks: You talked before about that \$8,000 as an inducement. Is that their salary, or is that some kind of bonus?

LCol. Trottier: That is an education reimbursement. If they are going to post-secondary school, college or university, the army will give them \$2,000 a year for a maximum of four years towards their education.

Cdr. Ross: That is a great recruiting tool as well. We all need to exploit that.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much. We are very grateful to you for coming down here from Toronto on what is undoubtedly a busy working day for you. It is important for us to have an opportunity to have a discussion like this. It is remarkable how much we pick up and how much we learn.

This is a very valuable learning experience for us. It is also valuable to have you as a trio, because we have certainly noticed that each one's information complements the others and gives us something of a contrasting flavour. I will adjourn the meeting, but do not go away because we have a small presentation for you.

The committee adjourned.

Le cdt Ross : Je crois savoir — mais je ne pense pas que tout soit final encore — que l'employeur cotisera la même somme que moi.

Le lcol Trottier : Sénateur, si vous me permettez d'ajouter quelque chose à ce sujet, le régime de retraite et les indemnités de départ constituent un excellent outil pour conserver son personnel. Les soldats en tiennent compte. Ils ne partent pas. Ils calculent le nombre d'années de service qu'ils ont à faire et combien ils vont toucher. C'est un très bon programme. Comme je suis membre depuis 38 ans, j'ai atteint le maximum en ce qui concerne ma pension de retraite après 30 ans. Pour moi, cela ne change absolument rien. Je ne pense pas qu'il me soit avantageux de racheter mes services validables étant donné que je n'ai pas vraiment beaucoup travaillé à plein temps. Je n'ai jamais été en affectation. Pour moi, cela ne vaudrait pas la peine, mais je sais que les soldats en tiennent compte, et que c'est un outil qui permet de les garder.

Le sénateur Banks : Vous avez parlé de cette incitation de 8 000 \$. S'agit-il d'un salaire ou d'une prime?

Le lcol Trottier : C'est la somme qu'ils peuvent toucher pour des études. S'ils font des études postsecondaires au collège ou à l'université, l'armée leur donne 2 000 \$ par an pendant un maximum de quatre ans pour les aider à payer leurs études.

Le cdt Ross : Ça, aussi c'est un excellent outil de recrutement. Nous devons tous l'exploiter au maximum.

Le président : Messieurs, merci infiniment. Nous vous sommes très reconnaissants d'être venus de Toronto pour nous voir, un jour de travail sans doute bien chargé. Mais il importe que nous ayons l'occasion de tenir ce genre de discussion avec vous. Nous entendons et nous apprenons toutes sortes de choses.

Pour nous, c'est une expérience d'apprentissage très valable. Et c'était également bien utile de vous inviter tous les trois ensemble, parce que nous avons remarqué que l'information de l'un complétait celle de l'autre, et cela nous a permis de faire des comparaisons. Je vais donc lever la séance, mais ne partez pas tout de suite, parce que nous avons quelque chose à vous remettre en témoignage de notre gratitude.

La séance est levée.

Afternoon

University of Windsor:

Dr. Andrew Richter, Assistant Professor, International Relations and Strategic Studies.

H.M.C.S. York:

Commander Chris Ross (Res.).

Windsor Regiment:

Lieutenant-Colonel Ron Trottier (Res.).

Essex and Kent Scottish Regiment:

Lieutenant-Colonel Philip Berthiaume (Res.).

Après-midi

Université de Windsor :

M. Andrew Richter, professeur adjoint, Relations internationales et études stratégiques.

NCSM York :

Le capitaine de frégate Chris Ross (Rés.).

Régiment de Windsor :

Lt. Col. Ron Trottier (Rés.).

Essex and Kent Scottish Regiment :

Lt. Col. Philip Berthiaume (Rés.).



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Windsor, Ontario

Morning

City of Windsor:

Mario Iatonna, Municipal Engineer.

City of Detroit:

Shelby Slater, Director, Homeland Security.

Michigan Department of Transportation:

Kirk Steudle, Chief Deputy Director.

Ontario Ministry of Transportation:

Bruce McCuaig, Assistant Deputy Minister, Policy, Planning and Standards Division.

Canadian Chamber of Commerce:

Bob Keyes, Senior Vice-President, International.

Canadian Automotive Partnership Council:

Mark Norman, President of Daimler-Chrysler and Chair of the Infrastructure Committee.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Windsor (Ontario)

Matin

Ville de Windsor :

Mario Iatonna, ingénieur municipal.

Ville de Détroit :

Shelby Slater, directeur, Sécurité nationale.

Ministère des Transports du Michigan :

Kirk Steudle, directeur en chef adjoint.

Ministère des Transports de l'Ontario :

Bruce McCuaig, sous-ministre adjoint, Division des politiques, de la planification et des normes.

Chambre de commerce du Canada :

Bob Keyes, premier vice-président, Affaires internationales.

Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile :

Mark Norman, président, Daimler-Chrysler et président du Comité de l'infrastructure.

(Suite à la page précédente)